

Ferro Flash Namur

Mon premier Eurostar
Nouvelle caténaire belge ?
Les remises de la SNCB



"Tenez bon; allez-y, demandez, insistez, revenez à la charge, autant de fois que nécessaire; appelez vos compagnons de travail, même les plus jeunes, à prendre leur part, à préparer un jour votre relais." (Maurice Page +)

Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, le Rail Miniature Mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer.

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 les réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction d'un grand réseau H0 et d'un réseau modulaire N.

Cotisations annuelles

Membre bienfaiteur _____ : 1.500 fr.

Membre ordinaire _____ : 1.000 fr. *

Membre junior (- de 18 ans) _____ : 500 fr.

Sympathisant (abonné)
(uniquement le service Ferro Flash) : 600 fr.

* Pour un second membre d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 750 fr.

Secrétariat du club : Daniel Braibant, rue de la Gare, 98, 5544 AGIMONT. 082- 64.54.33.

Compte Bancaire : 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan.

Local : Centre Culturel de Géronsart, rue du Trèfle, 5100 JAMBES.

Ferro Flash Namur

Editeur responsable : Jean-Claude BOTSPLOEL, Route de Bastogne 1, 6950 HARSIN.

Rédaction et diffusion : Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME-METTET,
Tél : 071 - 72.87.41. et 42. Téléfax : 071 - 72.95.62.

Compte Bancaire : 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan.

"FERRO FLASH NAMUR" est le bulletin bimestriel du RAIL MINIATURE MOSAN.

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

Editorial

1994 expire... Arrive 1995, année du trentième anniversaire de notre R.M.M.

Pour fêter dignement l'événement, ne faut-il pas lui accorder intérêt et considération ?

Les expositions de modélisme se multiplient. Aussi, certains avaient-ils pensé d'espacer les nôtres, en leur donnant un caractère triennal.

1995 reste une date importante, que nous ne pouvons oublier.

Notre "EXPO-TRAINS" de l'an prochain aura donc lieu, ainsi en a décidé votre comité.

Ce dernier y pense dès maintenant, et a déjà examiné quelques bases d'organisation telles que :

- en principe, la participation du réseau itinérant du club d'Orléans qui doit nous rendre la politesse;
- participation du MOBOV (d'Antwerpen), avec son réseau N à connecter au N du RMM;
- tentative de participation d'amoureux du rail et du modèle réduit, étrangers au club, mais spécialistes de certaines matières;

- présentation d'un réseau de démonstration fonctionnant sous le système J.A.O.
- organisation optimale des équipes de préparation, d'aménagement, de publicité et service aux visiteurs;
- finition du réseau H0 (une réunion de travail s'est tenue le 9 septembre dernier), un programme a été établi;
- poursuite du développement du réseau N;
- accentuation de la publicité.

La bonne volonté et le travail d'un groupe restreint ne suffiront pas. La collaboration de chacun est donc sollicitée pour imaginer et réaliser les initiatives nouvelles comme par exemple : la construction de dioramas (animés ou non).

Dès à présent, déposez votre candidature à une des fonctions, suivant vos disponibilités.

Merci, bon courage et bon travail au sein du club.

Le Président
Jean-Claude Botspoel

Le Vice-président
Jules Falque



La semaine de Janin...

- Fallait que j'essaie, quoi... mais quand tu compares avec Disneyland ou Walibi ou même Bellewaerde, franchement, ce fameux chunnel ne casse pas deux pattes à un canard...
Disons qu'en 20 minutes, tu as très largement fait le tour quoi...

<A comparer avec la journée de Michel Herbiet (en page 6)>

Programme des réunions au R.M.M. et activités ferroviaires "d'ailleurs"

DECEMBRE

- 14 : parution de Ferro Flash n°69 (1994-6).
 16 : **Réunion mensuelle RMM**
 -Projection : ligne et dépôt-musée de Blonay-Chamby (Suisse)
 -J.A.O., rapport du congrès de Lyon, les circuits imprimés de gestion, vidéo de présentation, par Claude Carpet.
 -Le CD photos : une merveilleuse solution, par Claude Carpet.
 23 : réunion réseaux.

JANVIER

- 6 : réunion réseaux.
 8 : *bourse, rue de l'Hôpital 1, Amay.*
 13 : réunion réseaux.
 17 : réunion du comité (préparation de l'assemblée générale)
 20 : **Réunion mensuelle du RMM**
 -Assemblée générale du club (seuls les membres en règle de cotisation sont admis à voter).
 -L'architecture des gares belges, par Jean-Pierre Collignon.
 22 : *bourse, Mechelsesteenweg, Winksele-Delle.*
 27 : réunion réseaux.
 29 : *18^{ème} bourse du Hoeseltse Treinclub à Hoeselt.*

FEVRIER

- 3 : réunion réseaux.
 5 : *bourse, Salle communale, avenue Beaufort, 2, Huy.*
 10 : réunion réseaux.
 15 : parution de Ferro Flash Namur n°70 (1995-1).
 17 : **Réunion mensuelle du RMM**
 -Programme non communiqué.
 19 : *bourse, Dahliastraat, 23, Wommelgem.*
 24 : réunion réseaux.

MARS

- 3 au 5 : *exposition MTD, Vlaamse Kaai 38a, 2000 Antwerpen.*
 12 : *bourse, De Brauwerestraat, 21, Vilvoorde.*
 26 : *bourse, salle communale de Sclayn.*

AVRIL

- 9 : *bourse, salle omnisport, route de Charleroi, Sart-saint-Laurent.*
 9 au 17 : *salon international du modélisme, Paris, porte de Versailles.*
 30 : *bourse, ASMOCO, salle St. Raphaël, Aywaille.*

Disponible à la vidéothèque :

Nouveauté bientôt disponible : cassette de présentation sur le moulage. Les cassettes de la vidéothèque sont consultables sur le téléviseur du club lors des réunions réseaux. Pour mémoire, les réunions réseaux ont lieu tous les vendredis non fériés sauf réunion mensuelle et à partir de 19h30.

Le CD Photos

Vous possédez de belles diapositives, de belles photos (avec leur négatif), ne risquez pas de les perdre par détérioration de la pellicule. Faites les stocker sur CD photos. Pour vous, je me charge du travail : 2.500 f./CD. Chaque CD peut contenir 100 documents. Plus de matériel important à sortir pour visionner ses dias. Donnez de la profondeur et de la grandeur à vos photos. Le CD photos est relu dans un lecteur pour compacts disques adapté pour les CD photos, l'image est fidéli-sée sur votre téléviseur. La lecture est programmable : en aléatoire, avec temporisation, en numérotation prédéfinie, etc... une technique d'avenir !!!

Dans ce numéro : (voir encadré en page 2 de couverture).

le traditionnel bulletin de virement pour la cotisation.

1. Membre du club : cotisation annuelle 1995, accès aux réunions, à la bibliothèque, aux services offerts par le club.
2. Sympatisants : abonnement pour six numéros à Ferro Flash Namur.

Verser sa cotisation de suite c'est éviter d'oublier...
c'est garder la continuité dans la livraison de son **Ferro Flash Namur.**

Activité nouvelle

Lors des réunions réseaux, il n'y a pas que de l'activité de construction ou d'amélioration des deux réseaux du club.

Récemment une cellule s'est mise en place pour la construction de kits.

C'est ainsi que nous avons pu remarquer Etienne Dozot avec ses voitures L et Patrick Vanhuffelen avec un kit d'autorail Brossel.

Une très bonne initiative qui ne demande qu'à être poursuivie.

Je cherche

**Voiture restaurant ÖBB
Roco, référence 44662
en couleur C1
Eurofima**

Contactez Michel Archambeau : 081-74.56.55.



*Du temps où nos dernières "vapeur"
gravissaient les rampes de l'Ardenne,
pour atteindre le plateau de Libramont,
(photo B. Dedoncker)*

"Tenez bon; allez-y, demandez, insistez, revenez à la charge, autant de fois que nécessaire; appelez vos compagnons de travail, même les plus jeunes, à prendre leur part, à préparer un jour votre relais." Maurice Page

Les amis nous informent

Les chefs de gare des chemins de fer de l'Etat et de la SNCB

Cet ouvrage reprend sous forme de tableaux les chefs de gare qui ont travaillé dans quelques gares des régions du Centre, de Charleroi, de l'Entre-Sambre et Meuse, depuis l'origine des chemins de fer jusqu'en 1954.

132 francs, 001-1849649-32 de l'AFCC.

Chemin de fer du Nord-Belge

Règlement général sur les signaux.
Edition 1891, modifié 1935.

295 francs, 000-0560212-37 de JP. Hamblenne,
1420 Braine l'Alleud.

Les locomotives à vapeur de l'Etat-belge

1864 - 1926

Plans à l'échelle 1/50, origine Etat-belge.
Disponible au B.V.S. shop, Vangramberenstraat 24,
3071 Erps-Kwerps.

Un inventaire complet des sommaires, photos, nouveautés et foires
Nüremberg du
Journal du Chemin de fer

numéros 1 à 77 (1986 à 1993)
450 francs 071-84.27.92. (Jean Boudart)

Les trams verts de Charleroi

Une collaboration de l'AFCC
et des éditions PFT.

Un livret A5, 196 pages, en 11 parties reprenant
les lignes et/ou tronçons.

Un bref historique du réseau et un aperçu de
l'exposition universelle de 1911.

En promotion jusqu'au 31 janvier :
555 francs envoi compris, 001-1201789-35 du
PFT, mention "trams verts".

Tramways et trolleybus dans la guerre

1939 - 1945

Une décennie de transport public à Liège
520 francs, 000-0896641-70 GTF asbl, Liège

En TEE de Bruxelles à Mariembourg
120 francs 240-0380489-59 de GTF asbl éditions,
Boîte postale 191, 4000 Liège

L'équipe de rédaction de
Ferro Flash Namur
présente à tous ses lecteurs
ses meilleurs voeux
pour 1995.

Faites-nous part de vos activités, leur publication dans
ces colonnes est gratuite.

Un cadeau original pour les fêtes de fin d'année.

"En train, avec John ALLEN"

Un livre de Linn H. Westcott sur le modéliste américain réputé **John Allen**.
Ses trucs, ses tuyaux, sa vie : un véritable roman basé sur le modélisme ferroviaire.

Traduit de l'américain par Jacques Le Plat.

Pour votre commande : Pro Rail International, rue du Pont-de-Bois, 4a, 1490 Court-Saint-Etienne.
(1.170 francs, frais d'envoi en Belgique compris : 000-1543565-04)

La conservation du patrimoine ferroviaire tient-elle à un seul homme ?

C'est la grave question que nous nous posons depuis le décès du regretté Maurice Page.

Partout c'est le même leitmotiv : qu'advient-il de la conservation du patrimoine ferroviaire belge maintenant que Monsieur Page est disparu ?

L'affaire serait-elle aussi grave que cela ? N'y aurait-il qu'un seul homme dans ce pays qui aurait assez d'influence pour faire pencher la balance en faveur de la mémoire ferroviaire belge ?

Il faut dire que Maurice Page, administrateur-directeur de la SNCB, avait une énorme et prédominante influence.

Il était pénétré de l'idée de la préservation du matériel, des archives, des sites ferroviaires de notre pays.

Il avait fondé et était le président de la Commission du Patrimoine Historique au sein de la SNCB.

Aussi bien dans la revue "Trans-fer", que dans le "Journal du Chemin de fer", qui relatent déjà ce triste événement, les titres et le contenu des articles sont des plus éloquentes ! Quelle terrible perte !!!

En 1992, lors de l'inauguration du musée de Kinkempois, il avait déjà compris combien la tâche serait lourde et difficile pour ceux qui voudraient préserver le passé.

"Les bénévoles qui, par leur travail acharné, leur enthousiasme, leur passion pour le glorieux passé ferroviaire ont bien besoin de soutien, d'encouragements et de beaucoup d'espérance. Ils en auront bien besoin..."

Il disait encore :

"Il y a ça et là de bonnes intentions, des marques d'intérêt, des signatures apposées souvent sans enthousiasme au bas de l'un ou l'autre dossier de dépenses.

Dieu merci, la relative et -j'espère - temporaire indifférence des autorités ferroviaires de ce pays est partiellement compensée par le dynamisme exceptionnel de groupes de cheminots de la base qui, en dépit des refus, des lenteurs de décision, et sans grands moyens financiers, ont décidé d'agir, et d'agir vite, de bousculer les obstacles et de venir à bout des résistances et des attitudes parfois hostiles"

C'est hallucinant de constater pareilles choses. Des attitudes parfois hostiles (!) quand on parle de conservation du patrimoine !!!

Mais dans quel pays sommes nous ?

Même ceux que l'on appelait "les sauvages" et surtout eux pratiquaient le culte des ancêtres et conservaient et **conservent toujours précieusement la mémoire du passé.**

Au nom de quels droits, au nom de quelle loi, oserions-nous priver les générations futures de la mémoire de leurs ancêtres, des témoins de leur labeur ?

Priver l'homme de sa mémoire c'est déstabiliser son mental pour mieux le forger à d'autres idées. Mais lesquelles ?

Lors des festivités du 150^{ème} anniversaire de l'arrivée du rail à Liège, le grand Maurice Page lançait, le 11 septembre 1992, un message pathétique.

"Tenez bon; allez-y, demandez, insistez, revenez à la charge, autant de fois que nécessaire; appelez vos compagnons de travail, même les plus jeunes, à prendre leur part, à préparer un jour votre relais."

Un jour, un certain Winston Churchill déclarait : "Jamais un aussi grand nombre ne devront autant à si peu".

Faut-il rapprocher cette parole historique de la disparition de Maurice Page ?

Etait-il le seul homme "bien placé" dans notre pays à avoir pris conscience de l'importance de la conservation du patrimoine ferroviaire ?

