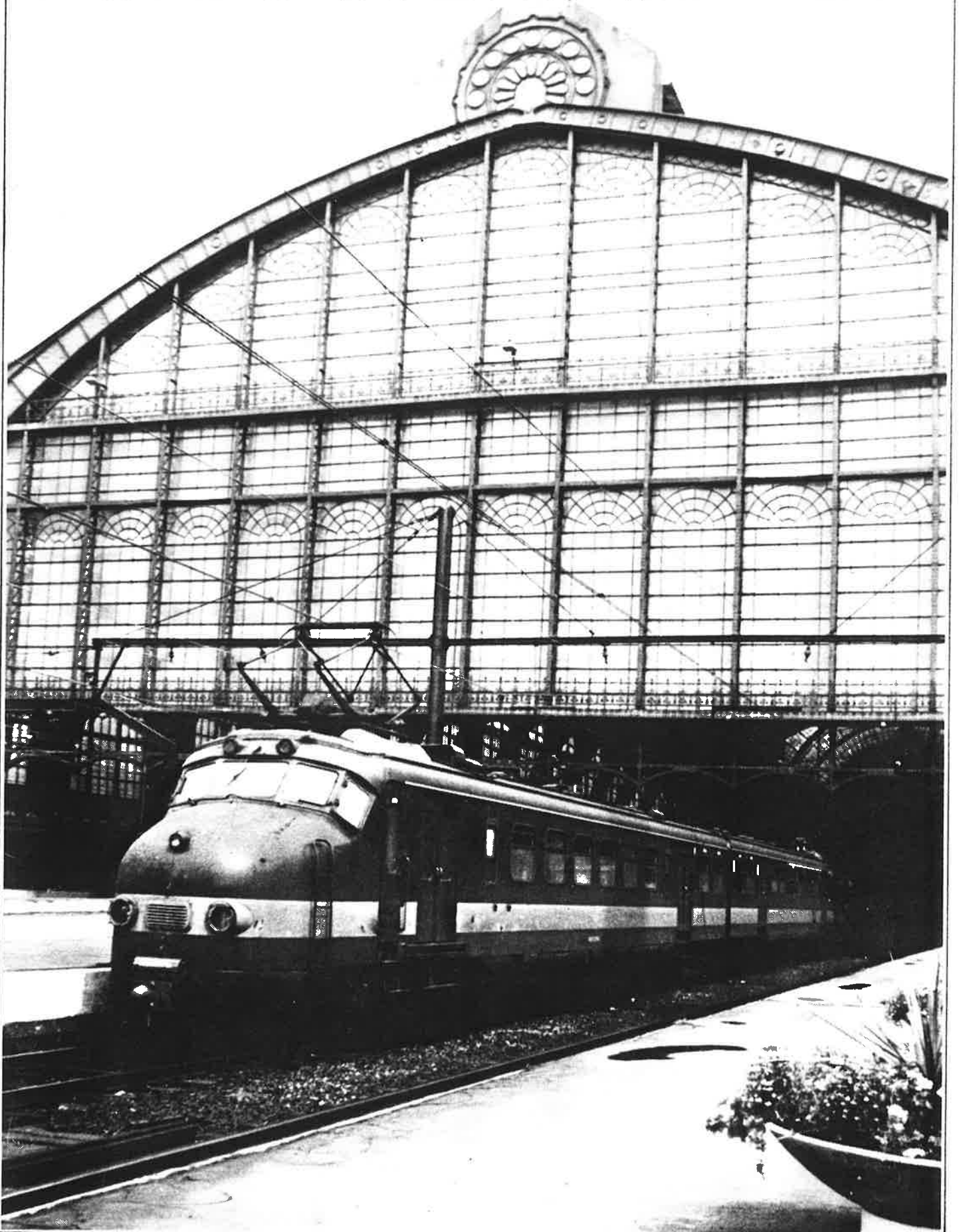


Ferro Flash Namur



Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, le Rail Miniature mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer de la région namuroise.

Il leur permet de partager entre amis leur passion pour le rail, d'améliorer leurs connaissances ferroviaires ainsi que leur savoir-faire de modélistes.

Outre ses réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction et à l'exploitation d'un grand réseau HO, et des activités spécifiques pour ses membres juniors.

COTISATIONS ANNUELLES :

- membre bienfaiteur :	1500 frs
- membre ordinaire :	1000 frs (*)
- membre junior (moins de 18 ans) :	500 frs (*)
- sympathisant (uniquement service "Ferro Flash Namur" :	600 frs

(*) pour un second membre d'une même famille, sans service "Ferro Flash Namur", ces cotisations sont réduites de 250 frs.

Secrétariat : Daniel BRAIBANT rue de la Gare, 98 5544 HEER - AGIMONT
Compte bancaire : 360 - 0053510 - 69 du RAIL MINIATURE MOSAN à NAMUR
Local : Centre Culturel de Géronsart rue du Trèfle 5100 JAMBES

Ferro Flash Namur

Editeur responsable : Jean-Claude BOTSPÖEL rue du Hameau 28 5330 ASSESSE

"Ferro Flash Namur" est le bulletin bimestriel du Rail Miniature Mosan.

Rédaction : André-Marie DUCARME rue de l'Eglise, 53 5100 WEPION (081) 46 08 52
Diffusion : Claude CARPET rue de Prée, 7 A 5640 BIESME (071) 72 87 41

Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable.

La vie du club

Au programme des prochaines réunions :

- 25 et 26 avril :** participation du RMM à l'expo «**Namur Miniatures**»
préparation du matériel lors de la réunion réseaux du 24.
- vendredi 1^{er} mai :** participation du RMM à l'exposition de **Jemelle (de 10 à 18 h)**
installation le jeudi 30.
- vendredi 8 mai :** séance de travail "réseaux" (à 20 h).
- vendredi 15 mai :** séance de travail "réseaux" (à 20 h).
- vendredi 22 mai :** réunion mensuelle (à 19 h 30) :
- pratique de la photo ferroviaire :** exposé et exemples pratiques (projections) par un spécialiste réputé, Max Delie.
 - le réseau H0 du club, exercices pratiques** (en application de ce qui est expliqué dans ce numéro aux pages 20 à 23) : présentation et animation par A-M. Ducarme.
- vendredi 29 mai :** séance de travail "réseaux" (à 20 h).
- vendredi 5 juin :** séance de travail "réseaux" (à 20 h).
- vendredi 12 juin :** séance de travail "réseaux" (à 20 h).
- vendredi 19 juin :** réunion mensuelle (à 19 h 30).
- projections :** programme non encore connu.
 - modélisme :** programme non encore connu.

Charles HACCOURT (rue Sainte Rita 110 à 5004 BOUGE, ☎ 081/21 47 17) **recherche :**

1. locomotives **MÄRKLIN MINEX** (0e - 1/45e) réf. **3400** (loco-tender des WEG) et réf. **3420** (loco diesel des SWEG).
2. un ou deux wagonnets de mine (petit modèle) grandeur nature + rails pour les poser.

Où sont-ils passés?

Vous l'aurez remarqué : on a rangé la bibliothèque (il était grand temps !).

Par la même occasion, on a pris de bonnes résolutions : la bibliothèque sera régulièrement tenue en ordre ! Encore faudra-t-il que les lecteurs ne se livrent plus (c'est le cas de le dire) à des emprunts sauvages.

J'ai même accepté – sacrifice suprême – d'ap-prendre à me servir du PC que notre président met à notre disposition pour gérer notre fonds de livres et revues et le fichier des lecteurs.

En attendant, subsiste un problème : plusieurs revues manquent à l'appel. Sans doute ont-elles été empruntés par des membres qui ont perdu de vue qu'elles provenaient de la bibliothèque du club ou qui oublient régulièrement de les rapporter le vendredi. En attendant, il nous est impossible de faire relier nos revues par année, comme c'est l'usage.

Si donc vous retrouvez un des numéros ci-après, ou si vous pouvez faire cadeau à la bibliothèque d'un des vôtres, je serai très heureux d'en faire

profiter tout le club. Merci de bien vouloir entamer des recherches.
C. Riguelle

EISENBAHN MAGAZIN

1991/10 et 1991/12

JOURNAL DU CHEMIN DE FER

1989 : 32 (novembre)

1990 : 34 (janvier)

1991 : 49 (avril)

LOCO REVUE

1989 : 511

1990 : 530 (10/90)

1991 : 534 – 535 – 536 – 539

RAIL MINIATURE FLASH

1988 : 297 (décembre)

1991 : 330 (décembre)

VOIES FERREES : le numéro 66

Nous avons appris avec tristesse le grave accident survenu à Monsieur Pierre Fontyn du magasin WAVRE MODELISME : sur le chemin de la Foire de Nuremberg, sa voiture a été prise en sandwich entre deux poids lourds aux environs de Francfort. En cause : un épais brouillard.

Madame est décédée sur le coup. Quant à Monsieur, il a été rapatrié à la clinique Saint Camille de Namur où il se trouve toujours dans un état critique.

Le personnel du magasin, aidé par quelques amis, tente de maintenir le commerce afin de ne pas annihiler le magnifique effort entrepris avec dynamisme par Monsieur Fontyn.

Afin que cette grande famille des modélistes ferroviaires soit ici une réalité, je demande à nos membres d'associer Monsieur Pierre Fontyn à leurs pensées, pour le terrible combat qu'il mène contre le mal, sans parler de la perte cruelle qu'il vient de subir.

Peut-être est-ce le moment de réserver quelques instants afin de soutenir directement par votre visite son commerce ouvert à Wavre (anciennement Despontin, rue du Chemin de fer, 11).

J'ose espérer que cet appel vous atteindra, et pour cela, merci.

Le président : Jean-Claude Botspoel.

Ce numéro 54 de *Ferro Flash Namur* est particulièrement complet : vingt-sept pages, soit quatre de plus que le nombre que nous nous étions fixé pour ne pas trop entamer les finances du club. Le prochain sera donc un peu plus mince, c'est juré : je ne tiens plus à me faire attraper par notre vigilant trésorier !

D'ailleurs, les quelques derniers numéros contiennent déjà plus de matière que les précédents, grâce à une mise en page qui permet de loger plus de texte sur un même nombre de feuilles.

Ne vous plaignez donc pas, petits gâtés !

Le rédac'chef.

De fer et de feu

Dans la pénombre du grand hall, la lumière du soleil déjà haut filtre de la toiture et, telle un spot de théâtre, perce la fine poussière en suspension. Parfois passe sur nous l'ombre du gigantesque pont roulant qui glisse silencieusement là haut. A nos pieds, les uniformes bruns de tantôt ont fait place aux habits de lumière. Et soudain ces créatures argentées, pyrotechniciens sur-réalistes, déclenchent une explosion d'étincelles... C'est comme si un géant mordait l'acier avec sa meuleuse.

De l'acier, c'en est. Il coule, il s'écoule d'une énorme marmite tenue entre les pinces d'un tourniquet, dans une bizarre baignoire en forme d'accent circonflexe. Sous nos yeux écarquillés, les métallurgistes viennent d'ouvrir pour la ènième fois la liturgie de la coulée continue, ballet bien réglé, rythmé de brefs appels de sirène sur le fond sonore du vaste outil que nous venons de visiter.

Tout a commencé ce matin, septième du mois de mars. Nous avons rendez-vous pour neuf heures à l'aciérie Cockerill Sambre de Marcinelle. Nous étions vingt-six. Après avoir reçu l'indispensable casque, nous avons été pris en mains, corps et esprits, par Monsieur Daniel Henry, le responsable de la visite. Car la journée a débuté par un exposé, ou plutôt un abrégé de cours de métallurgie. D'entrée de jeu, comme dans un poker menteur, notre mentor a fait chapeau sur les dés qu'il tenait cachés sous un sac en plastique. Deux "cailloux" et une boîte (vide) de Jupiter ont roulé sur la table. Le jeu est clair : des cailloux à la boîte nous allons faire le chemin qui, de coke et d'aggloméré de minerais, va nous conduire à cette boîte en tôle. (Un jour peut-être, irons-nous de l'orge et du houblon à ce qu'il y avait dans la boîte ?)

