

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

Een dag in Antwerpen OU Les découvertes du RMM à Anvers

Samedi 4 mai, 8 heures du matin. Quelques courageux membres battent la semelle devant le Centre Culturel. Il est vrai qu'il ne fait pas bien chaud ce matin et le ciel est plus chargé de nuages que de promesses.

A 8 heures et quart, après répartition des participants dans les voitures, départ en cortège distendu et prudent (radars et route mouillée).

Et peu après neuf heures, et par un prompt renfort

Nous étions plus nombreux en arrivant au port. (1)

Au terme du voyage, là où nous attendaient les membres du MOBOV, André-Marie vit se lever un pont-levant (c'est fait pour ça) juste devant son capot !

Refusant la cascade, lui s'en est sorti "un pont trop loin".

Comme nous avons rendez-vous au dépôt d'Anvers-Dam, nous ne nous attarderons pas au local du MOBOV.

Après un exposé sur le matériel entretenu au dépôt (en français, merci Chef) nous avons pu déambuler dans les installations, entre deux grosses averses, mais heureusement le coeur y était.

Le matériel présent était surtout représenté par une belle collection de 51 et de divers engins de manoeuvre 85, 84, 82, 70, 72 (en restauration) etc.

Le Chef nous a expliqué que plus le numéro est élevé, moins elles sont puissantes. Parmi les pensionnaires du dépôt, il faut encore noter quelques ancêtres: Un autorail 608, un 49 et un petit citerne allemand old timer.

Après cette visite, tout le groupe piloté par Henri Janssens est allé se restaurer dans un Sarma-Star de la périphérie anversoise.

Certain était très fier, s'étant fait beau pour aller chez les Flamands (2)

Après ce repas, nous avons été reçus au local du MOBOV.

Le Président Jean-Claude Botspoel a remis au MOBOV un petit cadeau "made in RMM" qui a eu l'air d'être bien apprécié de nos amis Anversois.

L'après-midi s'est déroulé en contacts avec les membres du MOBOV et leur bar...

Des trains circulaient sur leur réseau HO (qui occupe différentes pièces du local) et sur le réseau N (celui qui doit être raccordé au réseau RMM).

Les heures se sont écoulées sans que l'on s'en rende bien compte et en fin d'après-midi, nous avons pris congé, très contents de la journée et nantis chacun d'un petit cadeau du MOBOV (décalcs, transferts et diverses publications)

Mais ce n'était pas tout, certains stakhanovistes ont entrepris une "reconnaissance" dans l'univers du port d'Anvers, et comme l'aurait chanté Monsieur Brel " Dans le port d'Antwerpen, y'a des rails et des trains, et des wagons encore..."

En bref, au fil d'une pérégrination de 30 Km dans les installations du port et de force arrêts-photos, il nous en reste une impression: Il faut y retourner.

Le soir venait. Devant ce ciel sombre, les cellules des appareils photos se mirent en grève.

Il nous fallut rentrer.

(1) CC et son épouse nous ont rejoint à Mechelen.

(2) Notre ami Guy Cannaert s'est vu remettre un ballon honorifique pour cette prestation.

Concours de modélisme

Le samedi 12 octobre et le dimanche 13 octobre nous organiserons notre exposition bisannuelle.

A cette occasion, un concours de modélisme sera organisé. Plus qu'une compétition, ce concours se veut aussi une vitrine de ce que peuvent faire les modélistes que nous sommes.

Pensez-y dès maintenant, octobre arrive à grandes enjambées et pour décorer un modèle ou pour mettre en scène un diorama, il faut un minimum de temps (la peinture ça doit sécher)

Il n'est pas obligatoire d'être un grand maître pour exposer, le modèle que vous aimez, bichonnez-le, présentez-le du mieux que vous savez et faites-vous plaisir en l'exposant.

Le concours comportera deux catégories:

- Modèle ou maquette (surdétaillage, construction...)
- Module ou diorama

L'encombrement maximum admis est de 0,75 m²

Les inscriptions (le plus rapidement possible pour prévoir l'espace nécessaire) sont à déposer auprès du secrétaire Daniel BRAIBANT.

Nos prochaines réunions

Vendredi 21 juin (à 19 h 30): réunion mensuelle

1. modélisme : présentation de la '26' par
Mr G. Mathu.
2. projections : le RMM à Anvers

Vendredis 28 juin, 5 juillet, 12 juillet : réunions réseaux (20 h)

Vendredi 19 juillet (à 19 h 30) : réunion mensuelle

1. projections : 'La gare de Constance, un spectacle varié'
diapos de Michel ARCHAMBEAU.
2. techniques : fabriquez un compresseur pour votre aérographe, présentation par Daniel BRAIBANT.

Vendredis 26 juillet, 2 août, 9 août, 16 août (à 20 h) :
réunions réseaux.

Solution

des problèmes posés dans le n°48 :

- Pour compléter la locomotive, il fallait la pièce n°5
- Les 8 erreurs :



En ratindant l' trin

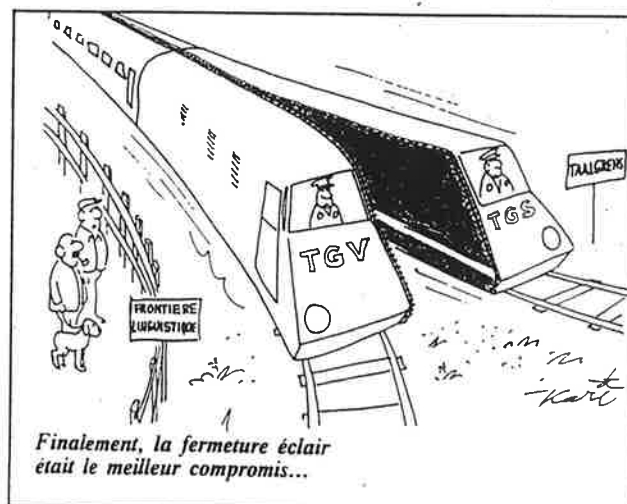
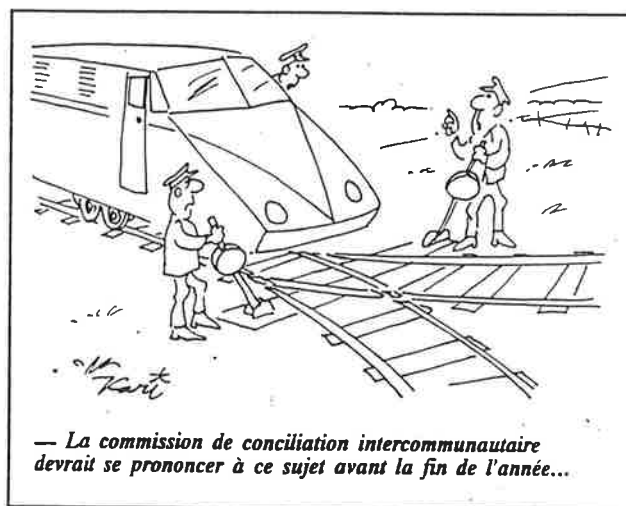
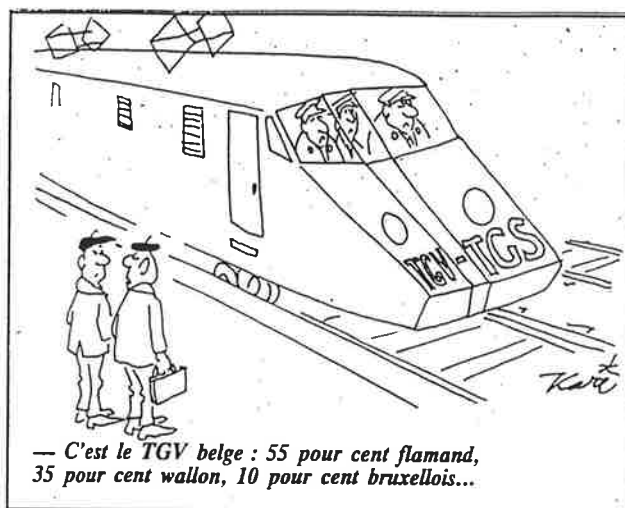
Dè qwè causeneut-is, lès djins
Qui ratindeneut l' trin ?...
Dè leüs tèchins ?,
Du tims ?
Dè « leù » tims d' plouve èyèt d' solia ?
Du tims qu'è va pu rade què zias
Èt qui leù fait manquer leù trin ?
Is causeneut d'tout, is causeneut d'rin ;
Is causeneut... dès djins.
Mins l' pus souvint, lès djins
Qui ratindeneut l' trin
Is d'meureneut là, stampès
Au mitan dès-ôtes djins
Tout seüs avou leüs pèנים.

A qwè tûzeneut-is, lès djins
Qui ratindeneut l' trin ?
A l'èure
Qu'è va en leù moustrant s' dos ?
A dès boneûrs asto
Yin d' l'ôte ? Dès boneûrs
Qui s' chûweneut
Come lès wagons d'in trin,
Qui s' chûweneut mins qui n' sè r'djondeneut
nin.
A qwè tûzeneut-is, lès djins
Qui r'waiteneut tout èt n' vèyeneut rin ?

Au mitan d' ostant d' djins
Is s' sinteneut fin mèrseüs,
Lès djins
Qui ratindeneut l' trin.