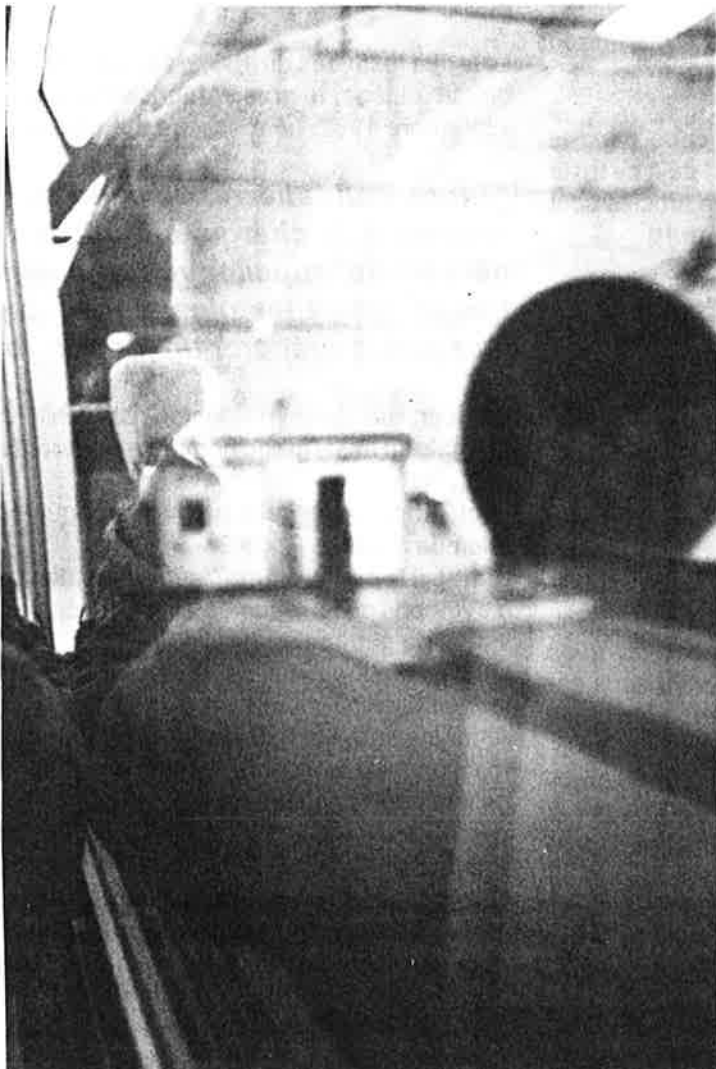
Ou bien d'autres vont-ils se lever qui vont galvaniser leur énergie pour poursuivre la tâche ?

A moins que le triste adage qui prétend que le fonctionnaire fonctionne ne réduise à néant les formidables efforts consentis.

Comme l'indique le GTF asbl dans son épitaphe : ***"Le meilleur hommage que l'on puisse rendre à Maurice Page est d'assurer la continuation de son oeuvre. Nous saluons en lui, avec émotion, ce grand travailleur, ce vrai Cheminot, animé d'une grande culture d'entreprise."***



Nous voici dans la voiture d'Eurostar, posant pour la postérité (photo d'une charmante hôtesse ?)



*"Il est 10h07, nous pénétrons dans le tunnel par le portail sud".
(photo M. Herbert).*

Mon premier Eurostar !

La première liaison commerciale

Bruxelles - London sans quitter la terre ferme, cela m'a été possible le lundi 14 novembre 1994, jour où Eurostar est entré en service commercial.

<Un envoyé spécial de Ferro Flash se devait d'être présent à cet important événement>

Comme les voyageurs de cette nouvelle relation ferroviaire doivent se présenter à l'enregistrement dans le terminal Eurostar 20 minutes avant le départ du train, fixé à 8h28, je prends mes précautions en partant de Namur à 6h22 pour débarquer à la gare de Bruxelles-Midi à 7h21.

<Il ne faut pas demander à quelle heure il s'était levé, après une nuit bien nerveuse, pour pouvoir partir si tôt...>

Mon ami Jean-Pierre m'y accueille et dans l'attente de franchir les portillons du nouveau terminal Eurostar, nous en admirons l'architecture.

Tout est flambant neuf et nous sommes frappés par la propreté des locaux.

Une bonne vingtaine de minutes à attendre et les voyageurs sont enfin admis dans le terminal.

Tout d'abord, un contrôle des titres de transport et ensuite comme dans un aéroport, contrôle de police et de douane. Ne pas oublier de déposer tout objet métallique à côté du détecteur de métaux sinon un signal sonore vous rappelle à l'ordre. Encore quelques minutes à attendre et vers 8h10, les voyageurs sont autorisés à gagner la voie 1 où nous attend l'Eurostar.

Beaucoup d'hôtesse et de stewards en uniforme aux couleurs "Eurostar" pour accueillir et guider les voyageurs. Notre rame se compose de deux éléments comprenant chacun 3 voitures de première classe, 5 voitures de seconde classe et 1 voiture bar/buffet, le tout encadré par 2 motrices. Deux éléments moteurs donc encadrent un total de 18 voitures pour une longueur totale de 394 mètres.

Le train Eurostar

Notre train peut emporter 794 voyageurs dont 210 places en première et 584 en seconde. Nous prenons place à bord d'une voiture de seconde classe de l'élément de queue dont la motrice porte le n°3215.

Comme prévu notre train (E 9117) prend son départ à 8h28 et quitte le terminal de Bruxelles-Midi pour rallier celui de London-Waterloo International.

Nous remarquons immédiatement le confort du matériel dû à sa conception articulée combinée avec une suspension pneumatique.

La documentation nous remise au départ nous apprend que le train comporte quatre cabines téléphoniques, des "espaces famille", un "relais-bébé" *<pour les faire ?>* et des emplacements pour les handicapés. Des consommations peuvent être prises dans les voitures, tandis que des repas "à la place" (comme en avion) compris dans le prix des billets sont servis aux voyageurs de première classe.

Une vente ambulante de consommations et de restauration légère est organisée en seconde classe.

Nous en apprécions les avantages quand de charmantes hôtesse s'expriment dans les trois langues nationales et en anglais viennent nous les présenter. Nous les plaignons cependant car il ne leur est pas facile de manoeuvrer leur petite voiture dans le couloir calculé, il nous semble, un peu juste. Pour se conformer au gabarit anglais, le constructeur a dû mordre légèrement sur la largeur des éléments.

Le premier voyage

Notre voyage va durer trois heures et quart et va se dérouler en quatre parties.

Tout d'abord, nous allons rejoindre Lille-Europe en empruntant les lignes classiques de la SNCB et de la SNCF dont la ligne 96 (section Bruxelles-Midi à Halle) et la ligne 94.

Ensuite de Lille-Europe à Calais-Fréthun en circulant sur la ligne à grande vitesse partant de Paris-Nord. Après nous entrons dans le tunnel par le portail sud pour en ressortir 21 minutes plus tard sur le sol anglais par le north portal. Pour terminer nous rallierons London-Waterloo International par la ligne classique (de l'ancien Southern Railway).

Parcours sur la ligne classique Bruxelles - Tournai - Lille

Parti de Bruxelles-Midi à 8h28, notre train passe à Halle à 8h43. Sur cette ligne 96, nous remarquons d'importants travaux d'adaptation en vue de la circulation des TGV, mais aussi pour améliorer l'infrastructure parcourue par les trains du service intérieur. La section sera portée à quatre voies dont deux accessibles aux 220 km/h pour les TGV.

Au delà de Halle, où la traversée s'effectuera en tunnel, également de nombreux travaux pour la cons-

truction de la nouvelle ligne TGV de Lembeek à la frontière française au sud-ouest de Tournai.

Passage à 8h51 à Enghien où nous pensions voir André Witmeur sur le quai photographiant cette rame Eurostar.

Jouef met en vente le modèle d'Eurostar sur le marché du train miniature. Il se compose de 4 éléments et 2 motrices dont une non motorisée.

Passage à Ath et Tournai à l'heure prévue et arrivée à Froyennes avec changement de tension et de nature du courant électrique. En effet, jusqu'au delà de la bifurcation de Froyennes, notre Eurostar qui avait jusqu'à présent été alimenté en tension de 3.000 volts en courant continu, va l'être en 25.000 volts en courant alternatif.

Les derniers kilomètres se situant en Belgique vont se parcourir sous cette nouvelle donnée électrique.

C'est à Baisieux que nous pénétrons en France.

A 9h39, notre train s'arrête dans la gare TGV de Lille-Europe pour embarquer quelques voyageurs.

Les 107 kilomètres séparant Bruxelles de Lille ont été parcourus en une heure et onze minutes.

Parcours sur la ligne à grande vitesse

Nous allons maintenant quitter Lille-Europe pour nous diriger vers le tunnel sous la Manche.

Après avoir traversé l'agglomération lilloise, notre train prend de la vitesse à travers la plaine de la Flandre française. Nous atteignons la vitesse de 300 kilomètres par heure (annoncé par haut-parleur) et de Lille à Calais-Fréthun 26 minutes suffisent pour avaler les 104 kilomètres toujours sous tension de 25.000 volts et courant alternatif.

Notre train qui s'était traîné de Bruxelles à Lille se trouve maintenant sur ses voies, celles où il peut donner enfin toute la puissance de ses 12.240 kilowatts (ou 16.650 chevaux) qui lui permettent d'atteindre son rythme de croisière tout en souplesse.

Nous n'éprouvons pas de sentiment de vitesse et seul un regard vers les poteaux supportant la caténaire nous permet de constater que le train va vite, même très vite.

On dirait qu'il survole la voie avec un certain flottement.

Avant de pénétrer dans le tunnel, nous traversons la gare de Fréthun. Immédiatement après, nous arrivons à la jonction avec les voies d'entrée et de sortie des installations du terminal Eurotunnel de Coquelles. Nous essayons d'apercevoir l'entrée de ce tunnel que nous avons visité de loin en touristes, lors d'un séjour à la côte belge, en nous disant que peut-être un jour on y pénétrerait confortablement installé dans un fauteuil d'une rame d'Eurostar.

Il est 10h07, les vitres s'obscurissent brusquement: nous pénétrons par le portail sud sous la Manche.

Le parcours sous la Manche

Le formidable tube de béton a été foré dans la craie bleue. La vitesse autorisée dans celui-ci étant limitée à 160 km/h, notre conducteur a décéléré depuis quelques kilomètres.

Nous ne nous trouvons pas immédiatement sous la mer. Le tunnel a une longueur totale de 50 kilomètres, dont 36 seulement sous l'eau, 4 sous terre côté français et 10 côté anglais.

Il existe deux tunnels principaux parallèles, d'un diamètre de 7,6 mètres avec chacun une voie ferrée unique. Ils sont reliés entre eux par un troisième tunnel dit "de service" de moindre diamètre. Ces liaisons sont nécessaires pour absorber les pressions d'air provoquées par l'effet de piston engendré par la progression des trains dans les tubes.

Situées à chaque tiers du parcours, deux traversées-jonctions, une côté français et l'autre côté anglais, permettent de faire passer les trains d'un tunnel à l'autre lors de périodes d'entretien ou en cas d'urgence. Les deux voies uniques sont banalisées au point de vue signalisation.

En temps normal les accès de ces traversées sont fermés par deux portes coulissantes en acier.

Nous sommes à 115 mètres sous le niveau de la mer et dans un tunnel qui franchit la plus grande distance au monde sous un bras de mer (actuellement). Nous n'éprouvons aucune sensation particulière sinon, comme je le fais remarquer à Jean-Pierre, la ventilation qui nous envoie un air sentant légèrement l'humidité.

Derrière les vitres embuées, nous ne voyons presque rien sauf de temps en temps des lampes allumées. D'énormes tuyaux contenant de l'eau de refroidissement sillonnent les murs du tunnel.

L'alimentation électrique est également en 25.000 volts 50 Hz.

Il est 10h28, nous émergeons du tunnel à Folkestone par le "North Portal". Nous longeons le terminal d'Eurotunnel de Cheriton et nous dirigeons vers la ligne classique qui nous emmènera à London-Waterloo International.

Parcours sur la voie classique Folkestone - London

Changement de décor ferroviaire, la caténaire n'est plus au dessus de notre Eurostar, l'alimentation élec-

trique est assurée par un troisième rail latéral en tension de 750 volts et courant continu (autant que le métro de Bruxelles...).

La prise de courant s'effectue par des frotteurs situés en bas et sur le côté des locomotives et automotrices. Notre Eurostar en est équipé. Il va utiliser ses frotteurs au lieu de ses pantographes.

De cette façon, nous terminerons notre parcours en roulant à une vitesse pouvant atteindre, selon les sections, 176 kilomètres heure (110 miles per hour).

Nous traversons la campagne du Kent encore sous une parure automnale.

Nous rencontrons tout d'abord les localités d'Ashford, Headcorn et Tonbridge. Jean-Pierre et moi-même n'avons pas assez de nos yeux pour admirer le paysage avec ses houblonnières, ses cottages avec leur architecture particulière, ses moulins sans ailes, ses terrains de golf avec des joueurs présents, ses prairies aux innombrables moutons, ses routes où les véhicules roulent à gauche.

Nous sommes bien en Grande-Bretagne.

Continuant notre voyage, nous rencontrons les localités de Sevenoaks, Orpington, Bickley, Shortlands, Herne Hill, Brixton et Nine Erms.

Depuis Sevenoaks, nous sommes dans la grande banlieue de London.

Avant d'arriver à la gare de Waterloo International, nous passons sur un saut-de-mouton en courbe au-dessus d'innombrables voies convergeant vers la gare de Waterloo. Nous pénétrons dans Waterloo International à 11h45. Soit avec un retard de deux minutes.

Comme le train Eurostar en provenance de Paris était arrivé avant nous, avec deux minutes d'avance, l'honneur du déchargement a été pour les français.

Nous venons de parcourir les 114 kilomètres nous séparant du tunnel en une heure dix-sept minutes.

Tous les passagers du train sont accueillis par une fanfare. De très nombreux journalistes demandent leurs impressions de voyage.

Connaissant conablement l'anglais, l'ami Jean-Pierre ne se prive pas de leur vanter les mérites de cette relation ferroviaire qui met l'Angleterre à 20 minutes du continent.

Waterloo International : au coeur de London.

En face de cette gare, de l'autre côté de la Tamise se trouvent les principales curiosités à visiter dans cette grande capitale. Nous avons exactement cinq heures pour nous promener dans London et y effectuer quelques emplettes dont certaines ferroviaires.

A pied ou en métro (the Tube), Jean-Pierre me fait découvrir superficiellement une ville située dans un pays que je n'avais jamais visité.

Je ne peux m'empêcher de penser à tous ces jeunes gens qui à partir de juin 44 ont traversé la Manche pour venir nous délivrer du régime nazi que nous subissions depuis mai 1940.

En ce qui concerne le domaine du train miniature, nous y avons trouvé, bien entendu, beaucoup de modèles anglais <on s'en serait douté...> provenant de firmes locales ou de firmes du continent produisant des modèles anglais. Par contre, dans le domaine de la littérature ferroviaire, ils sont très bien achalandés car nous avons trouvé les tomes 1 et 2 de "Vapeur en Belgique" de notre ami Phil Dambly et également le tome 3 de "Vapeur à la SNCB" de Max Delie et un livre sur le Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées.

Les emplettes terminées, quelques cartes postales expédiées à la hâte comme témoins de notre passage en ces lieux, nous revenons vers 16 heures (heure locale) à Waterloo International en faisant un petit détour par Waterloo Station pour y observer quelques trains locaux, assez nombreux à cette heure de pointe.

Mêmes formalités qu'à Bruxelles-Midi, c'est-à-dire des contrôles des titres de transport, de police et de douane.

Après avoir déposé nos bagages et objets métalliques, nous passons au détecteur de métaux.

