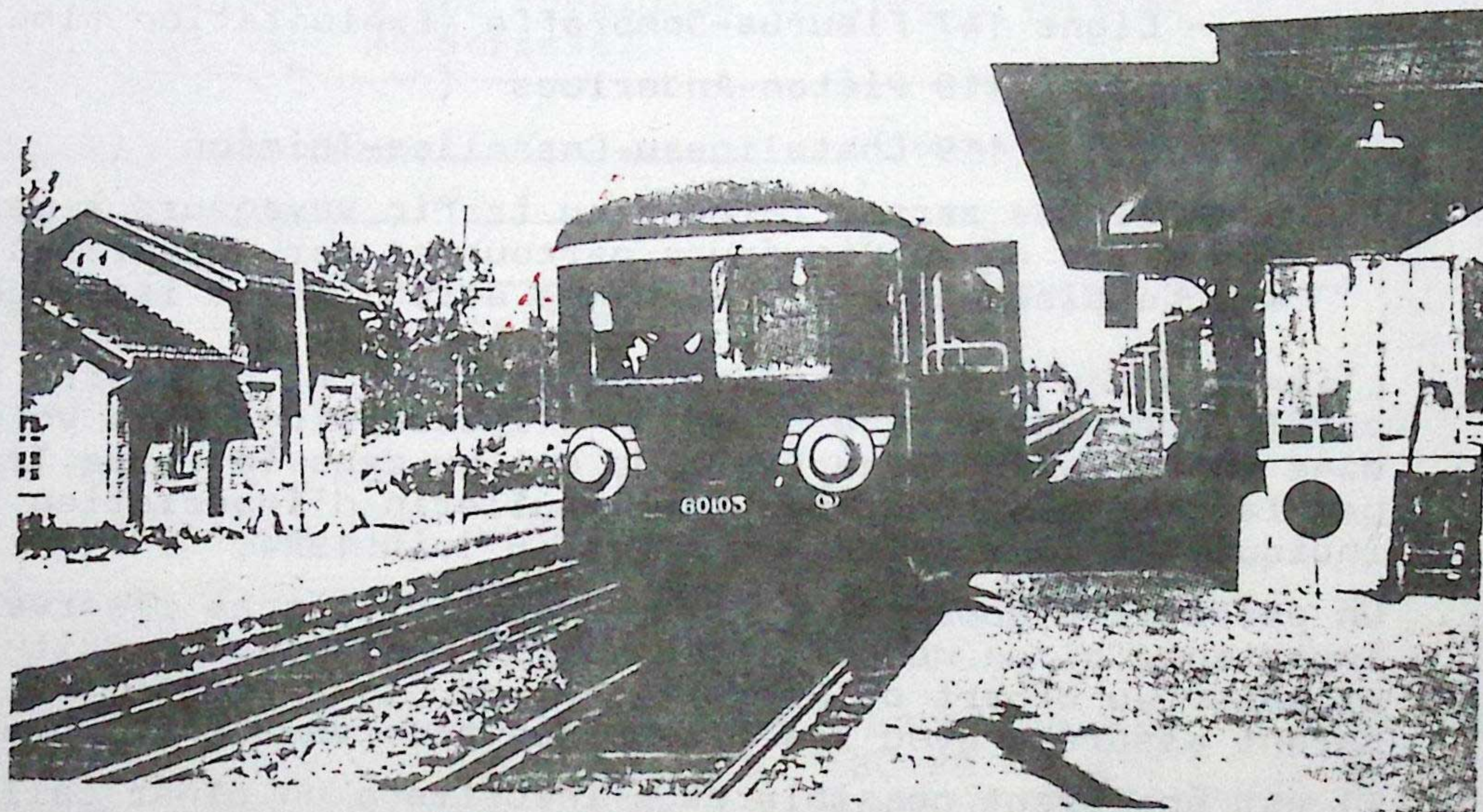


# FERRO FLASH

POSTE - si retour :  
Ed. resp. J. DELCOURT  
Rue E. Hulin, 22  
7111 Saint-Vaast



FAUROEULX (15.9.59) Photo: R. Bazin

n° 90 mai 1984

**CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE**

**MENSUEL**

**MODELISME  
DOCUMENTATION**

**INFORMATIONS FERROVIAIRES**

# VOYAGE EN AUTORAÏL

## LE 16 JUIN 84

### DANS LA REGION "CENTRE-CHARLEROI"

En étroite collaboration avec l'association GTF de Liège, le Club Ferroviaire du Centre organise un voyage spécial en autorail le samedi 16 juin, quelques jours seulement après la mise en application du nouveau plan de restructuration de la SNCB.

Voici les lignes SNCB que nous désirons parcourir:

- Ligne 113 Manage-Piéton (x)
- Ligne 112A Piéton-Trazegnies-Roux (x)
- Ligne 147 Fleurus-Sombreffe (Exploitation simplifiée)
- Ligne 110 Piéton-Anderlues ( " " )
- Ligne 119 Chatelineau-Gosselies-Thiméon ( " " )

(x) Ces 2 lignes seront fermées au trafic voyageurs à partir du 3 juin 1984, mais seront toujours parcourues par des trains de marchandises locaux, tout comme actuellement les lignes 147, 110, 119.

L'inscription à ce voyage est obligatoire et ne pourra se faire que par l'intermédiaire du bulletin d'inscription mis à votre disposition dans ce bulletin Ferro Flash de mai ou dans la revue Trans fer publiée par le GTF; vous renverrez votre bulletin d'inscription à l'adresse indiquée au plus tard le mercredi 6 juin 1984.

Un parcours d'approche en train régulier, places réservées, avec réduction importante si un nombre suffisant de personnes en fait la demande, sera organisé au départ de Bruxelles et de Liège-Guillemins; les correspondances seront assurées avec les trains que nous vous désignerons.

Il est également possible de s'inscrire à un dîner collectif (et facultatif) que nous vous proposons au prix de 400 frs, tout compris, càd avec potage, plat principal, dessert, service et TVA, ainsi qu'une boisson.

Un nombre maximum d'arrêts photos sera prévu tout au long du parcours: photographes, à vos appareils!

Le départ aura lieu à La Louvière-Sud vers 8h15. En fin de voyage, nous organisons une réception en guise d'adieu aux lignes 113, 112A, délaissées par le nouveau plan de restructuration. Il vous sera également permis de visiter la remise de Haine-St-Pierre, dès après cette réception!

Il est évident que vous êtes tous cordialement invités à ce voyage, et à la réception qui le cloturera; nous insistons également sur le fait que ce voyage, vous l'aurez compris, revêt un caractère tout particulier, non seulement par l'originalité de l'itinéraire choisi, mais surtout par l'importance qu'il représente au niveau régional; toutes ces lignes ont un passé....

→ Votre billet ainsi qu'une circulaire de confirmation rassemblant les renseignements pratiques importants vous parviendront dans les quelques jours qui précèdent le voyage, ne vous impatientez donc pas!

! PRIX: Cfr Bulletin d'inscription

Veuillez découper la page complète!

3

		DATE RENTREE	PAIEMENT	REPAS	N° INSCR.
Ne rien inscrire dans ces cases, merci					

bulletin d'inscription

(voyage en autorail sncb)

VOYAGE - CENTRE CHARLEROI - DU SAMEDI 16 JUIN 1984

Bulletin à renvoyer avant le mercredi 6 juin 1984 à l'adresse suivante : GTF asbl C/O Monsieur Francis Beckers  
Rue de la Douix 15 B 4050 ESNEUX  
Ce bulletin doit être accompagné d'une enveloppe timbrée à 12FB et portant l'indication de vos nom et adresse.

- \* Je soussigné \_\_\_\_\_ (nom, prénom)  
Rue \_\_\_\_\_ N° \_\_\_\_\_ N° Bte \_\_\_\_\_  
N° Postal \_\_\_\_\_ Localité \_\_\_\_\_ Pays \_\_\_\_\_  
Membre CFC N° \_\_\_\_\_ Membre GTF N° \_\_\_\_\_
- \* Inscris pour le voyage du 16 Juin 1984 (écrire le nbre et le montant à payer)
- ... .. adulte membre CFC ou GTF, ou assimilé à 400 FB
  - ... .. adulte non membre (CFC ou GTF) à 450 FB
  - ... .. enfant - de 12 ans à 200 FB
  - ... .. enfant - de 7 ans (gratuit)
  - ... .. billet SNCB pour parcours Bruxelles-La Louvière Sud à 180 FB (!)
  - ... .. Billet SNCB pour parcours Liège- La Louvière Sud à 330 FB (!)
  - ... .. Repas à 400 FB.

..... TOTAL

biffer inutile { - Je verse cette somme au compte 001-0534742-57 de GTF asbl, Voyages 4000 Liège  
- Je joins un chèque bancaire garanti.

\* Je déclare avoir entièrement pris connaissance des conditions de participation et y adhérer pleinement.

Fait à \_\_\_\_\_ Le \_\_\_\_\_  
Signature (éventuellement celle du représentant légal si nécessaire)

(!) Le {GTF/CFC se réserve le droit de vous demander un supplément de prix au cas où un minimum de 20 participants ne serait pas atteint.  
Le prix comprend les parcours aller et retour.

4

MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE

**CENTRE DE RECHERCHES  
ET D'ÉTUDES HISTORIQUES  
DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE**

B-1000 BRUXELLES.

Place de Louvain 4, boîte 19  
Tél. 02/218.45.27.

Le chemin de fer constitua l'épine dorsale de la machine économique et militaire de la seconde guerre mondiale. Il fut donc l'enjeu d'une bataille où occupants, alliés et résistants s'affrontèrent sans merci, qui pour sa destruction, qui pour le maintien de son efficacité. Sur cet aspect essentiel du conflit, le Centre de Recherches et d'Études historiques de la Seconde Guerre mondiale vient de publier son inventaire n° 15, intitulé *Les attaques aériennes alliées et les sabotages ferroviaires contre le réseau belge pendant l'occupation 1940-1944*, dû au travail de Paul VANBELLINGEN, secrétaire de division honoraire à la SNCB.

Différents Réseaux de Renseignements ont informé tout au long de la guerre, le gouvernement de Londres des résultats des attaques aériennes ou des attentats sur les lignes de chemin de fer. Paul Vanbellingén a dépouillé et classé les courriers de trois services déposés au Centre et en a établi l'inventaire de tout ce qui y avait trait aux chemins de fer.

La consultation de ces tables géographiques et chronologiques permettra aux chercheurs ou aux sociétés locales d'histoire, ainsi qu'aux cercles archéologiques régionaux de retrouver aisément soit la chronologie, soit, en recourant aux documents signalés, la relation de l'exécution ou bien encore les résultats des actions menées contre les objectifs ferroviaires de leur localité ou de leur région.

Pour faciliter les recherches, le "Centre" a concentré sous un ensemble de plus de 2.500 photocopies les extraits de courriers "Marc", "Boucle", "Mill", etc... se rapportant à ces tragiques épisodes ferroviaires. Cette collection de documents mentionnée dans les tables est, de ce fait, consultable dans la salle de lecture du Centre.

Cet inventaire n° 15 peut être commandé auprès du Centre de Recherches et d'Études historiques de la Seconde Guerre mondiale (CREHSGM), place de Louvain n° 4 / Bte 19, 1000 Bruxelles, au prix de 200 francs payables après réception de la facture.