Josée SPINOSA-MATHOT, R.N.

récréation ferroviaire



actualité

M.H.

L'indicateur nouveau est arrivé

L'indicateur valable du 2 juin 1991 au 30 mai 1992 est sorti de presse. Parmi les nouveautés et les principales améliorations, nous avons noté :

1. Le rétablissement du point d'arrêt de Aye (annoncé dans FFN 47)
2. Le changement de dénomination des arrêts de Jambes-Nord, de Jambes-Etat et de Dave-Etat qui dorénavant seront dénommés respectivement Jambes, Jambes-Est et Dave-St-Martin (annoncé dans FFN 48)
3. Pour éviter toute confusion entre la gare principale d'Ottignies et celle du campus universitaire dénommée "Louvain-La-Neuve-Ottignies" cette dernière s'appellera dorénavant "Louvain-La-Neuve-Université"
4. En semaine, la dernière relation Gent-St-Pieters-Namur (22.42/22.47) est prolongée jusqu'à Dinant
5. En semaine, quatre trains supplémentaires sont mis en marche sur la ligne 166 (Dinant-Bertrix) et un sur la ligne 154 entre Namur et Dinant (annoncé dans FFN 48)
6. Deux trains de la relation Namur-Ciney sont prolongés jusqu'à Jemelle : ceux partant de Namur à 17.56 (en semaine uniquement) et à 21.56 (tous les jours)
7. Nouveau train L en semaine entre Ottignies (D : 5.03) et Namur (A : 5.39)
8. Trains circulant uniquement les week-ends et jours fériés en saison touristique :
 - a) suppression de la relation Charleroi-Namur-Dinant-Bertrix-Virton (T 9915 - T 9935)
 - b) nouvelle relation T 9917 - T 9928 entre Jemelle et Blankenberge avec arrêt à Bruxelles (Q-L) sans passage dans la jonction Nord-Midi (Namur : 8.03 et 21.39)
 - c) nouvelle relation T 9950 - T 9955 Antwerpen (C) - Dinant via Mechelen, Leuven et Ottignies avec arrêt à Bierges pour la clientèle du centre attractif de Walibi (Namur : 10.11 et 18.31)

Un TGV Luxembourg - Bruxelles ?

Un projet luxembourgeois de TGV permettrait de relier Luxembourg à Bruxelles en 1 h 28, soit un gain de temps de 43 minutes sur le temps actuel et de 20 minutes sur le temps prévu par la SNCB sur une ligne améliorée prévue dans son plan Star 21. La réalisation de ce projet impliquerait la construction de deux tronçons ferroviaires en site propre (31,8 km entre Luxembourg et Stockem et 33,2 km entre Ciney et Poix-St-Hubert) sur lesquels le TGV serait autorisé à atteindre une vitesse de 300 km/h. Ce TGV n'intéresserait que les voyageurs se rendant à Luxembourg ou à Bruxelles, car aucun arrêt n'est prévu entre ces deux capitales. A ce TGV belgo-luxembourgeois, la SNCB oppose un train dit "pendulaire" qui implique des travaux très coûteux (aménagement de la voie pour ce type de matériel) et l'achat d'un nouveau matériel à prix élevé. Wait and see.

Le plus long train est belge

Le record du monde du plus long convoi ferroviaire est détenu par la SNCB depuis le samedi 27 avril 1991. En effet, c'est sur la distance de 63 km séparant Gent d'Oostende que notre HLE 2711 a remorqué à la vitesse de 80 km/h, un convoi long de 1.773,95 m et composé de 70 voitures. Le parcours a été effectué en 69 minutes. et cette performance a été accomplie dans le cadre d'une opération philanthropique contre le cancer. Rappelons que le précédent record appartenait depuis 1989 aux chemins de fer néerlandais (pour détails, voir FFN 36 - page 5).

Le TGV à deux niveaux

La SNCF a passé au constructeur ferroviaire franco-britannique GEC-Alsthom une commande de 100 rames TGV à deux niveaux. Avec les mêmes installations fixes et le même personnel d'exploitation, une rame TGV à deux niveaux peut transporter 35 % de passagers de plus qu'une rame classique. Osons espérer que les voyageurs du TGV à deux niveaux ne connaîtront pas les désagréments quasi quotidiens que doivent encourir les voyageurs de la SNCB utilisant les voitures M5 également à deux niveaux.

Adieu aux ateliers de traction de St-Ghislain et Haine-St-Pierre

Le conseil d'administration de la SNCB a décidé la suppression des ateliers de traction de St-Ghislain et d'Haine-St-Pierre et de ne maintenir dans le district Sud-Ouest qu'un seul atelier de traction pour effectuer l'ensemble des entretiens et réparations. Il s'agit de l'atelier de traction de Monceau qui bénéficiera d'un investissement de plus de 400 millions afin d'en faire un outil ultramoderne et performant.

Une nouvelle gare pour Ottignies

La gare actuelle d'Ottignies date de la fin du siècle dernier et ne convient plus pour les 13.000 voyageurs quotidiens qui la fréquentent. Aujourd'hui, la troisième gare de Wallonie a besoin de bâtiments modernes qui devraient également accueillir les autobus de la Société Régionale des Transports. Des parkings de dissuasion seraient implantés à l'arrière, tandis qu'un parking souterrain serait installé sous la gare relié à la salle des pas perdus par un escalator. Egalement remplacement de la passerelle enjambant les voies vers Namur par un tunnel sous voies. Les travaux de démolition pourraient encore débuter en 1991 ce qui amènerait la construction d'une gare provisoire dans l'ancien centre routier.

CC 40100 : une tranquille fin de carrière

Dès l'entrée en vigueur du service d'été 1991, les CC 40100 du dépôt de La Chapelle, engagées sur la plupart des trains de voyageurs Paris-Bruxelles et Paris-Liège, verront le nombre de leurs journées de roulement limité à cinq au lieu de sept auparavant. Aussi, les trains internationaux marquant un arrêt à Aulnoye seront remorqués de Paris à Aulnoye par des BB 16000 de la SNCF et d'Aulnoye à Bruxelles ou à Liège par nos séries 15 et 18. La réduction des prestations de ces dix locomotives qui furent les premières locomotives quadritension de la SNCF, s'explique non seulement par la fragilité de leurs équipements électriques (moteurs et surtout résistances), mais également par le surcroît de travail qui leur est actuellement demandé par suite des travaux du TGV à Paris-Nord. Ce complément de travail consiste à assurer la "pousse" des rames voyageurs entre Paris-Nord et le Landy.

Eurotunnel : dans les temps !

Le creusement de tous les tunnels sous la Manche devrait être terminé avec une légère avance sur la date du 1er juillet 1991 prévue dans le programme initial. Durant le mois de mars 1991, plus de 5,5 km ont été creusés ce qui constitue un record mensuel. En principe, la jonction dans le tunnel ferroviaire nord devrait s'effectuer en mai, tandis que celle dans le tunnel ferroviaire sud est programmée en juin.

Euro City : Drang nach Osten

Dès le 2 juin 1991, 16 nouvelles relations Euro City seront créées dont la majorité se dirigeront vers l'Est européen. L'on note les relations nouvelles Vienne-Prague, Munich-Budapest, Munich-Zagreb, Berlin-Zurich tandis que certaines relations seront prolongées jusqu'à Dresde pour le train "Goethe" (Paris-Francfort) et jusqu'à Leipzig pour le train "Gustave Eiffel" (Paris-Francfort).

La '1' a repris du service

A l'occasion de l'exposition "Des trains pour l'Europe" organisée en gare de Bruxelles-Midi, le samedi 4 mai, (et seulement annoncée au grand public deux jours auparavant !) notre Pacific type 1 n° 1.002, mise hors écritures en octobre 1962 et conservée pour le musée du chemin de fer, a repris du service en remorquant un train spécial de voyageurs sur le parcours Leuven-Mechelen-Bruxelles-Ath-Jurbise- Bruxelles-Mechelen-Leuven. La pousse et la traction dans la jonction Nord-Midi avaient été confiées à la "verte" HL 2347 tandis que le tronçon Ath-Jurbise a été parcouru tender en avant.

C'est dans une rutilante robe de couleur verte SNCB (elle avait heureusement été débarrassée de sa défroque "vert pomme" endossée à Tournai) qu'elle a emmené ses voyageurs sur des lignes qu'elle n'avait plus parcourues depuis près de 30 ans. Ce voyage a été exempt de problèmes techniques alors que subsistait une certaine crainte vu ceux enregistrés lors des parcours d'essais. Il est un fait certain cependant que cette locomotive doit être ménagée et qu'il ne faut pas lui demander d'accomplir le travail que peut effectuer notre "Consolidation" 29.013, comme par exemple parcourir trop de kilomètres en marche arrière sur des parcours "navettes" organisés entre deux gares.

A l'occasion de cette manifestation, la SNCB avait exposé les HLD 201.010 et 204.004, les HLE 1188, 1607 et 2711 (détentrice depuis le 27 avril 1991 du record de traction du plus long train).

Quant aux trains pour l'Europe, la D.B. y présentait son ICE (amené par les BB 218426-5 et 218446-3) et la SNCF son TGV Atlantique n° 325 (rame du record de 515,3 km/h du 18 mai 1990) amené par la BB 67423.