La place manque pour tout dire. Toujours est-il que nous avons trié les minerais, nous les avons agglomérés, nous avons brûlé la houille en coke, nous avons jeté le tout dans un gueulard qui a une goulotte qui tourne ; à force de souffler le chaud, je ne vous dis pas la température, c'était à fondre. Et ça a fondu. De la fonte, de la bonne fonte pour l'aciérie, et du laitier pour les cimentiers. Nous avons versé la fonte dans des wagons torpilles pour la reverser dans des creusets, et, là, nous sommes entrés dans cette aciérie

que nous allons visiter.

Gigantesque hall, passerelles qui se perdent au loin dans un brouillard de fine poussière. Alignement de creusets, fulgurance de leurs jaunes orangés. Métal d'un jaune éblouissant où plongent d'énormes chalumeaux en béton réfractaire. Sur un balcon où nous sommes en compagnie d'engins chenillés, les machinistes tirent les rideaux du théâtre de Vulcain, et dans une chaleur qui brûle le visage jusques au fond des yeux, nous pouvons contempler les entrailles d'un convertisseur jusqu'aux petits trous noirs du fond de ses tuyères.

Je n'oserais dire que nous étions une belle brochette à regarder ça, tant c'était vrai !

Et le convertisseur qui se mouche dans une gerbe d'étincelles. Et puis la coulée continue des billettes, le métal qui coule en traits si réguliers qu'ils ressemblent à des tubes fluorescents.

Et puis les métallos, gueules superbes tannées aux feux des forges, qui donnent à tout porteur d'un appareil photo l'envie de jouer son petit Cartier-Bresson.

Et puis ce couloir, ce sas climatisé où, à travers des vitres, nous voyons les métallurgistes de demain, baignant dans une lumière bleutée, tous neurones en alerte devant leurs terminaux. Don't disturb man ! Bye bye romantisme...

Et puis ce feu d'artifice, ce bouquet final.

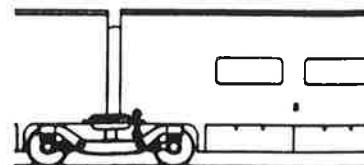
Et puis... Et puis ces vingt-six casques qu'on rend comme à regret. Ces vingt-six paires d'yeux, ronds, remplis du feu qu'ils ont contemplé. Ces vingt-six qui se glissent dans leurs véhicules, produits finis promis dans un plus ou moins bref avenir à revenir ici... Matière première.

Merci Cockerill Sambre, merci Monsieur Henry.

Lors de notre visite, il nous a semblé qu'un vent nouveau soufflait sur une entreprise wallonne. Le souffle de Monsieur Gandois ? Toujours est-il qu'il règne à Cockerill-Sambre ce que l'on pourrait appeler un "esprit d'entreprise". Partout des affiches responsabilisant le personnel font que chacun se sent concerné. Pour nous, simples profanes qui ne pouvons interpréter une métallurgie, un signe est pourtant bien tangible : pas de papiers ou autres déchets qui traînent au sol, de la poussière certes - nous sommes dans une usine - mais pas de poubelles. Quel contraste avec nos villes... Quelles leçons à prendre... Tout n'est pas perdu

L M

**Le samedi
7 mars dernier,
vingt-six
membres du
Rail Miniature
Mosan
ont eu
l'occasion de
visiter l'aciérie
Cockerill-
Sambre
de Marcinelle.
Visite mémorable
s'il en fut.
Tout ému encore
par ce qu'il
y a vu,
Lionel Mercier
nous propose ici
de partager leur
émerveillement.**



Un très gros wagon

Le premier véhicule des futures navettes destinées au transport des automobiles dans le tunnel sous la Manche vient d'être construit et est en cours de garnissage aux usines ANF de Crespin, près de Valenciennes. Son équipement intérieur est en cours de pose et devrait être achevé en mai. Le wagon subira ensuite en usine des essais à poste fixe pendant quatre mois. A cette occasion, il sera accouplé en "triplette" (ensemble de trois véhicules indissociables en fonctionnement normal). Sa livraison est prévue pour septembre, les onze autres unités devant suivre dans le courant d'octobre.

Ce premier véhicule est à deux niveaux et pourra transporter cinq voitures de catégorie moyenne au niveau inférieur et autant au niveau supérieur. D'un poids à vide de 67 tonnes, il pèsera 88 tonnes une fois chargé, soit 22 tonnes par essieu. Ses dimensions sont impressionnantes : une longueur de 26 mètres, une largeur de 4,1 mètres et une hauteur au-dessus du rail de 5,6 mètres. Il s'agira du plus volumineux wagon jamais construit.

Quant aux trains navettes destinés à circuler dans le tunnel sous la Manche, ils seront formés de deux demi-rames constituées chacune de quatre "triplettes", toutes à un ou deux niveaux, encadrées par deux véhicules chargeurs. Une locomotive sera attelée à chaque extrémité du train, mais une seule des deux suffira, en cas de défaillance de l'autre, pour sortir le convoi du tunnel.

Le chantier TGV démarre...

C'est le 18 mars qu'a été ouvert officiellement le premier chantier du TGV dans notre pays. Il ne s'agit pas encore de travaux sur la ligne TGV, mais bien de la construction d'un vaste complexe compre-

nant plusieurs bâtiments dont le plus grand, long de 420 mètres et large de 30, pourra accueillir les rames TGV transmanche d'une longueur de 393,5 m qui y séjourneront chaque nuit après quelque 2.200 kilomètres de parcours quotidien.

Mais comme le premier train transmanche est attendu à la fin de 1993 (et pas pour l'été comme initialement prévu), la SNCB espère bien ouvrir quelques chantiers le long de la nouvelle ligne, car l'objectif est de terminer le site propre pour juillet 1996, la poursuite des lignes vers les Pays-Bas (ligne ordinaire améliorée) et vers l'Allemagne (partiellement en site propre) étant programmée pour 1998.

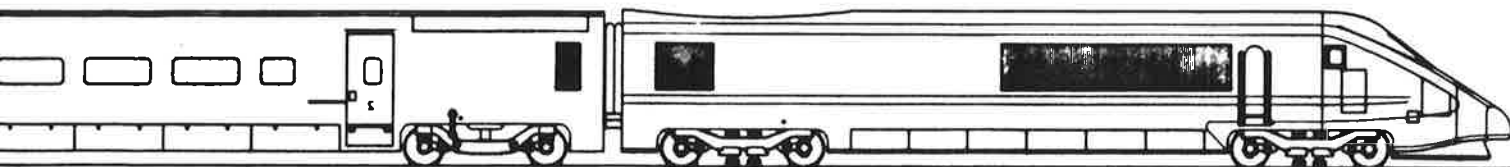
... et les premières voitures sont construites.

D'une longueur de 393,5 mètres, le TGV Transmanche sera composé de 18 voitures encadrées par deux locomotives. En plus des 846 voyageurs, il accueillera des contrôleurs et des douaniers. Rappelons que ces rames circuleront en Belgique sous 3.000 V continu, en France sous 25.000 V 50 Hz, et en Grande-Bretagne sous 750 V continu par troisième rail (la future ligne en site propre sera, elle, électrifiée en monophasé 25.000 V).

La Belgique a été chargée de la réalisation complète des voitures intermédiaires R9 et R10, ainsi que des caisses des voitures R7, R8, R11 et R12. Les voitures R9 et R10, situées au centre du train, seront destinées aux voyageurs de première classe. C'est entre elles qu'une éventuelle séparation du train en deux sera possible. Les premières voitures construites par la BN sont prêtes et vont rejoindre en France les autres éléments du train pour des essais en site propre.

Tout ceci prouve que le temps n'est plus loin où Londres ne sera plus qu'à 2 h 36 de Bruxelles !

par
Michel
HERBIET
et
Jean
DUBUFFET



Eurailspeed 92

Du 27 au 29 avril se tient à Bruxelles le congrès EURAILSPEED 92. Dans le cadre de ce colloque, la gare de Schaerbeek voyageurs (voies 1 à 4) accueillera du 28 avril au 3 mai de 10 à 18 h (sauf le 28/4 de 14 à 18 h) une exposition du matériel "grande vitesse" de différents réseaux; de plus, une exposition sur les projets TGV en Belgique et STAR 21 aura lieu dans le bâtiment de la gare.

On pourra y découvrir :

- le TGV ATLANTIQUE SNCF 300 km/h
- l'ICE DB 280 km/h
- l'ETR 500 FS 300 km/h
- l'X 2000 SJ 200 km/h
- l'IC 3 (*) DSB 180 km/h
- une Re 4/4 460 CFF 230 km/h
- l'AVE (**) RENFE
- le TGV 2 niveaux (**) SNCF 300 km/h
- l'IC 250 (**) BR 250 km/h

(*) ou peut être l'IC 3 200 km/h

(**) maquette à l'échelle 1/1 d'une partie de la rame.

TGV contre TGV

Les numéros 2338 et 2339 de *La Vie du Rail* sont consacrés au TGV en Belgique et aux dix années de progrès techniques en matériel ferroviaire depuis 1981.

La Vie du Rail n'est pas tendre pour le parcours Lille - Bruxelles de la ligne nouvelle, en raison des retards et tergiversations de notre politique. De plus, il semble bien que la France marque peu d'intérêt pour le parcours Bruxelles - Cologne - Francfort. Cette liaison entrerait en effet en concurrence directe avec la ligne TGV Est (Paris - Metz - Strasbourg - Francfort) projetée.

SNCB : valeur nulle

Selon une étude universitaire commanditée dans une optique de privatisation éventuelle de douze entreprises publiques belges, la vente de la RTT rapporterait à l'Etat quelque 160 milliards, tandis que la SNCB, lanterne rouge, n'offrirait qu'une valeur marchande nulle. La méthode utilisée pour le calcul de cette valeur marchande consiste à extrapoler les résultats futurs escomptés à partir de l'évolution passée des entreprises.

Le rail sauvé par le bois à Etalle

Au cours du dernier trimestre de 1991, la commission de restructuration des cours à marchandises de la SNCB décidait le démontage, en mai 1992, des rails de la ligne Marbehan - Croix Rouge, la norme minimale de 250 wagons par an n'étant pas atteinte par la scierie utilisatrice.

Mais devant les arguments déployés par cette dernière auprès des dirigeants de la SNCB pour le maintien de ce tronçon de l'ancienne ligne 155 Marbehan - Virton - Lamorteau - Ecouvies, ceux-ci ont renoncé à ce démontage. On s'est finalement rendu compte en haut lieu que le rail possédait tous les atouts pour le transport des produits forestiers, d'autant plus, dans ce cas-ci, que les charges d'infrastructure étaient peu importantes.

Parmi les arguments avancés par la scierie utilisatrice, il y a le fait que le rail est nettement moins polluant que le transport routier, et aussi beaucoup plus sûr pour des marchandises aussi encombrantes que les grumes.

Comme quoi, la SNCB peut encore, par une politique adéquate, séduire des utilisateurs potentiels.

CI-dessus :
Profil du TGV
transmanche,
document SNCF

La 201.010 échappe aux travaux forcés...

Dans notre numéro 47 (page 6), nous vous annonçons que la SNCF avait loué à la SNCB dix locomotives diesel de la série 59 afin de les utiliser sur les chantiers de la ligne du TGV Nord. Ces locomotives ne figuraient plus en écritures à la SNCB mais avaient été conservées cependant dans ce but. Il s'agissait des 5905 et 5946 vertes et des 5916, 5917, 5926, 5936, 5939, 5941, 5947 et 5950 jaunes. Après remise en état, elles furent essayées sur des lignes de la SNCB avant de rejoindre la France. Si huit de ces locomotives avaient traversé la frontière dès septembre '91, les 5946 et 5950 ne les retrouvèrent que plus tard, en raison soit d'une remise en état plus laborieuse que prévu, soit d'un manque de pièces de rechange.