Paul VANBELLINGEN, *Les attaques aériennes alliées et les sabotages ferroviaires contre le réseau belge pendant l'occupation 1940-1944. Tables géographiques et chronologiques*, CREHSGM - Inventaire 15, 1984, III - 129 p. offset.

FERMETURE LIGNE 106  
FERMETURE LIGNE 113  
FIN DES AUTORAIS A HAINE-SAINT-PIERRE

Le Dimanche 3 juin 1984 marquera tout spécialement l'histoire ferroviaire de la région du Centre !  
C'est à la fois la fermeture des lignes 106 - Tubize - Clabecq - Ecaussinnes-Carières et 113 - Manage - Bascoup - Piéton, et la fin de près d'un demi-siècle d'autorails à la remise de OT .

Diverses activités vous seront proposées dans ce cadre.  
Pour notre part, nous voudrions vous signaler la dernière circulation commerciale voyageurs par autorail sur ces deux lignes.  
Celle-ci est assurée par un même service pour les trains :

TA 5218	-	TUBIZE	18 H 16	
		ECAUSSINNES C.	18 H 46	(à vide à FMN)
TA 7349	-	MANAGE	19 H 12	
		PIETON	19 H 26	
TA 7399	-	PIETON	19 H 46	
		MANAGE	20 H 00	(à vide à FCS)

Nous vous proposons donc le Vendredi premier juin 84, un mini-voyage collectif par trains réguliers au départ d'Ecaussinnes-Carières et retour à cette même gare.

Les personnes désireuses de participer à ce voyage sont invitées à se faire connaître au près de Michel THIRY

Rue Arthur Pouplier, 34  
7190 ECAUSSINNES

Celui-ci centralisera les réservations de façon à prévoir si cela était nécessaire le renforcement des diverses circulations .

Les personnes qui souhaiteraient obtenir un billet à prix réduits sont invitées à verser 140 frs au compte 800-2009950-91 de

M. et N. THIRY-LEBRUN - Rue A. Pouplier, 34 - 7190 Ecaussinnes, où d'envoyer à la même adresse un chèque barré .

Ce prix comprend le voyage circulaire de et à Ecaussinnes-Carières. Départ à 17 H 25 - Retour vers 20 H 30 .

LA REPARTITION DU MATERIEL MOTEUR AU MOIS DE JUIN 1984

La nouvelle offre de services tant voyageurs que marchandises amènera au 3 juin prochain de très profondes modifications dans la répartition du matériel.

Nous tentons dans les pages qui suivent, de broser la situation le plus exactement possible, sur base de documents officiels.

Néanmoins, des modifications supplémentaires peuvent encore subvenir en toute dernière minute.

REPARTITION DES LOCOMOTIVES ELECTRIQUES				
Série	Numéros	Dépôt au		Effectif au 03/06/84
		10/01/83	01/06/84	
15	1501 à 1505	FBM	FBM	5
16	1601 à 1608	FBM	FBM	8
18	1801 à 1806	NK	NK	6
20	2001 à 2025	FEO	FEO	25
21 (1)	2101 à ....	-	FBM	1
22	2201 à 2225	FBM	FBM	25
	2226 à 2250	FKR	FKR	25
23	2301 à 2338	FBM	FEO	} 63
	2339 à 2363	MKM	FEO	
	2364 à 2368	MKM	NK	} 20
	2369 à 2383	FBM	NK	
25	2501 à 2514	FBM	FBM	14
25.5	2551 à 2558	FBM	FBM	8
26	2601 à 2635	FEO	MKM	35
27	2701 à 2760	NK	NK	60
28	2801 à 2803	FBM	FBM	3
29 (2)	2903 à 2913	} FEO	-	-
	2920			
Effectif total des HLE				298

Remarques : 1) la livraison de la 2101 est prévue fin mai.  
 2) 2903 et 2911 rayées le 01/04/83;  
 2904 à 2910, 2912, 2913 et 2920 garées hors service à FEO depuis le 01/06/83;  
 2912 conservée "Musée" à Leuven.



Série	Tranche	Numéros	Dépôt au		Effectif au 03/06/84
			29/05/83	01/06/84	
00	1950 (4)	010, 011, 013 à 020, 022 à 027, 029 à 034	FSRd	FSRd	22
	1953	035 à 049	FSRd	FSRd	15
	1954	051 à 104 105 à 125 126 à 128	FEO	FEO	54
			NK	MKM	21
			NK	FSR	3
	1956	129 à 150	GT	MKM	22
	1962	151, 153 à 184 185 à 206 207 à 210	NK	FKR	33
			FHS	FKR	22
FHS			FHS	4	
1963	211 à 233 234 à 244 245 à 250	NK	FHS	23	
		MKM	FHS	11	
		MKM	NK	6	
1965	251 à 270	NK	NK	20	
03 (1)	1980 (5)	301 à 310, 312 à 334 335	FSD	MKM	33
			FSD	FSD	1
	1982	336 à 370	FSD	FSD	35
1984	371 à ... (6)	-	FSD	16	
00	1955	502 à 506, 508 à 525 527 à 532, 534 à 539	FSD	FSR	35
05	Aéroport	595 à 600	FSRd	FSRd	6
	1966	601 à 629	MKM	GT	29
		630 à 640	MKM	FSR	11
1970	641 à 655, 657 à 662 663 à 664	MKM	FKR	21	
		MKM	FSR	2	
06 (2)	1970	665 à 676	FSRe	FSRe	12
	1973	677 à 706	FSD	FSD	30
			NK	NK	19
	1974	707 à 725 726 à 730	NK	FSRe	5
			FHS	FSRe	4
			FSRe	FSRe	1
FHS			FSRe	5	
1978	731 à 734 735	FHS	FSRe	16	
		FHS	FHS	5	
1979	757 à 782	FSRe	FHS	26	
08 (3)	1975	801 à 820	FSRe	FSRe	20
	1976	821 à 832	FSRe	FSRe	12
	1977	833 à 844	FSRe	FSRe	12
09	Benelux	901 à 904	N.S.	N.S.	4
	Postes	951 à 958	FSRd	FSRd	8
Effectif total des AM					619

Remarques : 1) "Break", à thyristors.  
 2) à thyristors.  
 3) quadruples, à thyristors.  
 4) y compris la 028 jusqu'au 01/11/83.  
 5) AM 311 - voiture "B" détruite suite accident d'Aalter en juillet 1982;  
 AM hors écritures au 01/06/83, sera reconstituée avec voiture "ARD" rescapée et une caisse "B" supplémentaire (déjà en attente en août 83 à CW Mechelen).  
 6) jusqu'à 386 pour le 01/06/84 !

Le tableau ci-dessous donne la répartition globale des engins électriques par atelier et permet ainsi de juger de l'évolution.

On remarquera plus particulièrement l'arrivée d'automotrices à Merelbeke, l'augmentation considérable du parc de Hasselt et Schaerbeek; la diminution du nombre d'automotrices à Kinkempois est atténuée par l'arrivée de 20 locomotives de la série 23 et le maintien de toute la série 27; Bruxelles Midi pour sa part perd toutes ses 23.

	Automotrices		Locomotives	
	Au 29/05/83	Au 03/06/84	Au 10/01/83	Au 03/06/84
FBM	-	-	116	64 (1)
GT	22	29	-	-
FHS	51	80	-	-
NK	124	45	36	86
FKR	-	76	25	25
FSD	116	82 (2)	-	-
FEO	54	54	72	88
FSR	135	173	-	-
MKM	80	76	30	35
N.S.	4	4 (3)	-	-
<b>Totaux</b>	<b>586</b>	<b>619</b>	<b>279</b>	<b>298</b>

Remarques : 1) 30 HLE série 21 - fourniture en cours au 03/06/84; une seule unité inscrite à l'effectif à cette date.

2) 70 AM "Break" tranche 84 - fourniture en cours; 16 unités fournies au 03/06/84 !

3) 4 automotrices "Benelux" propriété de la SNCB sont toujours entretenues par les Nederlandse Spoorwegen.

Notons que les 619 automotrices (dont 44 quadruples) du parc de la SNCB constituent un total de 1326 voitures motrices.

Abréviations : FBM = Bruxelles Midi (Forest Midi)  
 GT = Haine-Saint-Pierre FSD = Oostende  
 FHS = Hasselt FEO = Ronet  
 NK = Kinkempois FSR = Schaerbeek  
 FKR = Merelbeke MKM = Stockem

Outre les auteurs, ont participé à ce bulletin: M et MMe M. FRANCCIS, MM. HAUTEFIN, DEBLIQUIT et HAUBE



REPARTITION DES ENGINs DIESEL

A l'heure où ces notes sont rédigées, la répartition du matériel de traction diesel n'est pas encore réglée.

Nous savons cependant que la remise d'Haine-Saint-Pierre conservera l'entretien des HLDE séries 59 et 62/63 et des HLM séries 73 et 84 utilisées par le personnel de conduite de cet ATD.

Le cadre global de personnel sédentaire de l'ATD GT passe à 143 . Pour atteindre le niveau de travail nécessaire pour l'occupation de 31 agents à l'entretien diesel, un complément sera assuré avec des machines de la série 62 affectées à l'ATD Monceau au 03/06/84 (entretien périodique).

Monceau sera lui-même compensé par un même travail qu'il effectuera sur des HLDE série 51 de l'effectif de Schaerbeek.

Les sept autorails de la série 45 actuellement affectés à la remise d'Haine-Saint-Pierre pour leur part, passeront à celle de Bertrix, dépendance de Latour.

Matériel diesel en surplus

Les nouveaux roulements applicables au 03/06/84 pourraient amener un matériel moteur assez important à être mis hors service ou en réserve.

Dès à présent, on peut signaler que :

les sept autorails de la série 40, une vingtaine de 43, ainsi que la moitié de la série 46,

deux locomotives diesel de ligne de la série 54, une douzaine de la série 59, une bonne quarantaine de 60/61, et

huit locomotives de manoeuvres de la série 72

seraient de la sorte disponibles.

PARC VOITURES A VOYAGEURS

L'offre PARIS - BRUXELLES sera modifiée au trois juin prochain, par la transformation de certains TEE en IC internationaux des deux classes. Le matériel TEE Paris-Bruxelles-Amsterdam actuel sera partiellement adapté en fonction de ce nouveau service. Des voitures sont actuellement en cours de transformation pour la deuxième classe dans les ateliers de la SNCF.

En service intérieur, signalons la très forte réduction des services assurés par des voitures M1 et leur suppression complète au dépôt d'Haine-Saint-Pierre .

# MODELISME

Transformation de l'autorail EAD X4500 JOUEF

Ref 8626 numéroté XBD4737 (motrice) + XRAB8734 (remorque) - dépôt LONGUEAU

## Petit Historique

### LE GRAND FRERE

Cet autorail est un X4500 numéroté dans la tranche 4630 à 4647 (série non terminée), de 330 KW (450CV), moteur SAURER 6 cylindres horizontaux.

Cette série d'autorails se rencontre principalement sur le réseau Sud-est (région 5), basé aux dépôts de Nevers et Lyon-Vaise (voir remarque), mais les autres séries se rencontrent dans toute la France, et même hors de l'hexagone, entr'autres sur le réseau SNCB:

QUEVY: il y a quelques années, ces AR venaient régulièrement dans cette gare faire un petit tête à tête avec nos automotrices sur la voie 1, où ils n'étaient séparés que par le passage planchéié.