Remarque :

La nouvelle couleur verte SNCB appliquée sur la 1.002 et son tender 38.134 a eu pour conséquence l'effacement des chiffres jaunes qui mentionnaient la numérotation du tender et ceux qui sur sa face arrière indiquaient le numéro de la locomotive. Ils ont bien entendu été repeints, mais en couleur blanche ! Certaines sources indiquent qu'il s'agit d'une couche de fond tandis que d'autres font état d'une rupture de stock de couleur jaune à l'atelier de Leuven !

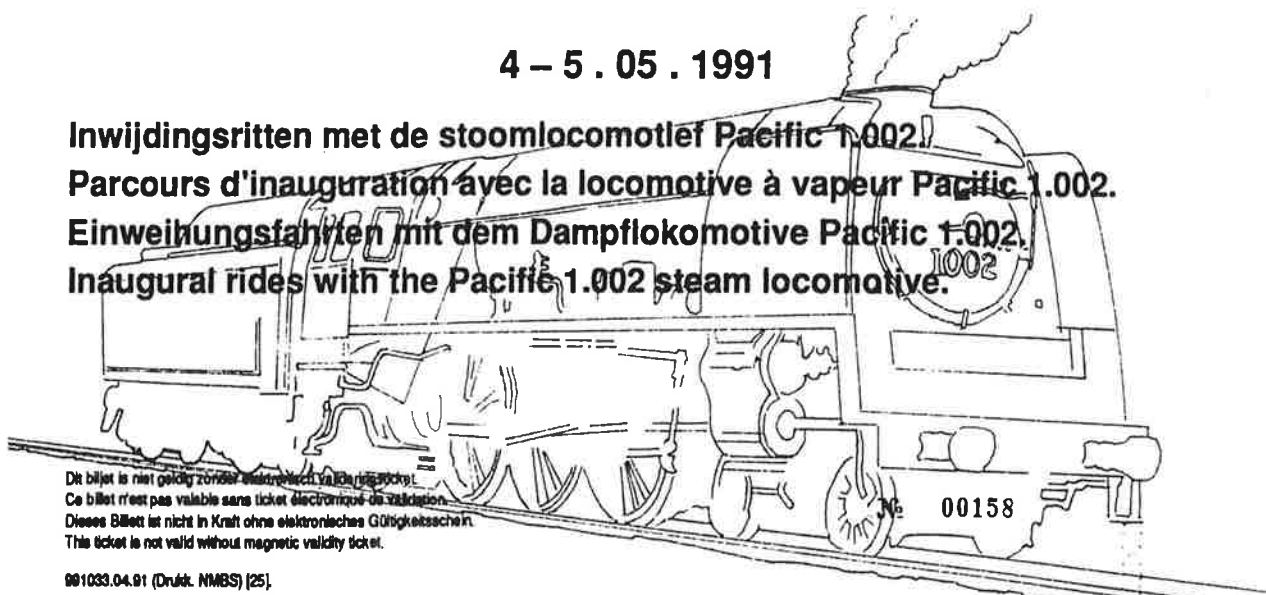
4 - 5 . 05 . 1991

Inwijdingsritten met de stoomlocomotief Pacific 1.002.

Parcours d'inauguration avec la locomotive à vapeur Pacific 1.002.

Einweihungsfahrten mit dem Dampflokomotive Pacific 1.002.

Inaugural rides with the Pacific 1.002 steam locomotive.



De biljet is niet geldig zonder elektronisch validiteitskaart.
Ce billet n'est pas valable sans ticket électronique de validation.
Dieses Billet ist nicht in Kraft ohne elektronisches Gültigkeitsschein.
This ticket is not valid without magnetic validity ticket.

991033.04.91 (Drukt. NMBS) [25].

le saviez-vous ?

◆ Abréviations :

L'appellation symbolique (terme officiel) de l'AC Salzennes - FAZ a été depuis le 22 juin 1977 (suivant circulaire 11.2/0.0.5 de E 11/12) attribuée à la gare d'Anzegem. En effet, la direction M préalablement consultée par la direction E avait déclaré ne plus avoir l'usage d'abréviation de cette nature.

◆ A propos des réseaux ferroviaires membres de l'UIC :

Le plus grand réseau ferré est celui des Etats-Unis, qui totalise 205.280 km dont seulement 1.667 électrifiés. Quant au plus petit, il s'agit de celui du territoire de Hong Kong (env. 1.000 km²) qui compte 57 km de lignes toutes électrifiées.

Depuis la réunification de leur pays, les chemins de fer allemands représentent le plus grand réseau européen, soit 41.350 km dont 280 à écartement étroit et 15.517 électrifiés.

◆ Effectif de la SNCB :

Au 1er janvier 1991, l'effectif de la SNCB s'élevait à 45.015 agents répartis comme suit :

Services généraux	1.094	District Centre	5.297
Départements	2.217	District Sud-Est	8.919
Ateliers centraux	4.411	District Sud-Ouest	6.910
Centres médicaux	302	District Nord-Est	7.712
Détachés	187	District Nord-Ouest	7.966

◆ Les passages à niveaux : un certain danger pour la circulation :

Les passages à niveau présentent toujours un certain danger pour la circulation tant ferroviaire que routière (en 1990, 58 accidents dénombrés faisant 15 morts et 16 blessés graves). Aussi à l'occasion de travaux d'infrastructure, la SNCB s'efforce de les supprimer. Au 1er janvier 1991, ils s'élevaient à 2.718 unités réparties dans les 5 catégories suivantes :

Catégorie 1 : nombre 62 - équipés de feux, de Croix de St-André, de barrières (2 complètes ou 4 semis) et d'un signal sonore de fermeture des barrières

Catégorie 2 : nombre 1270 - équipés de feux, de Croix de St-André, de deux semi-barrières et d'un signal sonore de fermeture des barrières

Catégorie 3 : nombre 522 - équipés de feux, de Croix St-André et d'un signal sonore couplé aux feux rouges

Catégorie 4 : nombre 415 - équipés uniquement de Croix St-André

Catégorie 5 : nombre 449 - croisements de sentiers publics et chemins privés

◆ L'industrie automobile et la SNCB :

Pour la SNCB, l'industrie automobile est une sacrée clientèle. En effet, dans un sens, le transport des pièces détachées destinées aux usines de montage installées dans notre pays (en 1990, 1,2 million de tonnes), dans l'autre, les autos neuves embarquées sur les trains presque dès leur sortie des chaînes de montage (en 1990 : 900.000 unités).

1971

La renumérotation du matériel moteur de la sncb

C'est par son avis 19 M du 4 septembre 1970, que le bureau MA 25-12 chargeait les ateliers de traction de renuméroter l'ensemble du parc moteur pour le 1er janvier 1971. Cette renumérotation à quatre chiffres était devenue nécessaire car auparavant les numéros formés de 5 ou 6 chiffres apposés sur le matériel moteur étaient de petite taille et posaient des problèmes de visualisation, de mémorisation et de transmission. De plus, ces nouveaux numéros pouvaient, le cas échéant, s'intégrer sans modification dans la numérotation UIC à douze chiffres prévue pour les engins moteurs.

Désignation des engins de traction et des unités automotrices jusqu'en 1970

Les locomotives, tant électriques que diesel, ainsi que les autorails et les automotrices, étaient désignées par un numéro d'ordre dont les trois premiers chiffres symbolisaient le "type". L'attribution d'un numéro de type à un modèle déterminé de locomotive se faisait d'après les règles suivantes :

- pour les locomotives électriques, le numéro de type était choisi en fonction de la vitesse maximale autorisée pour la circulation des engins. Le numéro de type commençait par 1 et le deuxième chiffre avait la signification suivante :

0 : locomotives aptes à 100 km/h
2 : locomotives aptes à 120 km/h
4 : locomotives aptes à 140 km/h
5 : locomotives aptes à 150 km/h
6 : locomotives aptes à 160 km/h

- pour les locomotives diesel, le numéro de type commençait par 2, le deuxième chiffre ayant la signification suivante :

0 : locomotive de ligne, puissance supérieure à 1.285 kW
1 : locomotive de ligne, puissance de l'ordre de 1.000 kW
2 : locomotive de ligne, puissance de l'ordre de 700 kW
3 : locomotive de manoeuvre, puissance de 180 à 260 kW environ
5 : locomotive de manoeuvre, puissance de 360 à 440 kW environ
6 : locomotive de manoeuvre, puissance de 440 à 515 kW environ
7 : locomotive de manoeuvre, puissance de 515 à 590 kW environ

Les autorails diesel étaient désignés par un numéro de type commençant par 5 ou 6 : les types 553-554 constituaient les autorails "légers"; les types 602 à 605 les autorails "lourds" à un élément (le numéro des remorques d'autorail pouvant être accouplées à ces autorails lourds commençait par 7). Le type 630 désignait un modèle d'autorail triple, composé d'un élément tracteur et de deux remorques.

Les automotrices électriques 3.000 V, construites postérieurement à 1938, portaient toutes un numéro commençant par 228; elles étaient, dans la pratique, caractérisées par l'année, soit de leur mise en service, soit de leur commande, exception cependant pour les AM "Benelux" et "Postales" dont le numéro commençait respectivement par 220 et 221.

