

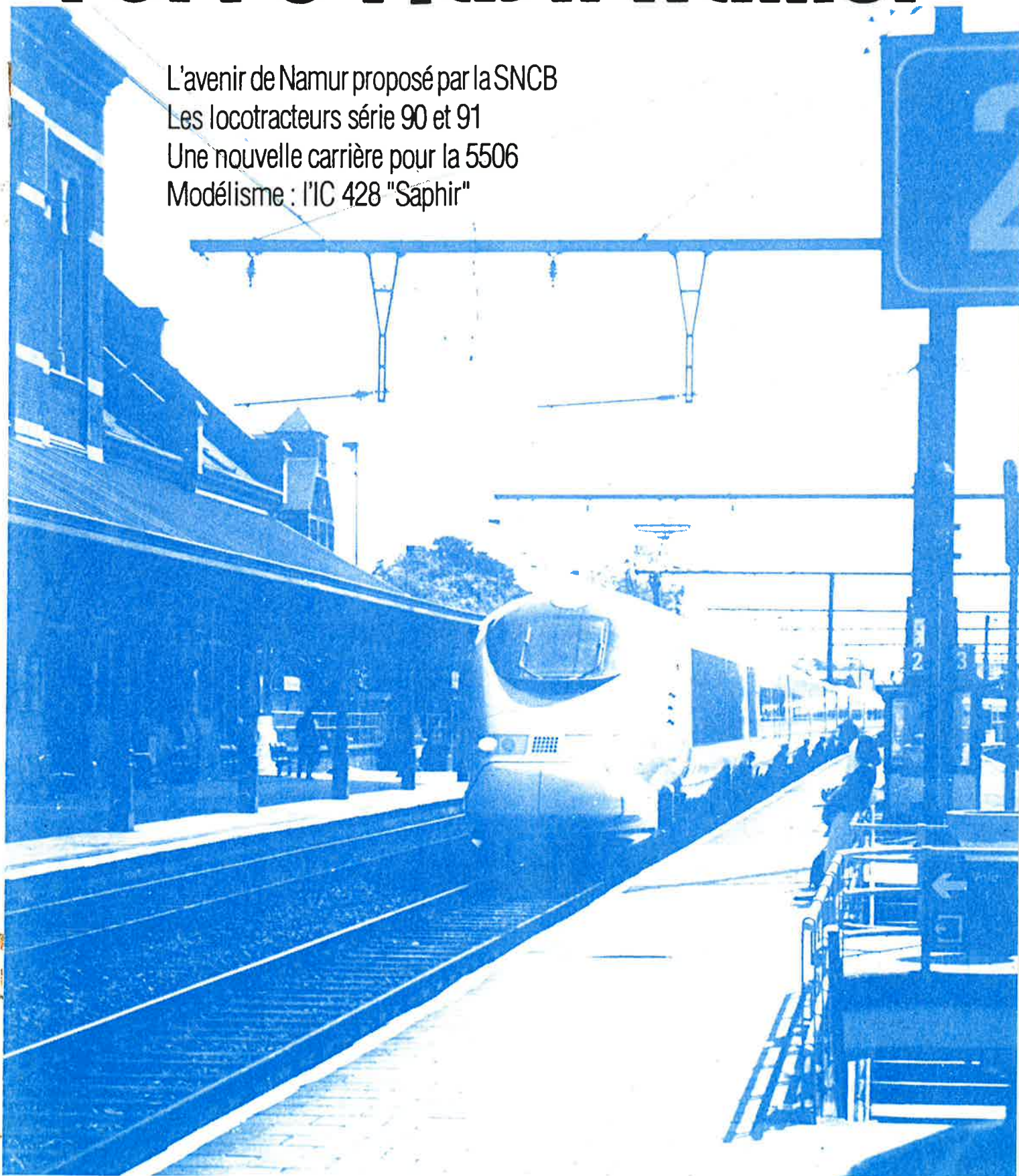
Ferro Flash Namur

L'avenir de Namur proposé par la SNCB

Les locotracteurs série 90 et 91

Une nouvelle carrière pour la 5506

Modélisme : l'IC 428 "Saphir"



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 BOTSPOEL, Chaussée Romaine, 15, 5561 CELLES.

Rédaction : Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME, tél: 071-72.87.41. fax: 071-72.95.62.

Diffusion : Didier DELFOSSE, Chaussée de Dinant, 360, 5000 NAMUR.

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. Les articles non signés sont l'oeuvre collégiale de l'équipe de rédaction et le rédacteur en chef assume la responsabilité de leur contenu. Les auteurs des articles signés assument eux-mêmes la responsabilité de leurs écrits.

Au sein d'un club de passionnés, l'esprit est la chose la moins contrôlable car elle est l'affaire de tous. Chacun doit y mettre du sien et une auto discipline est toujours nécessaire.

Voilà pourquoi quelques préceptes de base ne peuvent être que salutaires à l'activité et au dynamisme du RMM.

Lorsque l'on se trouve depuis quelques années au comité on s'éloigne peut-être de l'aspiration des membres, mais ceux-ci doivent à leur tour savoir que les animations et les directions à prendre sont l'affaire de tous. Ne laissez pas les mêmes se fatiguer et se décourager dans la recherche d'animations.

Venez vous retrouver entre amis en ne perdant pas de vue que le but principal est de promouvoir le modélisme ferroviaire, de le pratiquer et d'en faire profiter le plus grand nombre.

Pour cela, méditez la citation d'un wallon célèbre, Arthur Masson :

«Demandez au ciel de vous inspirer pour le prochain, c'est un peu d'indulgence que vous accordez à vous même».

Respectez les envies des autres, fussent-ils au comité, de faire ou de ne pas faire. Essayez de le faire vous-même afin de permettre au smilbick d'avancer au profit de tous.

Du même auteur, méditons encore ces quelques pensées qui peuvent être profitables à notre vie de groupe :

«La meilleure preuve d'intelligence que puisse donner un homme, c'est la modestie.»

Le but principal est de promouvoir le modélisme ferroviaire, de le pratiquer et d'en faire profiter le plus grand nombre.

Restons modestes et positifs...

«Des taupinières ne faites pas des montagnes.»

«Ne vous plaignez pas trop vite, ne vous vantez jamais parce que vous ferez peut-être mal à plus malheureux que vous.»

Les temps sont plus durs et peut-être à

cause de cela, toute décision, toute action est toujours discutée et jamais satisfaisante.

Restons modestes, positifs et n'oublions pas que le but est de nous amuser.

Sans rancune.

Jean-Claude Botspoel, président.

"SUR LA VOIE DE L'HISTOIRE"

Archéologie et T.G.V.

NAMUR : du 1 au 30 juin

tous les jours de 11h à 18h

Au St. Gilles, rue Notre-Dame

Exposition organisée par le Ministère de la Région Wallonne, Direction des Fouilles, Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine, en collaboration avec la SNCB.

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

JUIN

- 14 : Réunion réseaux.
 15 : *CFFL : Phil Dambly : projection cinéma, les chemins de fer en Europe*
 16 : Bourse d'échange à Vireux (France).
 21 : **Réunion mensuelle RMM** : Christophe HOLLANGE (s'il n'est pas en manœuvres...), transformation des motrices de la série 20, "superdétaillage" (en cas d'absence, projection de diapos), + présentation de modèles belges par "Rockyrail", avec vidéo.
 28 : Réunion réseaux.

JUILLET

- 5 : Réunion réseaux + atelier de construction du locotracteur 90/91.
 12 : *CFFL : Claude Binamé : en chemin de fer en Suisse.*
 12 : Réunion réseaux.
 14 : *Festival de la vapeur à Trois-Ponts.*
 19 : **Réunion mensuelle RMM** : réunion de vacances.
 26 : Réunion réseaux.

AOUT

- 2 : Réunion réseaux + atelier de construction du locotracteur 90/91.
 9 : *CFFL : soirée vidéo à thème ferroviaire.*
 16 : Pas de réunion en raison du long pont.
 23 : **Réunion mensuelle RMM** : Claude CARPET, les modules électroniques de JAO Systèmes (carte canton, aiguille, block)
 30 : Réunion réseaux.

SEPTEMBRE

- 6 : Réunion réseaux
 13 : Réunion réseaux.
 20 : **Réunion mensuelle RMM** : Claude CARPET, un autre bâtiment américain transformé en "belge".
 21-22 ... : *Festival vapeur au CFV3V.*
 27 : Réunion réseaux.
 28 : **RMM, Les 12 heures du modélisme, de 10h à 22h.**

Le logo du RMM enfin disponible

Comme annoncé à la réunion mensuelle, une série d'articles marqués "RMM" sont disponibles au club. Une première commande est déjà partie.

Une seconde sera réalisée après la parution de ce Ferro Flash Namur. Les commandes ne seront prises qu'au local le vendredi soir.

Tous ces produits sont livrés en couleur noire et logo jaune. Il y a possibilité de les acheter sans logo.

Les transferts (logos) en noir ou en jaune sont disponibles séparément au prix de 50 francs (pour être transférés à chaud sur d'autres tissus ou supports).