BIERGES (WAVRE): actuellement, ceux-ci viennent régulièrement à Walibi (surtout l'été) parfois couplés par 2, voire par 3.

Des circulations exceptionnelles les ont même amenés dans la région de Bruxelles (FSR, FBM), ce qui veut dire que du point de vue modélisme, ces AR peuvent se retrouver sur un réseau strictement belge.

Remarque: le modèle JOUEF (n° 4737) est basé à Longueau, alors que ce dépôt abrite des AR numérotés 4500 à 4629: petite erreur de la part du constructeur français.

Quelle catastrophe pour nos amis français si le constructeur eût été d'Outre-Rhin! mais chauvinisme oblige... au silence!!

### LE PETIT FRERE

Très bonne production de JOUEF pour l'ensemble de cet AR, mais personnellement le petit reproche que je pourrais faire, c'est la vitesse un peu excessive de cet engin.

Par exemple, sous 14 V, il roule beaucoup plus vite que la CC 103 ROCO, théoriquement apte à 200 km/h, alors que l'AR est limité à 140 km/h, voire 120 km/h pour certaines séries.

Le but de cet article est de remédier à ce petit défaut. C'est simple à réaliser et le jeu en vaut la chandelle.

Au risque de lasser certains modélistes chevronnés, je me permets quelques conseils aux débutants:

- achetez-vous avant tout une tonne de patience, la précipitation nuit en tout (règle que l'auteur lui-même a parfois difficile à appliquer)
- entreprenez ce travail à l'aise, lorsque vous vous sentez en forme (pour faire du modélisme)
- toujours manipuler les pièces délicatement et sans rien forcer
- pour ce qui suit, veillez à exécuter les opérations dans l'ordre cité, pour éviter tout déboire.

### TRANSFORMATION:

Celle-ci portera sur deux points:

1. réduire la vitesse du modèle
2. améliorer l'esthétique visuelle de celui-ci

En effet, lorsque vous regardez la face avant de la motrice, vous percevrez un "énorme" engrenage entre les deux roues avant. j'ai pour ma part été un peu choqué de cette situation, et en cherchant avec un ami modéliste (merci Gros, pour la lumière), nous avons trouvé (euréka!) la solution la plus simple.

Pour ce faire:

1. Ecarter les flancs du bogie moteur (au niveau des ressorts de suspension, voir figure I)
2. Retirer le bogie de la caisse, mais attention, ne tirez pas sur les fils d'alimentation arrivant au moteur
3. Repérer un des fils et la borne opposée à celui-ci sur le moteur (par ex par un peu de peinture rouge, voir fig. II)
4. Désouder les deux fils des bornes moteur (après repérage, voir point 3)
5. Inverser les deux engrenages c-à-d  
le petit sur l'axe du moteur (fig II)  
le grand sur l'axe entraînant les roues (fig I)
6. Araser +- 2 mm du châssis (peint en gris) au cutter (Xacto) puis finir à la lime queue de rat, et ce du côté intérieur de la caisse (fig I), ceci afin d'éviter que les engrenages qui seront de ce côté lorsque la transformation sera terminée ne viennent "mordre" la caisse dans les courbes de faible rayon, et que le bogie puisse pivoter librement dans son logement.
7. Resouder les fils en les inversant par rapport à l'origine, sinon votre AR roulera à l'envers (donc le fil rouge sur la borne rouge ...)
8. Replacer le bogie dans son logement avec cette fois les engrenages dirigés vers l'arrière (ou vers l'intérieur du véhicule), ceci étant la finalité de l'opération, et la raison pour laquelle il fallait inverser les fils au moteur.

### Conclusion:

Après ces quelques petits travaux, vous obtiendrez un AR ayant un meilleur ralenti, un meilleur couple, une vitesse plus réelle, et enfin lorsque vous le regarderez de face, vous n'aurez plus tendance à avaler votre dentier. cqfd.

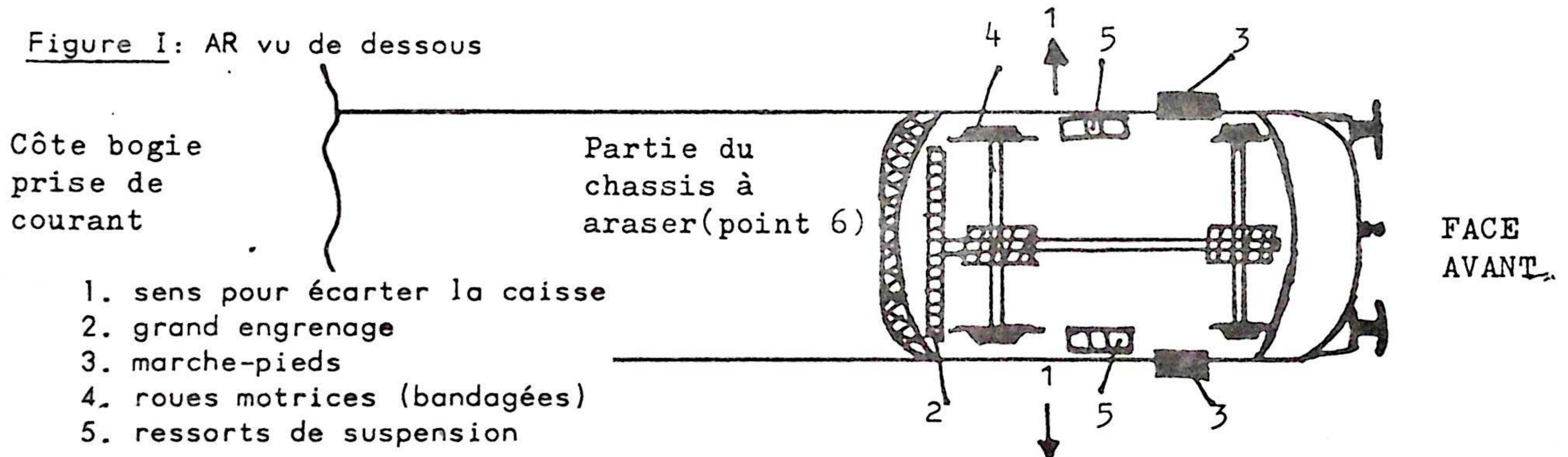
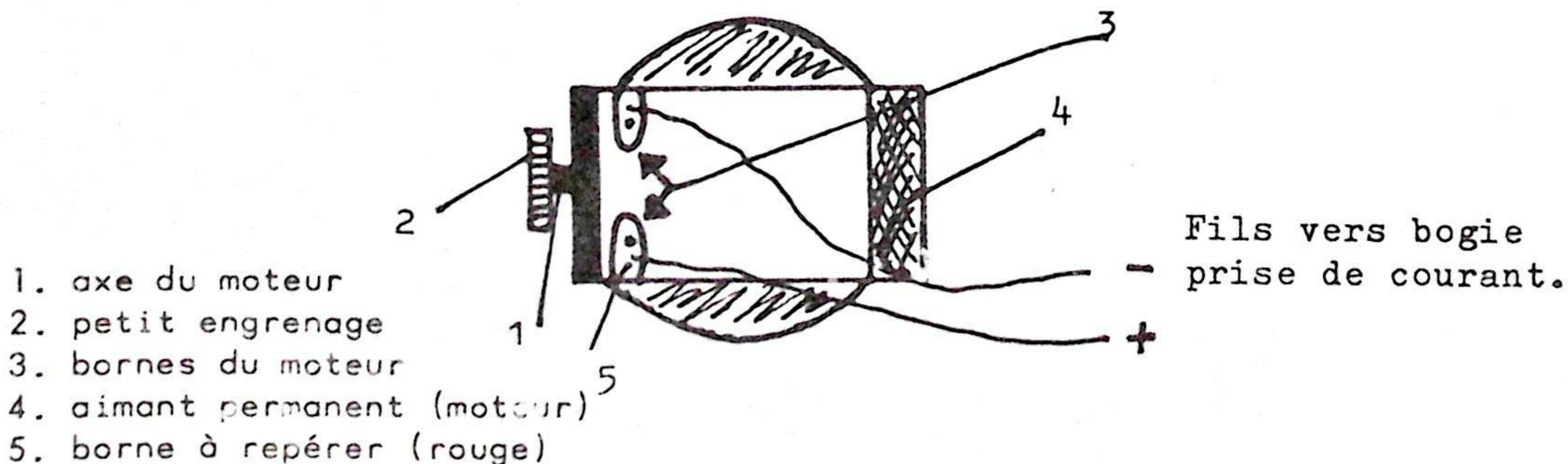


Figure II: Bogie moteur (retiré de son logement)



ATTENTION: Le châssis peint en gris est une pièce en forme de U qui ferme les baies vitrées transparentes. Cette pièce est très difficilement démontable.

⑫

## RENDONS A CESAR CE QUI N'EST PAS A JULES!

### Mise au point:

Lors de ma projection sur Nürnberg 84, j'avais annoncé un peu comme une "bombe" l'arrivée chez DJH d'une AM 62. Pour appuyer ces dires, vous avez tous pu admirer une splendide AM, mais de type 54.

Oh! Ah! Chouette! Splendide! Sensas... et j'en passe.

Oui, vous étiez tous enthousiasmés, ébahis, certains allaient même jusqu'à évoluer mentalement leurs disponibilités.

Et bien, comme le dit le titre, rendons à César ... et oui, cette AM 54, numérotée 101 n'était autre qu'une production d'un artisan privé liégeois, dont certains membres de notre club possèdent un exemplaire (les veinards!!).

Personnellement, j'enrage d'avoir été "berné" et par voie de conséquence, de VOUS avoir "trompés", bien involontairement d'ailleurs. Car aussi bien sur le stand DJH que dans les allées de la foire, certains commerçants, et même l'importateur belge de DJH, avec force détails, claironnaient à qui mieux mieux que cette AM était prévue dans le programme DJH, et ce avec flancs laiton svp...

D'autre part, vous constaterez que dans la liste des nouveautés 84, parus dans F.F. n° 89, et établie par l'importateur belge de DJH, la référence E 132= .....

(c'était la référence réservée à l'AM 62). Sortira, sortira pas ???

Il paraîtrait que la firme DACKER, elle aussi, envisage la production de cette AM!! Un fait est certain: cet engin est pratiquement indispensable sur un réseau qui se veut "belge".

A vous donc amis modélistes de faire pression auprès de votre revendeur habituel, afin de faire savoir à Messieurs les fabricants et importateurs que vous désirez cette AM.

Encore toutes mes excuses à tous pour cette "tromperie" bien involontaire.