La nouvelle numérotation du 1er janvier 1971

Ce nouveau système de numérotation repose sur la répartition des engins moteurs en neuf "classes" (la classe 3 étant "réservée") :

classe 0 : automotrices électriques
classe 1 : locomotives électriques "voyageurs" à grande vitesse
classe 2 : locomotives électriques mixtes "voyageurs et marchandises"
classe 4 : autorails
classe 5 : locomotives diesel de ligne de grande puissance
classe 6 : locomotives diesel de ligne de puissance moyenne
classe 7 : locomotives diesel de manoeuvre de grande puissance
classe 8 : locomotives diesel de manoeuvre de puissance moyenne
classe 9 : locomotives diesel de manoeuvre de faible puissance.

Chaque classe est subdivisée en "séries", lesquelles correspondent, en gros, aux "types" d'avant 1971. Des quatre chiffres constituant dorénavant le numéro d'ordre du véhicule, le premier désigne la classe, l'ensemble des deux premiers désignant la série (le numéro apposé sur les automotrices ne comporte toutefois que trois chiffres, le "zéro" caractéristique de la classe étant omis). Chaque série ne peut, par conséquent, comporter que 99 ou 100 unités au maximum. Comme le type 212 comporte plus d'une centaine d'exemplaires, ce dernier est rangé dans la série 62 et numéroté 6201 à 6333 (bogies BN) et 6391 à 6393 (bogies flexicoil). Quant au type 210, il devient la série 60, numéroté 6001 à 6091 pour les locomotives "non transistorisées" et 6101 à 6115 pour les locomotives "transistorisées".

La nouvelle numérotation a été conçue de manière à conserver, dans la plupart des cas, le maximum de chiffres de l'ancien numéro : souvent, les numéros des séries reprennent au moins un chiffre caractéristique de l'ancien type. De plus, sur les quelques 1.550 engins soumis à renumérotation, 90 % ont conservé les mêmes deux derniers chiffres dans leur numéro.

Réalisation pratique

Dans tous les cas où la chose est réalisable, les chiffres utilisés doivent avoir une hauteur de 250 mm et la forme normalisée par l'UIC. De plus, ils doivent figurer dans le coin supérieur gauche de la face latérale des locomotives électriques et des locomotives diesel de ligne à deux cabines de conduite. Toutefois, les AM "Benelux" conservent leurs anciens numéros (220.901 à 220.904), et ce, dans un but d'uniformité de caractère des chiffres employés par les NS, propriétaire de huit automotrices du même type (1201-1208).

Tableau reprenant la correspondance au 1er janvier 1971 entre les types et numéros anciens et les séries et numéros nouveaux (établi suivant renseignements nous fournis en exclusivité par M. R. Huysman). ►

CLASSE	TYPE	NUMEROS	SERIE	NUMEROS	REMARQUES
0 (AM)	1939	228.001-008	00	001-008	DANS CHAQUE SERIE NOUVELLE, LES DIVERSES TRANCHES RESENT DESIGNÉES PAR LEUR ANNEE EN CONSTRUCTION
	1946	228.009		009	
	1950	228.010-034		010-034	
	1953	228.035-049		035-049	
	1954	228.050-061		050-061	
		228.063-128		063-128	
	1956	228.129-150		129-150	
	1962	228.151-210		151-210	
	1963	228.211-250		211-250	
	1965	228.251-270		251-270	
	1951	228.501	05	501	
	1955	228.502-525		502-525	
		228.527-539		527-539	
	1966	228.601-640	06	601-640	(A)
1970	228.641-676	641-676			
POSTES (1967)	221.801-808	08	801-808	(B)	
AEROPORT (1971)		08.5	851-856		
BENELUX (1957)	220.901-904	09	(901-904)	CONSERVENT LEUR ANCIEN NUMERO (VOIR PREAMBULE)	
1 (HLE)	150	150.001-003	15	1501-03	
		150.011-012		1504-05	
	160	160.001-004	16	1601-04	
		160.021-024		1605-08	
2 (HLE)	120	120.001-003	20	2001-03	
	122	122.001-037	22	2201-37	(C)
		122.038		2238	
		122.201-209		2239-47	
		122.210		2248	
		122.211		2249	
		122.212	2250	(G)	
	123	123.001-082	23	2301-82	
	124	124.001	24	2401	(H)
	125	125.001-016	25	2501-16	(I)
		125.101.106		2517-22	
	126	126.001-005	26	2601-05	
		126.101-115		2606-20	
	101	101.003-013	29	2903-13	
101.015-017		2915-17			
101.020		2920			



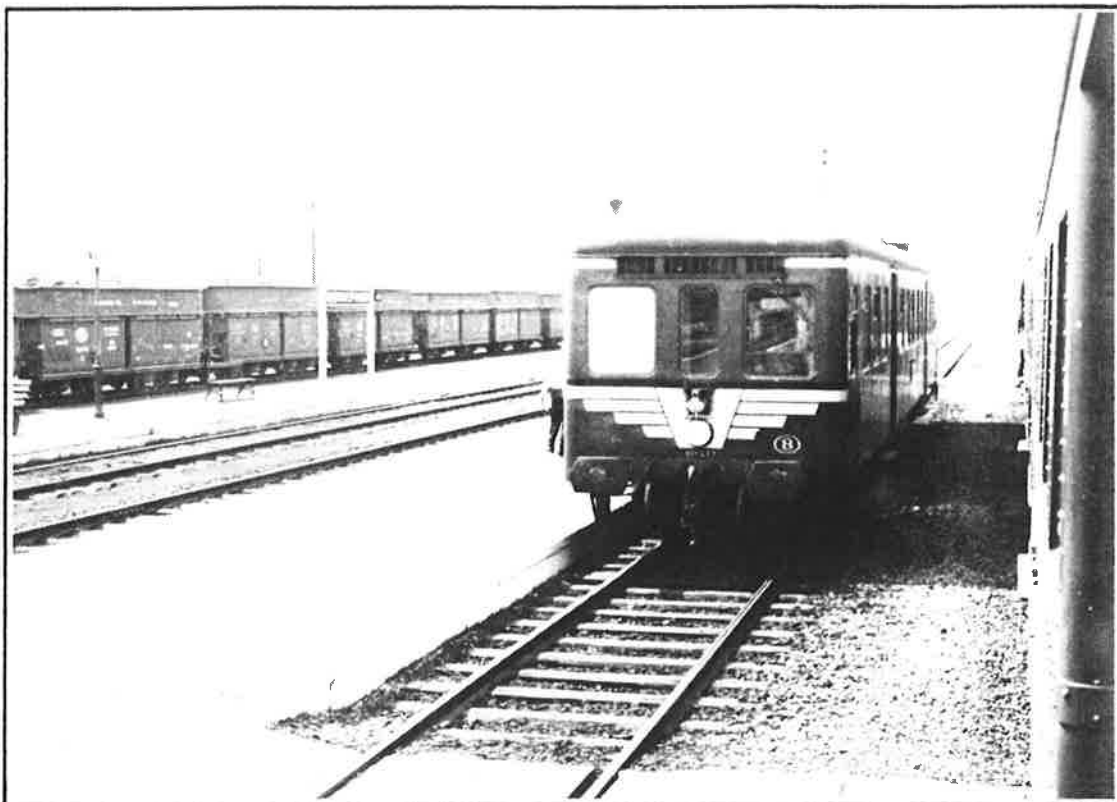
Locomotive 122.006 (future 2206) en gare de Brugge, le 30 / 12 / 1956.
Remarquons au passage l'ancien montage de la caténaire sur transversaux, et le voisinage de deux époques de la signalisation.

Photo Jacques BAZIN Collection Michel HERBIET

Locomotive 123.018 (future 2318) en gare d'Arlon, le 11 / 07 / 1959.

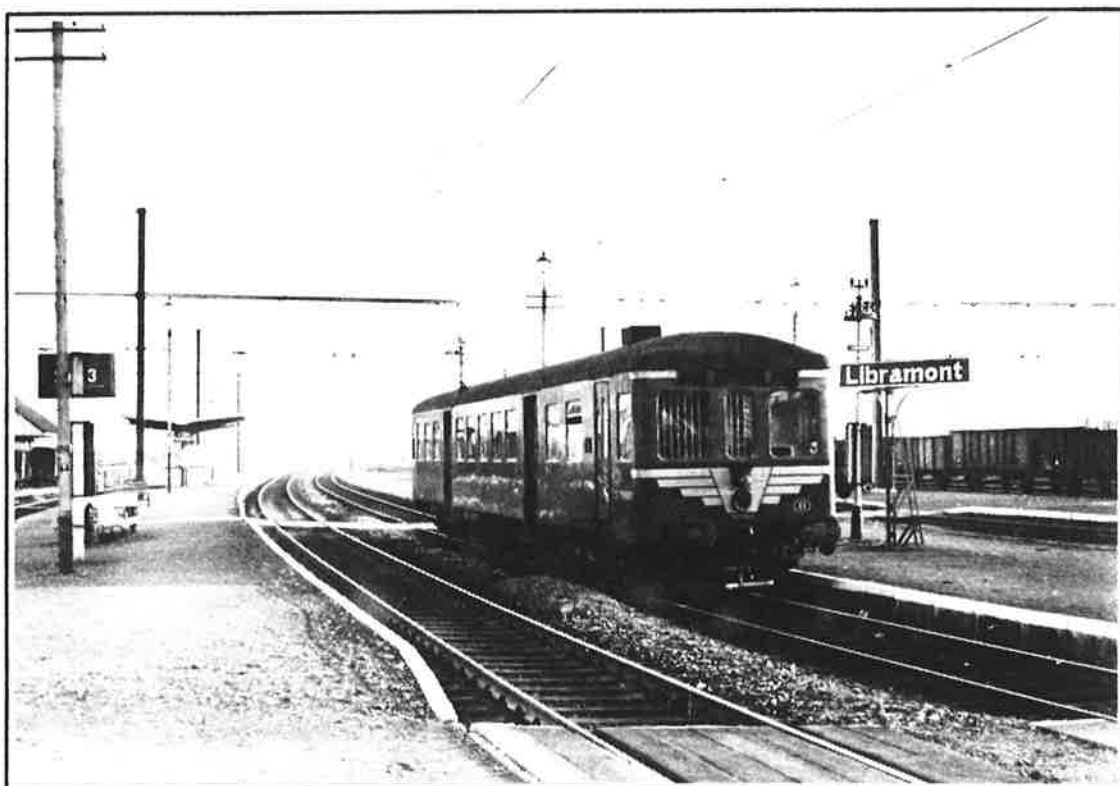
Photo J. BAZIN Coll. M. H.