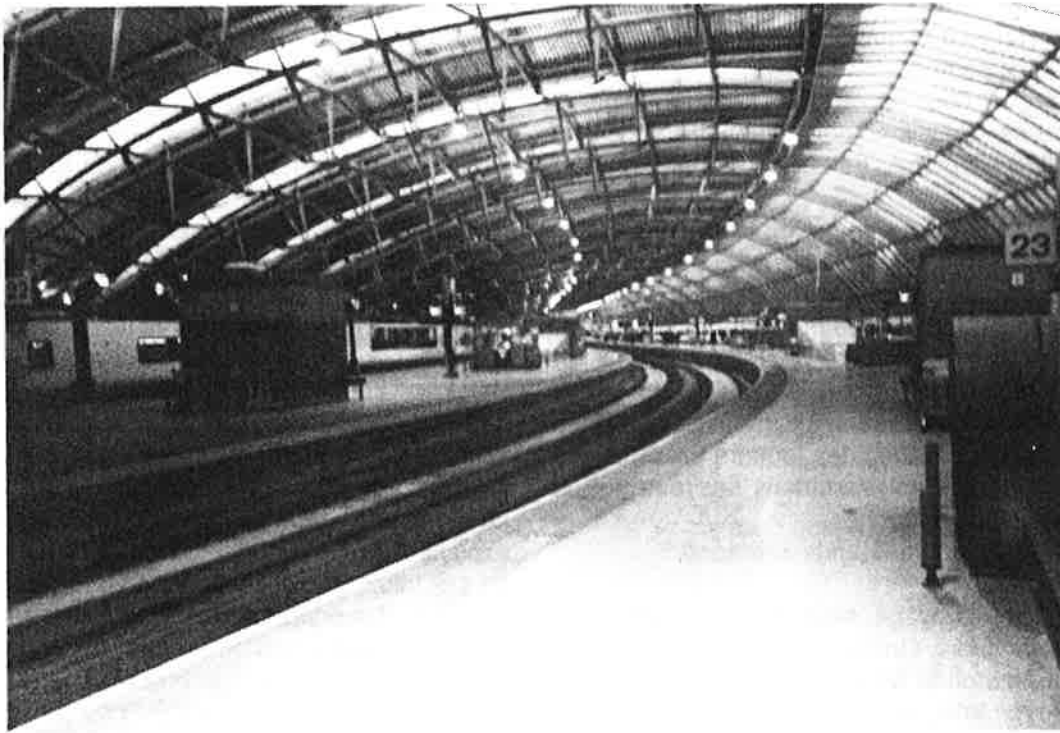
Si mon ami Jean-Pierre passe sans encombre, il n'en est pas de même pour moi. Le signal sonore s'affole ainsi que le contrôleur. Je suis immédiatement fouillé de la tête aux pieds, vidant le reste de mes poches. J'avais oublié de présenter une petite lampe de poche prise par précaution. J'avais appris que lors des voyages d'essais avec du personnel de la SNCB, un train était tombé en panne et tout le monde s'était trouvé dans l'obscurité la plus totale.

Après cette découverte, l'agent contrôleur n'est pas encore convaincu de mon innocence.

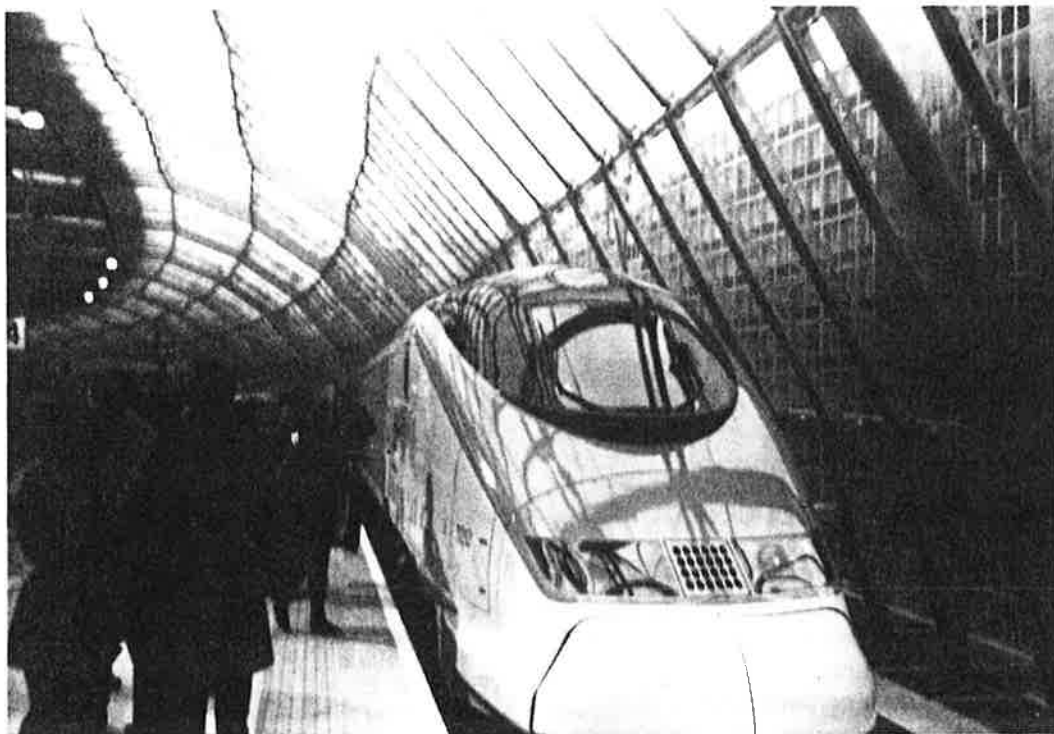
Il me pose des questions auxquelles il m'est impossible de répondre.

<Les agents contrôleurs ne devraient-ils pas connaître au moins le français, langue qui est parlée de l'autre côté du tunnel ?>

Je fais appel à Jean-Pierre qui jusque là se tenait à quelques mètres de moi en riant de ma mésaventure. Après explications claires en anglais, je suis enfin libéré et nous nous dirigeons vers le quai où je trouve l'Eurostar E9148 devant nous ramener à Bruxelles-Midi à 20h47.



Vue intérieure de London-Waterloo International, une gare en courbe, (photo M.Herbiet)



L'Eurostar du retour au départ de London-Waterloo International

Le voyage de retour vers Bruxelles

Nos places sont réservées en queue de train, dans la voiture précédent immédiatement la motrice 3212. Nous apprenons qu'il ne s'agit pas de la rame qui nous a déposés le matin au même endroit, mais celle venue de Paris-Nord à 10h13 heure locale (H.Loc.).

A 16h23 (H.Loc.) notre Eurostar se met en marche et dès que nous avons quitté les installations de la gare de Waterloo International magnifiquement illuminées, nous nous rendons compte que le soir est tombé et que nous ne verrons plus rien du paysage anglais. Il ne nous reste plus qu'à nous rappeler les bons moments passés pendant cinq heures dans la capitale anglaise.

Après avoir roulé pendant une heure et douze minutes, notre Eurostar s'arrête. Il est 17h35 (H.Loc) et nous sommes à Boundary, exactement à deux minutes de l'entrée du tunnel par le "north portal".

Après quelques instants, une charmante voix nous apprend que nous entrerons dans le tunnel dès que qu'un autre train qui y est engagé en sera sorti. Aucun train ne passe à côté de nous, mais finalement, à 19h03, nous démarrons et entrons dans le tunnel avec un retard de 28 minutes.

Après avoir roulé pendant 10 minutes, nouvel arrêt (en plein tunnel) pendant 8 minutes. Il est 19h21 lorsque nous repartons et à 19h35 nous sortons du tunnel par le portail sud.

<Qui a ri tantôt de l'histoire de la lampe de poche ?>

A peine sortis du tunnel, un nouvel arrêt de 14 minutes nous est imposé mais la charmante voix féminine doit s'être perdue au fond de la mer (était-ce une sirène ?)

car nous ne recevons plus aucune information ni soutien moral.

Finalement, nous repartons et notre Eurostar file à 300 kilomètres à l'heure sur sa ligne de prédilection. Nous entrons à Lille-Europe à 20h23 soit avec un retard de 50 minutes. Il sera maintenu jusqu'à notre arrivée à Bruxelles-Midi à 21h37.

<Les voyageurs en ont eu pour leur argent.>

Ce retard n'altère nullement l'humeur des voyageurs de ce premier trajet commercial.

Il ne saurait pas en être autrement. D'une part, Eurostar pour compenser le retard de ce voyage inaugural dont ils nous prient de l'excuser, propose le remboursement du ticket de retour aux voyageurs soit la somme de 3.980 francs.

D'autre part, la SNCB a retardé au départ de Bruxelles-Midi la plupart de ses trains devant rejoindre les principales villes du pays.

C'est ainsi qu'après avoir laissé mon ami Jean-Pierre à Bruxelles, je m'engouffre dans le train de 21h44 pour Namur.

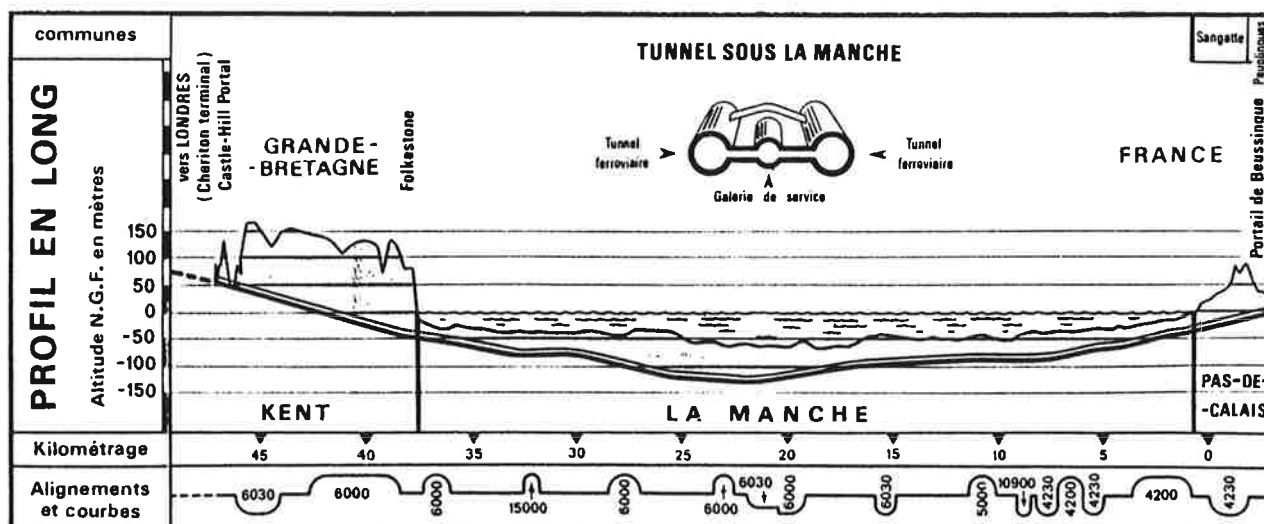
Parti avec 16 minutes de retard, j'arrive à Namur à 22h58 alors que j'aurais dû débarquer dans cette gare à 22h30.

Peu d'importance pour ce retard, vu cette première très réussie, grâce à la SNCF du côté français, à EPS (European Passenger Service) côté anglais et à notre chère SNCB.

Michel HERBIET.

Note de la rédaction :

Les commentaires en italique et insérés entre <> sont du rédac'chef et ne peuvent en aucun cas être attribués à l'auteur de l'article, homme très (trop) sérieux.



Les horaires "discovery" d'Eurostar (*)

Sens Bruxelles - London				Sens London - Bruxelles		
	E	E	E		E	E
	9117 (2)	9157 (3)	9157 (4)		9124 (2)	9148 (5)
Bruxelles-Midi	08.28	18.22	18.26	London-Waterloo (1)	10.23	16.23
Forest-Midi	08.31	18.27	18.31	Lille-Europe	13.25 13.27	19.33 19.37
Halle	08.43	18.38	18.41	Froyennes	13.41	19.51
Saintes	08.47	18.42	18.45	Tournai	13.44	19.54
Enghien	08.51	18.46	18.49	Leuze	13.54	20.04
Silly	08.56	18.52	18.54	Ath	14.01	20.12
Ath	09.04	19.01	19.02	Silly	14.08	20.18
Leuze	09.10	19.08	19.08	Enghien	14.13	20.23
Tournai	09.21	19.19	19.19	Saintes	14.18	20.27
Froyennes	09.24	19.22	19.22	Halle	14.23	20.32
Lille-Europe	09.39 09.41	19.37 19.39	19.37 19.39	Forest-Midi	14.32	20.41
London-Waterloo (1)	10.43	20.43	20.43	Bruxelles-Midi	14.38	20.47

Les trains s'arrêtent uniquement à Bruxelles-Midi, Lille-Europe et London Waterloo International. Les heures mentionnées en face des autres noms de gares sont, bien entendu, des heures de passage données à titre indicatif pour les photographes.

(1) Heure locale (à notre tocante) : arrivée 11.43 / 21.43, départs 11.23 / 17.23.

(2) Circule du lundi au vendredi

(3) Circule le dimanche et les 26 décembre 94 et 2 janvier 95.

(4) Circule du lundi au vendredi, excepté les 26 décembre 94 et 2 janvier 95.

(5) Circule tous les jours sauf le samedi (**).

Aucune circulation n'est prévue le dimanche 25 décembre (Christma's day in England, all is closed).

(*) "Discovery" est la première étape vers un service quotidien d'un train par heure. Dans les prochains mois, la fréquence des Eurostar augmentera au fur et à mesure de la livraison des rames par le consortium européen qui les construit.

(**) Aucune circulation n'est prévue du samedi 8h au dimanche à 18h réservés, actuellement, aux travaux de finition du tunnel.

Bilan de la SNCB au 31 décembre 1993.

La SNCB vient de publier dans la revue "Le Rail" un bilan succinct de ses activités durant l'exercice 1993. Des chiffres nous sont communiqués en ce qui concerne le personnel, l'évolution du transport et des résultats d'exploitation, les voyageurs, le matériel roulant et les installations fixes.

Nous nous étendrons uniquement sur ces deux derniers points.

Matériel roulant

Locomotives

Electriques polycourant	51
Electriques monocourant	326
Diesel de ligne	296
Diesel de manoeuvre	330
Locotracteurs	37

Matériel à voyageurs

Automotrices électriques "double"	513
Automotrices électriques "triple"	76
Automotrices électriques "quadruple"	44
Autorails diesel	24
Voitures du service intérieur	1.456
Voitures internationales	295
Fourgons	33

Wagons commerciaux B-Cargo

Wagons ordinaires à essieux	1.835
Wagons ordinaires à bogies	4.972
Wagons spéciaux à essieux	2.714
Wagons spéciaux à bogies	5.621

Wagons de particuliers et en location

Wagons de particuliers	3.721
Wagons pris en location	1.064

Installations fixes

Longueur du réseau (en km)

Voies exploitées	6.042
Lignes exploitées	3.410
Lignes mixtes (voyageurs et marchandises)	2.800
Lignes exclusivement marchandises	610
Lignes électrifiées	2.362
Lignes aménagées pour des vitesses égales ou supérieures à 120km/h	2.046
Lignes équipées du système de block automatique	2.258

Postes de signalisation

Mécaniques et électromécaniques	126
Electriques	28
Tous relais	295
Statomagnétiques	4
Commande informatisée	2

Passages à niveau

Gardés	88
Non gardés, avec signalisation	1.661
Non gardés sans signalisation automatique	489
Privés	384



Paris - Bruxelles en TGV lent...