Les 12 heures du modélisme

Le samedi 28 septembre a été finalement choisi pour organiser au RMM, les 12 heures du modélisme. La date initiale a été modifiée en raison du changement de w.e. du festival vapeur du CFV3V.

Il a été prévu de réaliser, tout au long de la journée, des démonstrations de modélisme ferroviaire sous toutes ses formes : réalisations de kits, montage de maquettes, circulations sur les réseaux, etc...

Pour exécuter cette prouesse visuelle, les membres du club sont sollicités pour présenter au public leur savoir-faire et travailler sur place. Peut-être pas toute la journée d'affilée, bien que..., mais éventuellement en se relayant aux tables de travail. Le principal est de maintenir une activité qui

permettra aux visiteurs de comprendre, d'apprendre. Bref, de saliver devant notre amour du modélisme et créer ainsi des vocations.

Contactez le secrétaire Daniel Braibant qui coordonne cette action. *Détails dans FFN 79.*

Visite du musée français du chemin de fer à Mulhouse

A l'occasion du 25^e anniversaire du célèbre musée, le RMM envisage une visite groupée.

La date n'est pas encore fixée mais l'excursion est programmée sur 2 jours.

Les candidats potentiels sont priés de prendre contact avec le vice-président Michel Herbiet qui coordonne cette activité.

Composition du comité pour l'année 1996

Président Jean-Claude Botspoel
 Vice-président . Michel Herbiet
 Secrétaire Daniel Braibant
 Trésorier Didier Delfosse
 Membres Claude Carpet (Rédac'chef FFN)
 Etienne Dehasse
 Jean-Marie Burton

Représenteront le Rail Miniature Mosan au conseil d'administration de l'asbl "Gestion du Centre Culturel de Géronsart" : Claude Carpet et Didier Delfosse.

Circulations sur le réseau H0 (rappel de FFN 77 et à suivre)

Dans le but de permettre à chacun de pouvoir faire rouler son matériel dans un environnement plus homogène, et, qui sait, de voir enfin du matériel n'ayant encore jamais circulé sur le réseau du club, la commission H0 du RMM propose de réserver, au moins deux fois par mois, la soirée "Réseau" du vendredi à des circulations thématiques, par pays et époques.

Les circulations, ces jours-là, seront strictement limitées au matériel répondant au thème choisi, tant en matériel de traction que remorqué (voyageurs ou marchandises) ou spécial (TEE, CIWL...)

Pour les pays importants au point de vue modélisme, la distinction sera faite entre les époques anciennes et les époques modernes (pour information, voir vos catalogues).

- époques I et II :
avant guerre et jusqu'en 1945.
- époque III :
1945- 1970, compagnies nationales avant UIC.
Cohabitation tractions vapeur, diesel et électrique.
- époques IV et V :
1970- à nos jours. Compagnies nationales avec numérotation UIC.

Ce système a débuté (pour mémoire) au mois de mai, avec le calendrier suivant jusqu'aux vacances:

10 mai SNCF, époques IV et V.
 17 mai SNCB, époque III.

31 mai DB, époques IV et V.
 14 juin CFF, époque III.
 28 juin ÖBB, époques IV et V.

Alors, préparez votre matériel, et n'oubliez pas que, pour rouler sans déboires, il doit être bien aux normes.

L'exposition internationale de Paris

Le Rail Miniature Mosan s'est taillé un succès de popularité en participant à cette exposition dont la renommée n'est plus à faire.

Locorevue n° 592 de mai 96 propose 3 pages en avant-première et le n° 593 de juin 96 consacre 6 pages illustrées avec un long article sur notre réseau modulaire N.

Ce n'est plus une consécration, c'est un sacre...

Cette prestation a été profitable à tous, tant sur le plan humain que sur le plan des bonnes affaires que certains membres ont pu réaliser en échangeant ou rachetant du matériel d'occasion. Pour les spécialistes, il y a des affaires, parfois en or, à réaliser et ceux qui ont une vocation commerciale cachée sous une couverture de modéliste ne se sont pas privés de profiter de ce déplacement.

Certains pourraient se demander : mais que sont-ils allés faire dans cette galère puisque le club n'a financièrement rien à y gagner ?

En fait, les organisateurs du salon avaient entendu parler de notre réseau N et de son complément le modulaire de nos amis du MOBOV.

Aussi, nous ont-ils sollicités pour exposer conjointement en nous octroyant un budget d'une septantaine de mille francs.

Ce dernier devait couvrir les frais de logement et de déplacement et, s'il restait quelque chose, le solde devait être équitablement réparti entre tous les participants.

Lors des comptes d'après exposition, il s'avère que les frais de logement ont été supérieurs à ce qui avait été prévu. Il s'ensuit un solde restant au RMM de 5.250 francs à partager en 31 parts (parts = nombre de jours de présence x nombre de participants sur le stand). Chacun reçoit 169 francs. Certains diront qu'il n'y a même pas de quoi couvrir les frais de savon et de nourriture... C'est vrai, mais il n'était pas prévu de les rembourser...

Nous savions tous que nous allions y aller de notre poche.

Mais quel plaisir cela nous a-t-il procuré !

Que de belles histoires à raconter !

Et pour ceux qui ont commercé, quels bénéfices !

Les amis nous informent

CFFL

Sortie prochaine d'un fascicule :
**"Abréviations télégraphiques
 et Appellations symboliques"**

des stations, haltes, gares privées et
 dépendances en 1925 et en 1991
 par Jean Dubuffet

ARLON, hall polyvalent :

22 - 23 juin

10h à 19h samedi et 10h - 18h le dimanche

EXPO - TRAINS + bourse

Festival de la vapeur à Trois-Ponts

Dimanche 14 juillet

50 3666 de la Vennbahn,

29.013 de la SNCB,

26.101 du PFT

une luxembourgeoise série 55
 et une allemande BR38 (notre type 64)

sortira en juin 96 :

**"Les locomotives diesel
série 59 (ex-type 201)**

Marc Nizet (du CFFL) et Jean-Luc
 Vanderhaegen
 aux Editions PFT

Musée d'Haine-Saint-Pierre

Portes ouvertes du 24 au 30 juin

Trains anciens,
 trains modernes en gare de La Louvière-Sud,
 locomotive 29.013 sous pression
 Infos : 02-224.62.79.

Du 11 au 23 septembre
 exposition à l'Atelier de
 Traction Diesel de Kinkempois

14 et 15 septembre : portes ouvertes
 21 et 22 : conférence débat sur le TGV, les deux
 jours, parcours spéciaux vers le musée de Natalis

"Sur les Rails d'autrefois"

40 ans de photos ferroviaires en France

Par Herman G. Hesselink
 Edition du Cabri à Breil-sur-Roya, France.

AFCC + PFT

**"Les trams vicinaux
de Charleroi et du Centre"**

250 pages illustrées, parution en juin 96
 AFCC, B.P.1596, 6000 Charleroi 1.
 1.020 francs : 001-1849649-32

**Histoire de la signalisation
ferroviaire en Belgique**

(Tome 1)
 Par Jules Chabotteaux
 1.065 francs 001-1201789-85 du PFT.

Les locotracteurs série 90 et 91 de la SNCB

Le locotracteur du chef

Il est rare qu'un modèle de locomotive industrielle soit adopté par un grand réseau. C'est pourtant le cas du locotracteur Cockerill dont la SNCB possède 60 exemplaires : 10 de la série 90, livrés en 1961 et 50 de la série 91, livrés en 1963-64 (ex-type 230, 1^o et 2^o tranche).

L'acquisition de ces petites locomotives a permis de doter les gares de moyenne importance de leurs engins de traction propre.

Ceux-ci sont conduits par des agents qui dépendent du chef de gare et se trouvent à la disposition de ce dernier pour effectuer les manoeuvres dans la gare d'attache et la desserte des gares situées dans un rayon limité.

L'entretien journalier est assuré par le conducteur lui-même, tandis que les travaux de plus grande périodicité sont effectués par les équipes d'ajusteurs se déplaçant à bord de camionnettes spécialement aménagées et dépendant des dépôts de locomotives diesel et électriques.

Les premiers locotracteurs de la SNCB ont été affectés aux gares de Ciney, Ottignies, Gembloux, Marloie, Jemelle à partir d'avril-mai 1961.