Mais le principal pour les amateurs de matériel historique, c'est la décision de la SNCB de ne pas envoyer sur ces travaux la 201.010 comme cela avait été prévu en cas de panne d'une des locos expatriées. En effet, ces dernières sont soumises à rude épreuve. Il n'est pas rare que des trains de ballast de 2 000 tonnes soient arrachés par quatre 59, deux en tête de la rame et deux en queue, travail pénible pour une locomotive très bien restaurée en version d'origine qui assure des trains spéciaux en attendant de figurer au musée.

«Les Seigneurs du Rail», la vie des cheminots en bande dessinée.

Les éditions Glénat viennent d'éditer le premier d'une série de six albums qui nous feront connaître les "seigneurs du rail" sur leurs machines et dans leur quotidien, de 1927 à 1944. Pour réaliser son premier album, «La suie et la douleur», le dessinateur Guillaume Bertelout s'est inspiré des «Mémoires d'un enfant du rail» d'Henri Vincenot. Il installe décor et personnages en 1927, année de l'apparition des Mountain au dépôt de Dijon-Perrigny et moment fort, au plan social, de l'histoire des cheminots et du PLM. Concevoir un album dont toutes les pages représentent machines, convois, gares, dépôts... avec un extrême souci de précision et d'authenticité est une première en BD, mais l'auteur va plus loin, puisque tous les protagonistes de l'action sont des cheminots ou leurs familles. A vous procurer bien vite !

...et la 204.004 aux cabines flottantes.

Cinq des six locomotives "gros nez" toujours en état d'origine entreront cette année encore à l'AC Salzinnes pour être modernisées. Quant à la sixième, la 204.004 (5404), la SNCB a pris la sage décision de la conserver dans son aspect d'origine. Peut-être nous sera-t-il dès lors encore possible, pour notre plus grand plaisir, d'admirer la 204.004 en tête d'un train spécial à destination de Cologne ou de Paris, villes qui, autrefois, accueillait quotidiennement ce type de locomotive.

Les internationaux de l'été '92

Le Vauban (EC 91/92) Bruxelles-Midi - Basel - Milano circulera dès cet été via Bern, Brig et Domodossola (et non plus via Luzern et Chiasso). A Milano, il donnera correspondance à des trains "pendolino" vers Roma et Bologna - Firenze. Le Vauban sera composé de matériel belge.

La relation de nuit vers Berlin est améliorée. Le départ d'Oostende aura lieu à 20 h 34, de Bruxelles-Midi à 21 h 48, l'arrivée à Berlin-Tiergarten étant prévue à 9 h 06. Dans l'autre sens, le train partira de Berlin-Tiergarten à 20 h 05 et arrivera à Bruxelles-Midi à 6 h 55 et à Oostende à 8 h 09.

Le train arrivant chaque jour à Varsovie à 14 h 10 résultera de la fusion à Aachen Hbf de deux trains, dont l'un quitte Oostende à 18 h 34 et l'autre part de Charleroi à 18 h 33. Le gain de temps est de 2 h 40 depuis Oostende et de 1 h 30 venant de Charleroi.

Pendant les mois de juin et septembre, un train sera mis en marche chaque vendredi à destination de Lausanne et de Sierre. Du 26 juin au 28 août, ce train circulera tous les jours.

Le Freccia del Sole partira de Bruxelles-Midi à 17 h 57 (au lieu de 16 h 22). Il arrivera à Ancona à 10 h 52 en empruntant la ligne 161 (et non plus les lignes 124 et 130). Dans l'autre sens l'horaire reste inchangé.

Du ballast pour le TGV...

Les chantiers de la ligne TGV Nord absorbent d'énormes quantités de ballast : 35 à 70.000 tonnes par semaine ! C'est que la couche de ballast pour une ligne à grande vitesse est sensiblement plus épaisse que pour une ligne ordinaire. De plus les travaux doivent avancer rapidement. Dès lors, la capacité de production des carrières de l'île de France ne suffit plus, et la SNCF a trouvé l'appoint en Belgique auprès de la société Gralex qui exploite les carrières de porphyre de Quenast. Le contrat prévoit une fourniture de 300.000 tonnes en un peu plus d'un an.

C'est le porphyre qui convient le mieux pour le TGV. Il est particulièrement dur et compact et, de ce fait, résiste bien aux chocs et au frottement. Le porphyre de Quenast est extrait dans une ancienne cheminée volcanique, exploitée depuis le début du XV^{ème} siècle. Broyé au calibre de 25/50 mm, il est chargé dans une station toute neuve, très moderne, avec surveillance vidéo, et prend, par trains complets, la direction des chantiers du TGV Nord.

... et des wagons pour le ballast

Il fallait des wagons-trémies pour acheminer ce ballast. Or la SNCB en a mis en construction, en prévision des nouveaux besoins créés par les chantiers de ses propres lignes à grande vitesse. Pourquoi ne pas les rentabiliser tout de suite ? C'est ainsi que les wagons SNCB entrent dans le pool de 1.400 unités que la SNCF utilise pour son approvisionnement.

Et une voiture de plus !

Nous vous avons déjà entretenu des transformations entreprises sur les 140 automotrices "Break" série 03, qui doivent recevoir une voiture intermédiaire, à l'instar de leurs soeurs marocaines.

Une étude a montré que cette modification (coût : 3,4 milliards) permettra d'éviter l'acquisition de quelque 62 automotrices doubles nouvelles (environ 5,7 milliards). L'économie est appréciable... et la formule d'autant plus adéquate que la puissance dont disposent les "Break" est bien suffisante, même pour une composition à trois caisses : les performances ne devraient pas trop s'en ressentir.

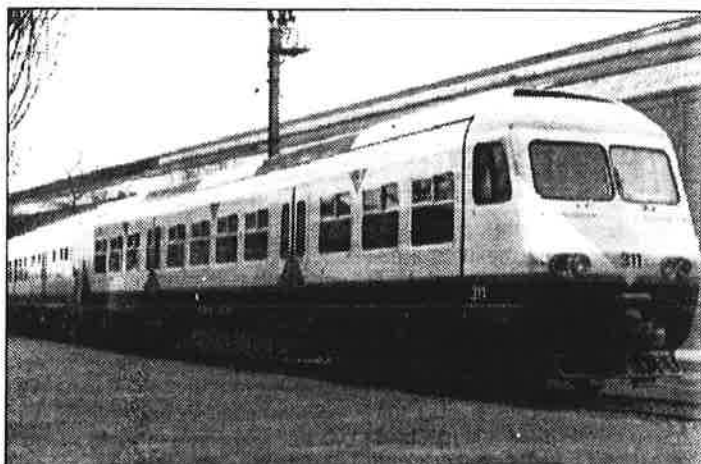
La commande des 140 voitures intermédiaires a été passée à BN Constructions ferroviaires et métalliques. Mais comme cette entreprise est occupée avec d'autres commandes importantes (TGV Transmanche et navettes Eurotunnel), la finition des nouvelles voitures est confiée en sous-traitance à l'atelier central SNCB de Mechelen.

Une fois achevées, les nouvelles voitures sont mises en rame à Mechelen, lors du passage en grande révision des automotrices série 03. A cette occasion, les rames transformées reçoivent une nouvelle livrée gris métallisé, avec bas de caisse bleu foncé surmontés d'un liseré rouge. Les flancs sont ponctués de motifs triangulaires, rouges à hauteur des portes, rouges et bleus en bout de caisse. Les nez reçoivent un grand triangle jaune pointe en bas.

Les premières automotrices transformées sont destinées à la relation IC L Bruxelles - Namur - Luxembourg.

Les 311, 328, 316 et 323 sont déjà en circulation. Les suivantes doivent se succéder à raison d'une rame rénovée par semaine. On a déjà pu voir des compositions homogènes de deux "break" triples, ce qui ne manque pas d'allure.

Photo : SNCB



Cet article complète une série d'articles "anniversaires" parus en 1991 dans *Ferro Flash Namur* :

- la renumérotation du matériel moteur de la SNCB le 1/1/1971,
- la renumérotation des locomotives de la SNCB le 1/10/1931.

Tous nos remerciements à MM. R. Huysman et Ph. Dambly qui, par leurs précieux renseignements et leur documentation photographique, nous ont permis d'évoquer ces événements vieux de 20, 60 et 70 ans.

Michel Herbiet

3ème partie

Répartition par remises

De juillet 1921 au 10 mai 1940

a) Bruxelles-Nord (FBN)

Cette remise reçut de juillet 1921 à mars 1922 les dix premières locomotives du type 8 bis (4650 à 4659 construites par la Meuse). Elles y remplacèrent six S10² (futur type 62) cédées à Tournai, et une ou deux locomotives type 38 qui passeront plus tard à Virton-St-Mard. La remise de Bruxelles-Nord étant supprimée à partir du 17 avril 1934, l'effectif passera à la remise de Schaerbeek.

b) Liège (FL)

Cette remise reçut des type 8 bis à partir de mai 1922. Elles libérèrent partiellement les P8 (futur type 64) dont l'excédent fut dispersé. A la même époque, apparurent de nouvelles séries de P8 à Aalst, Brugge, Ledeborg et Tienen.

c) Leuven (FLV)

Le type 8 bis y apparaît à partir de juin 1922. Les nouvelles venues remplacèrent les type 9, qui émigrèrent à Berchem. En décembre 1933, elles cédèrent la place à des type 64.

d) Bruxelles-Midi (FBM)

D'octobre à décembre 1922 fut constitué à cette remise un effectif réduit de type 8 bis, en vue de la création d'une nouvelle série de vitesse. Ces locomotives seront mutées en bloc au mois d'août 1923 (la plupart pour Liège) et remplacées par les six S10² (futur type 62) revenues de Tournai.

Le type 7 y réapparut en novembre 1933 pour faire face à des extensions (remplacement partiels des type 62 et 64).

e) Herbesthal (FHR)

Elle fut en 1922 la dernière remise servie en type 8 bis et ce, à partir du mois d'août, avec trois locomotives sorties d'usine et d'autres mutées. Elles y remplacèrent des type 37 (futur type 31), réutilisées sur place. Suite aux bruits de guerre persistants, tout l'effectif du type 7 est passé à la remise de Renory peu de temps avant le 10 mai 1940. Cependant les mutations pourraient ne pas avoir été réalisées effectivement.

f) Oostende (FSD)

Cette remise accueillit ses type 8 bis à partir de janvier 1923. Elles y remplacèrent :

1. Les type "Atlantic" (futur type 6), qui seront tout d'abord garées, puis utilisées en nombre réduit, avant leur mutation pour Berchem au cours de l'hiver 1927-1928.
2. Les type S9 (futur type 69) cédées à Mons.

En août 1938, elles y sont remplacées par des type 1 et accessoirement des type 31 (deux services-locomotive).

Remarque :

Cependant quelques-unes sont tenues sur place en réserve exceptionnelle jusqu'en juin 1939, mesure de prudence en raison du mauvais comportement des Pacific type 1. Des mesures analogues furent prises à Schaerbeek et Bruxelles-Midi, où des type 10 gardées en "super réserve", sont intervenues à grande échelle avec un prestige certain. Et dire qu'à cette époque, le directeur général de la SNCB annonçait haut et clair que pour chaque type 1 fournie, il lui fallait la peau d'une type 10. La suite des événements (jusqu'en 1956) allaient prouver le non-sens d'un tel propos. En effet, avec les échauffements de têtes de bielles motrices trop fréquents, la tenue en rampe médiocre, les patinages et les lâchages de bandages, la locomotive type 1 ne méritait nullement les louanges que lui adressait la plus haute autorité de la SNCB.

g) Merelbeke (FKR)

C'est en avril 1931 que des type 8 bis furent affectés à cette remise. Ces locomotives y remplacèrent très avantageusement des locomotives type 18 dont d'excédent sera réparti entre les autres remises utilisatrices (Dendermonde, Oostende et Tamines).

h) Ronet (FEO)

C'est en novembre 1933 que la remise de Ronet reçut ses premiers type 7 en remplacement des type 8. Ces derniers seront notamment affectés à la constitution d'un demi-effectif à Stockem pour la haute saison de 1934 et à la mise en ordre d'un contingent pour Tamines en fin d'année 1935.

i) Schaerbeek (FSR)

Suite à la suppression de Bruxelles-Nord le 17 avril 1934, cette remise hérita de l'effectif des type 7 de la défunte remise. Elles furent remplacées par des type 1 au cours de l'été 1938.

j) Brugge (FR)

Les type 7 y arrivèrent assez tard, soit en août 1934. Ils remplacèrent partiellement les type 64, dont l'excédent sera dispersé.

k) Mons (FMS)

Dernière remise à en être pourvue avant-guerre. C'est en effet, en

octobre 1939, que des type 7 (surabondantes à Herbesthal depuis l'entrée en guerre de la France le 3 septembre 1939 et la réduction drastique des services internationaux) y furent affectées.