Autorail 603.14 (futur 4314) en gare de Virton-St-Mard, le 11 / 07 / 59.
Photo J. BAZIN Coll. M. H.

Autorail 603.04 (futur 4304) en gare de Libramont, le 21 / 11 / 1955.
Photo J. BAZIN Coll. M. H.

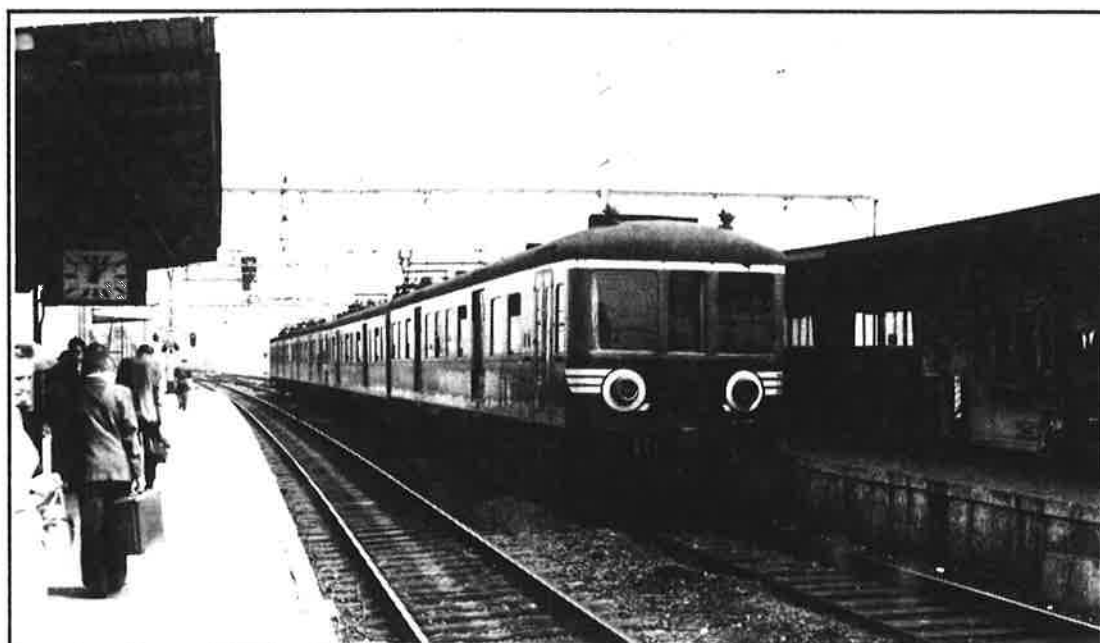


4 (AR)	630	630.01-07	40	4001-07	
	602	602.01-05	42	4231-35	(J)
		602.06		4236	(K) (J)
	603	603.01-09	43	4301-09	
		603.10		4310	(L)
		603.11-12		4311-12	
		603.13		4313	(M)
		603.14		4314	
		603.16-18		4316-18	
		603.19		4319	
		603.20		4320	(N)
		603.21-24		4321-24	
		603.25		4325	(O)
		603.26		4326	(P)
		603.27-29		4327-29	
603.30		4330		(Q)	
603.31	4315	(R)			
604	604.01-10	44	4401-10		
605	605.01-10	45	4501-10		
554	554.01-20	46	4601-20		
553	553.01	49	4901	(S)	
	553.08		4902		
	553.12		4903		
	553.13		4904		
	553.21		4905		
	553.29		4906		
	553.38		4907		
	553.45		4908	(T)	
	553.48		4909		
	553.49		4910		
553.50	4911				
5 (HLD)	200	200.101	50	5001	4000 CV (U)
		200.002-053	51	5102-53	2000 CV
		200.054-093		5154-93	
	202	202.001-013	52	5201-13	
	203	202.001-019	53	5301-19	
	204	204.001-004	54	5401-04	(V)
		204.005-008		5405-08	
	205	205.001-015	55	5501-15	
		205.017-042		5517-42	
	201	201.001-003	59	5901-03	
201.005-033		5905-33			
201.035-055		5935-55			

6 (HLD)	210	210.001-006 210.007-056 210.057-091 210.201-215	60	6001-06 6007-56 6057-91 6101-15	TRANSISTORISEES (W)
	212	212.001-003 212.101-106 212.107 212.109-138 212.139-158 212.160-178 212.179-233	62	6391-93 6201-06 6207 6209-38 6239-58 6260-78 6279-6333	BOGIES FLEXICOIL BOGIES BN
	211	211.001-006	64	6401-06	
	213	213.001-006	65	6501-06	
	222	222.001-003	66	6601-03	
7 (HLDR)	270	270.001-006	70	7001-06	
	271	271.001-002 271.004-005 271.006	71	7101-02 7104-05 7103	
	272	272.001-015	72	7201-15	
	273	273.001-035	73	7301-35	
8 (HLDR)	260	260.001-018 260.020-042 260.043-069	80	8001-18 8020-42 8043-69	
	261	261.001-003	81	8101-03	
	262	262.001-055	82	8201-55	
	253	253.001-025	83	8301-25	
	250	250.001-025 250.101-135	84	8401-25 8426-60	
	252	252.108 252.110 252.001-025 252.101-107 252.109	85	8468 8470 8501-25 8526-32 8534	(X) (X) (X) (X)
9 (HLDR)	230	230.001-010 230.101-150	90 91	9001-10 9111-60	(Y)
	232	232.001-025	92	9201-25	

Remarques :

- (A) Matériel en cours de fourniture
- (B) Matériel en commande
- (C) Ancienne 122.050 renumérotée 122.210 en mai 1957 et 122.038 en mars 1958
- (D) Anciennes 122.041 à 49, renumérotées dans l'ordre 122.201 à 209 en mai 1957
- (E) Ancienne 122.038 renumérotée 122.210 en avril 1958
- (F) Ancienne 122.040 renumérotée 122.211 en septembre 1957
- (G) Ancienne 122.039 renumérotée 122.212 en mars 1958
- (H) Ancienne 123.083 munie de la suspension intégrale des moteurs de traction en décembre 1958 et renumérotée à cette occasion 124.001
- (I) Anciennes 140.001 à 006, type 140, transformées de 1966 à 1968 et renumérotées 125.101 à 106 dans l'ordre des numéros d'origine
- (J) Destinés à être réaménagés après l'électrification de la liaison Bruxelles - Aéroport et renumérotés 4331 à 4336
- (K) Ancien 603.15 réaménagé en mars 1958 et renuméroté 602.06 (deuxième attribution de ce dernier numéro)
- (L) 602.12 de mars 1959 à octobre 1960
- (M) 602.09 de janvier 1959 à septembre 1960
- (N) 602.10 de février 1959 à septembre 1960
- (O) 602.08 de décembre 1958 à octobre 1960
- (P) 602.07 d'avril 1958 à juillet 1961
- (Q) 602.11 de février 1959 à octobre 1960
- (R) Ancien 602.06 (premier de ce numéro) devenu 603.31 en septembre 1957
- (S) Les autorails 553.26 à 553.50 constituent l'ancienne série 554.01 à 25 renumérotée dans l'ordre 553.26 à 553.50 en septembre 1947
- (T) Vrai 553.15 réformé en octobre 1967 et réincorporé sous n° 553.45
- (U) Ancienne 200.001 transformée
- (V) Anciennes 202.015 à 018 transformées de mars à mai 1957 et renumérotées dans l'ordre 204.005 à 008. La 202.014 n'a jamais existé (fournie 203.019)
- (W) 210.201 exposée sous n° 210.067 à l'IVA München de 1965
- (X) Motorisation SEM. Machines en cours de transformation reçoivent une motorisation ABC. Au fur et à mesure de leur équipement, 252.101 à 110 seront renumérotées 8461 à 8470 dans l'ordre des anciens numéros (les 252.101 à 110 sont les anciennes 252.026 à 252.035 renumérotées en octobre 1959)
- (Y) 9001-10 deviendront dans l'ordre 9101-10 quand elles auront reçu leur nouvelle motorisation G.M.