Cockerill : une firme réputée

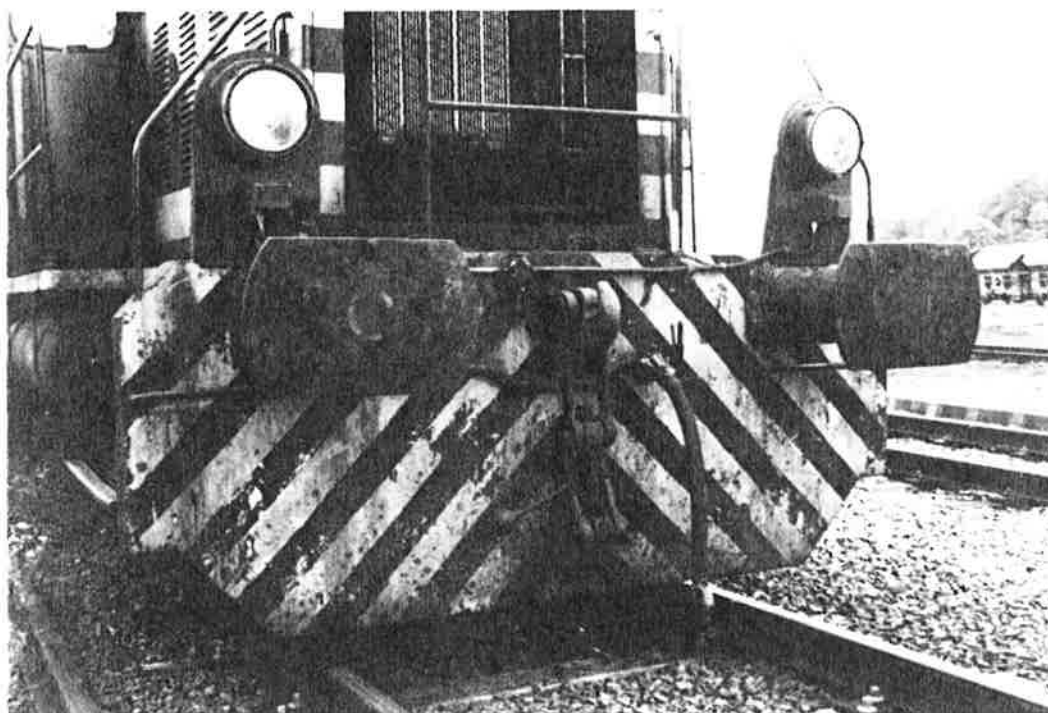
Cockerill a longtemps été réputée pour ses petites locomotives à chaudière verticale. Le moteur diesel ayant pris la relève de la vapeur, cette firme a voulu maintenir la place qu'elle occupait. La prolifération de ses locotracteurs à deux essieux prouve qu'elle a réussi.

Un locotracteur industriel et universel

En 1971, on dénombrait 483 exemplaires répartis entre 84 utilisateurs dans 11 pays : Belgique, Pays-Bas, Grand-Duché de Luxembourg, France, RFA, RDA, Zaïre, Gabon, Pérou, Mexique, Argentine. Le tout premier exemplaire est sorti des usines de Seraing le 19 novembre 1951.

Les locotracteurs Cockerill existent en plusieurs versions qui conservent pour la plupart les éléments de base.





Tous les éléments modifiés restent interchangeables.

Sur demande, les locomotives peuvent être équipées d'un dispositif «double traction» (U.M.) d'un dispositif de veille automatique, d'un groupe de refroidissement renforcé pour le service tropical, d'un attelage automatique.

Le frein direct (Oerlikon, Knorr ou Westinghouse) peut être combiné avec un frein automatique à air comprimé ou à vide ou encore les deux.

La capacité en combustible (300, 400, 575 litres) donne une autonomie d'une semaine ouvrable en cas de manoeuvres normales.

Initialement, et suivant les équipements, les locotracteurs pèsent 24, 30, 33, 36 ou 40 tonnes. Ils sont prévus pour des écartements compris entre 0,750 et 1,676m. Les roues, dont le centre plein est en acier coulé, ont un diamètre de 850 ou 950mm pour les locotracteurs SNCB.

L'empattement réduit à 1,90m permet une circulation aisée en toutes circonstances et donne même la possibilité de négocier des courbes de 25m de rayon.

Le moteur diesel est refroidi par circulation d'eau. C'est, soit un Cummins américain à 6 cylindres, suralimenté, qui développe 220, 320 ou 335 CV, soit un Cockerill à 4 cylindres de 245 CV ou un 6 cylindres de 280 CV, soit un General Motors V6, V8 ou V12 de 220 à 500 CV. Il est relié à la transmission

par un embrayage renforcé à deux disques secs. La transmission consiste en un convertisseur de couple hydraulique à 3 étages. L'attaque se fait par arbre à cardans, inverseur-réducteur Cockerill, faux-essieu et bielles extérieures.

L'utilisateur a le choix entre un réducteur simple gamme, autorisant une vitesse maximale de 25 km/h et un réducteur double gamme qui permet une vitesse maximale de 40 à 55 km/h.

Les locomotives d'usine, qui circulent sur des voies de qualité parfois médiocre, doivent être très robustes.

Cockerill a choisi une solution peu courante pour des engins de cette classe : le châssis est coulé monobloc.

Longerons, traverses et tablier forment un seul bloc long de 5,385m.

Le lest habituel d'une locomotive d'usine est dans ce cas incorporé au châssis qui pèse de 17 à 28 tonnes.

L'épaisseur des traverses varie de 80 à 110 ou 160mm, celle du tablier varie de 80 à 110 ou 198mm. Pour le locotracteur de la SNCB, l'épaisseur des traverses est de 160mm, celle des tabliers est de 110mm pour la série 90 et 74mm pour la série 91.

La suspension est assurée par des ressorts à lames appuyés sur des boîtes d'essieux à rouleaux. Celles-ci coulissent dans des échancrures découpées dans chaque longeron.

Le capot et la cabine, boulonnés sur le châssis sont aisément démontables.

La cabine, isolée thermiquement, est chauffée.

On y accède par une porte disposée dans la paroi arrière, soit au centre, soit du côté gauche.

Les commandes sont dédoublées. Le locotracteur peut aussi bien se conduire du côté gauche que du côté droit de la cabine grâce au dédoublement des commandes d'accélérateur, de frein et de changement de marche.

Téleguidé et rampant

Dès 1963, Cockerill a mis au point le téleguidage de ses locotracteurs par émetteur portatif ou à poste fixe.

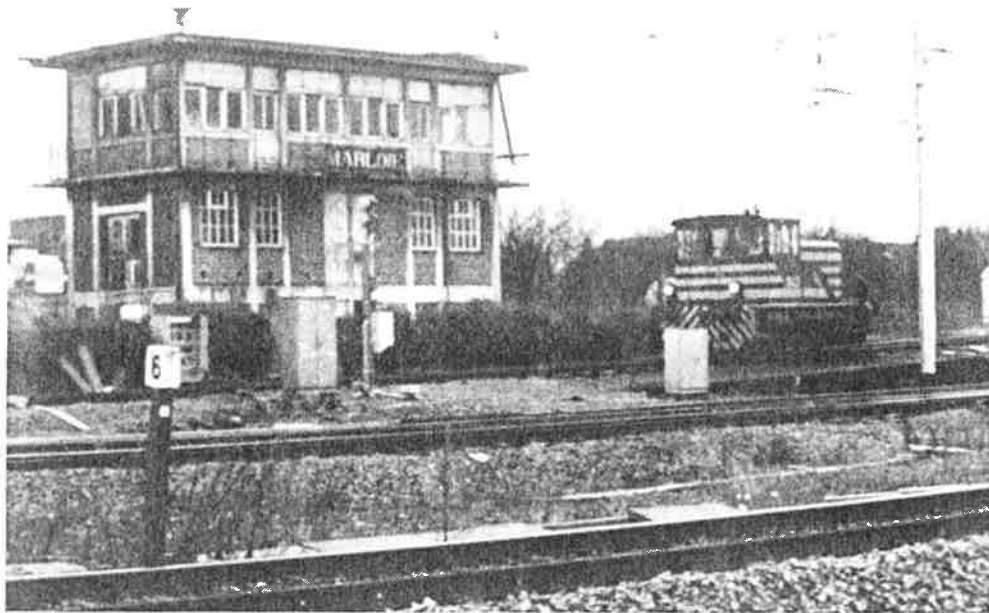
Le constructeur sérésien a encore réalisé un locotracteur de type «rampant» qui peut circuler à une vitesse extrêmement réduite de l'ordre de 0 à

parcours encombrés possèdent les caractéristiques indispensables à cette application : gabarit réduit en largeur, attelage automatique surbaissé, boucliers protecteurs contre les projections de fonte et les basculement de lingotières.

Les engins utilisés dans les complexes chimiques et pétroliers sont équipés de dispositifs de sécurité «antidéflagrants» afin d'écartier tout danger d'incendie et d'explosion.

Le locotracteur de la SNCB

Les locotracteurs de la SNCB sont équipés de dispositifs de veille automatique, d'un réducteur double gamme et ne possèdent que le frein Oerlikon. Pour la remorque de wagons équipés du



400 mètres par heure. Cette très faible vitesse est utilisée dans le cas de chargement ou de déchargement automatique de matières pondéreuses. Cette vitesse ultra-lente est obtenue au moyen d'un réducteur supplémentaire épicycloïdal entraîné par une transmission hydrostatique.

Ce locotracteur peut fonctionner indifféremment en marche normale ou ultra-lente.

Les locotracteurs du type «aciérie» qui remorquent des convois de lingotières sur des voies étroites et

frein automatique, une triple valve permet de commander ce dernier par le frein direct.

Les engins de la série 90 sont équipés du moteur Cockerill à 4 cylindres de 245 CV ou du moteur General Motors V12 de 330 CV. Ceux de la série 91 sont équipés du Cockerill à 6 cylindres de 280 CV ou du GM V12 de 330 CV.