A Mons, elles ont réalisé le remplacement de 7 services-locomotive type 64. La libération de ces dernières ne correspond ni à la création d'un effectif nouveau ailleurs, ni à des mutations massives.

De mai 1940 à septembre 1944 (occupation allemande)

D'août 1940 à mars 1942, des affectations de courte durée de locomotives type 7 ont été observées à Aarschot (FRST), Ottignies (LT) et Pepinster (FPS). Quant aux autres affectations de guerre qui n'ont pas été poursuivies après la libération, elles ont pris fin rapidement au cours du dernier trimestre de 1944.

a) Liège (FL)

Le type 7 s'y maintiendra jusqu'à la fin de la guerre. La répartition au 1er mai 1943 y prévoyait 10 unités.

b) Leuven (FLV)

Ayant abandonné cette remise en décembre 1933, les type 7 s'y retrouvèrent durant l'occupation et y restèrent jusqu'à la fin de la guerre. Le service des locomotives au 9 décembre 1940 les y mentionne et la répartition au 1er mai 1943 y prévoit 9 unités.

c) Oostende (FSD)

Ayant abandonné cette remise au cours de l'été 1938, les type 7 s'y retrouvèrent durant l'occupation et y restèrent jusqu'à la fin de la guerre. C'est à partir du service des locomotives au 1er mai 1942 qu'il est fait mention de cette affectation et la répartition au 1er mai 1943 y prévoit 7 unités.

d) Herbesthal (FHR)

Plus de type 7 après l'occupation du pays vu l'annexion des cantons rédimés par le Reich en mai 1940.

e) Merelbeke (FKR)

Cette remise conserva des locomotives type 7 durant toute la durée de l'occupation. La répartition au 1er mai 1943 y prévoit 9 unités.

f) Bruxelles-Midi (FBM)

Les type 7 s'y sont maintenus durant les premiers mois de l'occupation. Le service des locomotives au 9 décembre 1940 n'y mentionne plus leur présence.

g) Ronet (FEO)

Les type 7 quittèrent cette remise en fin d'année 1940 (le service des locomotives au 9 décembre 1940 n'y mentionne plus leur présence) et furent remplacés par des type 10 sans utilisation rationnelle.

h) Brugge (FR)

Ayant quitté cette remise en fin d'année 1940 (le service des locomotives au 9 décembre 1940 n'y mentionne plus leur présence), elles la retrouvèrent pour y remplacer des type 9. C'est à partir du service des locomotives au 1er mai 1943 qu'il est fait mention de leur présence et la répartition établie à la même date y prévoit 4 unités.

i) Mons (FMS)

Cette remise conserva des locomotives type 7 durant toute la durée de

l'occupation. La répartition au 1er mai 1943 y prévoit 13 unités.

j) Kortrijk (FC)

Après l'occupation du territoire et la réorganisation du service des trains cette remise reçut des type 7. Le service des locomotives au 9 décembre 1940 fait mention de leur affectation, et la répartition au 1er mai 1943 y prévoit 8 unités.

k) Hasselt (FHS)

Après l'occupation du territoire et la réorganisation du service des trains, cette remise reçut des type 7, comme le mentionne le service des locomotives au 9 décembre 1940. Le service des locomotive au 1er mai 1942 fait encore mention de leur présence. Mais en août de la même année, elles seront remplacées, de même d'ailleurs que les types 19 et 20, par des type 3 (140 C de la SNCF imposées par l'occupant) et des type 31.

l) Haine-St-Pierre (GT)

Après l'occupation du territoire et la réorganisation du service des trains, cette remise reçut des type 7 (cfr. service des locomotives au 9 décembre 1940). Le service des locomotive au 1er mai 1943 y prévoit 7 unités.

m) Tournai (FTY)

Après l'occupation du territoire et la réorganisation du service des trains, cette remise reçut des type 7 (cfr. service des locomotives au 9 décembre 1940). Elles y formaient une série mixte avec des type 9, et au service de mai 1942, le remplacement de ces dernières par des type 7 était toujours en cours. Le service des locomotives au 1er mai 1943 y prévoyait 8 unités.

D'octobre 1944 aux dernières mises hors-écritures en mai 1962

Les affectations décidées pendant l'occupation ont pris fin rapidement au cours du dernier trimestre de 1944, excepté celles de Brugge et de Tournai. Donc plus de type 7 dans les remises de Leuven, Oostende, Kortrijk et Haine-St-Pierre. Egalement plus de type 7 dans les remises de Liège et de Mons qui en détenaient respectivement depuis mai 1922 et octobre 1939. Donc, dans les premiers mois de libération, les type 7 sont répartis dans cinq remises : celles de Bruxelles-Midi et d'Herbesthal qui les retrouvent après cinq ans d'absence et celles de Merelbeke, Brugge et Tournai qui en possédaient déjà pendant la guerre.

a) Herbesthal (FHR)

Le territoire libéré, les cantons rédimés rejoignent la Belgique et cette remise peut de nouveau être approvisionnée en locomotives de la SNCB. Mais si le service des locomotives au 6 mai 1946 mentionne la présence de type 7, elles seront remplacées un peu après par des locomotives type 10, elles-mêmes remplacées ensuite par des type 1.

b) Merelbeke (FKR)

Pourvue de locomotives type 7 depuis avril 1931 et les ayant conservées durant l'occupation, cette remise les gardera jusqu'au 30 septembre 1961. Comme toutes les locomotives à vapeur encore en écritures à cette époque, elles seront victimes de la dieselisation.

c) Bruxelles-Midi (FBM)

Troisième apparition des locomotives type 7 à la remise bruxelloise, la première se situant de décembre 1922 à août 1923 et la seconde de

novembre 1933 à fin 1940. Le service des locomotives au 31 mai 1959 indique encore quatre services-locomotive. Peu de temps après, le petit reliquat de leurs services sera repris par les type 1 et 29.

d) Brugge (FR)

Ayant retrouvé des locomotives type 7 dans la seconde partie de l'occupation, cette remise les conservera jusqu'en 1955 lorsqu'elles seront remplacées par des type 64. Ces dernières, prévues pour le service au 22 mai 1955, ne sont arrivées qu'au compte-gouttes de novembre 1955 à l'automne de 1956 et les type 7 ont encore assuré ce dernier service, d'abord seules, puis en nombre décroissant dans une série mixte 7/64.

e) Tournai (FTY)

Pourvue de locomotives type 7 durant l'occupation, cette remise les conserva jusqu'au service des locomotives en vigueur au 30 septembre 1956. Plus pour longtemps car, pour le 18 novembre, elles étaient remplacées par des type 1.

f) Berchem (FCV)

En mars 1945, il fut décidé de constituer un effectif de type 7 et quatre locomotives au moins furent mutées à cette remise. Mais dès le mois de juillet, elles furent mutées ailleurs car le retour des type 64 a rendu cette mesure caduque. Mais dès 1948, les type 7 y réapparaissent pour remplacer les type 64. Elles y resteront jusqu'à la suppression de la remise, le 31 juillet 1961 et seront transférées à celle d'Antwerpen-Dam.

g) Antwerpen-Dam (FNDM)

Suite à la suppression de Berchem le 31 juillet 1961, cette remise hérita de l'effectif des type 7 de la défunte remise. Les dernières y restèrent en service seulement jusqu'à la fin de l'année. En effet, elles furent remplacées progressivement par des locomotives diesel type 201 venues de Kinkempois entre juillet et décembre 1961.



JOCADIS

Les type 7 - 4 comparées aux autres «Ten Wheel» de la SNCB

Rubriques	Unités de mesure	7-4	8	9	22	40	60	61	62	64
Origine	-	E-B	E-B	E-B	Cie N-B	ROD	KPEV	KPEV	KPEV	KPEV
Diamètre des cylindres	mm) 400HP) 600BP) 360HP) 600BP	445) 350HP) 550BP	483	430) 400HP) 610BP	500	575
Course des pistons	mm	640	640	640	640	660	630	660	630	630
Diamètre des roues motrices	m	1,800	1,800	1,980	1,750	1,575	1,980	1,980	1,980	1,750
Diamètre des roues porteuses	m	0,900	0,900	0,900	0,850	0,838	1,000	1,000	1,000	1,000
Timbre de la chaudière	kg/cm ²	16,00	16,00	14,00	15,00	13,36	14,00	15,00	14,00	12,00
Surface de la grille	m ²	3,080	3,080	3,130	2,380	2,545	2,820	3,120	2,820	2,620
Surface de chauffe du foyer	m ²	17,40	16,23	16,44	11,39	13,09	14,17	17,59	14,17	14,35
Surface de chauffe petits tubes à fumée	m ²	76,00	144,50	85,97	174,26	84,20	89,27	97,62	89,27	87,42
Surface de chauffe gros tubes à fumée	m ²	60,48	-	43,98	-	37,80	49,65	49,47	49,65	47,59
Surface de chauffe totale	m ²	153,88	160,73	146,39	185,65	135,09	153,09	164,68	153,09	149,36
Surface de surchauffe	m ²	73,40	-	37,80	-	42,49	61,50	58,50	61,50	58,90
Effort de traction	t	10,900	9,800	11,659	8,670	8,500	10,715	9,670	8,620	9,280
Puissance	ch	1940	1350	1400	1160	1000	1400	1400	1400	1400
Poids en ordre de marche	t	85,200	75,500	81,300	61,957	64,200	79,550	84,170	79,990	75,280
Poids à vide	t	76,532	69,450	74,000	56,770	57,200	73,272	77,650	73,780	69,180
Empattement	m	8,880	8,200	8,710	7,550	7,544	9,100	9,100	9,150	8,350
Vitesse maximum avec train	km/h	110	100	120	110	80	120	120	120	100

Renseignements extraits de la note n° 9.3.1. / GD du 1^{er} mai 1944 de la Direction du Matériel

Déstandardisation et mise hors écritures

Déstandardisation			Mise hors écritures	
Date de décision du Conseil d'Administration	Type	Nombre de locomotives	N° locomotive	Date
22.01.54	7/1	2	7.028 7.016	03.09.54 13.10.54
	7/2	2 - 4	7.062, 7.064	18.12.55
20.06.58	7/4	1	7.044	22.07.58
		14	7.001, 7.005, 7.006, 7.011, 7.021, 7.024, 7.025, 7.026, 7.027, 7.031, 7.038, 7.040, 7.050, 7.065	20.11.58
		4	7.048, 7.057, 7.066	17.12.58
		-- 19	7.070	
22.05.59	7/4	9	7.008, 7.030, 7.046, 7.053, 7.055, 7.058, 7.061, 7.068, 7.069	03.09.59
		1	7.029	05.10.59
		-- 10		
29.04.60	7/4	9	7.007, 7.009, 7.015, 7.017, 7.032, 7.035, 7.043, 7.060, 7.071	11.05.60
		1	7.056	12.07.60
		-- 10		
24.02.61	7/4	1	7.020	23.03.61
		3	7.012, 7.049, 7.051	24.03.61
		1	7.041	27.04.61
		1	7.023	27.07.61
		4	7.002, 7.019, 7.047 7.072	12.10.61
		3	7.010, 7.034, 7.036	19.10.61
		2	7.033, 7.037	16.11.61
		6	7.042, 7.045, 7.052 7.054, 7.059, 7.067	27.02.62
		6	7.013, 7.014, 7.039, 7.063, 7.073, 7.074	20.03.62
		3	7.003, 7.004, 7.022	25.05.62
		--		
		30		

Dernières fumées

Extinction du type 7

L'extinction progressive et relativement tardive des type 7 a permis aux locomotives de ce type de traverser la période de l'allongement à outrance des parcours entre réparations, et de s'y distinguer. Cette politique amorcée en 1950, développée jusqu'en 1958 et poursuivie jusqu'à la fin de la vapeur, consistait à pousser les parcours sans limite de kilométrage jusqu'à ce que des avaries ou l'arrivée à limite d'usure de pièces de la chaudière (tôle de bas-foyer par exemple) justifient et provoquent la mise hors écritures. Le régime des réparations s'en est trouvé bouleversé, deux ou plusieurs levages en remise pouvant avoir lieu entre deux réparations en atelier central. C'est pourquoi ces levages prirent le nom de grande révision (Gr) au lieu de leur ancienne dénomination de "révision à mi-parcours". Cette véritable révolution ne fut possible que grâce au traitement chimique des eaux d'alimentation, péventif de l'incrustation des chaudières (DISKRO). De 70.000 à 80.000 km entre les deux guerres, les parcours entre réparations ont été poussés à 100.000, puis à 120.000 km avant l'abandon complet de ce critère. A leur dernière mise hors service, huit type 7 avaient atteint un parcours compris entre 300.000 et 350.000 km depuis leur dernière grande ou moyenne réparation. Quatre locomotives type 7 avaient atteint un parcours de 350.000 à 400.000 km. Il s'agissait des locomotives 7.009 (371.140 km - record pour le type 7), 7.023 (369.683 km), 7.061 (361.718 km) et 7.053 (355.638 km).