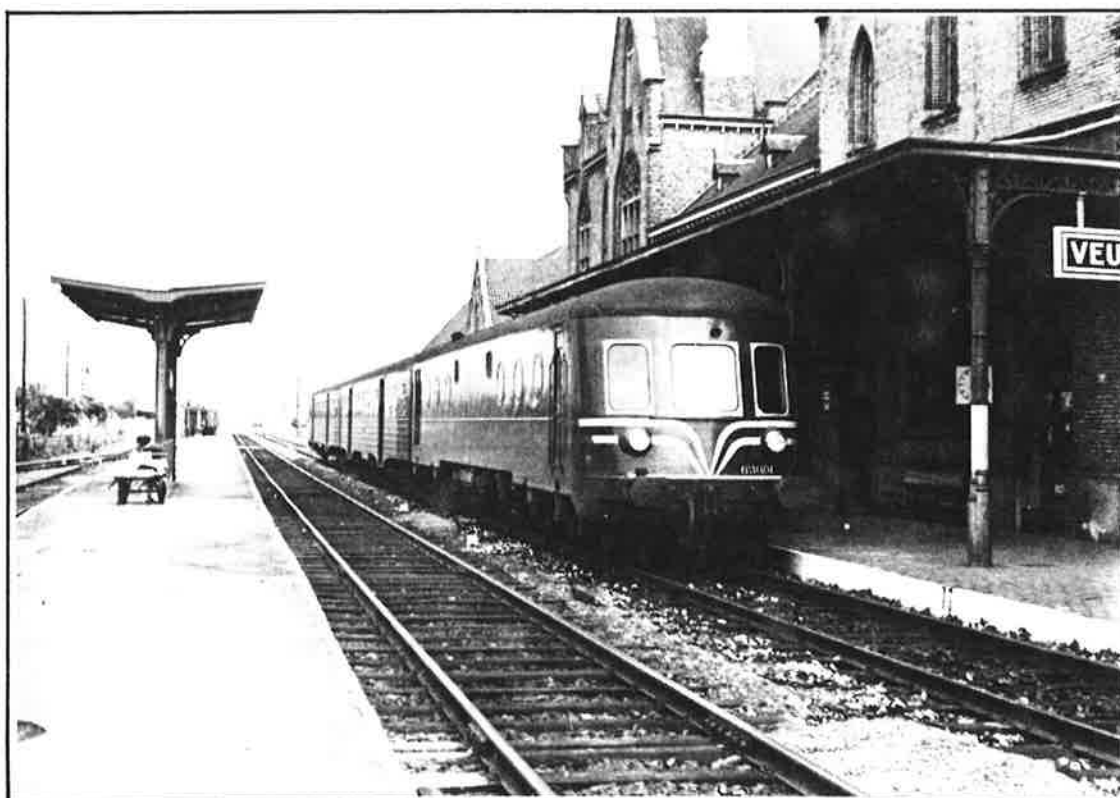


Justification des "blancs" à la renumérotation au 01.01.1971

Catégorie	Type	Numéro	Date de radiation	Motif de la radiation
AM	1954	228.062	06/1970	(A)
	1955	228.526	../1958	(B)
HLE	101	101.001) 08/1970	(C)
		101.002		
		101.014		
		101.018		
		101.019		
AR	553	553.02-553.07,	de 09/1964	(D)
		553.09-553.11,		
		553.14-553.20,		
		553.22-553.28,		
		553.30-553.37,		
		553.39-553.44,		
		553.46, 553.47		
		à 12/1970		
HLD	201	201.004	01/1962	(E)
		201.034	07/1969	(F)
	205	205.016	12/1969	(G)
		212	212.108	03/1969
		212.159	08/1970	(I)
	HLDR	260	260.019	04/1969
271		271.003	12/1964	(K)

- (A) Automotrice de Schaerbeek détruite le 10.02.1970 à Quévy lors de l'incendie du train E 1608
- (B) Automotrice d'Oostende endommagée lors de l'accident du 16.12.1957 à Bruxelles Petite-Ile. Son élément ABD réaménagé sera réutilisé comme élément BD pour l'AM 228.055 en décembre 1968 (l'élément BD de cette dernière avait été détruit dans la prise en écharpe du 04.10.1967 au train E1310 à Fexhe-le-Haut-Clocher)
- (C) Les locomotives 101.001/101.018 endommagées par suite d'un tamponnement et les locomotives 101.002/101.014/101.019 endommagées par suite d'un incendie de câblage ont été mises hors-écritures suite à la réduction de l'effectif par radiation d'unités dont la réparation aurait été fort coûteuse
- (D) Les AR type 553 étaient en cours d'amortissement depuis septembre 1964
- (E) Alors qu'elle se trouvait en tête du train Z 1719, est entrée en collision avec un camion au passage à niveau d'Isières (L94) le 12.12.1960. Cette locomotive de Haine-St-Pierre fut renversée et incendiée
- (F) Locomotive de Haine-St-Pierre fortement endommagée lors de la collision frontale (avec HLD 201.012) au train Z 1805 du 25.03.1969 à La Louvière

- (G) Alors qu'elle se trouvait en tête du train international Z 181, cette locomotive de Kinkempois a tamponné un train de ballast à l'arrêt à Sclaigheaux (L 125) le 10.10.1969. Très endommagée et jugée irréparable
- (H) Locomotive de Kinkempois détruite lors de la dérive du 30.12.1968 à Spa
- (I) Locomotive de St-Niklaas endommagée lors de la collision frontale et incendie dans le tunnel Kennedy au train Z 9006 du 25.06.1970
- (J) Locomotive de Merelbeke endommagée lors de l'incendie au train Z 99413 du 27.11.1968 à Wetteren
- (K) Locomotive de Merelbeke victime de cannibalisation en 1963



Autorail triple 630.01 (futur 4001) en gare de Veurne, le 17 / 06 / 58.
 Photo Jacques BAZIN Collection Michel HERBIET.

PHOTO DE LA PAGE 16 :

Automotrice double de 1939 n°228.008 (future 008) en gare de Mechelen
 le 12 juillet 1958.
 Photo Jacques BAZIN Collection Michel HERBIET.

courrier des lecteurs

De M. Ph. Dambly (d'après l'article paru dans la revue "Le Rail" sous la signature de M. S. Boulanger, ingénieur en chef à la SNCB).

Dans le cadre de l'étude d'une nouvelle locomotive quadritension étudiée dès 1968 avec les constructeurs La Brugeoise et Nivelles (BN) et les Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi (ACEC), la SNCB avait organisé en collaboration avec ces derniers, d'importants essais destinés à vérifier la validité des solutions à retenir dans le projet définitif pour certains éléments fondamentaux de la construction.

En ce qui concerne la partie mécanique, des essais particulièrement intéressants avaient été réalisés en ligne, au cours de l'année 1969 :

a) Essais avec la locomotive 124.001

Ces derniers exécutés en mai et juin 1969 ont été décrits dans les FFN 44 page 5, 46 page 11 et 47 page 7. La forme du carénage expérimental monté à l'avant de la 124.001 avait été étudié au préalable à l'aide d'essais sur maquettes, effectués en soufflerie par l'Institut Von Karman de dynamique des fluides à Rhode-St-Genèse, et ce, dans le but :

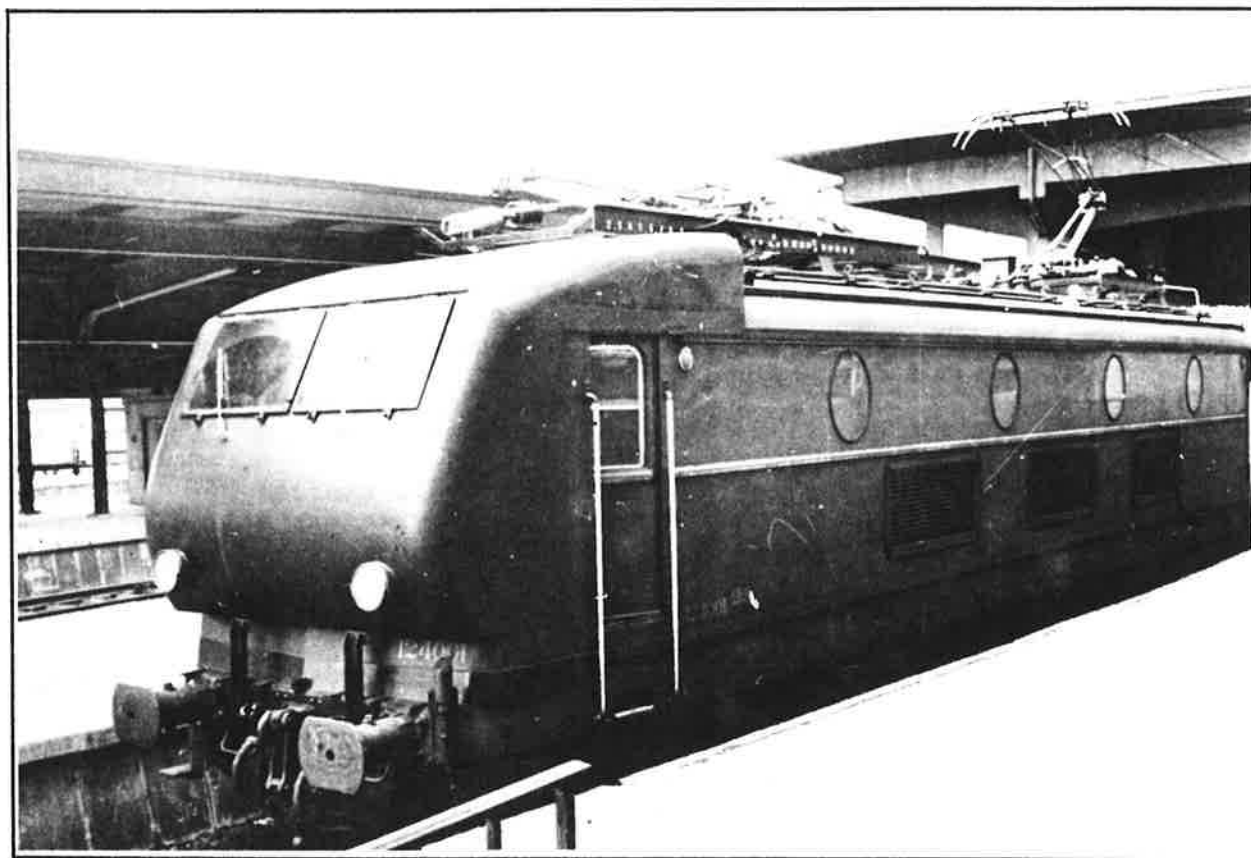
- d'assurer au-dessus de la toiture un écoulement de l'air régulier et sans turbulence, condition indispensable pour obtenir, aux grandes vitesses, une captation correcte du courant par les pantographes nécessaires aux différents systèmes d'alimentation.
- de réduire au minimum l'onde de pression latérale exercée sur les croisants (laquelle croît comme le carré de la vitesse) afin d'éviter les bris de vitres aux trains de voyageurs.