La puissance disponible pour la traction est de 230 CV pour le Cockerill à 4 cylindres, de 259 CV pour le Cockerill à 6 cylindres et de 309 CV pour le GM V12.

Les autres caractéristiques des locotracteurs de la SNCB sont les suivantes :

- Type : B ou 0-4-0.
- Constructeur : Cockerill avec la participation des Ateliers Belges Réunis (ABR) et de la Brugeoise et Nivelles (BN).
- Vitesse maximum : 21-45 Km/h (série 90).
..... : 18-35 Km/h (série 91).
- Diamètre des roues : 920mm
- Longueur totale avec tampons de 620mm
..... : 6.625mm
- Largeur hors tout : 2.918mm.
- Largeur du châssis : 2.800mm.
- Largeur de la cabine : 2.780mm.
- Largeur du capot : 1.400mm.
- Hauteur du tablier : 1.220mm.
- Hauteur du capot : 2.782mm.
- Hauteur du toit de la cabine : 3.375mm
- Hauteur totale (échappement) : 3.524mm.

Les autres locotracteurs ont les mêmes cotes en longueur et en largeur, mais on note des différences en hauteur dues principalement au diamètre des roues.

Quand il s'agit d'engins de 24, 30, 33 ou 36 tonnes, la hauteur du châssis monobloc est invariable, que ce soit avec tablier de 80 ou 110mm d'épaisseur. Avec

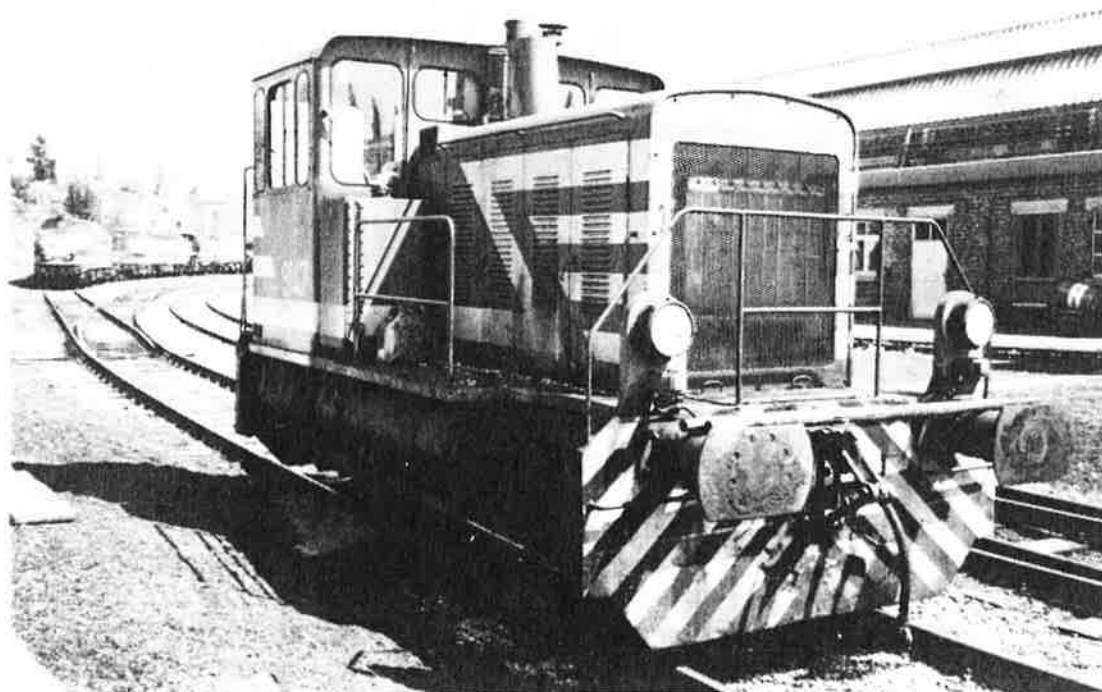
des roues de 950mm, la hauteur au tablier et à la cabine sont respectivement de 1.235mm et 3.390mm. Avec des roues de 850mm, ces cotes sont ramenées à 1.185mm et 3340mm.

Par contre, quand il s'agit d'engins de 40 tonnes, le châssis est rehaussé à cause du tablier dont l'épaisseur est portée à 198mm pour les besoins du lestage. Ici, les hauteurs au tablier et à la cabine sont portées respectivement à : 1.249mm et 3.404mm avec des roues de 850mm; 1.323mm et 3.478mm avec des roues de 950mm.

Les modifications en 1970

Les locotracteurs livrés depuis 1970 sont reconnaissables à leur silhouette plus élégante, allongée de 450mm. On remarque un capot élargi et surbaissé, la cabine à pans coupés. Ces engins sont répartis en versions 24, 30, 34 et 40 tonnes. Quelques cotes ont été modifiées :

- Longueur totale avec tampons de 620mm
..... : 7.075mm.
- Largeur du capot : 1.600mm.
- Hauteur du capot : 2.625mm (2.713mm en version 40T.).



Les utilisateurs du locotracteur

En 1970, les principaux utilisateurs de locotracteurs Cockerill étaient :

en Belgique

- Carrières Unies de Porphyre à Lessines (4).
- Carrières de l'Hermitage à Deux-Acres (4).
- Carrières de Quenast (3).
- Charbonnages André Dumont à Waterschei (6).
- Charbonnages du Limbourg-Meuse (6).
- Port charbonnier de Gent (3).
- Charbonnages de Monceau-Fontaine à Monceau-sur-Sambre (8).
- Chemin de fer industriel à Haren (6).
- Raffinerie Tirlemontoise (4).
- Ciments d'Obourg (5).
- Forges de Clabecq (23).
- Usines Boël à La Louvière (8).
- Forges et Aciéries de Thy-le-Château et Marcinelle (11).
- Aciéries et Minières de la Sambre (8).
- Hainaut-Sambre à Couillet (14).
- Sidmar à Zelzate (14).
- Différentes divisions de Cockerill (77).
- Forges de la Providence à Marchienne-au-Pont (18).
- Métallurgique de l'Espérance-Longdoz à Seraing et à Chertal, qui ont fusionné avec Cockerill-Ougrée (8).

Au Grand-Duché de Luxembourg

- ARBED à Belval et Esch-sur-Alzette (7).
- Minières et Métallurgiques de Rodange (12).

Aux Pays-Bas

- Koninklijke Nederlandse Hoogovens en Staalfabrieken à Ijmuiden (32).
- Orange-Nassau Mijnen à Heerlen (3).

En France

- Usinor à Denain (3).

Au Zaïre

- Gécamines au Katanga (17).
- Compagnie des Chemins de Fer de Kinshasa-Dilolo - Lubumbashi (13).

Au Pérou

- Centrale de Chimtolie (5)

En Argentine

- Chemin de fer de l'Etat (une centaine de locotracteurs commandé).

Numérotation des locotracteurs avec châssis long

6116 - 6126 - 1929 - 9133 - 9135 à 9137 - 9139 - 9144 - 9146 à 9148 - 9155 - 9156 - 9158 - 9159.

Caractéristiques générales

Généralités

- Effectif à la construction : 60 engins, dont 20 ont été cédés au service de l'infrastructure.
- Type B.
- Masse :
35 tonnes pour la version longue.
33,8 tonnes pour la version courte.
- Approvisionnements :
gasoil 360 litres,
sable 100 kilos,
huile moteur 80 litres,
huile de transmission 36 litres,
eau de refroidissement 170 litres.
- Puissance du moteur diesel :
245 Kw.
220 Kw.
- Effort maximum au démarrage : 98 kN.
- Effort de traction en continu :
en 1° gamme 96 kN,
en 2° gamme 46 kN.
- Vitesse maximum en première gamme :
en service en ligne -
en service de manoeuvre 20 Km/h.
- Vitesse maximum en 2° gamme :
en service en ligne 35 Km/h,
en service de manoeuvre 40 Km/h.
- Rayon minimum de courbe : 25 mètres.
- Diamètre des roues 920mm.

Partie caisse

- Constructeurs :
Cockerill-Ougrée : 9101 à 9110,
ABR : 9111 à 9135

BN : 9136 à 9160.

- Année de construction : 1961, 1963, 1964 (pour transformations)
- Numérotation : 9101 à 9160.
- Freinage :
 - frein direct du type Oerlikon combiné avec un inverseur ABV1,
 - robinet mécanicien type Fd1R;
 - un compresseur type "Westinghouse" W242VBZ, commandé par le moteur diesel, alimente 3 réservoirs d'une capacité totale de 600 litres.
 - un frein à main commandé par volant agissant sur une roue de chaque essieu.
- Dispositif de commande : double commande pneumatique dans le poste de conduite avec dispositif de veille automatique.