Derniers services à Merelbeke et Antwerpen-Dam

La dernière série à Merelbeke (service au 28 mai 1961) comportait 5 locomotives (série A) avec un parcours journalier de 172 km. Les locomotives allaient à Adinkerke, Muysen et Tournai.

La dernière série à Antwerpen-Dam (service au 1er octobre 1961) comportait 11 locomotives (série A) avec un parcours journalier de 222 km. Les locomotives assuraient les trains de la relation Antwerpen - Lille et retour (1160, 1161, 1162, 1163, 1171, 1172, 1175, 1176) et les trains 1020 et 1021 Bruxelles - Mol et retour dits "trains nucléaires".

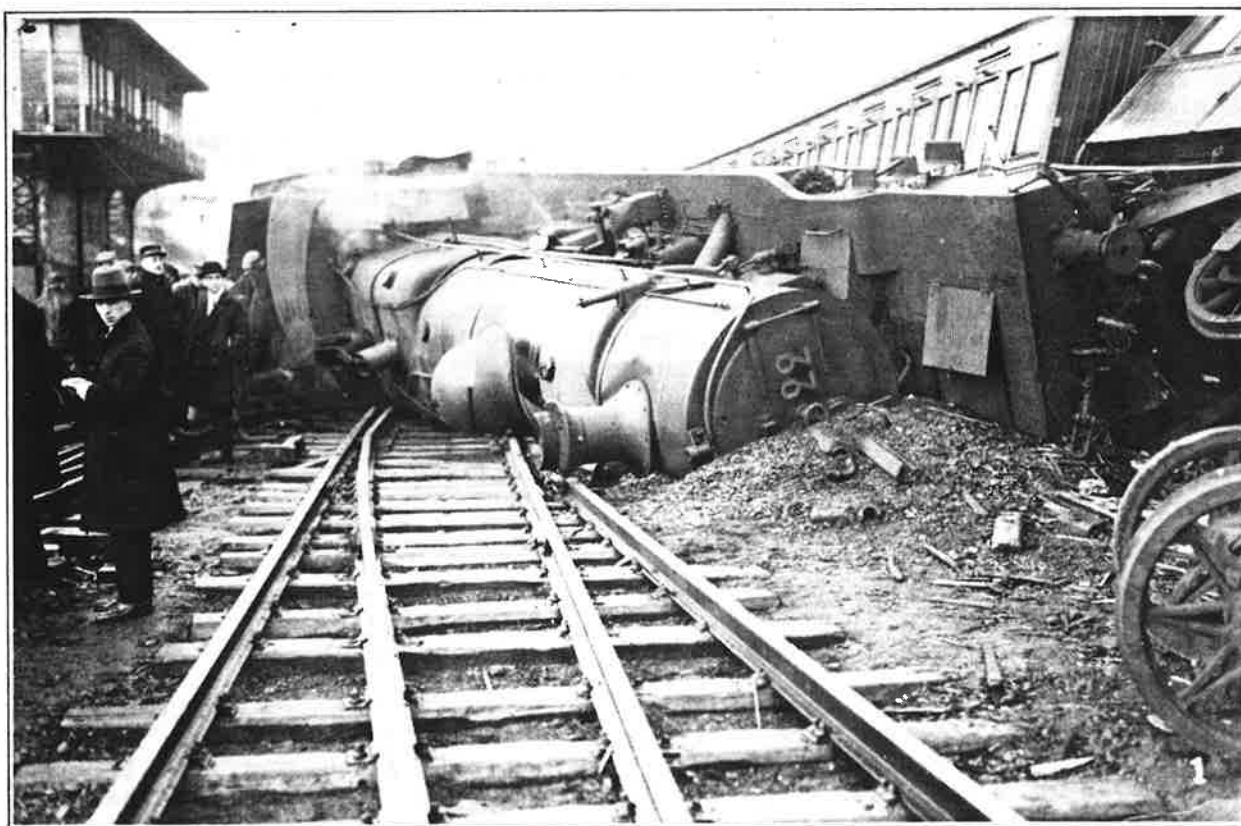
Remplacement par des locomotives diesel type 201

Le remplacement des type 7 "vapeur" par des type 201 "diesel" à la remise d'Antwerpen-Dam a commencé dès avant la mise en application du roulement du 1er octobre 1961. Les impératifs de reconversion et d'initiation du personnel de conduite n'ont pas permis la substitution immédiate au rythme de la réception des diesels. Cette opération s'est déroulée progressivement et s'est achevée très probablement courant février 1962.

Trois accidents où furent impliquées des type 7

Mardi 10 décembre 1929 : déraillement du train Bruxelles-Arlon à l'entrée de la gare de Namur.

Suite à une mauvaise utilisation du frein continu (épuiement) dans la descente de Rhisnes vers Namur, le train 1202 venant de Bruxelles remorqué par la locomotive type 7 n° 4622 (future 722 et 7.022) de la remise de Bruxelles-Nord acquit une vitesse de plus en plus élevée et c'est à du 90 km/h qu'il entra en gare de Namur, sautant des rails à l'aiguillage de la ligne vers Charleroi. La locomotive se coucha dans le ballast et perdit une des plaques de constructeur dans cet accident. Ce dernier fit malheureusement une dizaine de tués et une cinquantaine de blessés qui se trouvaient principalement dans une voiture CGI complètement aplatie par deux autres voitures du même type restées engagées l'une dans l'autre.



Collection Ph. DAMBLY

Mercredi 25 février 1953 : déraillement du train Paris-Amsterdam en voie 14 à Schaerbeek.

Spectaculaire mais sans conséquences corporelles fut le déraillement du train international 117 (Paris-Amsterdam) en voie 14 de Schaerbeek, près du Pont Teichman. La locomotive type 7 n° 7.055 de la remise de Berchem avait quitté la voie et s'était enfoncée jusqu'à mi-roues dans un tas de ballast voisin.

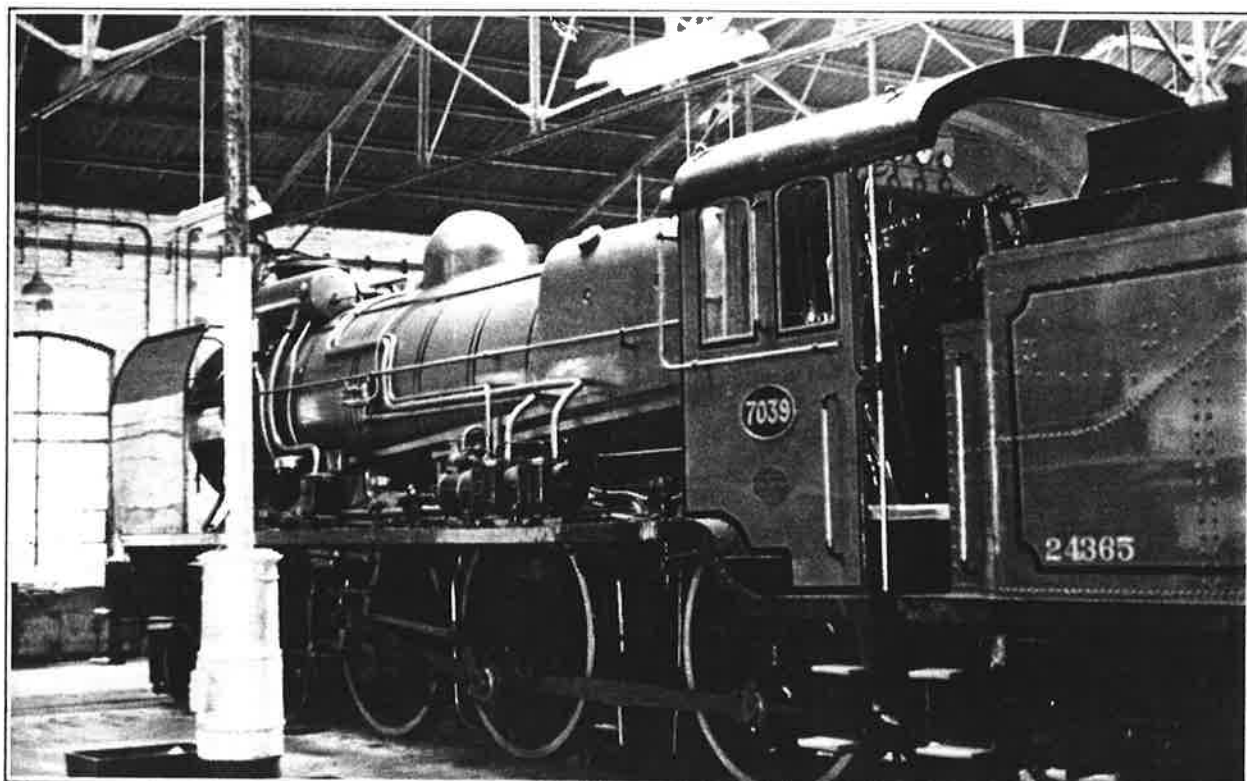
Samedi 26 septembre 1953 : tamponnement d'un omnibus Namur-Charleroi par le semi-direct Liège-Tournai en gare de Jemeppe-sur-Sambre.

Ce jour, un brouillard intense régnait dans la vallée de la Sambre lorsque le train omnibus 5923 Namur-Charleroi remorqué par la locomotive 29.043 de la remise de Ronet entra en gare de Jemeppe-sur-Sambre, à 7 h 26 exactement. Lors du passage du train à Moustier, l'on avait décelé un bruit anormal à la quatrième voiture du convoi qui en comptait sept (voitures en bois du type GCI). A l'arrivée à Jemeppe, constat d'une

rupture d'attelage à cette voiture. Par mesure de précaution, le chef de gare décida de la retirer et pour effectuer cette opération, il fut procédé au décrochage des quatre premières voitures dont les voyageurs avaient été invités à rester sur le quai. Une fois la voiture avariée mise sur une voie de garage, le train viendrait raccrocher les trois voitures toujours remplies de voyageurs et restées en voie principale. Mais durant cette manoeuvre, le semi-direct 481 Liège-Tournai remorqué par la locomotive 7.035 de la remise de Tournai était annoncé. Le garde-bloc, croyant que tout le convoi du train omnibus avait été garé, ouvrit le signal d'entrée en gare à ce second train dont la locomotive tamponna les trois voitures restées sur la même voie. Choc effroyable et dans la dernière voiture réduite à un amas de ferraille, l'on dénombra trois tués et plus de cent blessés dont plusieurs très gravement atteints.