Le 7 octobre, GEC-Alsthom a livré neuf rames tritension et bicourant si l'on suit la notion que nous inculque notre ami Jean Dubuffet.

Il faut néanmoins apporter une précision technique basée sur les termes du dictionnaire.

Le courant

Courant : nom masculin.

En électricité : Courant continu, courant alternatif. Fréquence, intensité d'un courant. Courant triphasé, polyphasé.

"Le courant électrique est un écoulement de charges électriques dans une chaîne de conducteurs."

Il apparaît donc que la **notion de courant** est générique et implique aussi bien la tension, que l'intensité et la fréquence.

Il y a **plusieurs types de courants** et pas uniquement une différence entre courant continu et courant alternatif.

Il faudrait donc considérer qu'une locomotive qui peut rouler sous 3.000 volts continu et sous 1.500 volts continu est une locomotive bi-courant (série 11 et 25.5, Belgique-Hollande).

Le **courant électrique** circulant dans la caténaire est différent.

Sont aussi bi-courant les locomotives prévues pour le 3.000 volts continu et 25.000 volts 50Hz (série 12, Belgique-France).

La locomotive qui peut, en plus, rouler sous 25.000 volts 50 Hz (alternatif) est une tricourant car elle accepte trois sortes de courant à la caténaire (série 15, Belgique-Hollande-France).

Si elle peut rouler, en plus, sous 15.000 volts 16 2/3Hz (alternatif) elle est quadricourant (série 16 et 18, Belgique, Hollande, France, Allemagne, Suisse).

Les termes bi, tri, quadri ou polycourant doivent donc pouvoir être utilisés, quelles que soient les différences qui caractérisent le flux circulant dans la caténaire: nature du courant, sa fréquence, sa tension...

Ceci dit, revenons à nos TGV.

Les rames 4501 à 4504 effectueront des essais en ligne. La 4501 est actuellement en cours d'essais en Hollande. Les 4502, 4503 sont accouplées pour es-

sais en unités multiples et de freinage. La 4504 quant à elle sert de test pour le "guide de dépannage" informatisé propre au matériel tricourant.

A partir de la rame 4510, les essais se dérouleront entre Calais et Poitiers et en Belgique.

Les jours des EC (EuroCity) Bruxelles - Paris sont comptés.

Dès le 23 janvier, le TGV fera son apparition sur la relation Bruxelles-Midi - Paris-Nord.

Un TGV lent sur le territoire belge où la totalité des permis de bâtir n'a pas encore été accordée par la Région Wallonne, cette dernière n'ayant pas encore obtenu toutes les garanties nécessaires conformément aux accords communautaires.

Après la gare de Lille-Europe, c'est heureusement la ligne à grande vitesse qui propulsera le nouveau TGV Nord-Europe.

La relation se poursuivra sur la Hollande pour donner son plein sens à l'expression TGV Nord-Europe.

L'horaire des TGV Bruxelles - Paris

TGV Paris - Bruxelles au 23 janvier 1995				TGV Bruxelles - Paris au 23 janvier 1995			
	TGV81	TGV83	TGV89		TGV80	TGV84	TGV86
Paris	07h07	10h49	11h52	Bruxelles	07h04	17h04	18h34
Bruxelles	09h34	13h12	14h15	Paris	09h38	19h30	21h06

Assez surprenant comme horaire qui favorise pleinement le voyageur français. Il peut passer sa journée de travail à Bruxelles et reprendre le TGV du soir.

Il n'en est pas de même pour le belge qui ne pourra rester que deux heures dans la capitale française s'il désire revenir à Bruxelles en TGV.

Pour un plus long séjour, il devra revenir en train normal...

Arrivée rapide du TGV sur cette relation

C'est le vieillissement des motrices 40100 qui précipite le choix des français. Cependant elles tracteront encore quelques trains internationaux vers les Pays-Bas et l'Allemagne. Rien n'est encore décidé quant à leur radiation prématurée.

TGV - AIR : liaison train - avion à Roissy

Le 13 novembre 1994, avec l'ouverture de la gare TGV de l'aéroport Charles de Gaulle à Roissy, le réseau européen TGV est relié directement au réseau aérien. Construite sur cinq niveaux, elle accueille sept liaisons TGV (réellement à grande vitesse) tant du réseau Nord que du réseau Sud. Mettant ainsi l'aéroport de Roissy à portée de main des belges.

Le réseau sud avec Lyon et ultérieurement l'Italie et l'Espagne, le réseau Est avec Strasbourg et l'Allemagne.

Cette liaison assurera plus que jamais la rentabilité du TGV et la renommée de l'aéroport de Roissy.

Les trains du réseau intérieur, les métros et liaisons RER y feront également escale. Une liaison RER au départ de Paris-Nord permet déjà aux voyageurs des lignes normales d'accéder à l'aéroport de Roissy sans devoir subir le trafic routier de la capitale.

L'aéroport de Paris a des liaisons internationales fréquentes avec tous les continents. Son accès est devenu extrêmement facile. Pourquoi courir à Heathrow ou à Gatwick quand au départ de la City on emprunte le TGV pour Paris-Roissy. Pourquoi aller à Bruxelles-National quand un Bruxelles-Midi - Paris vous offrira des relations aériennes plus fréquentes et plus de possibilités de destinations...

La SNCF a gagné son pari sur l'avenir. Paris n'est plus un terminus ferroviaire, c'est une plaque tournante du

train à grande vitesse qui s'est connecté au réseau aérien mondial.

L'homme d'affaires voyageant sans bagages pourra enregistrer son vol au départ de la gare de Lille-Europe. Un accord de partenariat a été signé le 19 octobre dernier entre Jacques Berducou, le directeur "grandes lignes" de la SNCF, Jean-Claude Baumgarten, directeur général-adjoint "passagers" Air France et Gérard Tiébot, président de la chambre de commerce de Lille-Roubaix-Tourcoing.

Si ce service rencontre le succès espéré, il sera étendu à d'autres gares et à d'autres compagnies aériennes qui le souhaiteront.

La complémentarité du chemin de fer et du transport aérien sera ainsi prouvée et ne peut aller qu'en augmentant avec l'agrandissement du réseau à grande vitesse au travers de l'Europe.

Dans deux ans, un mini-métro automatique reliera la gare de Roissy aux deux aérogares voisines, supprimant ainsi les actuels trajets en bus.

La nouvelle gare recouverte d'une immense verrière de 27.500m² (2 hectares 75 ares) permet aux voyageurs situés dans les salles d'attentes du deuxième étage de percevoir le mouvement des trains en contrebas et des avions sur les pistes.

DEPARTS

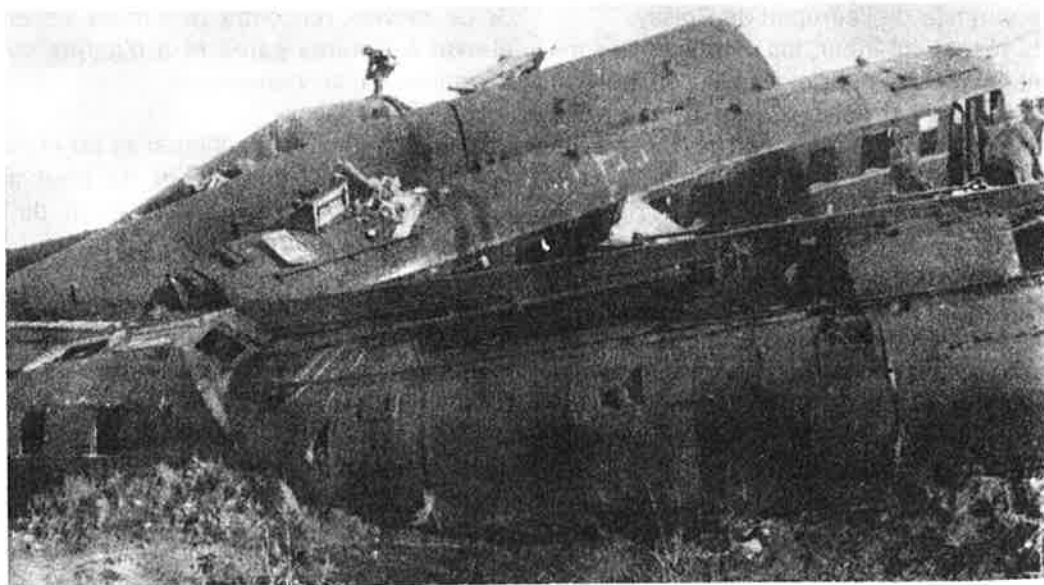


Il y a 40 ans : la fin de la 1.001

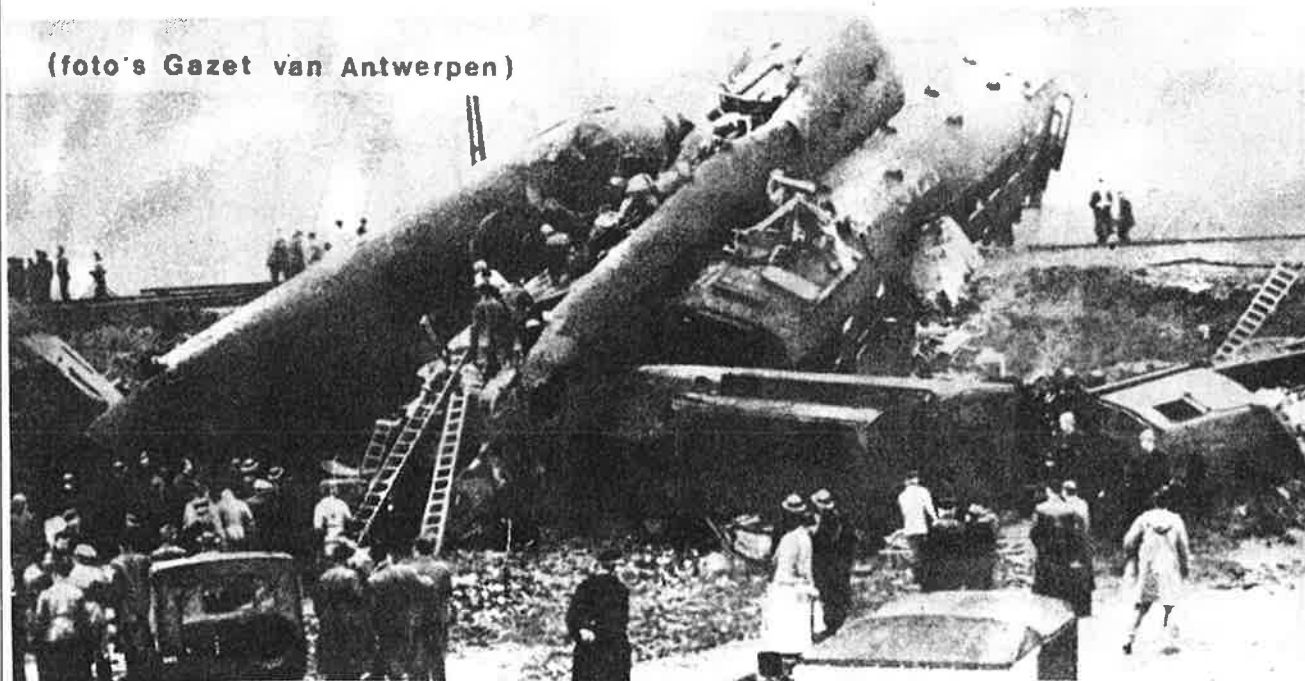
Le 2 décembre 1954, à 7h04, la 1.001 remorquait le train spécial FU101 ramenant à Köln les supporters allemands ayant assisté au match de football Angleterre-Allemagne à Wembley. Elle déraila avec les quatre premières voitures à Wilsele près de Leuven. L'accident a entraîné la mort de 20 voyageurs, du chauffeur et du garde-convoi.

La machine a pris un aiguillage à 78 km/h alors que la vitesse était limitée à 30 km/h à cause des travaux. Elle a été acheminée vers l'AC Salzennes où l'on a constaté que son châssis était déformé.

Le coût de la réparation étant estimé trop élevé, elle sera déclarée hors-service le 8 décembre 1954 et radiée le 29 juin 1957. Sa chaudière sera récupérée et montée sur la 1.010 le 10 mars 1955.



(foto's Gazet van Antwerpen)



Une nouvelle caténaire à la SNCB ?

La ligne 25, Bruxelles-Anvers est depuis peu équipée, entre Mechelen et Vilvoorde, d'une nouvelle caténaire d'un style inédit sur le réseau national.

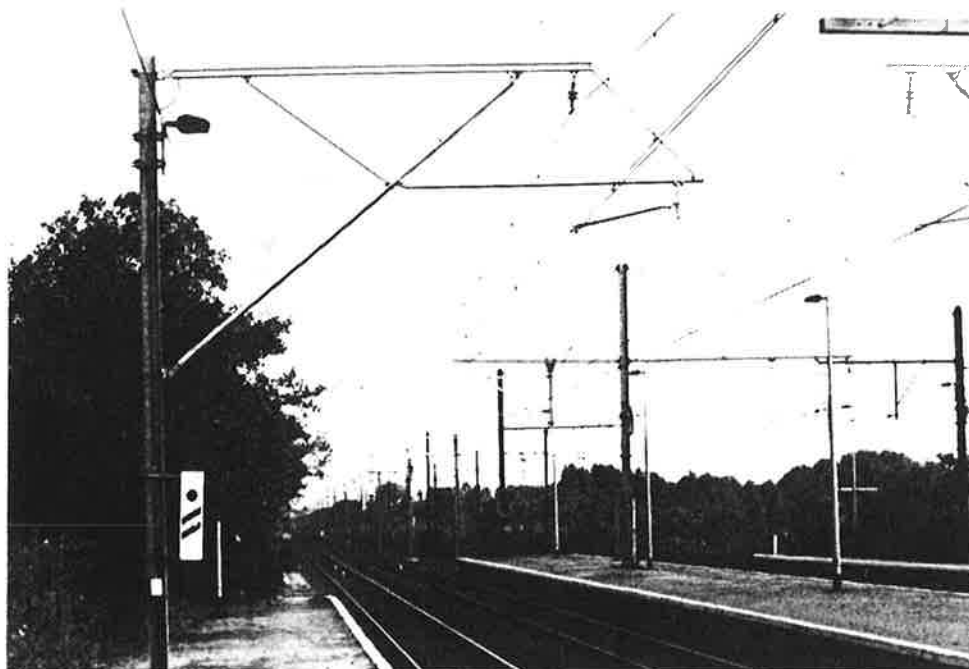
Cette caténaire, supportée par des mâts simples munis de consoles articulées, ne comporte plus qu'un câble porteur et deux fils de contact.

Exit donc la traditionnelle caténaire "compound" avec ses porteurs principal et auxiliaire, suspendue à de lourds portiques enjambant les deux voies.

La caténaire "compound"

Pour obtenir une section totale plus importante, on peut bien évidemment augmenter la section du câble porteur et du fil de contact. Mais il y a des limites.