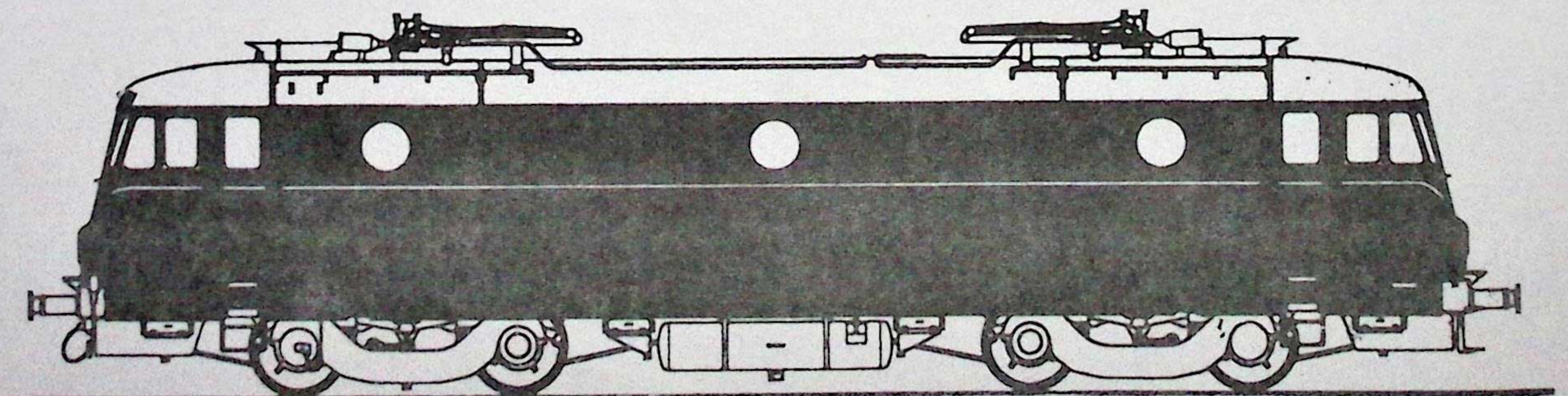
Certains commerçants "râleront" encore après cela que nous achetons "ailleurs"!

Mais avec le peu de sérieux qu'ont CERTAINS de nos vénérables revendeurs...!!

### Dernière minute:

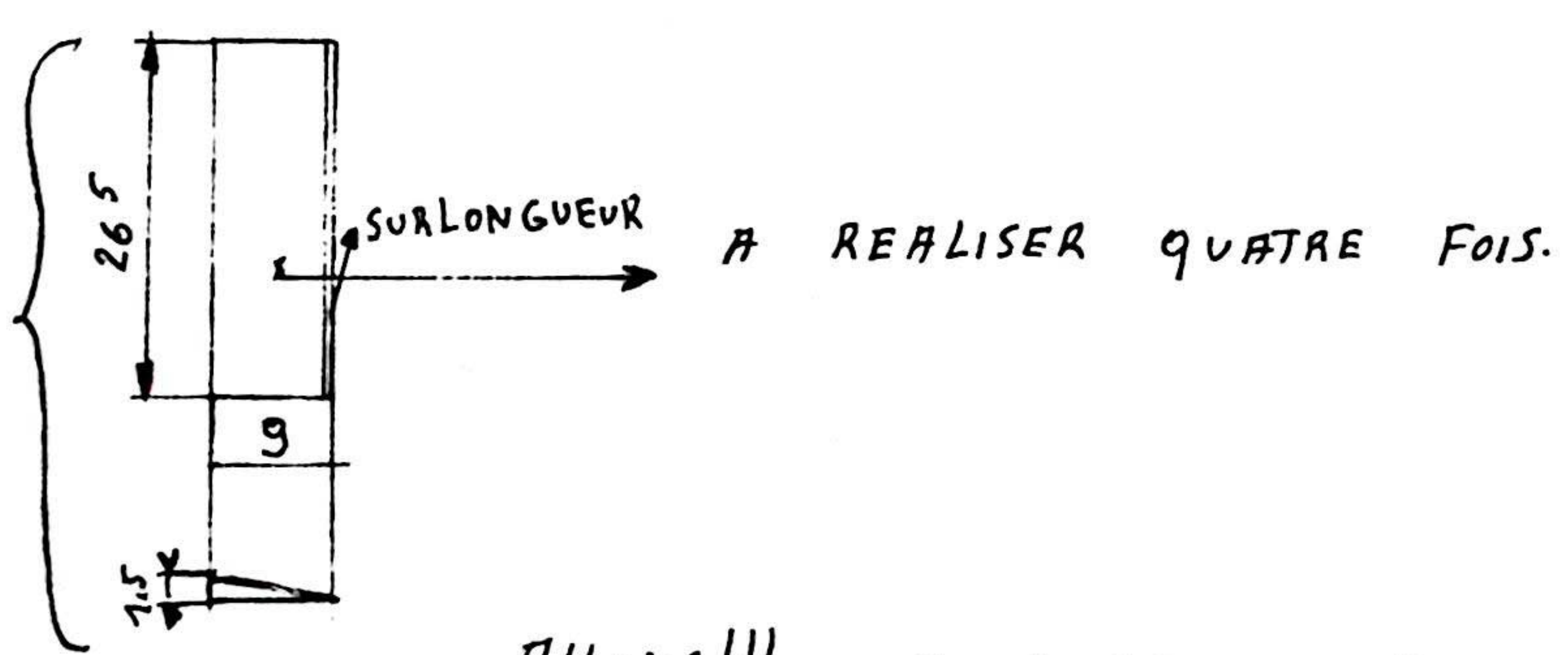
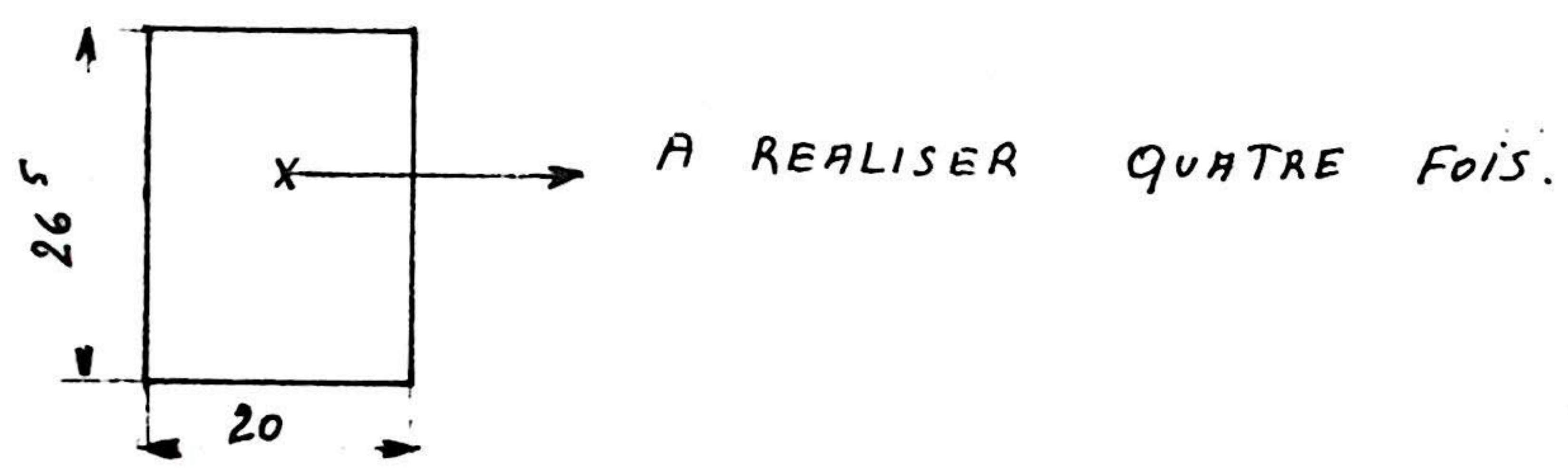
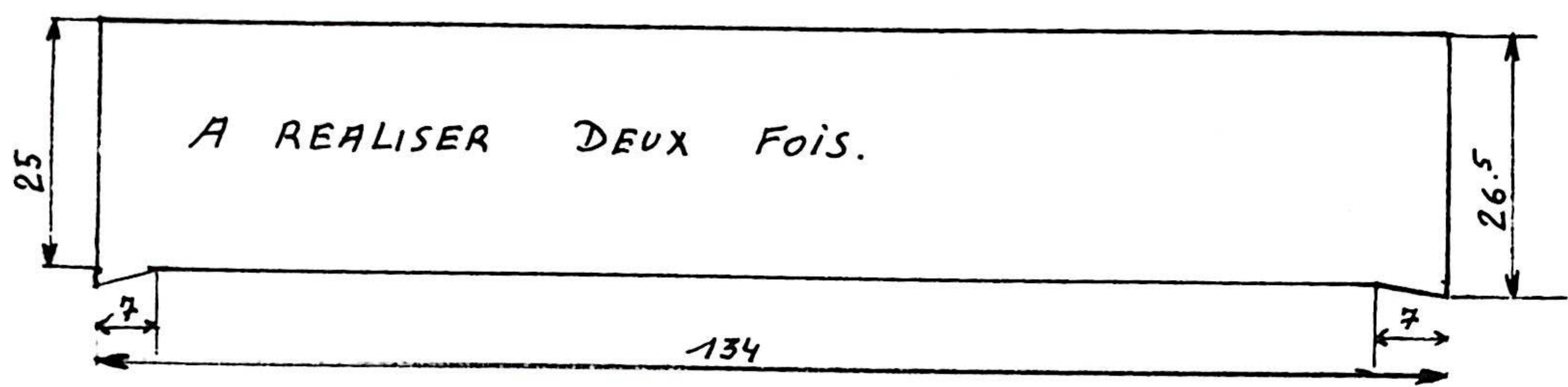
Le coût de fabrication ayant été jugé trop élevé, DJH abandonnerait la production de cette AM 62. Ben voyons!!! (voir F.F. n° 89, liste des nouveautés 84, page 3, en haut à gauche).

B.A.M.



AUTORAIL "BROSSEL, A BOGIES ..... SUITE

LES PIECES DESSINEES CI-DESSOUS SONT A REALISER EN PLASTICARD  
TRANSPARENT. EPAISSEUR ± 1,5 mm.



ALLONS!!!... COURAGE.... C'EST MOI - ÇI LES PIECES A  
 REALISER NE SONT PAS DIFFICILES A CONSTRUIRE.  
 GARE A LA SUITE, N'EST CE PAS CHRISTIAN?!!!  
 PS. MESSAGE A EMMANUEL: LAISSE TOMBER  
 LE CARTON, EMPLOIE LE PLASTICARD.....

A SUIVRE .....

JEAN-PIERRE

Loco Revue: mars 1984.

Reportage bien illustré sur les foires de Paris et Nüremberg. Modèles, décoration et peinture. "Lumber Company": un réseau américain en France.

Rail Miniature Flash: mars 1984.

Numéro uniquement consacré aux foires de Paris et Nüremberg !

Rail Magazine: mars 1984.

Trafic international: problèmes et remèdes. Les T3: centaines et toujours vaillantes. Le problème des trains à grande vitesse de 1935 à 1939: les 221 B du PLM, notre type 12 et les 221 du Chicago-Milwaukee et Saint Paul; ou trois locos carénées (la plus belle étant la type 12). Les cahiers Chapelon: la 160 A.

Continental Modeller: mars - avril 1984.

Foire de Wembley. Réseau du mois: Yakima Valley Railroad. Nüremberg! Désastre en HO: comment réutiliser une voiture que vous avez ratée ou lisez attentivement les notices des produits décapants!!! Humour en page 79: jusqu'à quel point salir vos locos!!!

Model Railroader: mars 1984.