Le type 7 au musée

Construite par les Forges, Usines et Fonderies de Haine-St-Pierre (n° de constructeur 1326) et prise en écritures à l'Etat belge le 14 septembre 1922, la locomotive 7.039 (ex-4639 et 739) fut mise hors écritures à la SNCB le 20 mars 1962. Après quarante ans de bons et loyaux services, cette locomotive a été conservée pour figurer au Musée du Chemin de Fer. Accouplée au tender type 18 n° 24365, elle a été restaurée à Tournai et se trouve actuellement à l'atelier de Leuven. Malheureusement, sa restauration n'est pas des mieux réussies car elle est peinte en vert pomme (comme l'était notre Pacific 1.002), couleur jamais utilisée par la SNCB pour ses locomotives. De plus, certaines parties figurent en écorché, la tubulure est incomplète et les plaques de constructeur FUF ovales de substitution sont anachroniques. Lors de renumérotation du 1er janvier 1946, cette locomotive était affectée à la remise de Tournai. Elle fut transférée à celle de Bruxelles-Midi en septembre 1949. Durant son séjour dans cette remise, son tender type 17 n° 20.033 fut remplacé le 11 juillet 1950 par le tender type 18 n° 24.474 provenant de la type 9 n° 9.025. En avril 1955, elle fut affectée à la remise de Merelbeke où elle termina sa carrière. En mai 1960, son tender n° 24.474 fut remplacé par le 24.365, accouplé auparavant à la locomotive type 31 n° 31.038.



C. DUMONT

Le type 7 en H0 (modèle Hünnerbein)

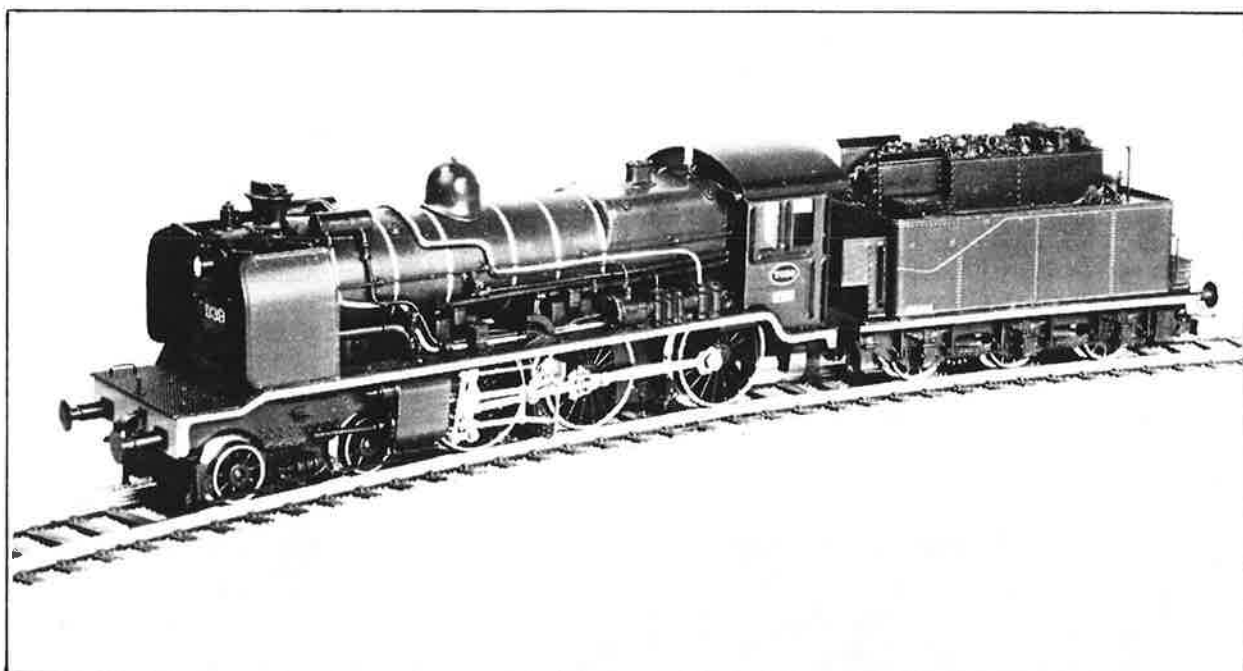
par J-P. Van Hoof

La motorisation choisie est du type tender moteur, formule lancée en 1966 par Fleischmann avec sa BR 55 (type 81 à la SNCB). Le problème était de trouver un châssis moteur existant dans le commerce, à trois essieux équidistants munis de roues à rayons. Le tender moteur Fleischmann mentionné ne convenait donc pas, vu que ses essieux ne sont pas équidistants.

La solution trouvée par la maison Hünnerbein fut un bogie moteur Märklin / Hamo provenant soit de la CC électrique

suisse Ae 6/6 série 11.400, soit de la CC électrique hollandaise série 1200, solution intelligente permettant la production en deux rails continu international ou trois rails alternatif Märklin.

Coiffé d'une belle caisse de tender SNCB type 18 de 24 m³, ce bogie moteur assure la pousse de la locomotive et permet de tracter sans problème de longues rames de voitures ex-prussiennes, GCI, L, K, I, M1, M2... une belle et performante locomotive en vérité !



A. BARANYI

Dans nos prochains numéros :

Une expédition mouvementée

(Récit authentique d'Edgard Gérard)

En ces mois où l'on se souvient - 50 ans après - des années mouvementées 1939-1945, nous vous présenterons prochainement une évocation réelle de cette époque, due à la plume d'Edgard Gérard. Ce récit du temps de guerre, écrit dans la langue cheminote, simplement et sans prétention, a été publié en 1986 par *Le Courrier de Philippeville* et *Le Rappel*. Il a été distingué par le jury du XXIV^{ème} Concours de littérature de l'U.A.I.C.F. (Association des cheminots français écrivains).

Ferro Flash
Namur
55
paraîtra
le 15 juin

Récréation ferroviaire



" C'est vrai, Mademoiselle, j'ai le chemin de fer dans le sang."

SOLUTION du problème proposé ans le n°53

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	D	R	O	M	A	D	A	I	R	E
2	I	E	N	A		A		N	A	
3	S	V	E	R	D	L	O	V	S	K
4	P	O		C	I	T	R	A	T	E
5	A	L	M	A		O	C	R	E	R
6	T	V		U	R	N	E		L	A
7	C	E	D	R	A	I	E	S		T
8	H	R		E	D	E		E	G	O
9	E		E	L	A	N	C	E	E	S
10	R	E	V	E	R	S	I	B	L	E

Le jeu des 8 erreurs

Le dessin de droite contient huit erreurs. Retrouvez-les en le comparant au dessin original.



— "Grand-papa a poinçonné les tickets pendant 40 ans et il a conservé toutes les chutes."



— "Grand-papa a poinçonné les tickets pendant 40 ans et il a conservé toutes les chutes."

Le réseau H0 du Rail Miniature Mosan ⁽³⁾

*Dans
nos deux
précédents
numéros,
nous avons
entamé
l'examen des
commandes
de notre
réseau H0.
Après
la conduite
des trains sur
la ligne 154
– qui n'a plus
de secrets
pour vous –
venons-en à
la ligne 162,
en nous
mettant
cette fois-ci
dans la peau
des signaleurs.*

Les postes de bloc 1 et 3 : description

Ils comprennent chacun deux parties distinctes : un pupitre avec un certain nombre de leviers, de voyants et de poussoirs (en bas), et un TCO (tableau de contrôle optique) sur lequel s'éclairent les itinéraires tracés et des indications de bloc.

Au centre de chaque pupitre, une longue rangée de leviers surmontés chacun d'un voyant rouge et d'un numéro. **Chaque levier commande le tracé d'un itinéraire** (dont le numéro figure au-dessus et aussi sur le TCO). Lorsqu'un itinéraire est tracé, un voyant rouge s'éclaire au-dessus de tous les itinéraires incompatibles avec celui-ci. En même temps, l'itinéraire tracé s'éclaire (en jaune) au TCO.

Chaque itinéraire est en fait constitué de deux (poste 1) ou trois (poste 3) itinéraires partiels qui doivent être tracés conjointement pour permettre le départ ou l'entrée d'un convoi.

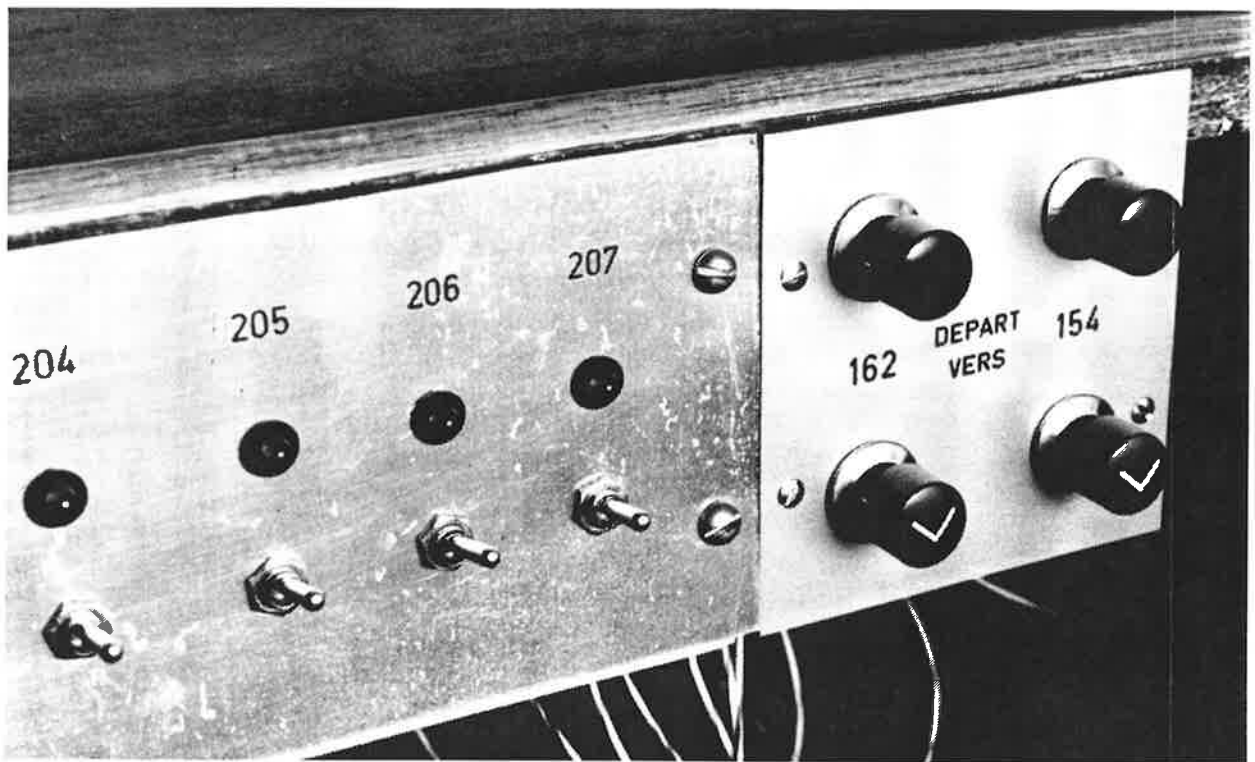
À gauche de chaque pupitre, **deux poussoirs ronds dits «d'autorisation»** désignés A et B. Ils permettent à chaque signaleur d'autoriser l'expédition d'un train qui leur est destiné. (Le poussoir A autorise un parcours voie A et le poussoir B un parcours voie B.) Toute action sur l'un de ces poussoirs allume un voyant vert au TCO du poste auquel l'autorisation est accordée.

Ces poussoirs ne concernent que les circulations sur la ligne 162 : pour l'autre ligne il sera fait usage du téléphone et de carnets de bloc.