Moteur diesel

- Constructeur : General Motors USA.
- Type de fabrication : 12V71N.
- Mode de fonctionnement : 2 temps, moteur à rinçage, alimentation d'air mécanique type "Blower".
- Mode d'injection : direct.
- Démarrage du moteur : sur démarreur électrique "Delco-Reny", type 250/ROT 1109979, 24 volts.
- Réglage de la puissance : par réglage de l'injection.
- Puissance nominale : 245 kW.
- Vitesse de rotation : 1.800 tours/minute.
- Cylindres : nombre 12, disposition en V, alésage 108mm, course 127mm.

- Masse globale: 1.540 kilos.
- Pression moyenne effective : 6 bar
- Vitesse moyenne du piston : 7,62 mètres/seconde.
- Circuit de refroidissement pression 0,5 bar.

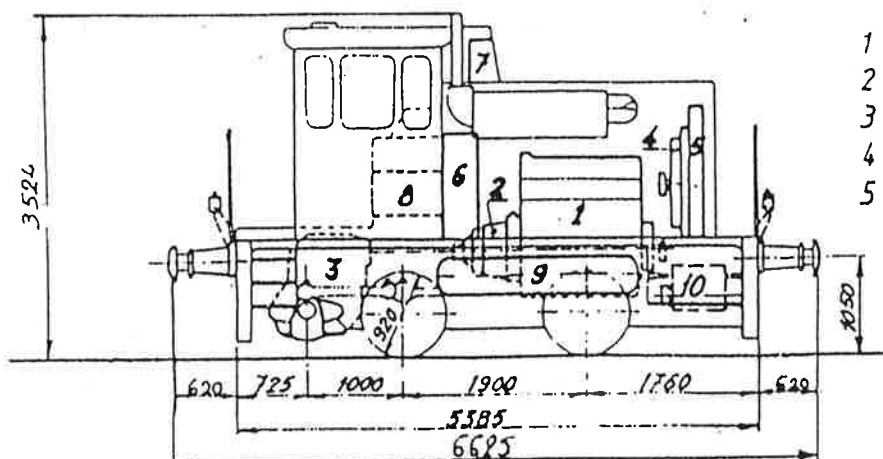
Transmission

- Constructeur : "Esco-Power".
- Type : convertisseur de couple "Twin-Disc" avec roue libre.
- Genre : un convertisseur de couple et un inverseur.
- Mode de fonctionnement : un embrayage à commande pneumatique relie le moteur à l'arbre primaire du convertisseur de couple à trois étages. L'arbre secondaire est en liaison avec l'inverseur-réducteur qui comporte
 - un dispositif d'inversion du sens de marche
 - 2 trains d'engrenages droits constituant le changeur de gamme de vitesse (21 ou 40 Km/h).
 - un train d'engrenages droits pour la commande du faux-essieu.
- Mode d'attaque des essieux : l'embiellage comporte 2 manivelles sur le faux-essieu et 4 bielles. Les 2 essieux sont des essieux moteurs.

Remarque

En date du 29 décembre 1995, les locotracteurs 9101 à 9104 et 9138 sont passés du service de l'infrastructure vers le service du matériel. Tous provenaient du district Nord-ouest, garage de Deinze.

Etienne Dozot.



- 1 Moteur
- 2 Convertisseur de couple
- 3 Inverseur réducteur
- 4 Ventilateur
- 5 Radiateur
- 6 Réservoir à gasoil
- 7 Vase d'expansion
- 8 Batteries
- 9 Réservoir à air
- 10 Compresseur

Deux festivals au CFV3V

Festival des autorails début juin, festival de la vapeur en septembre, le Chemin de fer des Trois Vallées sera, cette année encore, un des principaux acteurs de l'animation touristique dans l'Entre-Sambre-et-Meuse. La formule a fait ses preuves et draine une clientèle de plus en plus large, mais comportant une majorité de fidèles venus de toute l'Europe. Pas question pour le CFV3V de se reposer sur ses lauriers.

Un effort particulier sur Dinant - Givet

Un effort particulier sera consenti pour renforcer le succès de la ligne mosane reliant Dinant à Givet via Hastière.

La circulation des convois entre Dinant et la ville frontalière débutera le 1 mai et couvrira tous les week-ends jusqu'à la mi-septembre.

Les convois seront tractés par des machines à vapeur les jours de fêtes et chaque week-end de la mi-juillet à la mi-août. Les autres trains circuleront avec une nouvelle locomotive diesel acquise récemment par le CFV3V. Ces trains disposeront ainsi d'une capacité de voyageurs aussi importante que celle des rames vapeur.

Cette acquisition a été facilitée par l'aide financière du Bureau Economique de la Province, de la commune d'Hastière et de la mairie de Givet.

Exploitée par le CFV3V depuis 1990, la ligne connaît un succès croissant. Elle permet de découvrir une des plus jolies parties de la vallée de la Meuse en amont de Namur.

Elle offre une alternative pour visiter Dinant en évitant les embarras de circulation lors des week-ends de grande affluence.

Revaloriser la gare d'Hastière

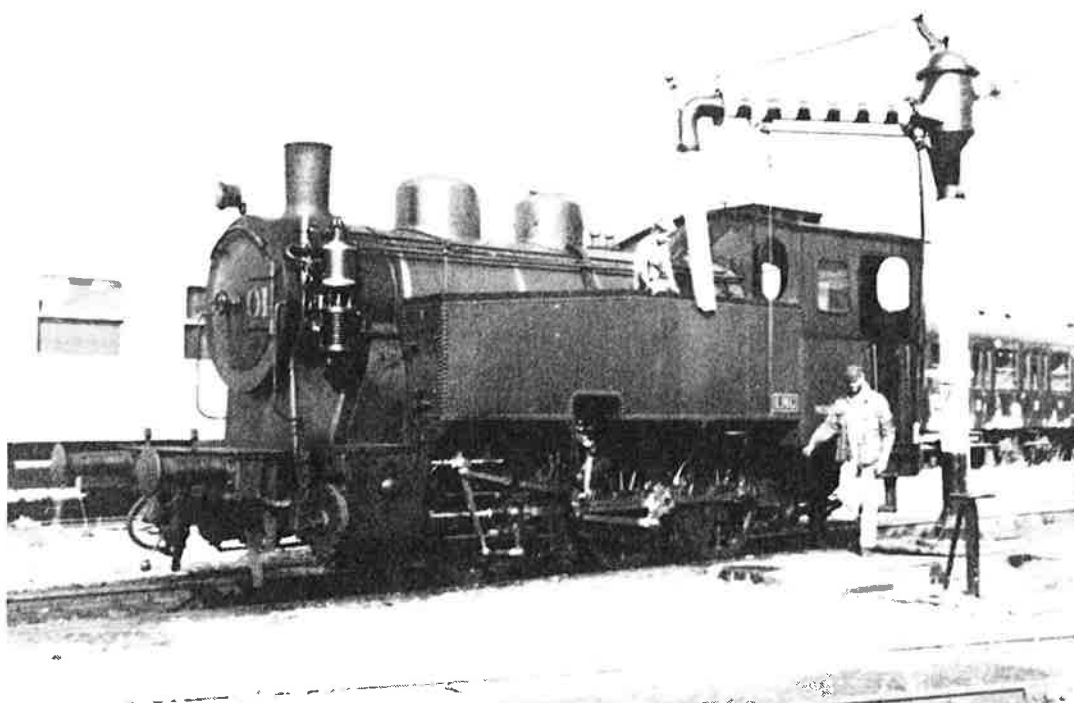
Les responsables du CFV3V ont décidé de revaloriser dès à présent la gare d'Hastière.

Un vaste parking est désormais à disposition des voyageurs aux abords.

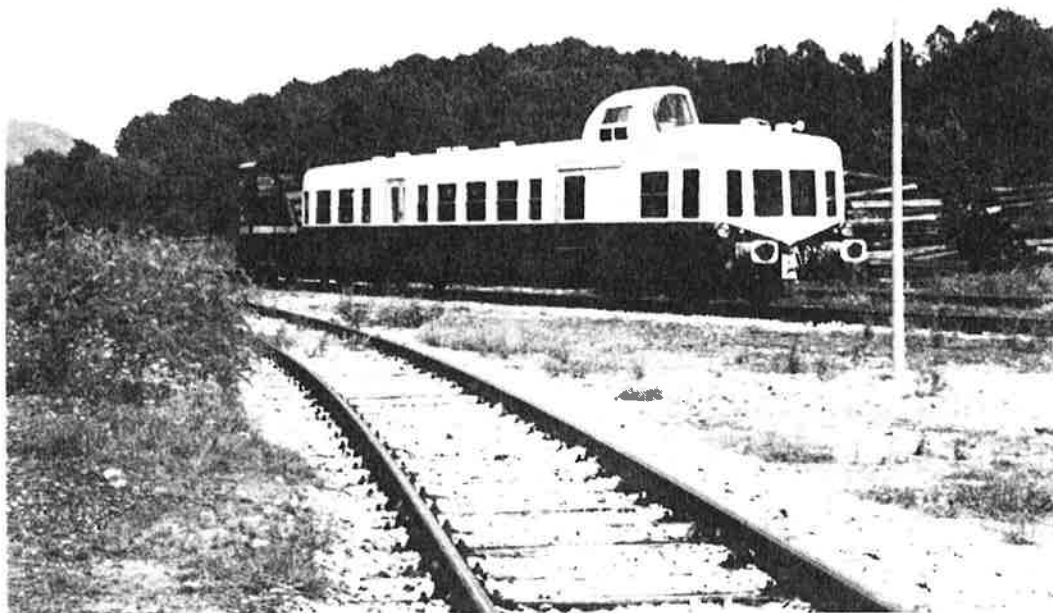
Plusieurs combinaisons de trajet entre Dinant et Givet sont rendues possibles.