Un réseau immense: The Diablo Valley Lines. Trackside photos! "The Gold Hill Central", un réseau de 4 pieds sur 6 pieds construit en 6 heures (par 5 personnes). Le Modélisme ferroviaire a sauvé ma vie raconte un cardiaque guéri par une transplantation. Summit scenery on the NEB&W: comment peindre les nuages sur le fond de votre réseau.

Mupdofer News: n° 3//

Nouvelles des trams du monde, en particulier Hiroshima: 120 voitures en 42 livrées différentes, 29 séries de 16 constructeurs..., y compris 2 Grossraumwagen de DUwag achetées d'occasion (le record Bruxelles-Asuncion battu ! )!!!

L'Echo des Trois Vallées: mars 1984.

Nouvelles du réseau, Sabres-Marquèze, Concours des gares fleuries à Olloy en 1963. Et des photocopies de pages anciennes de Phil Dambly et des pages récentes de Loco-Revue (fiches sur le Picasso).

VeBOV koerier: janvier-février 1984.

Des nouvelles des Buurtbus en Limbourg, SNCB, MIVA, STIB, MIVG, SNCV & T'AU.

TRAM 2000: janvier 1984.

SNCV Hainaut: Les bussifications ne sont pas terminées!

Correspondance: mars-avril 1984.

Début d'une étude sur les colles.

Le Haut-Parleur: mars 1984.

Sonorisez votre réseau de trains miniatures.

Ferro-Flash Namur: n° 7 (bimestriel!).

Le temps de la Vapeur en 1939: Liste, d'après l'importance du nombre de services, des dépôts Vapeur SNCB et les types de locomotives y affectées en 1939. Comment améliorer vos M2 Lima.

La Vie du Rail:

N° 1933: Nouveau Chasse-neige sur Saint-Gervais Vallorcine (en voie métrique). Modélisme: Nüremberg. - N° 1934: Calais et Boulogne.-N° 1935: Utilisation des fibres optiques à la SNCF. 2e page: une photo bien américaine: trois locos se croisent sur trois niveaux!!! Modélisme-Information et l'expo de Bruxelles. N° 1936: Vannes.- N° 1937: entièrement consacré au Modélisme à l'occasion de l'exposition au CNI' à Paris.

# PETITES ANNONCES

Je recherche: photos ou diapositives de tous engins moteurs belges diesels ou électriques dans leur livrée d'origine (couleurs, numéros, simples phares,...) ainsi que les dimensions d'un signal d'arrêt combiné belge (avec chevron et chiffre) au I/87ème.  
S'adresser J.P. Moreels Boulevard de la Batterie, 16 à 1400 Nivelles ou à la réunion mensuel du club.

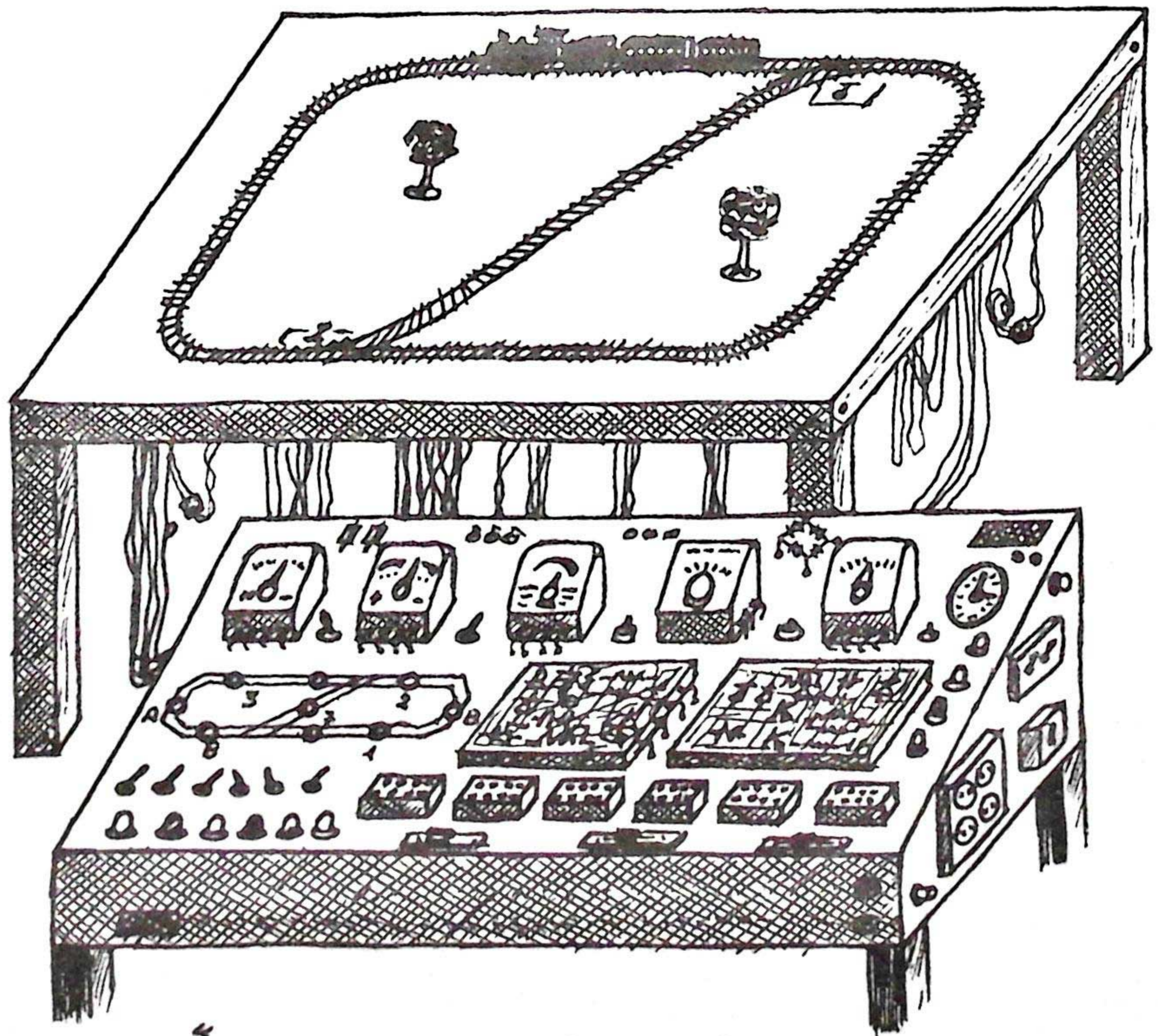
A vendre: HLV 64109 de Liliput sans moteur (2100FRS), HLV type 25 Fleischman 3 rails (5250FRS) et 5 HV Eurofima SNCB I/100 de Roco, neuves (400FRS pièce). Tel: (065) 55.64.98 ou écrire à Mr Hovertin Marcel rue des Champs, 8-7378 Hensies

Qui peut me fournir photocopie des pages 3 et 18 du TRANS-FER spécial consacré aux "lignes ferrées oubliées de la banlieue de MONS"  
S'adresser P. HAUTEFIN, Chaussée de Mons, 125 7160 HAINE ST PIERRE

La firme HOBBY CENTER Papenvijversstraat, 2 OOSTKAMP (050/82.51.66) nous informe de sa nouvelle formule de vente directe des modèles METROPOLITAN.  
Catalogue et formulaires de réservation au Club.

La firme JOCADIS annonce la sortie de la locomotive type 29 en métal blanc ainsi que du locotracteur série 91

**Hum Our**

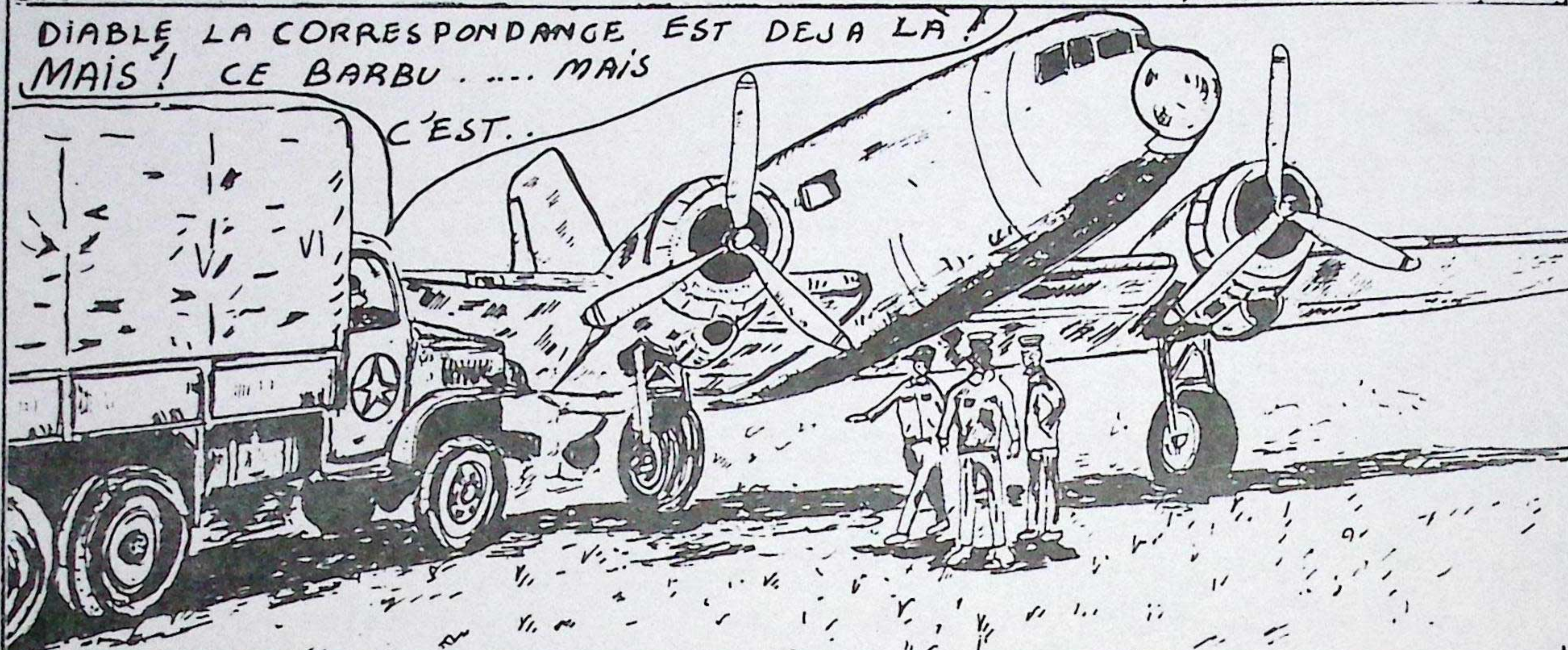


Le résentti de notre ami L. Blanchemontagne !