On préfère donc dédoubler le fil de contact, ce qui double du même coup la surface de captage fil/panto. On peut aussi disposer un porteur auxiliaire entre le câble porteur (devenu de ce fait "principal") et les fils de contact, ce qui - avantage supplémentaire -



Vue générale de la nouvelle caténaire de la ligne 25 en gare d'Eppegem (direction Mechelen).

Remarquez la longueur inhabituelle de la jambe de force, due à l'éloignement du support par rapport à la voie.

Eppegem, juillet 1994, photo A-M. Ducarme.

favorise une prise de courant régulière, sans décollements de panto toujours destructeurs.

Des pendules assez rapprochés participent à la section totale, et des connexions équi-

La caténaire courant continu

En courant continu, la tension n'est jamais aussi élevée qu'en monophasé, car la tension à la caténaire est la même que (ou le double de) la tension appliquée aux moteurs de traction.

En monophasé, la tension à la caténaire peut être beaucoup plus élevée : elle sera abaissée par un transformateur à bord de l'engin de traction lui-même.

Conséquence : la traction en courant continu exige des intensités bien plus importantes. A puissance égale, il faut environ huit fois plus d'ampères en continu 3 kV qu'en monophasé 25 kV 50 Hz. Il faut aussi que la section totale de la caténaire soit très supérieure, et que la surface de contact caténaire/panto le soit aussi. Sans parler du problème des pertes en ligne et des sous-stations de traction, toujours plus nombreuses en courant continu.

potentielles entre porteurs et fils de contact rétablissent un même potentiel entre les différentes parties de la caténaire, constituées de matériaux de conductivité différente. Grâce à une tension double, la caténaire belge est cependant déjà bien plus légère que la caténaire 1,5 kV française.

Afin de présenter un profil aussi uniforme que possible, les fils de contact sont "réglés" grâce à des contrepoids suspendus à une roue. C'est pourquoi ils sont suspendus, par le truchement de pendules coulissantes, au porteur auxiliaire, lui-même tendu à l'horizontale sous le câble porteur principal, lequel présente une flèche plus ou moins importante.

Caténaire et grande vitesse

L'expérience des réseaux étrangers a montré que, même si une caténaire compound parfaitement ré-

glée est adaptée aux grandes vitesses, la meilleure solution est toutefois de tendre aussi bien le porteur que les fils de contact.

Il est alors fait usage de consoles articulées sur le mât pour leur permettre de suivre le mouvement d'allongement ou de retrait de la caténaire. Le réglage initial étant réalisé pour une température moyenne. A intervalles réguliers, la caténaire se dédouble et chaque extrémité - porteur et contacts - est attachée à une roue supportant des contrepoids et faisant office de levier.

La nouvelle caténaire de la ligne 25

La nouvelle caténaire de la SNCB est constituée d'un unique câble porteur auquel sont suspendus deux fils de contact de forte section.

Ces deux fils sont suspendus alternativement : le premier pendule supporte le fil de gauche, le deuxième celui de droite et ainsi de suite, comme en caténaire compound. De la sorte, il n'y a pas dans le profil de la ligne de contact de point dur qui puisse provoquer quelque mouvement intempestif du panto ou du fil. L'espace entre les pendules est constant, seuls les deux pendules d'extrémité de chaque portée sont plus écartés.

Chaque console est constituée :

- d'une traverse faite de profilés jumelés, à laquelle est suspendu le câble porteur ;
- d'une jambe de force en tube, inclinée à 45° ;
- d'un antibalçant en tube de petite section, suspendu à la jambe de force et portant deux biellettes de maintien des deux fils de contact. Pour plus de

détails, on se reportera aux illustrations des pages suivantes.

Les équipements tendeurs comprennent toujours deux roues : celle qui tend le porteur est placée au-dessus et vers l'extérieur, celle qui correspond aux deux fils de contact (reliés à un câble unique par l'intermédiaire d'un isolateur) est placée plus bas et vers la voie.

En fin de ligne, là où la nouvelle caténaire fait place à l'ancienne, un second antibalçant, placé au-dessus du premier, supporte le porteur auxiliaire de la caténaire compound.

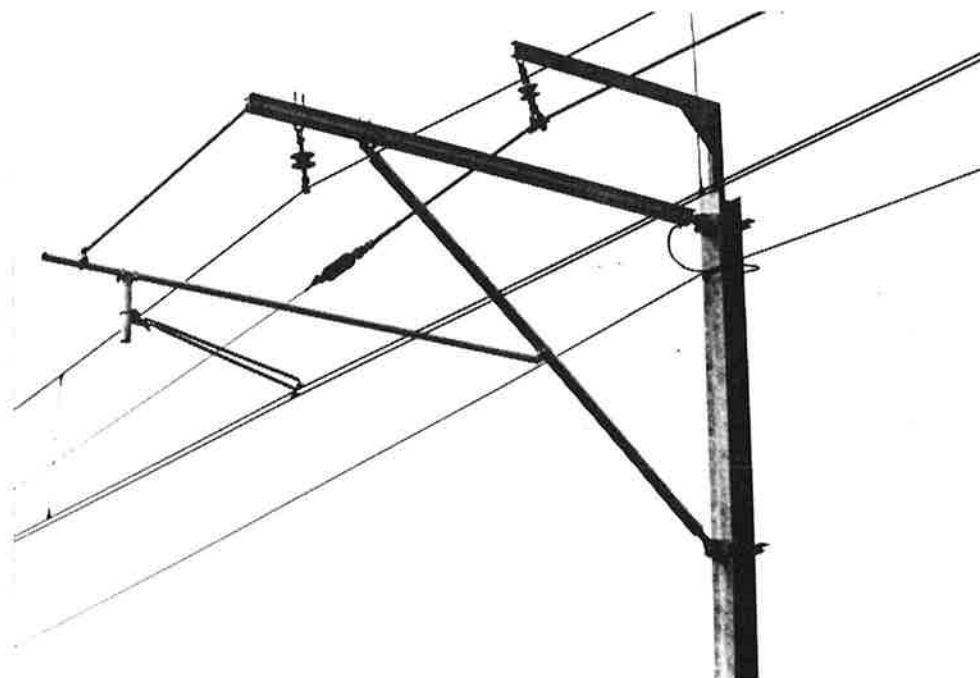
Quel avenir pour la "compound" ?

La nouvelle caténaire de la SNCB a sans doute été réalisée à des fins d'expérimentation, le remplacement des anciens supports de la ligne étant devenu urgent, et l'axe devant être modernisé pour recevoir le TGV.

S'il est vraisemblable que ce type de montage se multiplie à l'occasion de grandes modernisations, on imagine mal qu'il puisse supplanter ailleurs la caténaire "compound". Celle-ci subsistera partout où des reconstructions complètes du tracé ne seront pas entreprises et où la vitesse n'est pas appelée à augmenter de façon importante.

Quant aux lignes nouvelles qui seront électrifiées en monophasé, on pourrait imaginer qu'elles reçoivent des supports du même genre ou, probablement, plus légers.

A-M. Ducarme



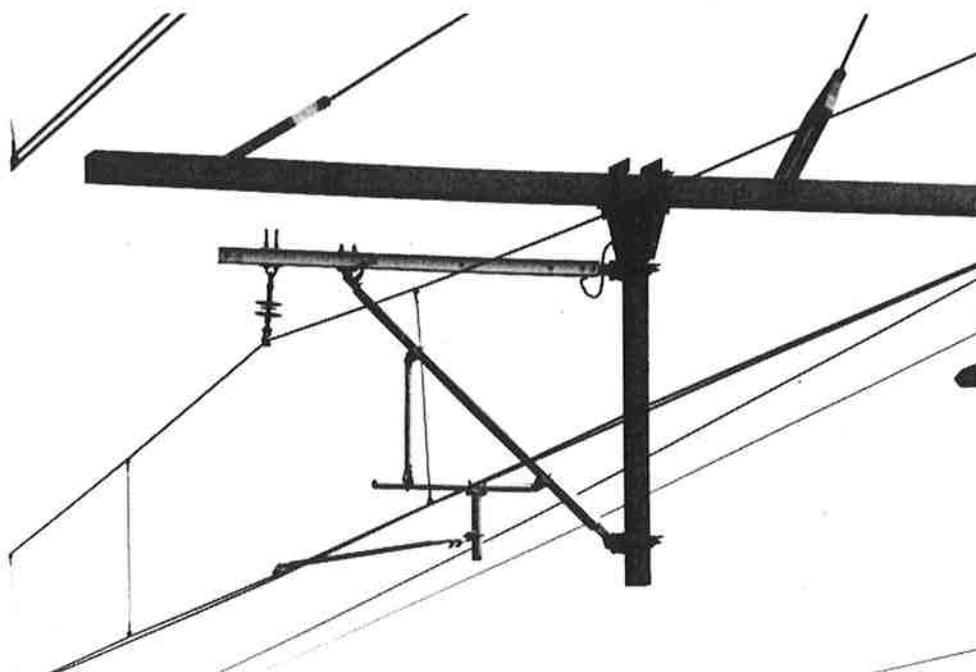
Console de la nouvelle caténaire.

L'antibalçant de grande longueur maintient la caténaire vers l'entre-voie.

Notez la petite console fixée en haut du mât et supportant un feeder (câble augmentant la section totale de la caténaire à laquelle il est relié à intervalles par une connexion équipotentielle).

Notez aussi les fils de contact suspendus alternativement.

Epegem, juillet 1994, photo A-M. Ducarme.



Console de la nouvelle caténaire, suspendue à un support de l'ancienne caténaire compound. L'antibalançant court maintient la caténaire vers l'extérieur.

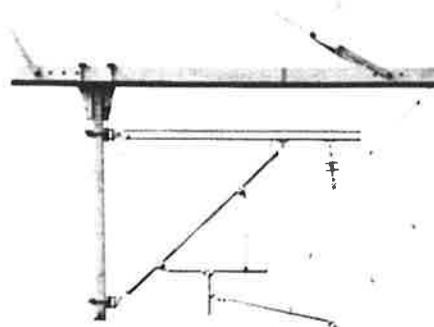
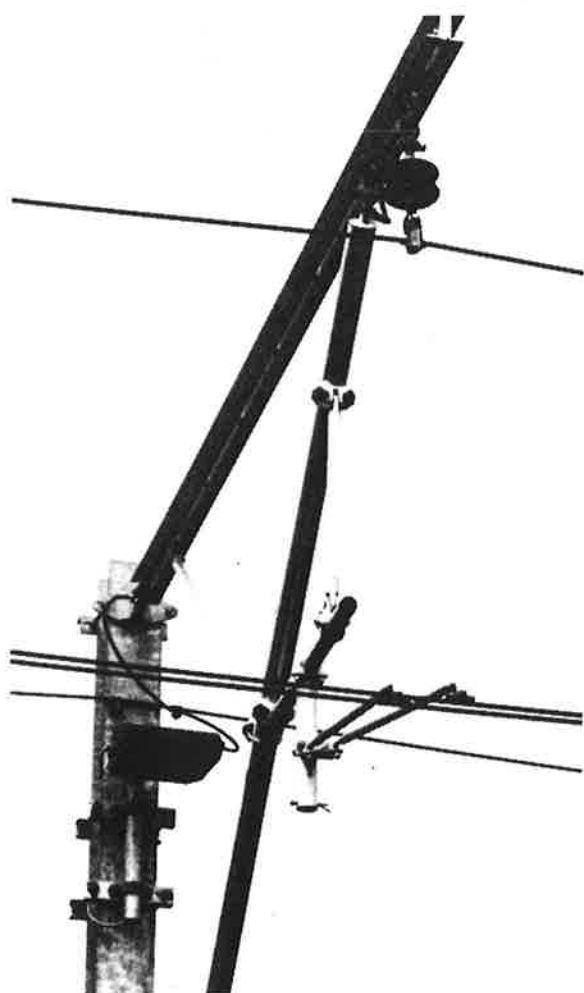
Contrairement à la caténaire compound dont le désaxement est réalisé sur plusieurs portées, cette nouvelle caténaire est posée « en zig-zag », alternant à chaque portée les deux types d'antibalançant. Epegem, juillet 1994, photo A-M. Ducarme.

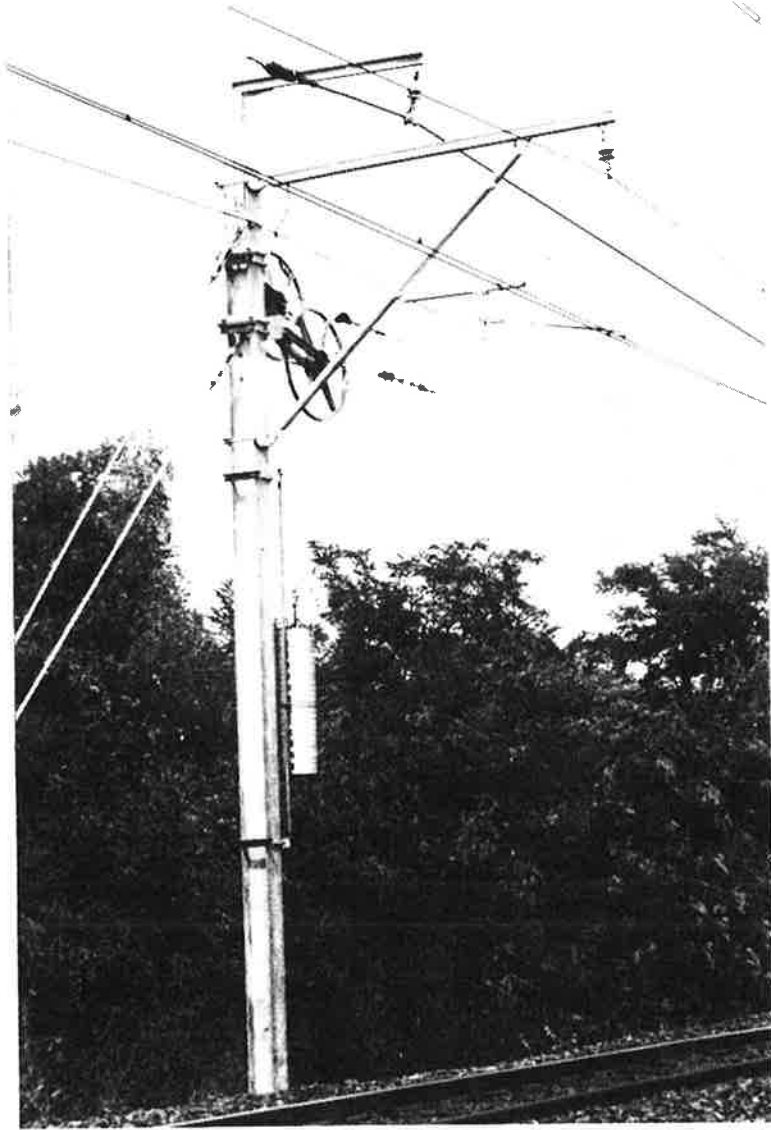
Détail d'un support de la nouvelle caténaire : on voit clairement la console faite de deux profilés entretoisés, la jambe de force en gros tube, inclinée à 45 degrés, l'antibalançant court et les deux bielles maintenant par des griffes chacun des deux fils de contact. Observez les articulations des pièces principales.