b) Essais avec une locomotive Ae 6/6 des SBB/CFF/FFS

Ces derniers avaient été exécutés de février à juin 1969 avec le concours des CFF et de SLM Winterthur, constructeur de la locomotive, en vue de déterminer les caractéristiques optimales à donner aux bogies de la locomotive quadritension Co' Co' à l'étude. En effet, la SNCB ne possédait aucune locomotive équipée de ce type de bogies. La locomotive suisse est munie de deux bogies à trois essieux, avec dispositifs à rappel élastique permettant le déplacement latéral des essieux extrêmes de chaque bogie. Ce système a pour but de réduire les efforts latéraux exercés sur la voie, principalement lors de la circulation en courbe.

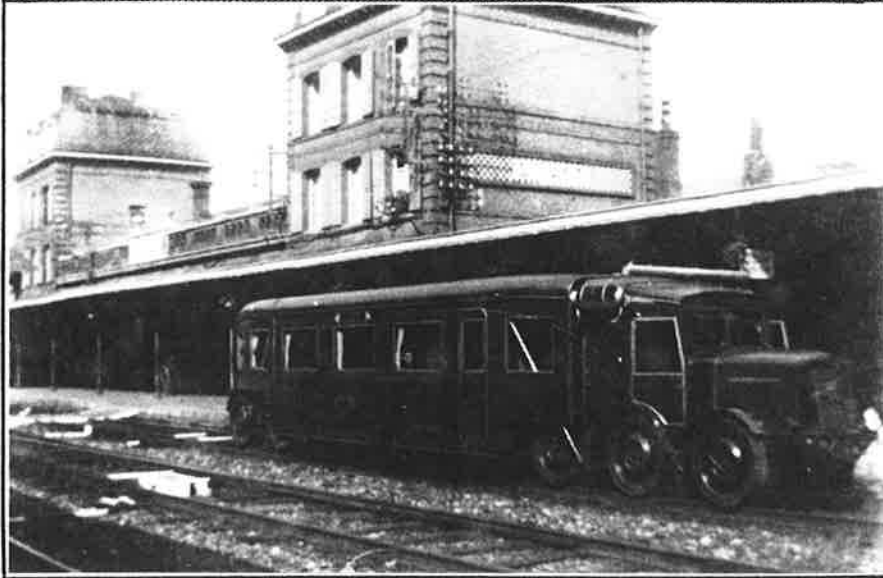
Les essais s'étaient déroulés dans d'excellentes conditions. Tout d'abord en Suisse sur une ligne très sinueuse (avec des rayons de courbe descendant jusqu'à 300 m) puis sur une ligne normale jusqu'à la vitesse de 150 km/h. Ensuite en Allemagne, entre Bamberg et Forchheim où pour atteindre la vitesse de 200 km/h, l'on avait procédé à la modification du rapport d'engrenages et au remplacement des ressorts à lames de la suspension secondaire par des ressorts en hélice conjugués avec des amortissements hydrauliques. De plus, l'entraînement de la caisse avait été réalisé à l'aide de barres de traction basse afin d'augmenter l'adhérence.

En conclusion, de l'ensemble des résultats des essais effectués par ces deux locomotives, on avait pu déduire une série de données fondamentales pour l'étude de la future locomotive Co'Co' quadritension, qui finalement ne vit jamais le jour. Heureusement, ces essais servirent quand même pour l'élaboration d'une locomotive monotension qui allait devenir la série 20.



Locomotive 124.001 (actuelle 2383) munie de son carénage expérimental.
Photo S M C B Collection Phil. DAMBLY

document

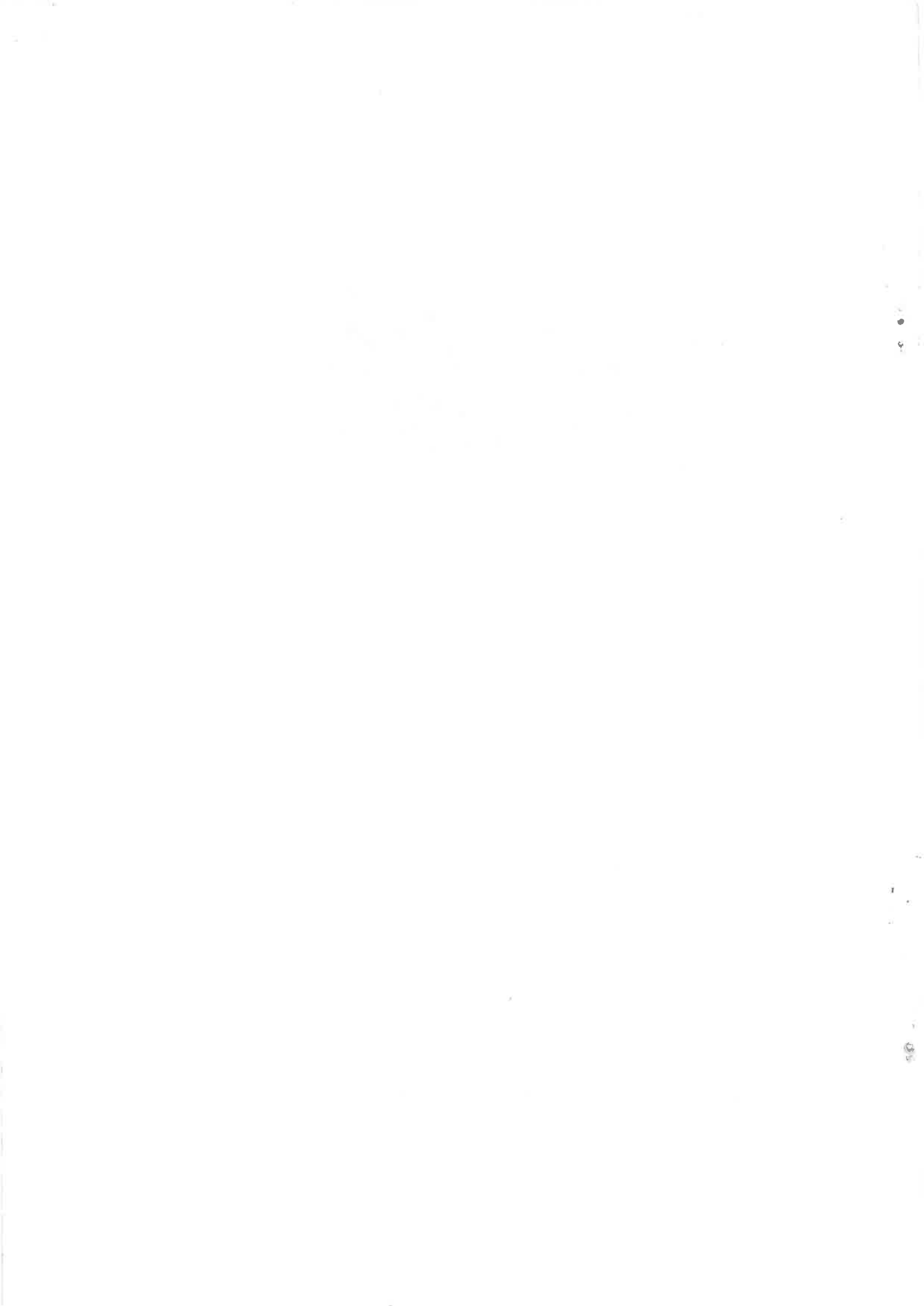


Micheline type 11 n° AP 24002 de la Cie de l'Est en gare de Dinant, en septembre 1932. (Train M 4 départ de Dinant à 13 h 57 à destination de Mézières-Charleville - voir article dans F F N n°47)