# Le mystère de la carrière.

MICHEL ARRIVE A L'AEROPORT

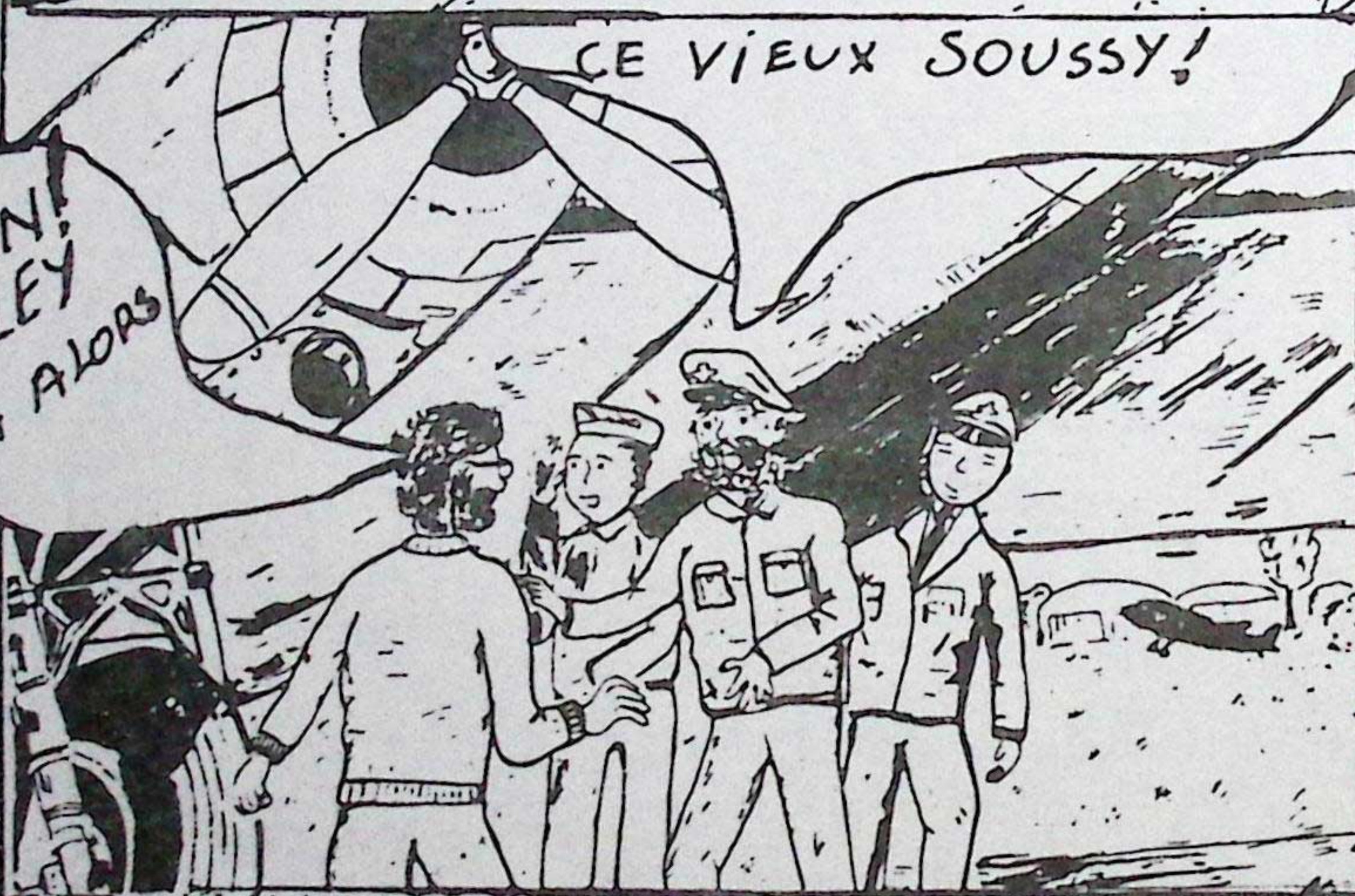
DIABLE LA CORRESPONDANCE EST DEJA LA!  
MAIS! CE BARBU..... MAIS



C'EST...

CE VIEUX SOUSSY!

JOHN MILEY  
CA ALORS

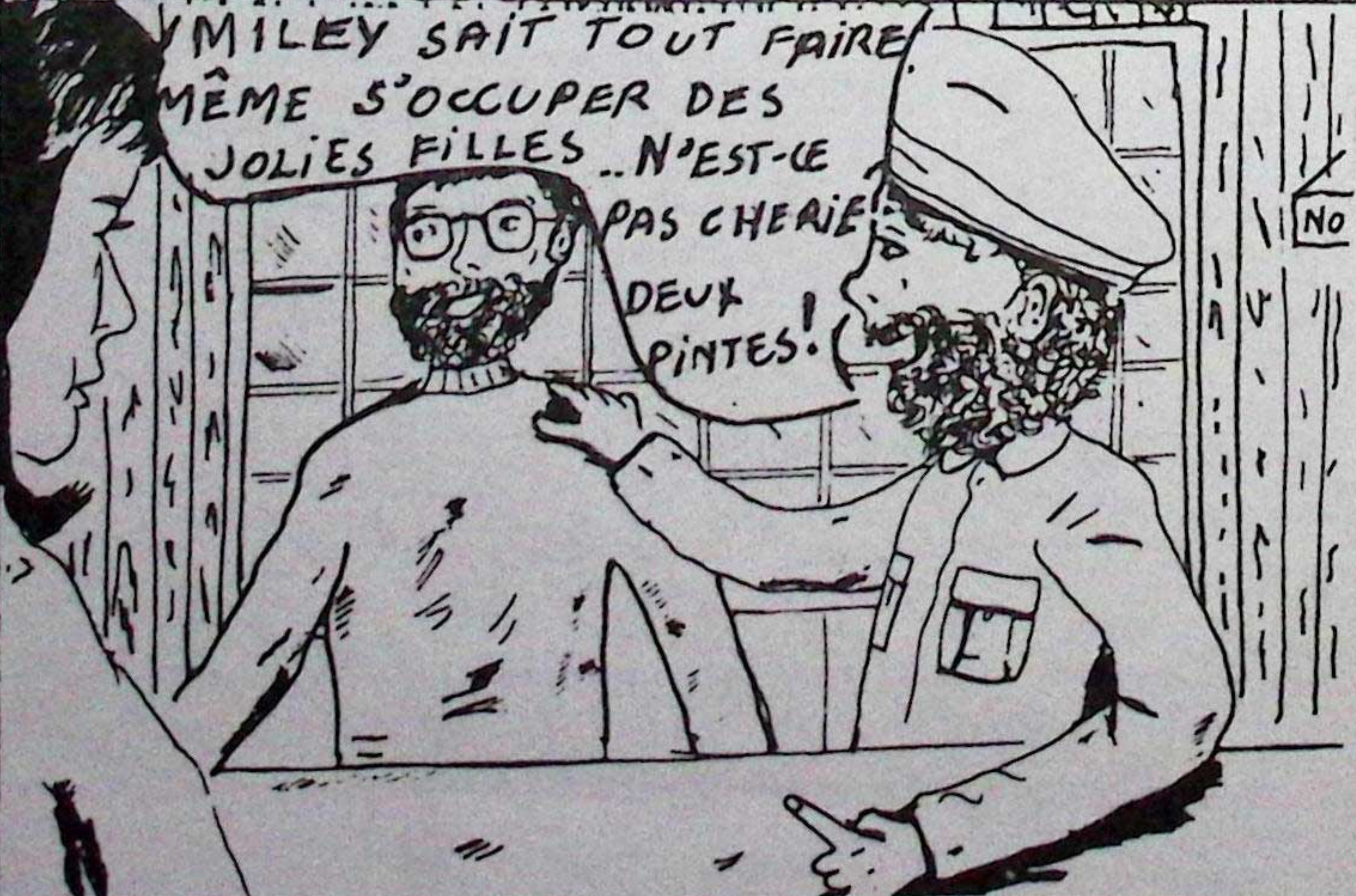


IL NOUS RESTE  
UN PEU DE  
TEMPS. VIENS  
BOIRE UN  
POT A LA  
CANTINE

TOI, UN  
CONDUCTEUR  
D'A.R....  
DEvenu  
PILOTE,  
JE N'EN  
REVIENS  
PAS



MILEY SAIT TOUT FAIRE  
MÊME S'occUPER DES  
JOLIES FILLES... N'EST-CE  
PAS CHERIE?  
DEUX  
PINTES!



SACRE  
VANTARD!



ASUIVRE.



# REPORTAGE

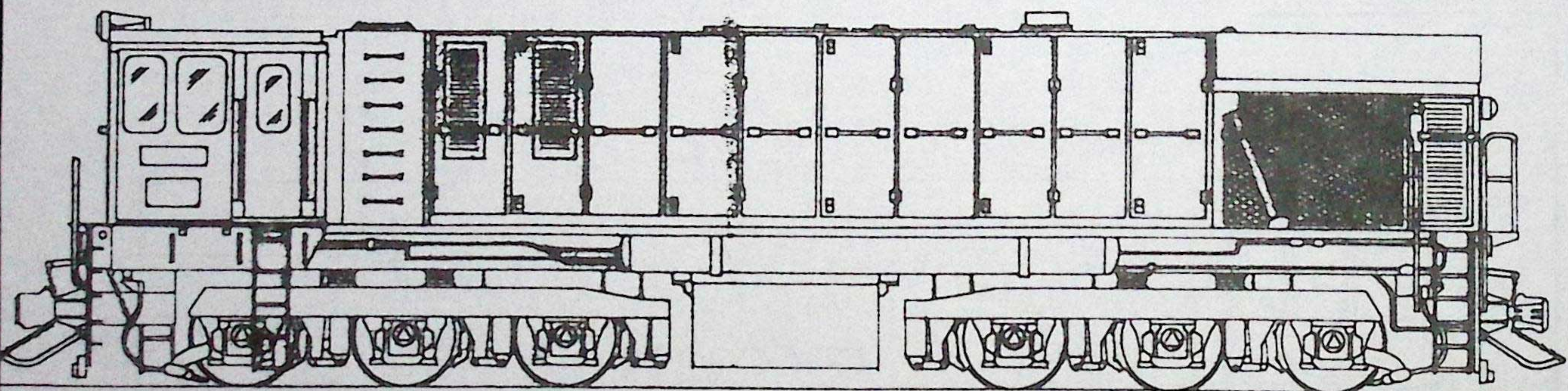
## 6084 COME BACK OU LA REINCARNATION DE LA 6084

Ce mardi 20 mars 1984 vers treize heures, une locomotive diesel entre à l'ATD Saint-Ghislain. Elle est conduite depuis Nivelles par les SCSTI Barbieux S et Janssens G, cette HLDE porte le numéro 6084. Pourtant, on se souvient que la 6084 avait disparu sous le feu des chalumeaux des démolisseurs.

Alors quoi? Renaissance? Réincarnation? Jugez-en! Elle porte numéro 6084, oui, mais n'a rien de commun avec ses consœurs de la même série. Elle a une livrée rouge vif avec deux bandes jaunes à l'avant et à l'arrière, une seule cabine de conduite et des bogies à trois essieux. Elle est destinée à un pays asiatique: Le Vietnam.

Cette HLDE construite par l'Association belge de traction diesel: Cockerill-ACEC-BN fera un stage de six mois à l'ATD FGH.

Elle fait actuellement ses premiers parcours sur la ligne 97 entre Saint-Ghislain et Quiévrain. Bien qu'elle soit prévue pour le transport de passagers et de marchandises, elle est limitée à 80 km/h et n'assurera que la remorque des trains de marchandises en Belgique.