Quatre poussoirs ronds dits «de départ» ont été ajoutés sur chacun des pupitres, soit à gauche (poste 3) soit à droite (poste 1). Ils autorisent un départ à voie normale ou à contrevoie (poussoir marqué d'un chevron), vers la ligne 162 ou vers la ligne 154. Ces poussoirs **ne peuvent être actionnés que dans des conditions précises** : réception d'une **autorisation** pour la voie concernée (voyant vert pour la l. 162 ou annonce téléphonique pour la l. 154), et **itinéraire** convenablement tracé.

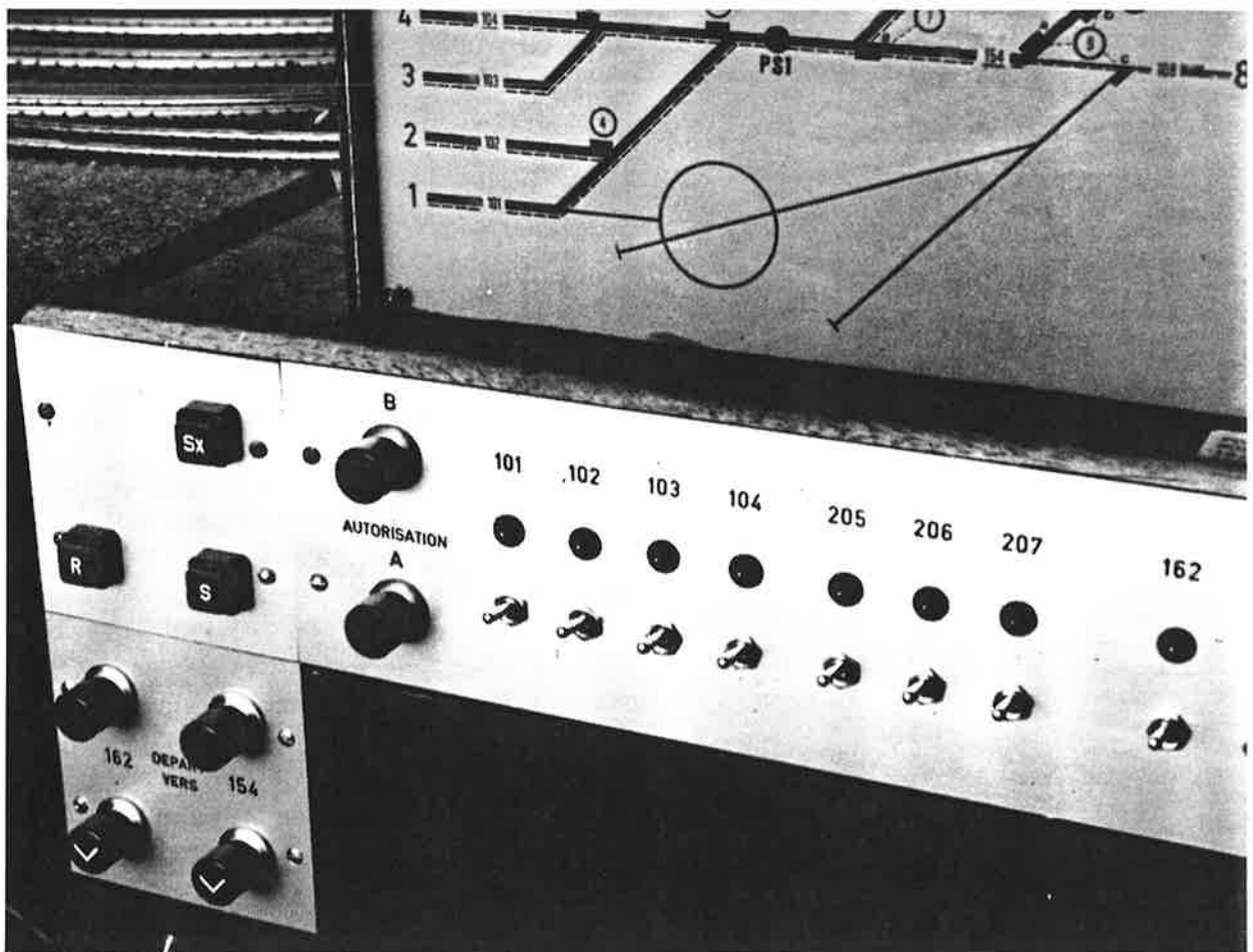
Lorsqu'une autorisation a été accordée et qu'un poussoir «départ» est actionné, un voyant vert s'éclaire en face du conducteur, l'autorisant à démarrer son train.

Enfin, le pupitre du poste 3 comporte **trois poussoirs carrés** portant gravée l'identification d'un **des signaux d'entrée** : **R** pour l'entrée venant de la l. 162 (voie A), **S** et **SX** pour l'entrée venant de la l. 154 (voie A ou voie B). Ces poussoirs commandent l'alimentation des sections d'arrêt automatique couvrant la jonction des deux lignes en coulisses. Les signaux R, S et SX sont repérés au TCO et un voyant vert indique s'ils sont mis au passage.



En haut, détail du pupitre du poste 1.
Les quatre poussoirs ronds à droite commandent les signaux de sortie vers les deux lignes. Ceux de départ à contrevoie portent un chevron gravé. Remarquez les voyants rouges au-dessus des leviers d'itinéraires.

En bas, pupitre et TCO du poste 3.
On découvre les poussoirs carrés des signaux d'entrée R, S et SX, les poussoirs ronds d'autorisation (pour les deux voies de la l.162) et ceux des signaux de sortie vers les deux lignes.



Deux voyants apparaissent sur les voies A et B de la ligne 162. Ce sont les voyants d'autorisation commandés depuis le poste 3. Lorsqu'une autorisation est donnée, le voyant s'éclaire en vert. Il passe au rouge dès qu'un train est en circulation sur cette voie, et ne s'éteint que lorsque la voie est libérée.

TCO du poste 1

A gauche, quatre directions (lignes 154 et 162 avec, chaque fois, voies A et B). A droite, les sept voies du faisceau.

Les numéros à trois chiffres sont ceux des itinéraires (on les retrouve sur le pupitre, au-dessus des leviers).

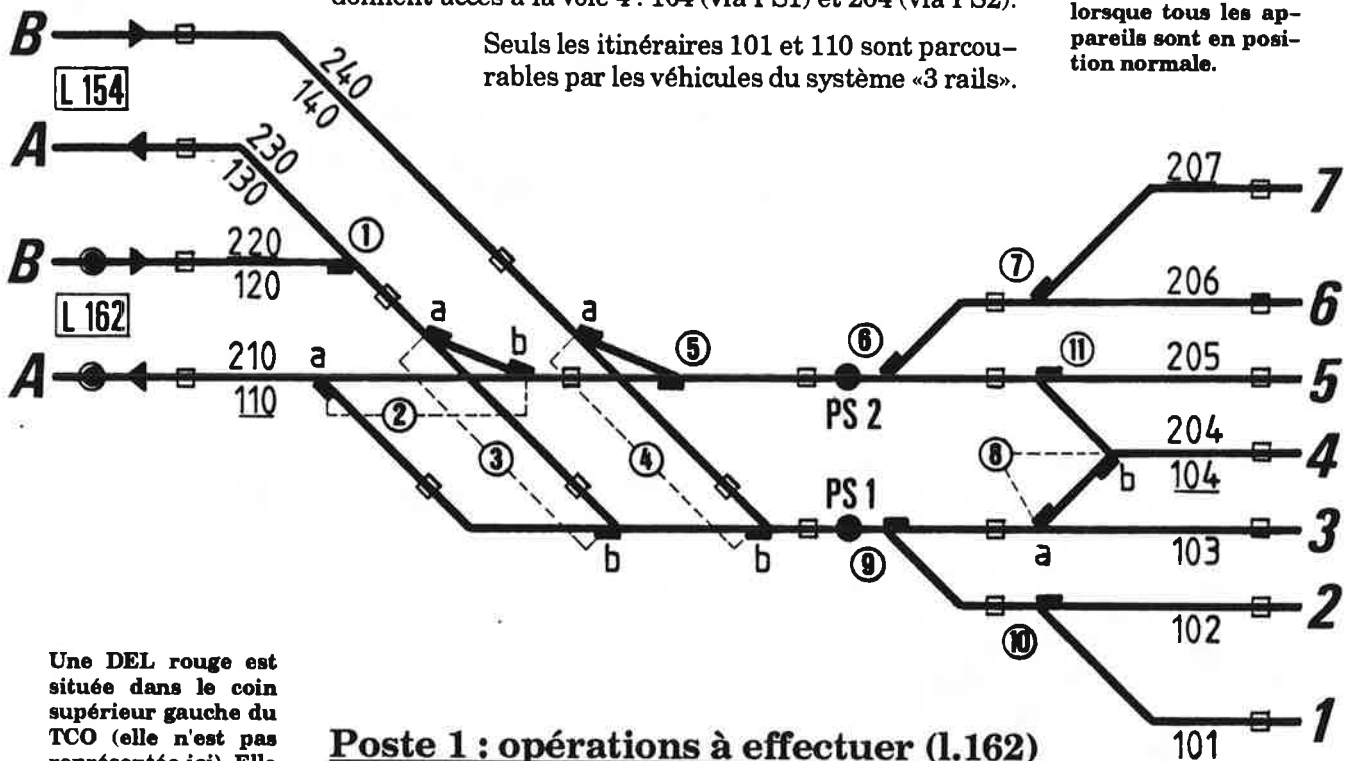
Pour aller d'une voie vers une des directions (ou l'inverse), il faut tracer deux itinéraires : d'une voie vers un des deux «points de sélection» PS1 ou PS2, et d'un de ces points vers une des quatre directions. Les itinéraires aboutissant à PS1 portent un numéro commençant par 1, par 2 pour ceux aboutissant à PS2. Deux itinéraires donnent accès à la voie 4 : 104 (via PS1) et 204 (via PS2).

Les petits carrés représentent les pavés lumineux qui s'éclairent en jaune le long d'un itinéraire tracé.

Les chiffres inscrits dans un cercle sont les numéros d'aiguillages. La position normale de chaque appareil est indiquée par un pavé rectangulaire noir.

Les itinéraires 104, 110, 207 et 220 sont soulignés : ils sont obtenus par défaut lorsque tous les appareils sont en position normale.

Seuls les itinéraires 101 et 110 sont parcourables par les véhicules du système «3 rails».



Poste 1 : opérations à effectuer (l.162)

Pour expédier un train vers le poste 3 :

- demander l'autorisation à ce poste : elle sera matérialisée par l'allumage en vert d'un des deux témoins à gauche du TCO.
- vérifier si l'on peut tracer l'itinéraire : aucun voyant rouge ne peut être allumé au-dessus des leviers à manoeuvrer. Si c'était le cas, il faudrait s'assurer qu'on n'a pas oublié de détruire un itinéraire après un parcours précédent.
- tracer l'itinéraire, en deux temps : amener le levier en position médiane (le tracé s'éclaire au TCO), puis en position basse (les aiguillages sont commandés).
- actionner le signal de départ pour la direction en question (poussoir).
- après passage du train, détruire l'itinéraire en ramenant les leviers en position haute.

Pour recevoir un train :

- vérifier que la voie où on se propose de recevoir le train est bien libre.
- s'assurer que l'on peut tracer l'itinéraire.
- accorder l'autorisation au poste expéditeur (poussoir), et tracer l'itinéraire.
- détruire l'itinéraire après qu'il a été parcouru.