Photo H.G. HESSELINK

Au sommaire de ce numéro

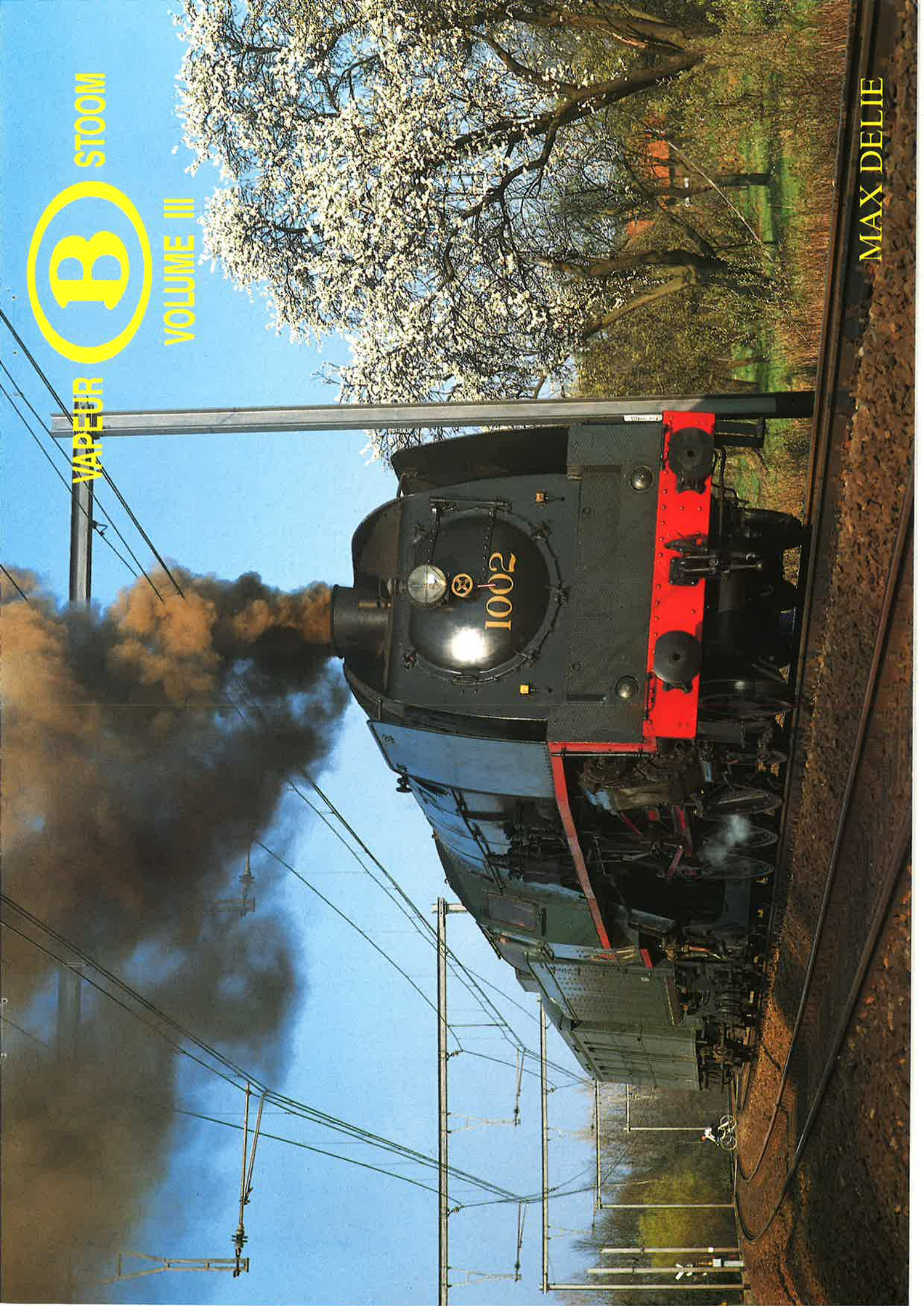
La vie du club : Een dag in Antwerpen (L.M.)	page 1
Concours de modélisme	2
Programme des réunions	2
Récréation ferroviaire proposée par M. Archambeau	3
Actualité ferroviaire (M. Herbiet)	4
Le saviez-vous ? (M.H.)	8
1971 : la renumérotation du matériel sncb (M.H.)	9
Courrier des lecteurs	19
Document : la 'Micheline' à Dinant	21
Couverture : train 'P' (HLE 2617 et voitures M2) à Hogue, été 1990. Photo A-M. Ducarme.	



B STOOM

VAPEUR

VOLUME III



MAX DELIE

Vapeur B III

L'appel qui fut lancé aux lecteurs des livres très demandés "Vapeur B" et "Vapeur B II" nous a permis de découvrir un tel choix de photos oubliées et inédites que nous sommes à même d'annoncer la parution d'un troisième ouvrage de la même veine.

C'est grâce à la précieuse collaboration et à la réponse positive à notre appel de quelques amis Anglais que nous pouvons cette fois réunir des documents photographiques relativement rares sur la période courant depuis la Libération, en 1944, jusqu'aux années 50.

Si maintenant votre curiosité vous porte davantage vers les anciennes locomotives d'avant 1920, ou bien vers les locomotives pour trains rapides types 1,5,6,7,8,9,10 et 12, mais également vers les locomotives à voyageurs des types 15,16,18 ou 19, vers les locomotives à marchandises des types 30,31,33 et 36, vers les locomotives pour service mixte des types 40,41,44 et 48, ou alors vers les locomotives-tenders des types 11,50,51,53,57 et 58, vous les trouverez toutes dans ce livre.

Il se peut toutefois que vous recherchiez plus spécialement les locomotives dites "Armistice" des types 60,61,62,64,66,69,74,75,81,90,93,96,97 et 98. Dans ce cas, vous serez également satisfait, car vous trouverez ces dernières dans le livre.

Et ce n'est pas tout : nous vous montrons aussi des photos de locomotives, butin de la Seconde Guerre mondiale telles, p.e., l'ex-BR 52 à condensateur, peu connue et classée successivement type 28 et 27 à la S.N.C.B., ou l'ex-G 12 prussienne reprise comme type 34.

Et que dire alors des locomotives anglaises qui ont circulé en Belgique après la Libération ? Votre intérêt n'en sera que plus grand lorsque vous saurez que vous trouverez des photos des locomotives de la Compagnie "Malines-Terneuzen" ou du "Nord-Belge" qui furent reprises par la S.N.C.B. sous les types 48,49,76,94,96 et 99.

Vous comprendrez dès lors combien le livre "Vapeur B III" constituera une source unique de documentation, contenant 201 photos noir et blanc au format 18 x 24 cm. De plus, en introduction, nous vous donnons des informations quant à la numérotation et à la terminologie propre à la S.N.C.B., tout comme sur l'origine et l'historique des locomotives décrites. Bref, un livre dont tout authentique amateur ferroviaire ne pourra se passer. Et cela vous apportera bien du plaisir pour le prix de 1.180 F !

STOOM B III

De oproep die in de succesvolle boeken "B-Stoom" en "B-Stoom II" tot de lezers gericht werd om hun tot dan toe verborgen gebleven foto's te openbaren, werd op zo'n ruime wijze beantwoord, dat nu de uitgave van een derde "stoomboek" kan aangekondigd worden.

Dankzij de medewerking van enkele Engelse vrienden kan nu ook het vrijwel onvindbare fotomateriaal uit de periode tussen de bevrijding in 1944 en het begin van de jaren vijftig getoond worden.

En of uw belangstelling nu uitgaat naar onze oudjes van voor 1920, naar de typisch Belgische sneltreinlocomotieven van de types 1,5,6,7,8,9,10 en 12; naar de gewone reizigerstreinmachines van de types 15,16,18, of 19; naar de goederenlocs van de types 30,31,33,36; of naar de machines voor gemengd gebruik van de types 40,41,44 en 48; of naar de tenderlocomotieven van de types 11,50,51,53,57,58: ze staan allemaal in dit boek.

Zo U meer geïnteresseerd bent in de "Wapenstilstandlocomotieven" van de types 60,61,62,64,66,69,74,75,81,90,93,96,97 en 98; moet U ook eens in het nieuwe boek kijken: U vindt ze er in terug.

Maar dat is niet alles: voor de specialisten worden er ook foto's getoond van de buitgemaakte machines uit de Tweede Wereldoorlog, zoals de zeldzame ex-BR 52 Kondenz als N.M.B.S. type 28 en 27; of de ex-Pruisische G 12 als type 34.

En wat te denken van de Engelse locomotieven die in België reden na de bevrijding ? Evenmin zal U teleurgesteld worden, zo U zoekt naar beelden van de locomotieven van de maatschappij "Mechelen Terneuzen", of van de "Nord Belge", die bij de N.M.B.S. ingelijfd werden als types 48,49,76,94,96 en 99.

Het boek "B-STOOM III" wordt een unieke documentatiebron bestaande uit 201 foto's op formaat 18 x 24 cm. De tekstgedeelten geven daarbij informatie over de nummering en de spoorwegterminologie bij de N.M.B.S., evenals over de herkomst en de geschiedenis van de afgebeelde locomotieven. Het boek wordt weer een "must" voor elke rechtgeaarde stroomtreinliefhebber.

Het zal weldra te koop zijn tegen 1.180 F