VUE D'ENSEMBLE LOCO EXTERIEUR

### Données générales

Modèle de type DI8-E-600, HLDE de type CoCo

### Puissance:

UIC: 200 CV

sur site: I670 CV

Moteur diesel:

modèle: CKL 8 TR 240 CO (Cockerill)

nombre de cylindres: 8

disposition des cylindres: en ligne

principe de fonctionnement: cycle 4 temps

suralimenté

refroidissement par eau avec double

circuit

vitesse au ralenti: 500tr/min

vitesse maximale : 1000tr/min

Alternateur principal:

régime continu DC : 560 V - 1800 A

régime maximum DC : 1000 V - 1025 A

courant maximum DC: 2280 A

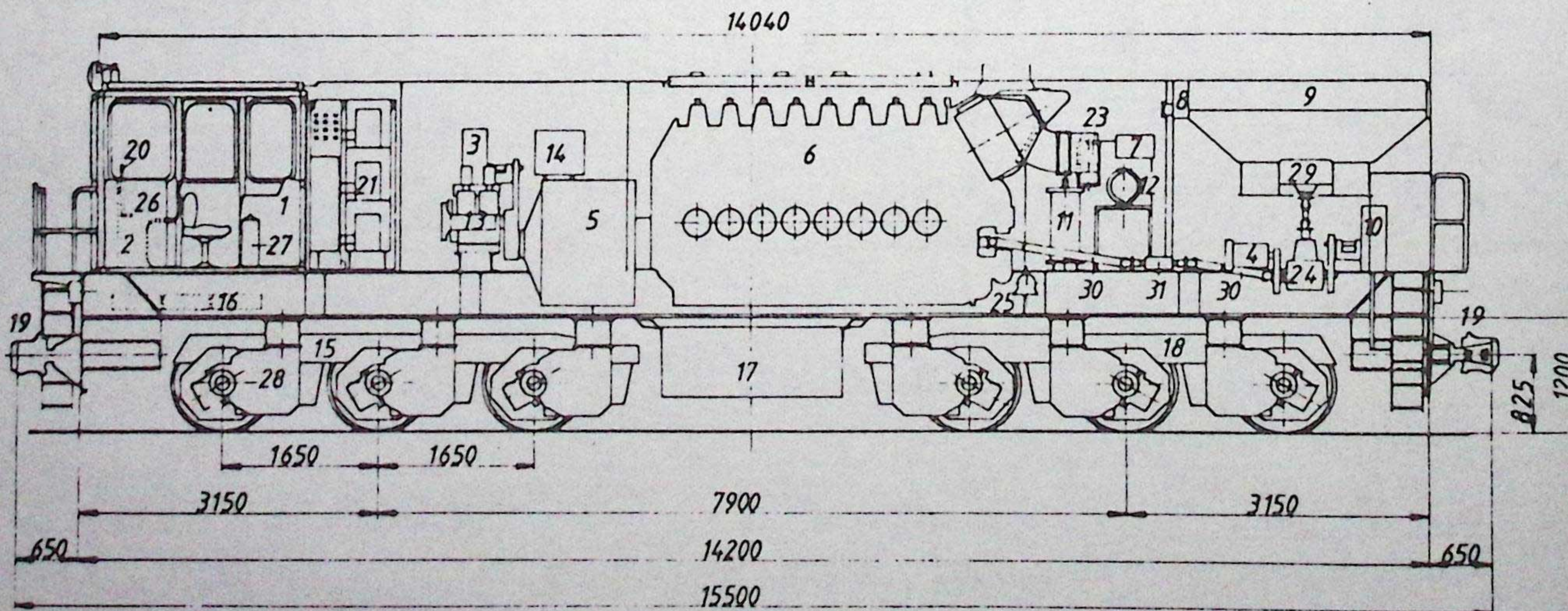
Moteur de traction:

nombre: 6

type: DC série suspendu par le nez avec cannon-box, 4 pôles,  
ventilation forcée.

deux crans de shuntage

Dimensions:



- |                          |                             |                  |                           |
|--------------------------|-----------------------------|------------------|---------------------------|
| 1. Pupitre de Mando n° 1 | 8. Déposit de Agua del      | 13. Compresor de | 20. Freno de Mano         |
| 2. Pupitre de Mando n° 2 | Motor                       | Aire             | 21. Armario Eléctrico     |
| 3. Ventilador del Motor  | 9. Radiadores               | 14. Rectificador | 22. Depósito Principal de |
| de Traccion n° 1         | 10. Ventilador del Motor    | 15. Bogie I      | Aire                      |
| 4. Alternador Auxillar   | de Traccion n° 2            | 16. Bateria      | 23. Filtro de Aire del    |
| 5. Alternador Principal  | 11. Filtro de Aceite de En- | 17. Tanque de    | Motor Diesel              |
| 6. Motor Diesel          | grase                       | Combustible      | 24. Transmision en Angulo |
| 7. Panel de Control del  | 12. Refrigerador de Aceite  | 18. Bogie II     | 25. Bomba de Aceite de    |
| Motor Diesel             | de Engrase                  | 19. Acoplamiento | Pre-engrase               |

**LEYENDA**

Cabine:

La cabine est située à l'arrière de la machine. Les pupitres sont disposés dans la cabine de façon à permettre une conduite confortable depuis chacun des sièges de conduite (un par sens de marche). Le conducteur est assis à la gauche de la locomotive par rapport au sens de marche. La conduite se fait de la même façon dans les deux sens. Les tableaux de bord n'ont rien à envier à celui d'une voiture automobile.

Fonctionnement:

Le moteur diesel est démarré grâce à deux démarreurs. Quand le moteur tourne, il entraîne directement

- l'alternateur principal
- l'alternateur auxiliaire
- le compresseur d'air
- le ventilateur du groupe de refroidissement
- les ventilateurs des moteurs de traction
- les pompes de circulation d'eau et d'huile

L'alternateur principal fournit du courant continu haute tension au moteur de traction via un redresseur statique. La conduite de la locomotive est simple; la régulation est automatique, différentes alarmes et des appareils de sureté agiront en cas de difficulté.

Manipulateur de commande de traction et d'inversion de sens de marche

Le manipulateur de commande de traction sélectionne 8 niveaux de puissance du moteur diesel par son action sur le régulateur de celui-ci. Sur "0" le manipulateur met le moteur au ralenti. La manette d'inversion a trois positions: avant, neutre et arrière.

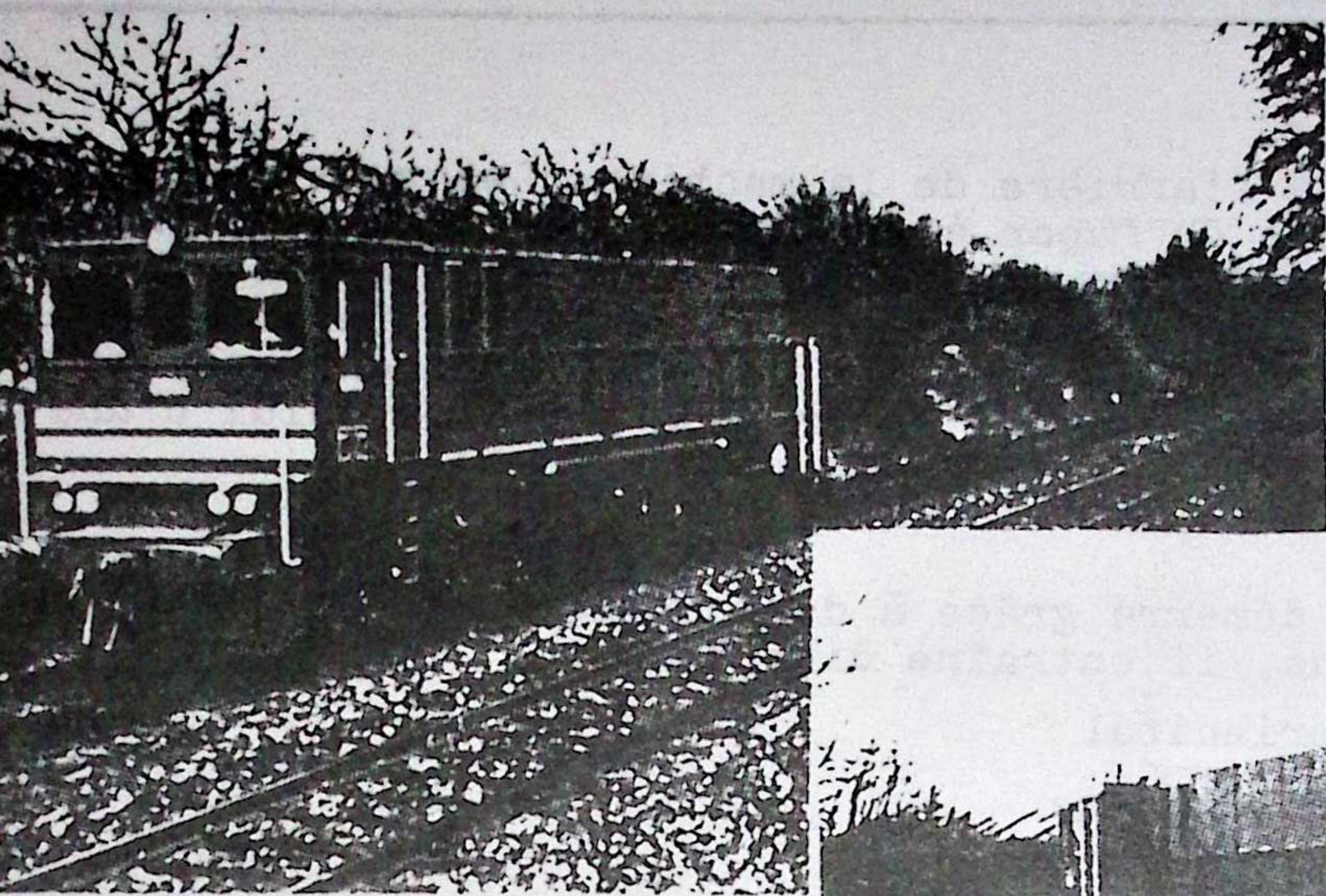
Commande de freinage

Le robinet de frein direct a trois positions: desserrage, neutre et serrage. Le robinet de frein du mécanicien compte cinq positions: chargement, marche, neutre, serrage gradué et serrage rapide.