Un bureau d'information du CFV3V sera mis en place dans la gare.

Dans cette optique de revalorisation du chemin de fer touristique, le CFV3V étudie avec les villes et communes traversées des projets pour améliorer encore le service sur le trajet Dinant-Givet.



*De retour de Treignes, la SA 01 "fait" de l'eau en gare de Mariembourg-CFV3V.
Un dimanche ensoleillé de 1995. (photo Claude Carpet)*



L'autorail Picasso du CFV3V évolue sur les voies de garage à Treignes

Les festivals

Les 1 et 2 juin, le festival des autorails présentait une nouveauté par rapport à sa précédente édition. Il a eu lieu sur les deux lignes. Par contre le festival de la vapeur (les 21 et 22 septembre) sera concentré sur la ligne Mariembourg - Treignes. En effet, des trains mixtes voyageurs-marchandises seront aussi mis en circulation pour la circonstance sur la ligne Mariembourg - Treignes.

Deux vapeur côte à côte

En ce qui concerne le programme du festival de la vapeur (les 21 et 22 septembre), les responsables du CFV3V ont levé un coin du voile sur le programme en annonçant un "ballet" de locomotives sur le site de la gare de Treignes. Deux machines à vapeur évolueront ensemble sur des voies parallèles, contribuant ainsi à créer, s'il en était besoin, un événement visuel exceptionnel. Renseignements complémentaires sur l'organisation des deux festivals au 060 - 31.24.40.

Les circulations sur Mariembourg - Treignes

Au cours de la saison 1996, des convois circuleront sur la ligne Mariembourg - Treignes du CFV3V chaque week-end et les jours fériés en mai, juin,

septembre et octobre. En juillet et août, la circulation est assurée tous les jours. Sur la ligne reliant Dinant à Givet via Hastière, les trains circuleront chaque week-end et les jours fériés du 1 mai au 15 septembre.

Le musée de Treignes

Le musée du chemin de fer à Treignes est accessible tous les jours de 10 à 18h jusqu'au 31 octobre. Fermé les lundis en mai, juin, septembre et octobre.

La saison 96 permettra de visiter une exposition d'affiches ferroviaires au Musée du chemin de fer de Treignes. En provenance de divers pays européens, ces affiches font partie de collections privées. Quelques-unes sont des acquisitions récentes du musée de Treignes.

Pendant cette saison, on pourra aussi contempler, dans les installations du musée, deux vitrines agrémentées d'objets illustrant l'histoire du rail en Angleterre et en France.

Il s'agit là d'une concrétisation de la collaboration organisée depuis quelques semaines entre le musée de Treignes et les musées du chemin de fer de York et de Mulhouse. Les représentants de la direction de ces deux musées ont d'ailleurs participé à la récente inauguration de l'atelier de réparation du CFV3V à Treignes.

Istanbul - Pékin en train c'est possible

Aux confins de l'Iran et du Turkménistan, dans une région de plaines, après Saraks, se dresse désormais l'immense tente à huit mâts, de soixante mètres de haut et de plus de 200 mètres de long. Achetée à une entreprise suisse, cette tente est visible à plusieurs kilomètres à la ronde. C'est sous cette tente, qui restera plantée encore pendant quelques années, que les présidents iranien, Ali Akbar Hashemi Rafsandjani, et ses pairs des cinq pays d'Asie centrale, du Pakistan, de Turquie, de Géorgie et d'Arménie, ainsi que plusieurs dizaines de délégations venues d'une quarantaine de pays, ont pris place pour inaugurer ce qu'il faut désormais appeler "la nouvelle route de la soie".

Au total, quelque 2.000 personnes, dont 700 journalistes iraniens et étrangers, ont fait le voyage de Saraks pour assister à cette cérémonie. Construit par l'Iran et le Turkménistan, le tronçon de 295 km de voie ferrée (165 km ont été édifiés par Téhéran et les 130 autres par Achkabad) permet désormais de faire la jonction entre Istanbul et Pékin par la vieille route de la soie qui reliait l'Europe à la Chine en passant par l'Iran et l'Asie centrale d'aujourd'hui.

Le président iranien est sans doute le principal bénéficiaire de cette opération. A peine deux mois après le sommet de Charm El-Cheikh, où son pays a été montré du doigt par les Américains et les Israéliens, il démontre aujourd'hui que l'Iran est loin d'être isolé.

Depuis les festivités de Persepolis organisées par le chah d'Iran pour les 2.500 ans de la monarchie dans ce pays, c'est la première fois que l'Iran accueille autant de chefs d'état et de délégations

étrangères. Les Iraniens ont mis les bouchées doubles et ont terminé le chemin de fer avec un an d'avance. C'est un véritable pied-de-nez aux Américains, affirme un délégué européen.

Sur le plan économique, l'Iran a aussi pris de l'avance sur ses deux voisins turc et pakistanais qui convoitent également les marchés d'Asie centrale. Avec ce chemin de fer, le président Ali Akbar Hashemi Rafsandjani a réussi à démontrer que l'Iran était la voie la plus économique, la plus courte et la plus sûre pour les pays d'Asie centrale pour accéder aux mers chaudes en passant par le golfe Persique.

L'option pakistanaise qui privilégie le chemin passant par l'ouest de l'Afghanistan et le Salouchistan pakistanais est de fait enterré dans l'immédiat. Quant aux turcs, ils n'ont pas de frontière commune avec l'Asie centrale. En effet, le président kazakh, Noursoultan Nazerbiiev, et le président Rafsandjani ont signé il y a deux jours à Téhéran un important contrat pétrolier. D'après ce contrat, le Kazakhstan va livrer du pétrole brut à l'Iran dans un des ports de la mer Caspienne et, en contrepartie, l'Iran mettra à la disposition des clients du Kazakhstan l'équivalent de ce même pétrole dans le golfe Persique.

Un contrat qui fait de l'Iran un des passages obligés du pétrole et du gaz d'Asie centrale vers les marchés internationaux et une plaque tournante pour les économies de la région. Au grand dam des Américains.

Article inspiré par un texte de Siavosh Ghazi paru dans «Le Soir», dessin infographie «Le Soir».



Ivette à la SNCB

Ivette, un pur produit de la modernisation

Ivette est le doux prénom de la dernière invention de la SNCB.

Il signifie : «Information et Vente dans le Train au moyen de Terminaux portables».

Révolu le temps des régularisations manuscrites ! S'inscrivant dans le plan de la société pour la modernisation de l'accueil des voyageurs, ce projet va de pair avec le développement de SABIN, le système informatisé de vente dans les gares, et d'ARIDISC, l'indicateur sur disquette.

IVETTE, qui est un ordinateur portable «de poche» délivre des billets en service intérieur, les B-excursions, B-événements, suppléments...

A terme, il pourra aussi assurer la vente de billets pour d'importantes destinations transfrontalières.

Ses avantages ne se limitent pas à ces deux aspects commerciaux : cet ordinateur contient les données d'Arisc de sorte que l'accompagnateur de train dispose immédiatement de toutes sortes d'informations relatives aux horaires. Il stocke aussi toute la comptabilité liée à la vente et permet le comptage des voyageurs dans les trains.

S'ajoutent encore ses possibilités d'utilisation en tant que simple calculatrice ou contrôle du cours des monnaies étrangères.

Un portable d'un bon kilo

Cet ordinateur se présente sous la forme d'une boîte équipée d'un système d'impression thermique. L'écran tactile fait office de clavier. Il est composé de 60 cases dont les fonctions peuvent varier. Les touches donnent accès à plusieurs

écrans différents, multipliant ainsi les possibilités d'exploitation.

Il est alimenté par une batterie rechargeable d'une autonomie de 24h. Lorsqu'il n'est pas utilisé, il repose sur un socle rechargeur. Celui-ci peut transmettre les données. Les informations sont actualisées en permanence.

Cet appareil a été étudié en collaboration avec le personnel, par le biais de tests qui ont débuté en 1991.

Cette méthode a permis notamment d'améliorer son ergonomie.

Chaque accompagnateur de train dispose d'un badge personnel pour mettre son appareil en marche. Ce badge contient aussi diverses données comme la langue de l'utilisateur, l'indication droitier ou gaucher ainsi que le résultat de la vente.

Actuellement, seuls les accompagnateurs de trains des dépôts de Leuven et Tournai en disposent.

Au fur et à mesure des livraisons, les autres dépôts seront approvisionnés.

Il y a lieu d'ajouter que l'utilisation correcte de cet appareil exige un jour de formation.