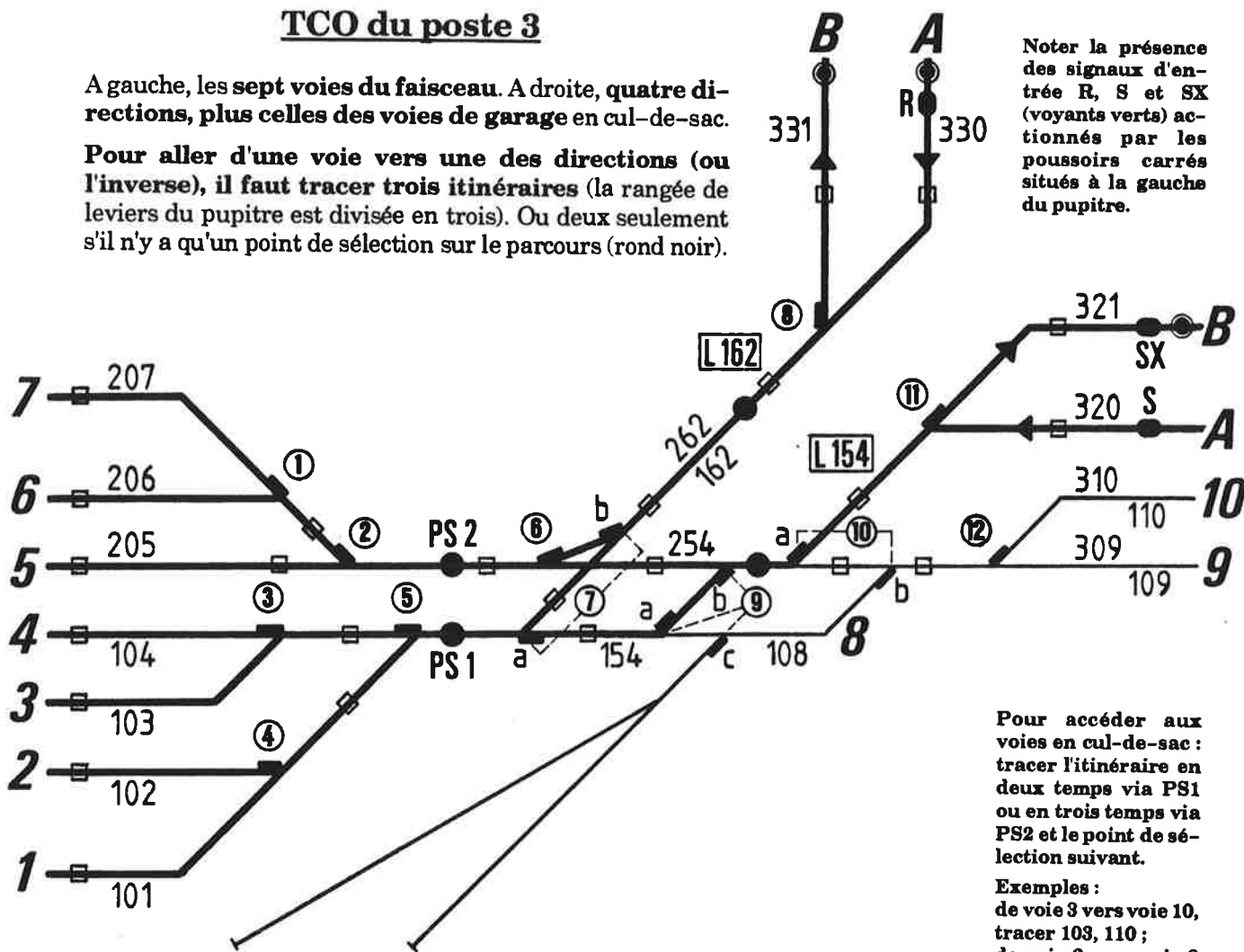
Une DEL rouge est située dans le coin supérieur gauche du TCO (elle n'est pas représentée ici). Elle indique un fonctionnement en cours de l'alimentation électrique des moteurs d'aiguillage. Tant qu'elle reste éclairée, il ne faut manoeuvrer aucun aiguillage. De toute façon, il vaut mieux ne pas solliciter plusieurs fois de suite en peu de temps un même appareil de voie.

Lorsque les opérations du jour sont terminées, remettre les appareils de voie en position normale : une étiquette indique les opérations à effectuer pour cela.

TCO du poste 3

A gauche, les sept voies du faisceau. A droite, quatre directions, plus celles des voies de garage en cul-de-sac.

Pour aller d'une voie vers une des directions (ou l'inverse), il faut tracer trois itinéraires (la rangée de leviers du pupitre est divisée en trois). Ou deux seulement s'il n'y a qu'un point de sélection sur le parcours (rond noir).



Noter la présence des signaux d'entrée R, S et SX (voyants verts) actionnés par les poussoirs carrés situés à la gauche du pupitre.

Pour accéder aux voies en cul-de-sac : tracer l'itinéraire en deux temps via PS1 ou en trois temps via PS2 et le point de sélection suivant.

Exemples :
de voie 3 vers voie 10, tracer 103, 110 ;
de voie 2 vers voie 8 (manoeuvre courte), tracer 102 et 108 ;
de voie 7 vers voie 9, tracer 207, 254, 309.

Poste 3 : opérations à effectuer (l. 162)

Pour expédier un train vers le poste 1 :

- demander l'autorisation à ce poste : elle sera matérialisée par l'allumage en vert d'un des témoins en haut à droite du TCO.
- vérifier si l'on peut tracer l'itinéraire (comme pour le poste 1).
- tracer l'itinéraire (comme pour le poste 1) : d'une des voies vers un point de sélection (PS1 ou PS2), de là vers le point de sélection suivant (itinéraires 162/262 ou 154/254) et enfin vers une des directions.
- actionner le signal de départ (poussoir «départ»).
- détruire l'itinéraire après dégagement par le train.

Pour recevoir un train :

- accorder l'autorisation au poste expéditeur (on peut le faire sans risque ici puisque des sections d'arrêt automatique couvrent l'entrée en gare).
- Attention : pour une entrée à contrevoie (voie B), n'accorder l'autorisation qu'une fois l'itinéraire tracé.**
- vérifier que la voie est libre pour recevoir le train.
- s'assurer que l'on peut tracer l'itinéraire et qu'aucun signal d'entrée n'est déjà ouvert pour un autre train (voyants R, S et SX).
- tracer l'itinéraire (comme ci-dessus).
- détruire l'itinéraire une fois que le train est complètement garé.

Il y a un témoin vert sur la voie B de la ligne 154. Il correspond au signal d'entrée (fictif) de la gare de Hun et joue le même rôle qu'un voyant d'autorisation : on ne peut envoyer un train dans cette direction si ce témoin n'est pas allumé.

Sur les voies 9 et 10, dans les coulisses, se trouvent des interrupteurs qui permettent d'isoler ces voies lorsqu'elles sont occupées.

Seuls les itinéraires 101, 162 et 330 sont parcourables par les engins du système «3 rails».

Les «modèles de l'année» 1991

Dans notre dernier numéro, Michel Archambeau décrivait l'attribution, pour la première fois en Belgique, de prix «Modèle de l'année». Tenu au secret jusqu'à la remise officielle de ces prix, il ne pouvait évidemment pas dévoiler les résultats. Mais aujourd'hui, il n'y a plus de secret : les premiers prix «Modèle de l'année» ont été remis aux représentants des firmes récompensées lors d'une séance officielle, le 15 février dernier, dans les locaux du club malinois De Pijl. Voici donc ce palmarès.

Matériel moteur

Modèle de l'année 1991 : diesel type 212 de Roco : 81,7 %.

Le + : dimensions exactes, gravure fine et détaillée, roulement, inscriptions. Le - : rendu de la peinture jaune, éclairage insuffisant, vitesse à l'échelle un peu trop élevée (168 km/h).

2. vapeur type 96 de Roco : 78 %. Modèle fin et bien détaillé, mais vitesse très exagérée (200 km/h).

3. vapeur "saddle tank" type 50 de Hünnerbein : 76,7 %. Modèle à l'échelle, fin et très détaillé, mais lanternes non éclairées, roulement un peu rapide et irrégulier.

4. autorail série 43 de Jocardis : 70,4 %. Choix judicieux du modèle, bon respect de l'échelle. Mais absence d'éclairage, inscriptions très incomplètes (rien que les numéros), non-respect des normes de roulement NEM.

5. diesel type 210 (époque III) de Klein Modellbahn : 66,2 %. Choix judicieux, respect de l'échelle, gravure fine et détaillée, inscriptions nombreuses et fines. Le - : non-respect des normes NEM, médiocre rendu de la couleur jaune, vitesse trop élevée (184 km/h).

6. diesel de manoeuvre série 80 de Roco : 65,2 %. Le + : modèle à l'échelle, bien gravé et détaillé,

vitesse dans les normes. Le - : choix du modèle, peinture, fa-naux non fonctionnels.

7. vapeur 2-10-0 type 25 de Fleischmann : 58,4 %. Le + : aspect général, éclairage. Le - : dimensions exagérées, teinte, choix du modèle et vitesse excessive (200 km/h !).

8. diesel de manoeuvre type 231 (époque III) de Lima : 55,9 %. Le + : dimensions, respect des normes NEM. Le - : choix du modèle, couleurs trop "plastique", inscriptions, éclairage, vitesse excessive (162,6 km/h).

9. diesel série 51 de Jocardis (avec un moteur Faulhaber) : 52,1 %. Le + : choix du modèle, détail, peinture. Le - : non-respect des normes NEM, dimensions trop fortes, presque pas d'inscriptions.

éliminé : vapeur 2-8-2 type 5 de Jocardis. Le modèle fourni était inachevé, non peint et incapable de fonctionner (court-circuit).

Prix de l'originalité : Micheline Minerva-Michelin de Märklin, d'un bon rendu général.

Matériel remorqué

Modèle de l'année 1991 : wagons Ts de Klein Modellbahn (époques III et IV) : 91,1 %. Bien : respect de l'échelle, gravure, inscriptions et roulement.

Moins bien : volant de frein placé du mauvais côté.

2. wagon Elo (sans bache) de Klein Modellbahn : 85,3 %.

3. voiture I6 Bc (couchettes) de Roco : 85,1 %. Bien : respect de l'échelle, gravure, teintes exactes et inscriptions complètes. Mais quelques détails de toiture typiques (aérateurs) manquent.

4. wagon Elo bâché de Klein Modellbahn : 81,6 %. Le rendu de la bache n'a pas convaincu le jury.

5. voitures de 3e classe ex-bavaroises de Roco : 78,2 %.

6. voiture L de Jocardis : 74,6 %. Beau modèle à l'échelle, mais inscriptions critiquables et mauvais roulement.

7. voiture I6 Bc (couchettes) de Märklin : 48 %. Inscriptions fines et complètes mais modèle raccourci au 1/100e, moins détaillé que le Roco et dont les essieux ne respectent pas la norme NEM du 3 rails (!).

Eléments de décor

Modèle de l'année 1991 : ensemble de la gare de Vonèche (bâtiment voyageurs et halle à marchandises) de Jocardis.

2. Abri de quai en béton Jocardis.

Au sommaire de ce numéro

La vie du club :		
programme des réunions		page 1
petites annonces		page 1
message du bibliothécaire		page 2
mot du président		page 2
«De fer et de feu» : visite de Cockerill Sambre		page 3
Actualité ferroviaire (par Michel Herbiet et Jean Dubuffet) :		
autour du TGV		page 4
Eurailspeed '92 : expo à Schaerbeek		page 5
à la SNCB		page 5
internationaux : ce qui va changer		page 6
à lire : «Les Seigneurs du Rail»		page 6
histoires de ballast		page 7
une voiture de plus pour les "break"		page 7
Il y a septante ans : la type 7 – 3^{ème} partie (par Michel Herbiet)		page 8
La "type 7" en H0 (par J-P. Van Hoof)		page 18
Récréation ferroviaire (proposée par Michel Archambeau)		page 19
Le réseau H0 du RMM : mode d'emploi – 3^{ème} partie		page 20
Les «modèles de l'année» 1991 (par André-Marie Ducarme)		page 24

En couverture : «Hondekop» – automotrice double Benelux sous la verrière d'Anvers-Central, août 1980.
Photo : Max Delle.

Ce cinquante-quatrième numéro de *Ferro Flash Namur* est entre vos mains grâce au concours bénévole de Michel Archambeau, Claude Carpet, André-Marie Ducarme, Michel Herbiet et la famille Quoitin.
Le prochain numéro paraîtra fin juin.