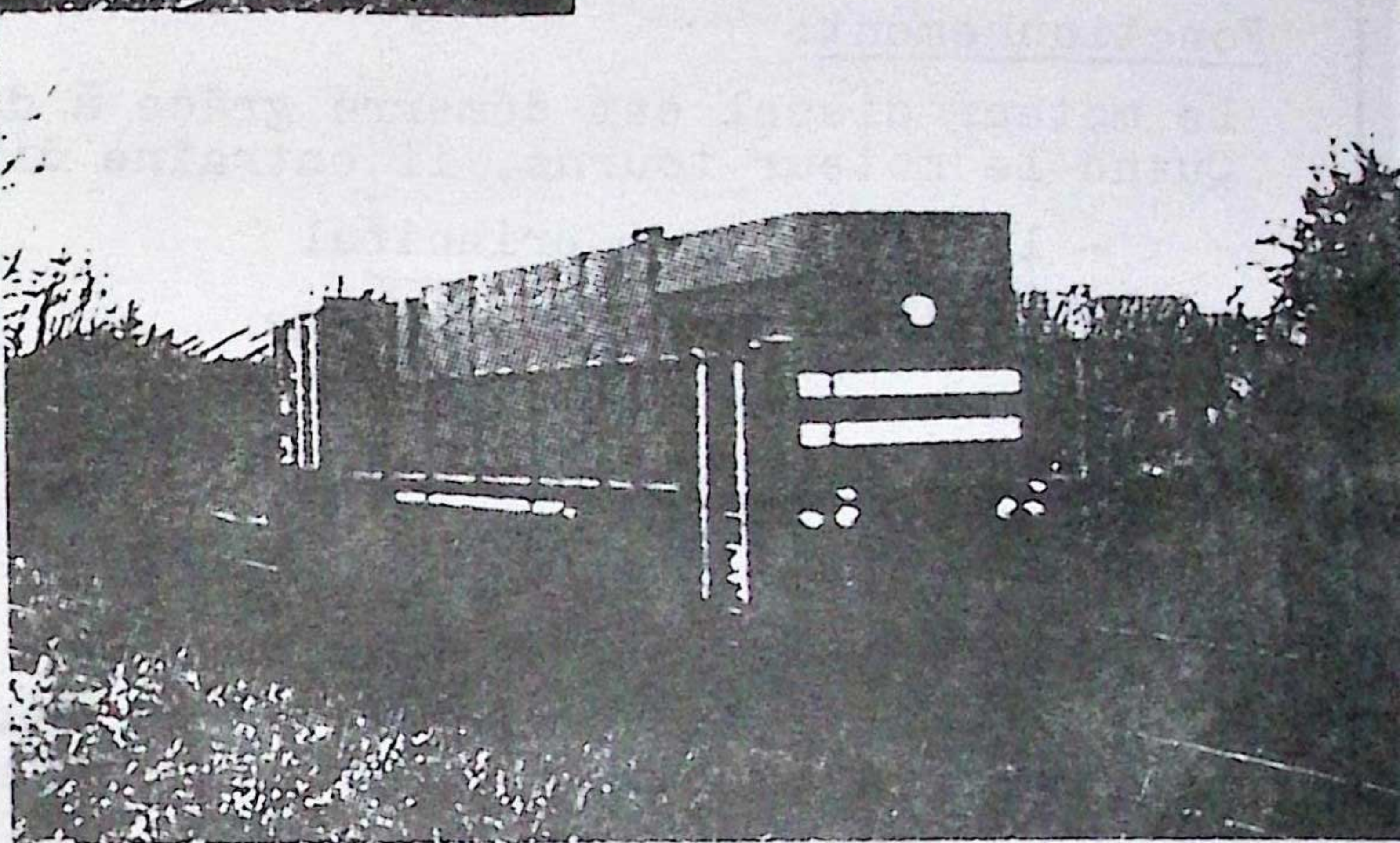
En conclusion, voici quelques photos prise lors des essais de la 6084 sur la ligne 97.

- 1) Hainin, la 6084 se dirige vers St-Ghislain.
- 2) La 6084 traverse Hainin se dirigeant vers Quiévrain.
- 3) et 4) La 6084 remorquant son premier train: le 4682I (+/- I760T), la remorque avait été assurée de Valenciennes à Quiévrain par la 6002.
- 5) Le SCSTI Janssens G aux commandes de la 6084.

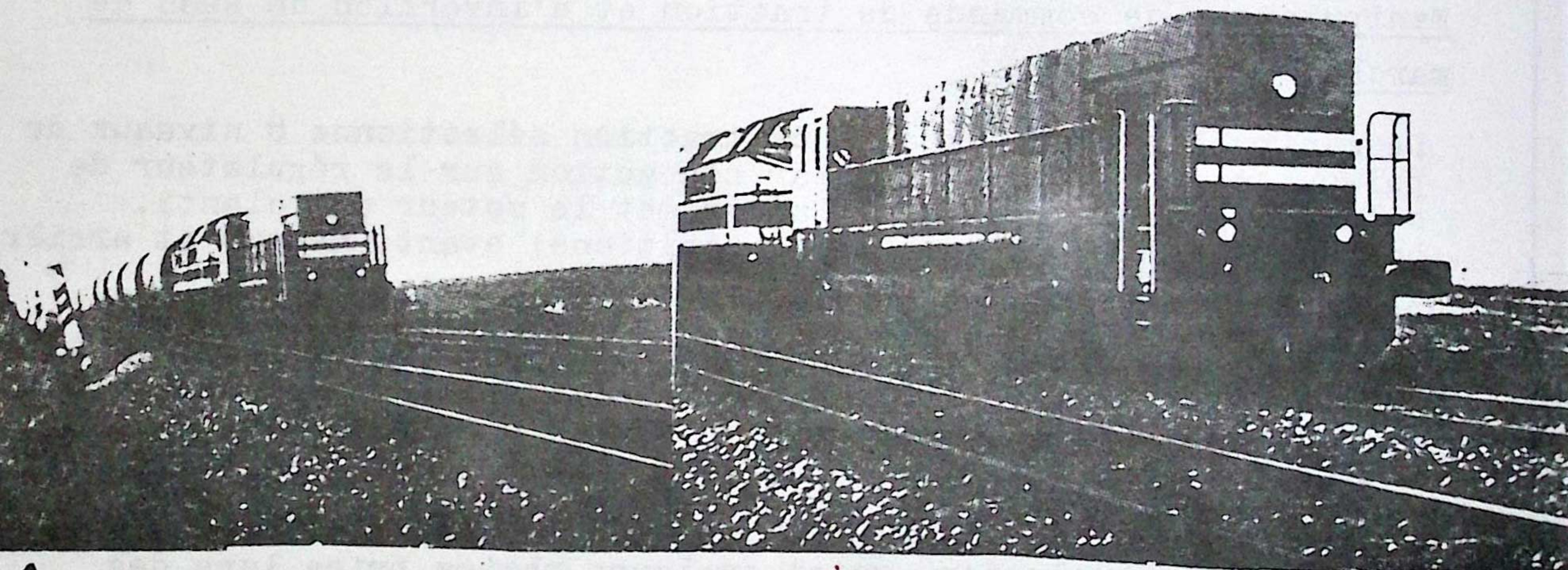
Texte et photos:  
P. HOVERTIN



← 1

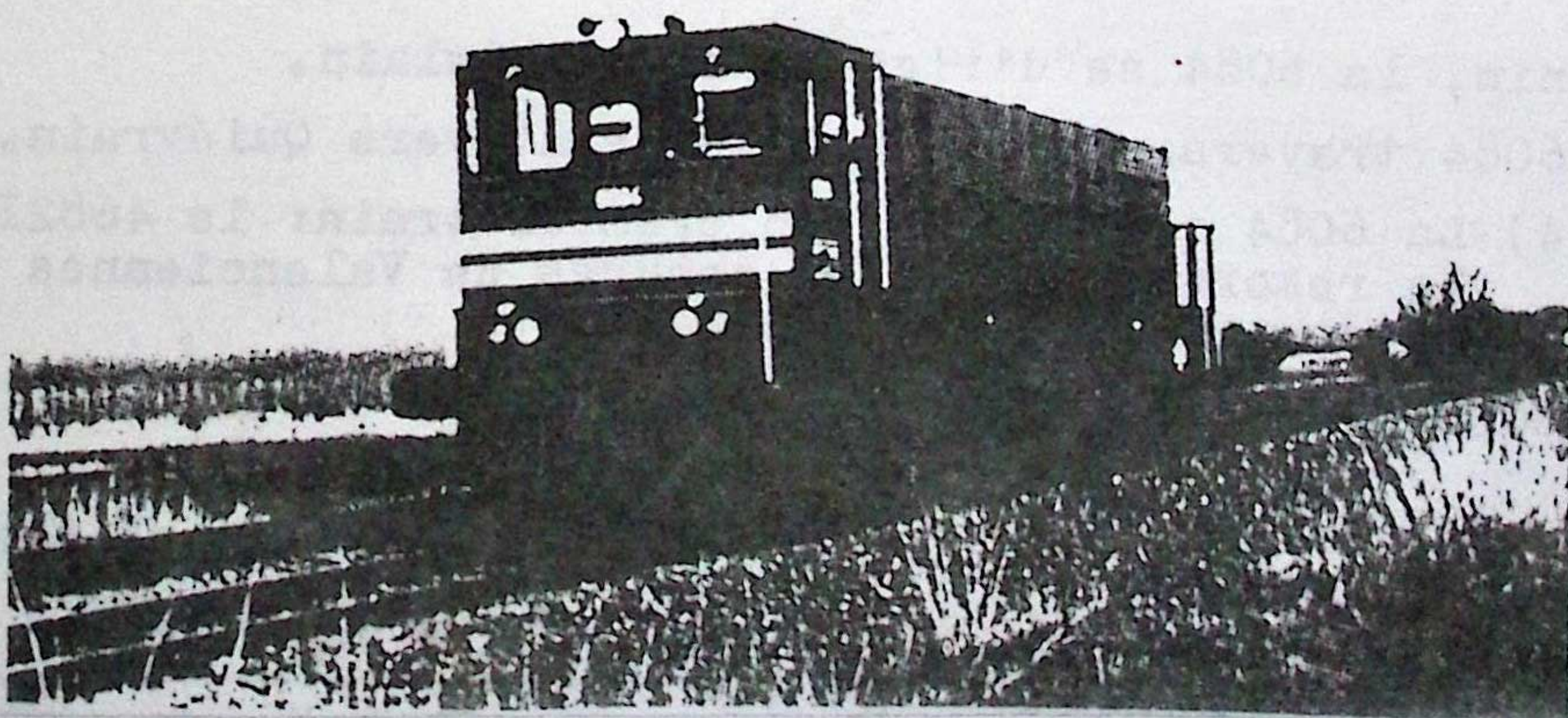


2 →



3 ↑

4 ↑



← 5

C L U B F E R R O V I A I R E D U C E N T R E

Section CENTRE

Mois de mai: REUNION MENSUELLE:

Samedi 26 mai 1984: Lycée d'Etat à WALCOURT (rue des Bergeries)

- Avec notre ami et membre J.P. DESIRANT, nous nous retrouverons dans une exposition ferroviaire autour de la ligne 132
- Présence du réseau modulaire N

REUNION HEBDOMADAIRE:

Tous les vendredis à partir de 19h30 en notre local d'HOUDENG

Mois de juin: RENION MENSUELLE

Samedi 23 juin 1984: en notre local

IMPORTANT: pour ce jour, tous les livres empruntés doivent rentrer. Notre bibliothécaire nous promet pour très bientôt une liste des ouvrages et revues actuellement en bibliothèque.

LES MODULES HO

A la demande générale des participants, la présentation des modules terminés est remise au mois d'octobre!

TROLLEYBUS ET TECHNIQUES NOUVELLES de P. TORDEUR Editions TRAM 2000

100 pages, 110 photos disponible en versant la somme de 275 frs ( et 25 frs pour frais d'envoi) au compte 271-0061822-65 du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE avec la communication: "Trolleybus" + votre adresse

EXPOSITIONS BOURSE VOYAGE .....

ONQUIERES: plan incliné: les jouets jusque fin août

UPILE: Athénée Rue de Bois de Breux: expo + bourse d'échange FERRO LIEGE  
23 et 24 juin (041/437169)

BASTOGNE: exposition de modélisme du 30/06 au 09/09/84

DIEU AUX AUTORAILS: vendredi 1er juin : voir intérieur bulletin  
samedi 16 juin.