Le boîtier rectangulaire n'est pas un équipement de caténaire mais un des luminaires modernes d'éclairage des quais. Weerde, juillet 1994, photo A-M. Ducarme.

Circulation sous la nouvelle caténaire d'une rame automotrice quadruple série 800 assurant un service Charleroi-Anvers.

Weerde, juillet 1994, photo A-M. Ducarme.



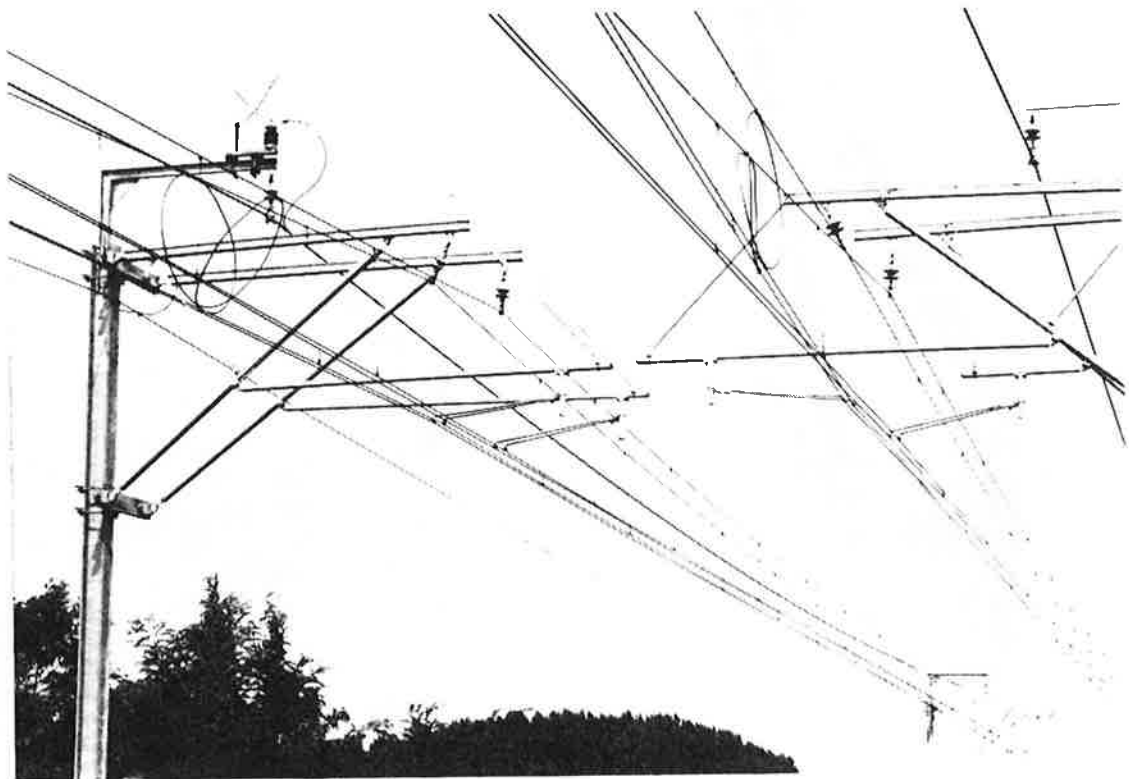


Ci-contre, vue d'ensemble d'un support de la nouvelle caténaire : remarquez les deux roues, décalées l'une par rapport à l'autre, et les contrepoids de l'équipement tendeur (modèles classiques à la SNCB). On peut observer aussi la petite console supportant le feeder, lequel est ici interrompu pour la traversée de la gare, d'où l'isolateur visible en haut de l'image.

Weerde, août 1994, photo A.M. Ducarme.

Ci-dessous, consoles jumelées à l'endroit d'une jonction de caténaires (équipements tendeurs). Celles de la voie de gauche sont semblables alors que celles de l'autre voie sont différentes, une avec antibalançant long et une avec antibalançant court.

Weerde, août 1994, photo A.M. Ducarme.



Les remises de la SNCB et les types de locomotives y affectés

De la création de la SNCB en septembre 1926
à l'occupation allemande de mai 1940

Lors de sa création le 1 septembre 1926, la S.N.C.F.B. (devenue S.N.C.B. en 1938 lors de la création de la S.N.C.F.) reçut de l'Etat belge un total de 4.626 locomotives. Elles étaient affectées à diverses remises.

Ces dernières étaient regroupées par districts dépendant de la direction générale, département Matériel. Les districts ont été dénommés "groupes" à partir de 1930.

Les districts ou groupes s'élevaient au nombre de 7, à savoir : Antwerpen, Charleroi, Gent, Hasselt, Liège, Mons, Namur.

Ils regroupaient les remises de :

ANTWERPEN

Nom	Abréviation télégraphique	Utilisation aux services-locomotives		Rem.
		du	au	
Aarschot	FRST	15-05-26	15-03-40	
Antwerpen-Dam	FNDM	15-05-26	15-03-40	(1)
Antwerpen-Zuid	FNSD	15-05-26	15-03-40	(2)
Berchem	FCV	15-05-26	15-03-40	
Bruxelles-Nord	FBN	15-05-26	04-02-34	
Laeken	FKL	15-05-26	15-05-31	
Landen	FLD	02-10-38	15-03-40	(3)
Leuven	FLV	15-05-26	15-03-40	
Muizen	FYM	15-05-26	15-03-40	
Schaerbeek	FSR	15-05-26	15-03-40	
Tienen	FTL	15-05-26	15-03-40	

(1) Jusqu'au service-locomotives du 15-05-26, cette remise était dénommée Antwerpen-Noord (Abréviation télégraphique FNDM).

(2) Du service-locomotives du 02-02-31 à celui du 15-05-34, des locomotives de la remise d'Antwerpen-Zuid furent détachées à la station-abri de Boom.

(3) Avant le service-locomotives du 02-10-38, la remise de Landen faisait partie du groupe de Liège.

CHARLEROI

Nom	Abréviation télégraphique	Utilisation aux services-locomotives		Rem.
		du	au	
Baulers	FSU	15-05-26	15-03-40	
Charleroi	FCR	15-05-26	03-02-35	
Florennes	GF	15-05-26	15-03-40	(1)
Lodelinsart	LDS	15-05-26	16-04-39	
Luttre	FLU	15-05-26	15-03-40	
Mariembourg	LMG	15-05-26	15-03-40	(2)
Monceau	LNC	15-05-26	15-03-40	
Montignies	FMY	15-05-26	15-03-40	
Piéton	LPT	15-05-26	02-02-31	
Tamines	FTM	15-05-26	15-03-40	
Walcourt	LWC	15-05-26	15-03-40	

(1) Dépendait administrativement de la remise de Walcourt.

(2) Depuis le service-locomotives du 04-10-34, dépendait administrativement de la remise de Walcourt.

GENT

Nom	Abréviation télégraphique	Utilisation aux services-locomotives		Rem.
		du	au	
Aalst	FLS	15-05-26	15-03-40	(1)
Adinkerke	FDK	15-05-26	15-03-40	
Brugge	FR	15-05-26	15-03-40	
Denderleeuw	FDD	15-05-26	15-03-40	
Dendermonde	FT	15-05-26	15-03-40	
Eeklo	FCO	15-05-26	15-03-40	
Gent-Zeehaven	FGNF	02-10-26	15-03-40	
Ieper	FY	15-05-26	15-03-40	
Kortemark	FTK	15-05-26	15-03-40	
Kortrijk	FC	15-05-26	15-03-40	
Ledeberg	LDBP	15-05-26	07-10-28	
Merelbeke	FKR	15-05-26	15-03-40	
Oostende	FSD	15-05-26	15-03-40	
Oudenaarde	FDN	15-05-26	15-03-40	
Sint-Niklaas	FSN	15-05-26	15-03-40	(2)

(1) Du service-locomotives du 15-05-27 à celui du 03-02-30 et du service-locomotives du 15-05-36 à celui du 08-10-39, des machines de la remise d'Aalst furent détachées à la station-abri de Moerbeke.

(2) Du service-locomotives du 15-03-30 à celui du 02-02-36 et au service-locomotives du 15-03-40, des machines de la remise de Sint-Niklaas furent détachées à la station-abri de Moerbeke.

HASSELT

Nom	Abréviation télégraphique	Utilisation aux services-locomotives		Rem.
		du	au	
Hamont	GHA	15-05-26	15-05-35	
Hasselt	FHS	15-05-26	15-05-40	
Maaseik	LMK	15-05-26	04-02-34	(1)
Mol	LML	15-05-26	15-05-40	
Tongeren	FTG	15-05-26	01-02-27	
Winterslag	GWI	22-05-32	04-02-34	(2)
Zichem	GSC	15-05-26	02-10-27	

(1) Depuis le service-locomotives du 03-02-30, dépendait administrativement de la remise de Hasselt.

(2) Dépendait administrativement de la remise de Hasselt.

LIEGE

Nom	Abréviation télégraphique	Utilisation aux services-locomotives		Rem.
		du	au	
Ans	ANS	15-05-26	15-03-40	
Gouvy	FVY	15-05-26	15-03-40	
Herbesthal	FHR	15-05-26	15-03-40	
Landen	FLD	15-05-26	15-05-38	(1)
Liège	FL	15-05-26	15-03-40	
Liers	LSL	15-05-26	15-05-27	
Montzen	GMN	15-05-26	15-03-40	
Pepinster	FPS	15-05-26	15-03-40	
Renory	NK	15-05-26	15-03-40	(2)
Rivage	MRV	15-05-26	02-10-27	
Saint-Vith	RSV	15-05-26	15-03-40	
Statte	LHY	15-05-26	15-03-40	
Trois-Ponts	FNO	15-05-26	15-03-40	
Visé	FVS	15-05-26	15-03-40	

(1) Au service-locomotives du 02-10-38, la remise de Landen fut transférée au groupe d'Antwerpen.

(2) Après l'invasion allemande de mai 1940, la SNCB reprit les activités exercées auparavant par le Nord-Belge. Ayant hérité, lors du rachat de cette compagnie, du dépôt de Kinkempois, elle fit apposer sur les locomotives y affectées l'abréviation télégraphique NK, prévue jusqu'alors aux locomotives de la remise de Renory où cette abréviation fut remplacée par RY.

MONS

Nom	Abréviation télégraphique	Utilisation aux services-locomotives		Rem.
		du	au	
Ath	ATH	15-05-26	15-03-40	
Braine-le-Comte	FBC	15-05-26	15-03-40	
Bruxelles-Midi	FBM	15-05-26	15-03-40	
Haine-Saint-Pierre	GT	15-05-26	15-03-40	
Manage	FMN	15-05-26	06-10-35	
Mons	FMS	15-05-26	15-03-40	
Mouscron	FMC	15-05-26	15-05-31	
Quaregnon	FQR	15-05-26	15-05-27	
Saint-Ghislain	FGH	15-05-26	15-03-40	(1)
Tournai	FTY	15-05-26	15-03-40	

(1) Des locomotives de la remise de Saint-Ghislain furent détachées à la station-abri de Blaton.

NAMUR

Nom	Abréviation télégraphique	Utilisation aux services-locomotives		Rem.
		du	au	
Arlon	LL	15-05-26	05-10-30	(1)
Bertrix	MBX	15-05-26	15-03-40	(2)
Ciney	LC	15-05-26	15-03-40	
Jemelle	LJ	15-05-26	15-03-40	
Latour	MUT	03-02-30	15-03-40	(3)
Namur	FNR	15-05-26	06-10-29	(4)
Ottignies	LT	15-05-26	15-03-40	
Ronet	FEO	15-05-26	15-03-40	
Stockem	MKM	02-02-31	15-03-40	(1)
Virton-St-Mard	MSM	15-05-26	06-10-29	(3)

(1) La remise d'Arlon cessa toute activité pour le 15-12-30, date de la mise en service de la nouvelle remise de Stockem.

(2) A partir du service-locomotives du 01-02-28, des machines de la remise de Bertrix furent détachées aux stations-abris de Libramont et de Bastogne.

Pour la première jusqu'au service-locomotives du 03-02-35, pour la seconde jusqu'au service-locomotives du 15-03-40.

(3) La remise de Virton-Saint-Mard cessa toute activité pour le 03-02-30, date de la mise en service de la nouvelle remise de Latour.

(4) La remise de Namur cessa toute activité, soit fin 1929, soit début 1930. A ce jour, la date précise de fin d'activité n'a jamais été retrouvée.

Abréviations télégraphiques

Leur usage par l'Etat belge remonte à l'année 1854. Le système utilisé pour désigner les gares et les remises à locomotives a été modifié à diverses reprises.

C'est ainsi, par exemple, qu'en 1922, les remises de Ans et de Ath désignées auparavant par les abréviations FNS et FTH, devinrent ANS et ATH, c'est-à-dire leur nom entier.

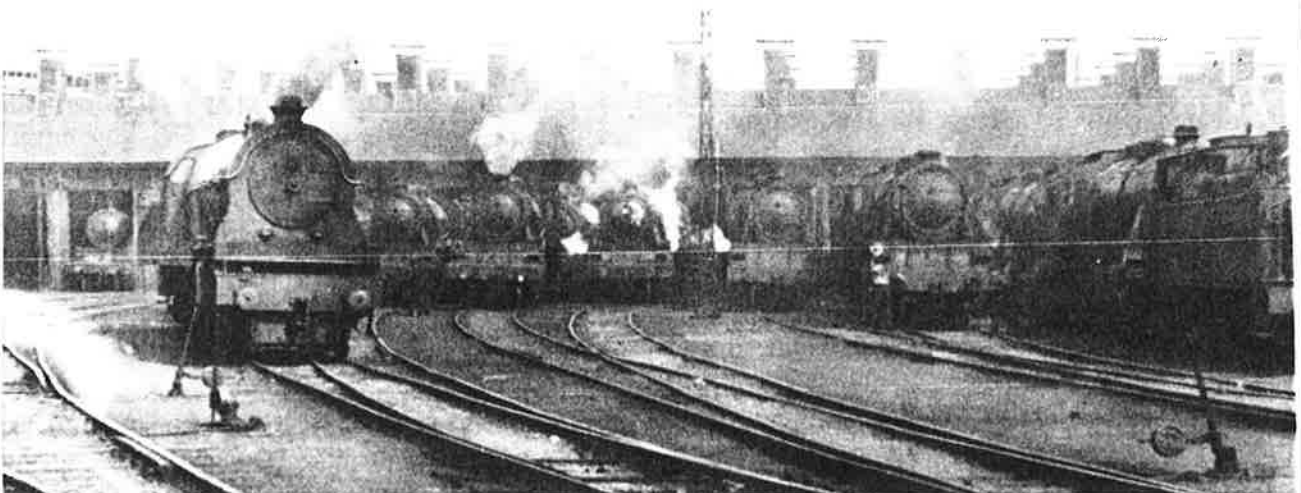
Ce n'est qu'à la renumérotation du 1 octobre 1931 que les abréviations télégraphiques (découlant du code de 1922) apparurent pour la toute première fois sur les locomotives.