Quelques chiffres :

- 1994 : 2.005.205 billets émis dans les trains, équivalent à 295,5 millions de francs.
- Investissement de quelques 180 millions pour 1.150 appareils.
- 2.300 membres du personnel utiliseront IVETTE.
- IVETTE contient 50 billets et peut en imprimer 300 sur une période d'utilisation.

Etienne Dozot

Le nouvel indicateur est arrivé

Valable du 2 juin 1996 au 31 mai 1997, le nouvel indicateur imprimé de la SNCB vient de paraître. Nouvelle robe, nouvelle présentation plus claire et facilement accessible au lecteur.

Dans chaque tableau horaire, les correspondances sont indiquées en rouge. Parmi les nouveautés nous notons : électrification de la ligne Deinze - De

Panne, circulation des voitures I11, liaison directe entre Oostende et Lille.

Le train touristique journalier Charleroi-Sud - Blankenberge est scindé à Kortrijk, où une partie du train se dirige sur De Panne. En raison de sa trop faible fréquentation, suppression du train touristique Antwerpen-Centraal - Dinant qui faisait arrêt à Bierges-Walibi et à Namur

NAMUR 2000 : l'avenir de la cité mosane proposé par la SNCB !

La SNCB crée un dépliant publicitaire sur les travaux de la gare de Namur !

La SNCB propose une alternative de génie à l'implantation du parlement dans la cité mosane, choisie comme capitale de la Région Wallonne.

Elle propose de rentabiliser la couverture des voies en implantant une cité parlementaire sur une partie de la dalle. Cette solution empêcherait de gâcher irrémédiablement le merveilleux panorama de la citadelle par l'implantation d'un abominable écran d'une architecture peu compatible avec les lieux. Nous nous extasions devant les merveilles de Brugge. Elles nous sont parvenues grâce à la sagesse des gestionnaires de la "Venise du nord" qui, au long des siècles, ont refusé l'implantation de modules architecturaux qui ne sont pas en rapport avec la beauté et l'historicité des lieux.

Namur : première gare wallonne

Première gare wallonne par le nombre de ses voyageurs, la gare de Namur est un noeud ferroviaire important, non seulement pour le trafic intérieur, mais également pour les relations internationales et le trafic marchandises.

Trois grands axes s'y croisent :

- L'axe Bruxelles - Luxembourg;
- La dorsale wallonne reliant Namur à Mouscron et Liège;
- L'axe marchandises Athus - Meuse qui permet aux trains en provenance d'Antwerpen de gagner le Luxembourg et l'Est de la France via Namur.

En moyenne journalière, 16.000 personnes y empruntent le train, près de 400 convois de voyageurs et 250 de marchandises s'y succèdent.

Une indispensable évolution

Dotée d'installations assez anciennes, l'actuelle gare de Namur doit être adaptée pour faire face à l'évolution future du trafic. Devant ce constat, la SNCB a décidé de lancer un très important

programme d'investissements dont une bonne partie s'inscrit dans le cadre du plan STAR 21 de modernisation du réseau intérieur.

Un investissement important à Namur

Au cours des prochaines années, environ 2 milliards de francs seront consacrés au renouvellement total des installations ferroviaires.

Ces travaux comprendront la couverture des voies à l'aide d'une plate-forme en béton : une dalle de 10.000 m² destinée à relier les deux côtés de la gare et qui offrira ainsi un passage naturel entre le nord et le sud de la ville. La réalisation de l'ensemble du projet s'étalera sur plusieurs années.

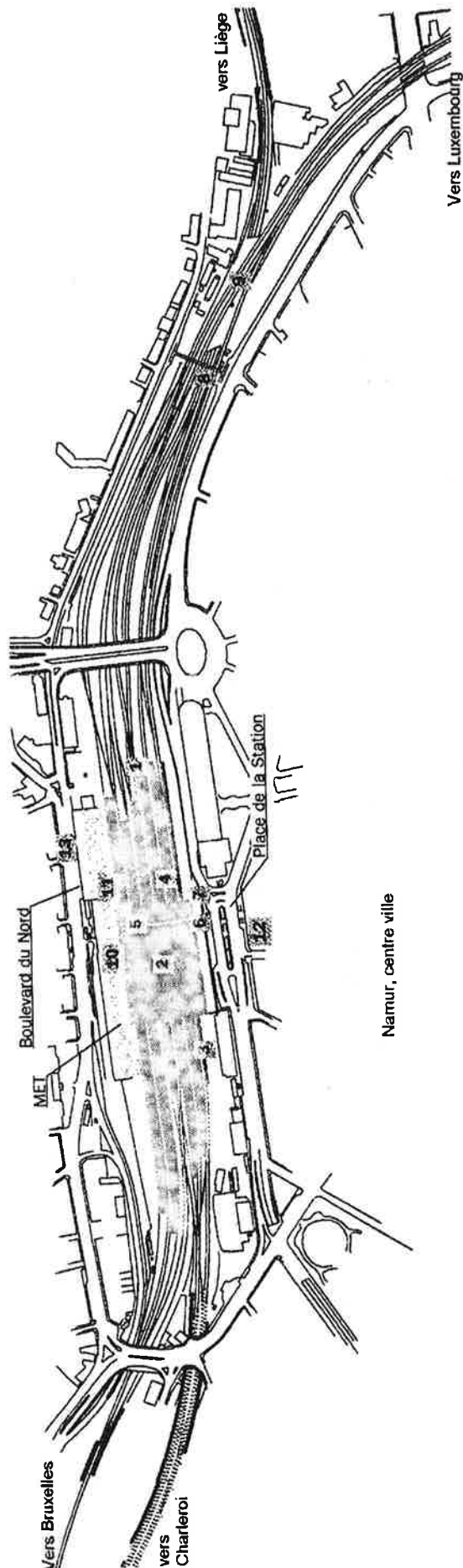
Le projet élaboré par la SNCB permettra de concilier les objectifs de modernisation des voies et de séparation des trafics marchandises et voyageurs ainsi que le souci d'améliorer sensiblement les installations d'accueil et d'intégrer au mieux la gare dans son environnement. Il apporte ainsi une réponse globale aux besoins de trois acteurs publics associés pour la circonstance: la Région Wallonne, la ville de Namur et la SNCB.

Une refonte totale des voies

L'ensemble du faisceau de voies, qui s'étale sur plus de deux kilomètres, fera l'objet d'un réaménagement complet qui permettra la séparation totale des trafics voyageurs et marchandises.

A hauteur de la gare, le nombre de voies passantes sera porté de 7 à 11. Les deux premières seront réservées au trafic marchandises. Pour un plus grand confort des voyageurs, celles-ci disparaîtront dans un caisson d'isolation acoustique aménagé sous la dalle.

A l'est de la gare, la construction d'un pont-tube permettra aux trains de la dorsale wallonne de passer sous ceux qui se dirigent vers Luxembourg



et Dinant. Il en résultera un meilleur écoulement du trafic et des gains de temps appréciables.

Nouvelles installations d'accueil

La dalle qui est en train de s'édifier au-dessus des voies est une vaste plate-forme en béton qui s'étendra sur toute la longueur de l'actuel bâtiment des voyageurs. Reliant celui-ci au Boulevard du Nord, cette dalle regroupera l'essentiel des fonctions d'accueil des voyageurs : salle d'attente, guichets, consigne, mais aussi boutiques, etc.

Ces installations seront facilement accessibles, tant au départ de la place de la Station que depuis le nord de la ville (via le hall d'accès des futurs locaux du Ministère de l'Équipement et des Transports) ou en passant par l'actuel couloir sous voies, dont une partie sera maintenue et rénovée.

Plus de confort

Pour les voyageurs, les nouvelles installations d'accueil qui seront construites au-dessus des voies constitueront un important progrès en matière de confort et d'accessibilité. Leur aménagement a été étudié pour faciliter les correspondances vers les autres moyens de transports privés ou collectifs.

Un trafic accéléré

Complètement revues et corrigées, les nouvelles installations de voies mettront un terme à l'incessant chassé-croisé des trains voyageurs et marchandises. Le trafic y gagnera en fluidité aussi bien qu'en rapidité et en sécurité.

Complètement réagencées, les installations d'accueil de la gare de Namur s'étendront au-dessus des voies. Jointe aux changements urbanistiques, la gare peut devenir un pôle d'attraction important dans la cité.

Un site possible pour le parlement wallon

La redéfinition de la gare dans ses aspects ferroviaires et urbanistiques, jointe à une meilleure accessibilité, fait de l'espace créé par la construction de la dalle au-dessus des voies un lieu hautement symbolique situé au cœur de la ville et au croisement d'importants axes de communication.

C'est dans cette perspective de valorisation que la SNCB propose cet espace comme lieu central de l'expression de la démocratie en Région wallonne.

Une architecture soignée

Basée sur un principe de symétrie, l'architecture proposée se veut à la fois fonctionnelle et esthétique. Les façades offriront une alternance de surfaces pleines et de baies vitrées qui laisseront pénétrer la lumière jusqu'au cœur du bâtiment. Les volumes ont été étudiés de telle manière que le Parlement s'efface discrètement derrière la silhouette de l'actuel bâtiment de la gare.