Stations-abris

Les stations-abris assuraient des services-locomotives en employant des machines affectées à des remises titulaires, ces dernières étant chargées de leur entretien et des petites réparations à y effectuer.

Les services-locomotives compris entre ceux du 15 mai 1926 et du 15 mars 1940.

1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
	01-02	01-02	01-02	03-02	02-02	01-02	05-02	04-02	03-02	02-02	01-02	01-02	16-04
	15-05	15-05	15-05	15-05	15-05	22-05	15-05	15-05	15-05	15-05	22-05	15-05	
02-10	02-10	07-10	06-10	05-10	04-10	02-10	08-10	07-10	06-10	04-10	03-10	02-10	08-10



La remise d'Arlon, photo prise le 7 septembre 1922 par M. L. Derens, collection Maurice Hennequin.

Les textes publiés dans cette rubrique sont reproduits sous la responsabilité exclusive de leurs auteurs. La seule censure apportée est celle qui empêche toute polémique stérile pour le modélisme ferroviaire.

Perspicacité de nos lecteurs...

Lors de la parution du tome 1 "Vapeur SNCB" de Max Delie, nous avons demandé à nos lecteurs de nous éclairer sur le lieu où aurait pu être prise la photo n°1 représentant une locomotive type 7 en tête d'une rame composée de trois voitures du type L.

Après quelques années d'attente, notre question vient de recevoir réponse.

Un de nos lecteurs de la région carolorégienne nous informe que ce train, venant de Charleroi, a été photographié au passage à niveau de la rue Cambier Dupret, à Marcinelle. Le site a été modifié par la présence du pont de la route de Philippeville qui l'enjambe. Le passage à niveau a dès lors disparu.

Comme nous, il ne connaît pas le sort réservé au chien très imprudent traversant devant la locomotive.

Les errata de FFN 67

Courrier de Madame Ghislaine Matagne, page 22

Il y a : 21 mai 1994 (en titre)

Il fallait lire... 21 mai 1944. *Vous l'aviez deviné.. pour ceux qui l'on vu...*

Modélisme : la 72.001 de la SNCB, pages 32 et 33.

Il y a : photos J.P. Van Hoof.

Il fallait que le rédacteur écrive : photos André Baranyi.

Ouf, pas beaucoup d'errata cette fois-ci...

Sous la plume de Jean Dubuffet

Une tentative de circulation en train-auto avortée.

Vu dans FFN n° 68.

Un membre du club tente de faire un voyage le 26 octobre en train-auto du Sud de la France vers Schaerbeek ou Bressoux; voyage à effectuer le 5 ou 6 novembre. Aussi s'adresse-t-il au bureau de Charleroi pour obtenir son billet et sa réservation et est tout marri d'apprendre qu'il n'y a plus de place.

Les critiques, parfois sans savoir les causes, sont publiées dans notre journal FFN (sans signature).

Pour commencer, le train-auto n'est pas, si l'on peut dire un service public au vrai terme du mot, (les abonnés à la semaine ne sont pas admis), mais un service spécial à la clientèle pour lequel elle **doit réserver à l'avance, le nombre de places étant limité** et naturellement les premiers arrivés sont les premiers servis.

Les chemins de fer ont porté le délai de réservation, si mes souvenirs sont exacts, à 4 ou 6 mois alors que normalement celui-ci est de 2 mois pour les trains internationaux.

Donc il ne faut pas s'étonner au moment des fêtes de la Toussaint de constater que les places sont toutes occupées surtout que ces trains sont généralement des retours des personnes parties de Schaerbeek ou de Bressoux. Ces trains sont un peu comme pour les voyages en avion, il faut s'y prendre à temps. Si c'était pour un voyage en avion notre correspondant n'aurait pas eu de place si l'avion était complet.

Il serait temps si notre correspondant désire partir aux fêtes de Pâques ou de Pentecôte de songer à effectuer sa réservation dès que possible... ceci est un conseil...

Dans FFN n°67, je lis, toujours du même correspondant sans doute (pas encore de signature) en écrivant sur le prix du train-auto qu'à ce prix là il n'hésite pas... il roule en voiture... alors pourquoi se plaindre.

Naturellement ce sont toujours ceux qui utilisent exceptionnellement un train qui voudraient un service maximum. En autre temps, vive la voiture. Quant à dire 2.200 km comme **on veut**, d'accord pour **quand on veut, mais à la vitesse que l'on veut, c'est autre chose**, il est vrai que le code de la route c'est aussi pour les autres, que dirait-on d'un machiniste qui pour gagner du temps dépasse la vitesse allègrement de 30 à 40 km/h ? En cas d'accident on le traiterait d'assassin.

D'accord avec notre correspondant au sujet de l'utilisation de l'informatique pour les renseignements, j'ai personnellement constaté en France que la même personne donne les renseignements, les réservations et les billets avec son ordinateur pour le service intérieur et international **au départ de la France**, mais pour les autres relations ? Je constate aussi des réclamations en France. On oublie souvent que la Belgique au point de vue réseau est égal à la banlieue parisienne, en prenant Bruxelles comme centre et un rayon de 80 km, on passe trois fois la frontière. Sans rancune cher ami (anonyme), de la part d'un cheminot qui défend sa boutique (et qui ...signe).

<Les articles non signés dans Ferro Flash sont de la main collégiale de l'équipe de rédaction quand ce n'est pas uniquement de son rédac'chef. Il n'est donc nullement besoin de signer chaque article...>

Si je suis obligé de réserver mes places en train aussi longtemps d'avance, il ne faut pas s'étonner que j'aime ma voiture. N'étant pas pensionné, je ne puis encore savoir ce que je ferai à Pâques, ni à Pentecôte. Le problème du train est parfois de ne pas savoir répondre à la demande... (s) Claude Carpet.>

Le congrès de Lyon

Une nouvelle rubrique

Une nouvelle rubrique s'ouvre dans nos colonnes : le coin des amateurs de "J.A.O. Système".

J'avais abordé il y a plus de quatre ans d'ici ce qui n'était alors qu'un système parmi d'autres de pilotage du réseau via l'électronique.

Ce n'était pas nouveau, d'autres avaient depuis longtemps produit des cartes de circuits imprimés avec la gestion des cantons, de la signalisation, du flux électrique régulateur des locomotives, de l'éclairage permanent, etc...

Qui n'a pas entendu en son temps parler de la CS80, la CS 90, Lybe (FFN n°7), le BATFAR du CFC, le TER, Zimo, Eiserbahn et bien d'autres en passant par les plus grandes firmes productrices de matériel ferroviaire (Märklin, Fleischmann, Roco, Jouef...).

D'énormes progrès ont été réalisés, mais la plupart des systèmes employés obligent l'insertion d'un module de décodage dans le matériel roulant, là où la place fait le plus cruellement défaut.

Il n'y a donc pas de compatibilité entre les divers fabricants et le matériel de l'un n'ira pas sur le réseau de l'autre. Catastrophe pour un réseau de club !

Intéressé par un système qui petitement tentait de s'introduire sur le marché, j'avais invité, à mes frais, ses concepteurs à venir présenter leur produit lors de l'exposition du RMM de 1990.

L'accueil du public m'avais paru peu convaincant et sans suite honorable.

Je n'avais néanmoins pas voulu laisser tomber ce nouveau concept qui me paraissait être LE produit d'avenir répondant à nos espérances.

Quelle n'a pas été ma surprise quand j'ai rencontré un modéliste belge au congrès JAO de Lyon.

Il m'a avoué qu'il l'avait découvert chez nous, en visitant notre exposition ! Il y avait donc eu des suites. Il était l'un des vingt participants du premier congrès qui s'est tenu l'année dernière. Ce n'était donc plus un novice, il était membre du club des amateurs de JAO.

Un accueil chaleureux

Je vous avais promis de vous entretenir du deuxième congrès international des amateurs de JAO qui s'est tenu le samedi 29 octobre à Lyon, dans les vastes locaux de l'A.M.F.L. (lire ici : Association des modélistes ferroviaires du Lyonnais).

Cette année, ils étaient quarante venant des quatre coins de la France et d'ailleurs.

Heureusement, les locaux très aimablement mis à notre disposition par l'AMFL pouvait contenir tout le monde. Il faut dire qu'à Lyon, le club de modélisme ferroviaire est choyé par la SNCF !!!

Leur local se situe en face de la splendide gare des Brotteaux, dans l'immense bâtiment que possédait la société du PLM et qui servait, entre autres, de gîte pour le personnel de conduite et de train.

Actuellement, le bâtiment continue son office sous le signe SNCF. Il contient une cafétéria qui a été spécialement ouverte le samedi pour nous accueillir.

Les locaux du club sont situés en façade, au rez de chaussée pour le vaste réseau, à l'étage pour le bar, la salle de réunion et les réserves à matériel.

Choyés, vous dis-je...

Pour mémoire, la gare des Brotteaux est un monument classé. Elle a été restaurée, offrant une splendide façade avec verrière vers la place.

L'AMFL a opté pour le JAO Système

On pourrait s'étonner qu'un club fasse pareille dépense pour s'équiper.

Car, vu la grandeur du réseau, le nombre impressionnant de cantons et d'aiguillages, la diversité du matériel roulant des membres, il faut un fameux système fiable pour pouvoir gérer l'ensemble du parc et des infrastructures !

Il faut conclure, qu'après démonstration probante devant les congressistes, il faut tirer son chapeau devant les concepteurs du JAO Système.

Quels que soit la provenance de la locomotive (deux rails), sa marque, son âge, son type, elle est prise en compte par l'ordinateur.

Ses itinéraires sont gérés, sa vitesse, son sens de marche, ses démarrages, ses accélérations, ses ralentissements, son temps d'arrêt, ses manoeuvres...

Sans faille ni problème d'aucune sorte.

Une merveille.

Les séquences sont étudiées, les itinéraires précisés et verrouillés ou aléatoires, les trains démarrent à l'heure et les convois cadencés se succèdent au rythme fixé. Seize trains à la fois en mouvement sur le réseau, entièrement contrôlé par le régulateur dont la programmation est des plus faciles : un rêve.

Le réseau du club de l'AMFL est une fameuse vitrine du système JAO !

La nouvelle version

Après la version 2 vient tout naturellement la 3.
Tout évolue, même JAO.

Question d'un congressiste :

- "Pourquoi avez-vous conçu le système JAO ?"
- "Parce que modéliste moi-même, je ne parvenais pas à obtenir sur mon réseau l'exploitation parfaite de la conduite des trains telle qu'en réalité.

Comme mon métier me permettait de concevoir des circuits imprimés, je me suis lancé dans l'aventure avec un ami, André Mouhot, qui crée des logiciels de gestion pour grandes entreprises. Nous nous sommes bien amusés et voilà le résultat qui ne cesse de s'améliorer au fur et à mesure de vos demandes."
Ainsi répondait Hervé Courgeon, concepteur du système.

- "Quelle peut être la rentabilité pour ses concepteurs?"
- "Ce n'est pas une affaire rentable et ne peut le devenir. Si elle avait été prise en main par une 'grande boîte' de création de logiciels il y a longtemps que tout aurait été arrêté par manque de rentabilité. Le nombre d'heures passées dans la conception est incalculable c'est ça qui est impayable, ou alors le prix du logiciel serait tel qu'il serait inabordable pour le modéliste. Il faut donc des mordus bénévoles..."

Comment évolue JAO ?

Bien que terminé depuis longtemps, JAO est en constante évolution grâce aux souhaits que vous formulez. C'est ainsi que dans la version 3, d'importantes améliorations de convivialité ont été apportées.

Le logiciel est devenu accessible aux néophytes qui n'ont jamais fait d'informatique. La "souris" est devenue active et des écrans couleurs sont disponibles. Des potentiomètres régulateurs ont été installés pour permettre aux inconditionnels de la conduite manuelle de pouvoir encore "tourner le bouton".

La création et la destruction d'itinéraires s'effectuent comme dans la réalité.

Qui peut utiliser JAO ?

Tout le monde, pas besoin d'avoir fait de hautes études. Un petit ordinateur avec son langage DOS et vous saurez piloter votre réseau, petit ou grand.

Comment s'initier à JAO ?

C'est le plus gros tracassé du modéliste. Des cellules de formateurs à JAO Système sont en cours de mise en place aussi bien en France qu'en Belgique.

Elles sont formées d'utilisateurs qui acceptent d'initier d'autres modélistes.

Pour le Rail Miniature Mosan, le responsable de cette cellule est Claude CARPET (adresse en page 2 de couverture).

Lors de l'exposition du club en fin 1995, un petit réseau de démonstration (des voies sans décor) expliquera les innombrables possibilités offertes par le système.

Un cours d'initiation

Lors du congrès, il a été proposé de réaliser une **cassette vidéo qui explique visuellement** la documentation et montre, pas à pas, l'évolution du système.

1. dessiner son réseau à l'écran.
2. diviser en cantons.
3. tests de simulation à l'écran.
4. création d'itinéraires.
5. reconnaissance du matériel moteur.
6. initialisation des machines.
7. branchement des cartes électroniques.
8. de la simulation à la pratique.
9. les circulations.

Cette cassette sera prête courant 1995, à la fois en système Pal et en Secam.

Elle existera en deux versions :

- Uniquement la simulation sur écran et sera disponible en même temps que la disquette d'évaluation.
- Version complète qui reprendra la première partie et expliquera le passage de la simulation à la gestion pratique du réseau.

"Si la protection du patrimoine est partout à l'honneur et anime une foule d'initiatives, que se soit pour des sites archéologiques, pour des immeubles, pour des objets même les plus courants de la vie d'hier ou d'avant-hier, voire même pour les activités industrielles... à la SNCB, nous sommes encore loin du compte. Certes, il y a ça et là de bonnes intentions, des marques d'intérêt, des signatures apposées, souvent sans enthousiasme, au bas de l'un ou l'autre dossier de dépense. Mais, il faut bien le constater fondamentalement, le coeur n'y est guère et lorsque disparaît un des rares pions moteurs du Patrimoine historique, le risque reste grand de voir disparaître à jamais des témoins irremplaçables de notre passé ferroviaire, en même temps que sont anéanties des années d'effort et de travail"... (discours prémonitoire de Maurice Page +)

Les plats porte-conteneurs Sgjs de Märklin

Deux nouveaux modèles

Deux nouveaux modèles de wagons à deux essieux pour le transport de conteneurs viennent de sortir chez Märklin et sont aujourd'hui disponibles chez les détaillants. Ils viennent heureusement étoffer un parc encore un peu maigre.

Les prototypes choisis sont un Lgjs⁵⁷³ et un Lgjs⁵⁹⁸ des chemins de fer allemands. Ces wagons à deux essieux, déjà anciens, peuvent porter un ou deux conteneurs de 20' ou un grand conteneur de 30 ou 40'.

Le premier cité est une véritable nouveauté en H0, alors que le second a déjà servi de modèle à Röwa (modèle repris et remis à jour par Roco, et toujours au catalogue sous la réf. 46110) et à Fleischmann (modèle, raccourci, toujours disponible).

Si ces wagons ne circulent guère sur le réseau belge (bien qu'on puisse en rencontrer entre Anvers et l'Allemagne), un modèle hollandais identique au Lgjs⁵⁷³ est des plus répandus sur les lignes des ports belges vers le Luxembourg, la Suisse et l'Italie.

Des modèles de première qualité

Les wagons Märklin présentent toujours des tampons situés trop haut. Ce défaut est flagrant lorsqu'on les accouple à des wagons Roco, Fleischmann ou **KLEINMODELLBAHN** qui respectent la norme (et l'échelle) sur ce point. Un tel défaut peut devenir vice rédhibitoire dans un train de conteneurs où les faces supérieures des caisses sont censées se trouver dans un même plan.

Il faut bien admettre, ici, que l'excès de hauteur demeure modéré. En fait, la différence de hauteur des tampons n'est pas loin de correspondre à celle qu'on observe dans la réalité entre plusieurs wagons selon l'importance de la charge et l'usure plus ou moins grande des bandages. Et comme les ressorts des nouveaux venus évoquent des wagons vides ou très légèrement chargés, il n'y a quasi rien à redire.

La réalisation fait appel au zamac pour la partie supérieure du châssis, et au plastique pour les flancs et les détails du dessous. Ce qui garantit une rigidité et une masse suffisantes. Une plaque en tôle est rapportée sur le type Lgjs⁵⁷³ et porte les principales inscriptions. Il suffirait de prévoir une deuxième plaque sur chaque côté (c'est tout-à-fait possible) pour réaliser la version hollandaise de ce wagon.

Le respect de l'échelle, la finesse des détails et la qualité des inscriptions n'appellent aucune critique.

Des conteneurs déjà vus

On regrettera que Märklin n'ait pas voulu réaliser ses propres conteneurs, ce qui eût élargi l'offre encore un peu maigre dans ce domaine (1).

Le Lgjs⁵⁹⁸ (réf. 4769) est en effet chargé d'un conteneur qui n'est autre que le 40' européen de **KLEINMODELLBAHN**. Seule la gravure des portes a été revue (et le logo Märklin remplace l'original sous le plancher).

Quant au Lgjs⁵⁷³ (réf. 4768), il reçoit deux conteneurs de 20' que les amateurs auront vite reconnus : ce sont les mêmes que les Walthers, à l'exception du logo, bien sûr, et des chevilles de fixation devenues cylindriques, normes européennes obligent.

A.M.D.

(1) Rappelons que les seuls conteneurs à peu près à l'échelle sont les Walthers de 20' et ceux de 40' et 9'6" de haut (qui deviennent de plus en plus courants), et les 40' de Fleischmann (auxquels il manque cependant 0,8 mm de hauteur). Plus les conteneurs à liquides de Herpa (difficiles à trouver) et les 40' à portes latérales de **KLEINMODELLBAHN** qui correspondent à un type moins usité.

Les 40' de Fleischmann constituent un chargement idéal pour nos wagons Märklin, le (léger) déficit en hauteur des premiers compensant le (tout aussi léger) excès des seconds.

Dans la vitrine et sur le réseau du modéliste

La référence Roco 44661.1 est disponible.
Elle représente la voiture Eurofima de 2^{ème} classe de ton orange C1, avec toit en aluminium et numérotée 61 88 21-70 620-6.

L'ancienne référence Roco 44661 présente le même wagon numéroté : 61 88 21-70 615-6.

Euro-Scale propose un wagon plat à essieux garni de 2 conteneurs "Glaverbel" sous la référence 8813.

De nombreuses pièces et marquages sont à coller.

Fin de série du côté des locomotives diesel Roco, les références :

- 43592 : 6274 verte,
- 43593.3 : 212.183,
- 43594 : 6329,
- 43595 : 6324,

seront bientôt épuisées. Ces numéros ne seront pas réédités.

Qu'on se le dise !



Le train de secours de Ronet à l'ouvrage

Le 13 octobre 1976, la locomotive diesel 5407 pénètre dans la gare de Namur en tête d'un train de marchandises Auvélais - Montzen. Le premier wagon est un transport de plateaux de verres sur chevalet.

Quittant les rails, la 5407 laboure profondément le ballast endommageant les faisceaux de câbles qui assurent les commandes des aiguillages et de la signalisation. Le trafic s'en trouve très gravement perturbé. La motrice n'a entraîné dans son débordement que le premier wagon.

Les photographies évoquent les opérations de relevage du convoi effectuées par le matériel et le personnel de Ronet.

Un tampon du wagon de transport a été découpé sur place pour être dégagé de celui de la locomotive.

Jacques QUOTIN.



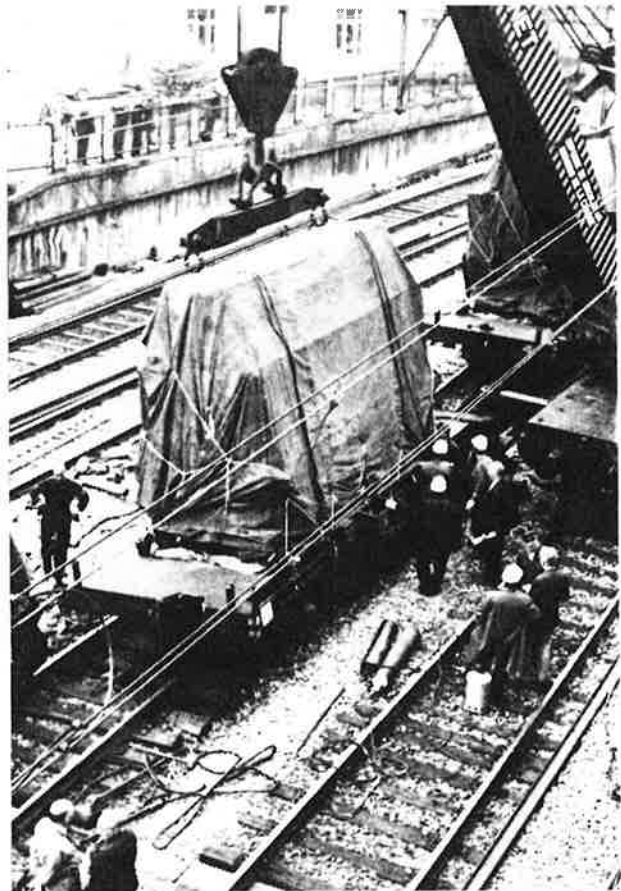
La 5407 en mauvaise posture, les roues dans le ballast. La nacelle de la draisine de l'entretien des caténaires à l'avant plan.



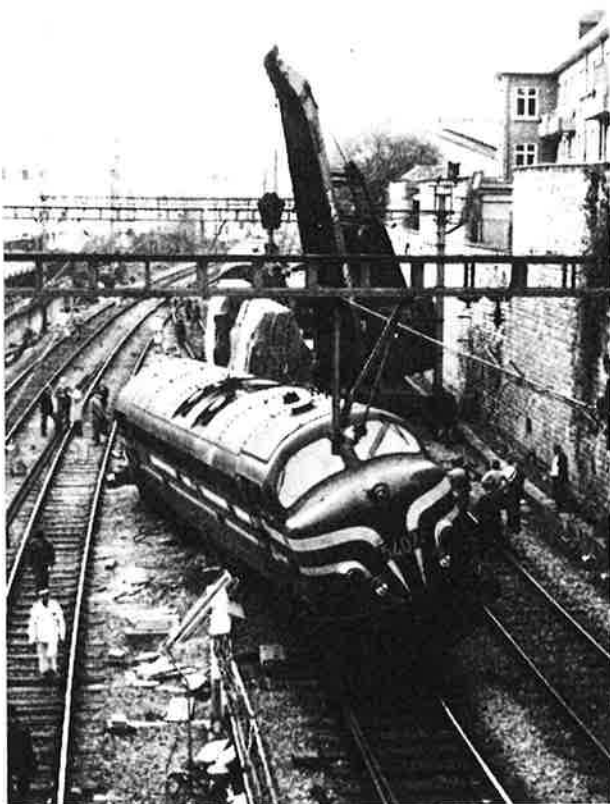
L'autorité compétente constate les dégâts et cherche le meilleur moyen pour sortir la machine de sa situation inconfortable.



*Autre vue de la locomotive en plein désarroi...
Le personnel est à son chevet.*

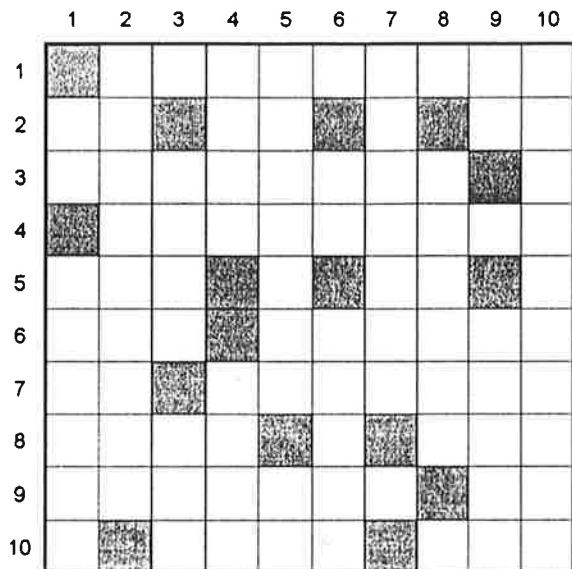


*Ménageant la caténaire, la grue de Ronet soulève un wagon
transportant des plateaux de verre.*



La grue soulève la 5407 et la remet sur les rails.

Récréation ferroviaire



Solution du problème
proposé dans FFN 68.

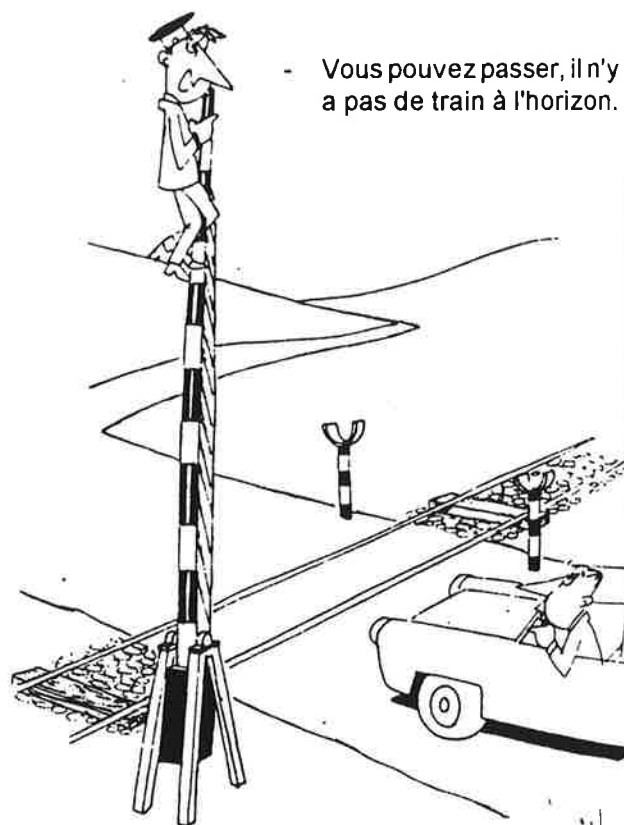
- 1 VEHICULE
- 2 CENDRIER
- 3 COURBES
- 4 CHARBON
- 5 FOURGON
- 6 DECAPOD
- 7 LANTERNES
- 8 MEMLING
- 9 MAGASINS
- 10 PATINER

Horizontalement.

- 1 Moyens de transport.
- 2 Chemin de fer suisse (voie normale) - Constructeur ferroviaire - Locomotive.
- 3 Elément de base du moteur thermique.
- 4 Son pont est bien connu à la SNCB.
- 5 Est tendre avant d'être mûr - Roulent au Portugal.
- 6 Est très attendu dans la région bruxelloise - Ancienne capitale du Sin-kiang.
- 7 L'amont de la rivière - Division administrative de la SNCB.
- 8 Train pour le bateau - Est "in" pour la manif.
- 9 Femme de César - Interjection.
- 10 Sa position donne l'itinéraire - On y rassemble des huiles.

Verticalement

- 1 Chemin de fer suisse (voie métrique) - Pour descendre et monter.
- 2 Peuvent être transportés par le 1 horizontal.
- 3 La Mallard fut son fleuron - En fait voir de toutes les couleurs.
- 4 Code UIC pour wagon couvert spécial de grand volume - Etre futur.
- 5 Caractère de notre potentiel génétique - Préfixe.
- 6 Sigle ferroviaire en voie de disparition - Symbole graphique.
- 7 Centre ferroviaire des NS.
- 8 Rendent les cols bien durs.
- 9 Train - Abréviation inversée de la devise des Habsbourg.
- 10 Petite fleur de rocaille.



Vie du club

La vie au Rail Miniature Mosan, Namur (RMM)	2
Les amis nous informent	4
Les réflexions du rédac'chef : la conservation du patrimoine ferroviaire tient-elle à un seul homme ?	5

Actualité ferroviaire

Mon premier Eurostar	7
Les horaires d'Eurostar	12
Bilan de la SNCB au 31 décembre 1993	13
Paris - Bruxelles en TGV lent	14
TGV - air : liaison train - avion à Roissy	15
Une nouvelle caténaire à la SNCB ?	17

Le courrier des lecteurs

A propos de Ferro Flash n°68	24
------------------------------------	----

Rétro-Rail

Les remises de la SNCB et les types de locomotives y affectés, (1 partie)	21
La fin de la 1.001	16

Histoire

Le train de secours de Ronet à l'ouvrage	29
--	----

Le coin des amateurs de J.A.O.

J.A.O. SYSTEME, le deuxième congrès international à Lyon	25
--	----

Modélisme

Les wagons plats porte-conteneurs "Sgjs" de Märklin	27
Dans la vitrine et sur le réseau du modéliste	28

Les jeux de Michel Archambeau

Récréation ferroviaire : grille de mots croisés + solution du problème posé dans le n°68	31
--	----

FERRO FLASH NAMUR n° 69, 1994-6

Il est parvenu, jusqu'à vous et en temps opportun, grâce à sa sympathique équipe de rédaction et ses aimables collaborateurs occasionnels, merci à tous.

Michel Archambeau, Claude Carpet, Jean Dubuffet, Michel Herbiet, André-Marie Ducarme, Jacques Quoitin...

Dans ce numéro : le bulletin de virement pour votre cotisation pour les membres du club, votre abonnement 1995 pour les sympatisants du club.

Photo de couverture :

Voiture pilote M2 pour rame réversible à traction diesel, vue en gare de Couvin en tête du train Couvin - Charleroi. Composition habituelle : 1 locomotive diesel série 62 et 3 voitures M2. (photo Claude Carpet)