Autour de l'hémicycle des parlementaires s'articulerait un ensemble de locaux répartis sur plusieurs niveaux.

Changer les abords de la gare

La refonte totale des installations de la gare ira de pair avec l'implantation du bâtiment du Ministère de l'Équipement et des Transports (MET) de la Région wallonne au nord des infrastructures ferroviaires. La conjonction de ces deux projets donnera lieu à un important réaménagement routier étudié en concertation avec la Ville de Namur et la Région

wallonne. Des espaces semi-piétonniers arborés seront créés de part et d'autre du site SNCB.

Place de la Station

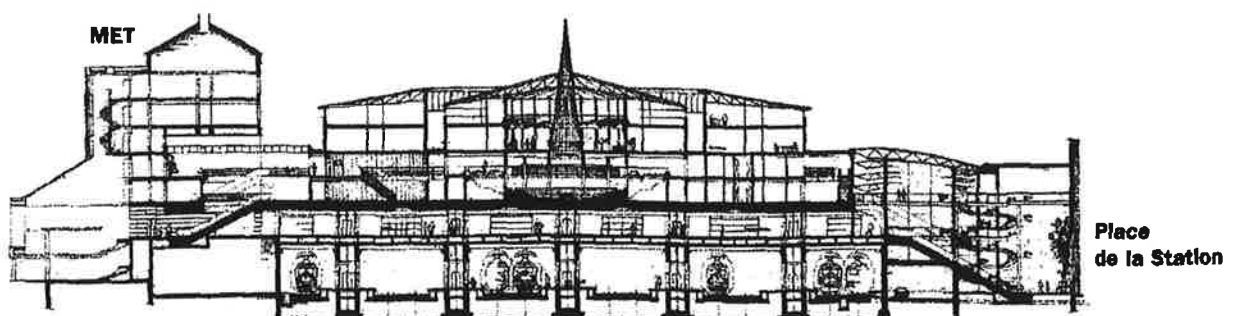
Une nouvelle voirie à deux bandes sera construite à l'emplacement du quai 1 actuel. Le trafic routier de transit y sera dévié. Un espace situé en face de la gare sera aménagé en semi-piétonnier, avec maintien d'une circulation locale pour la dépose rapide des voyageurs. Conservé, l'actuel bâtiment de la gare fera l'objet d'un réaménagement intérieur complet pour permettre un accès aisé aux nouvelles installations. Commerces et services s'y côtoieront.

Boulevard du Nord

Seule la circulation locale restera admise en surface. Le reste du trafic routier sera canalisé dans un tunnel aménagé sous le bâtiment du MET, libérant des espaces pour les piétons. Un parking de 700 places (dont 369 pour la SNCB) sera aménagé en sous-sol.

[Pas énorme comme parking ! On oublie encore l'évolution du transport privé qui se développera de plus en plus quoi qu'en disent les "spécialistes".]

Texte rédigé sur base du dépliant d'information édité par la SNCB.



Nouveau sillon pour l'Edelweiss

Afin de dégorgier la ligne 161 très fréquentée en semaine vers les 16h, le train "Edelweiss" à destination de Basel circule dorénavant en semaine via Charleroi-Sud et les lignes 124 et 130.

Photographes à vos postes : Bruxelles-Midi départ 15h57, Charleroi-Sud 16h38- 16h40, Namur 17h09. Les samedis, dimanches et jours fériés, il reprend son parcours Bruxelles-Midi - Namur par la ligne 161.

Initiative Jemelloise

Une initiative exceptionnelle émane du personnel de la SNCB de Jemelle.

Mille quatre cents écoliers de l'entité de Rochefort ont expérimenté le train au départ de la gare de Jemelle. Une façon comme une autre de promouvoir le voyage en chemin de fer.

Un convoi exceptionnel avait été organisé par le personnel de Jemelle à destination d'Antwerpen-Centraal. Une excursion bien intéressante au Zoo jouxtant la gare.

En effet, l'expérience a montré que 25% des jeunes voyageurs n'avaient encore jamais emprunté le train.

Alliant l'agréable au didactique, une trentaine de cheminots de Jemelle se sont bénévolement groupés pour encadrer les plus petits afin de les aider à prendre place, expliquer comment lire les horaires, se débrouiller dans une gare. Bref : savoir voyager seul dans un train.

Des voitures-pilotes dans la série I 11

Lors de la commande de 80 locomotives bi-tension, (20 pour les CFL et 60 pour la SNCB), il a été commandé 21 pupitres de conduite à monter sur des voitures I11 qui seront "pilotes" de rames réversibles.

Elles seront principalement utilisées sur la relation Antwerpen - Charleroi.

Les 60 nouvelles locomotives bi-tension seront inscrites dans la série 13.

Des "55" au service du TGV Eurostar

Quelle n'a été ma surprise, ce 30 mai, en passant sur le nouveau pont enjambant les voies de la gare de Ath. Une locomotive diesel flamboyante au soleil et, oh surprise, arborait une décoration inconnue. Sortons l'artillerie et précipitons nous vers ce joyau.

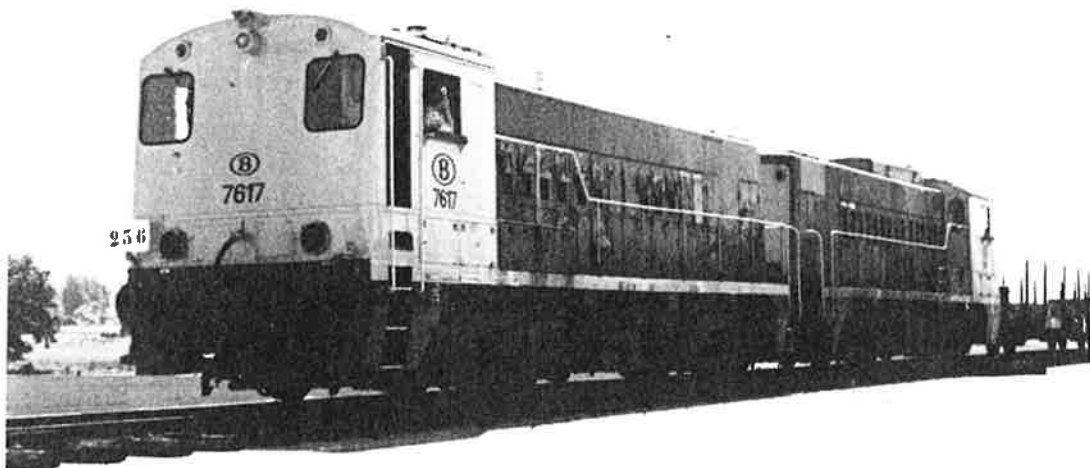
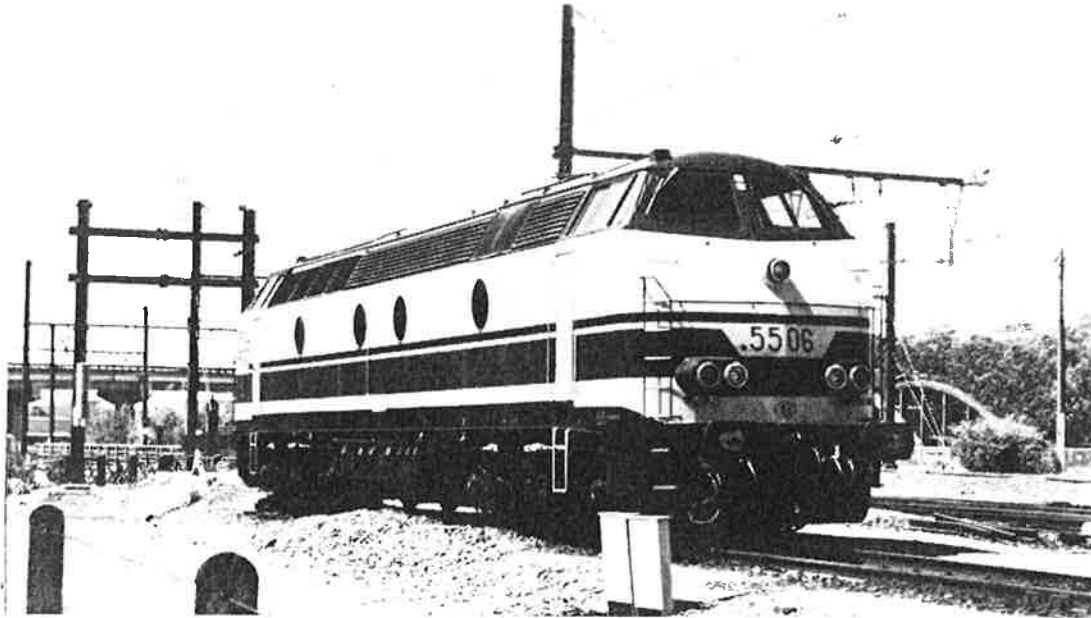
Révisée par l'AC Salzennes le 11 avril 1996 et attribuée au dépôt de Schaerbeek, elle est munie d'une bande rouge, de l'inscription "TVM" et équipée de deux paires d'antenne. TVM = Train de Vérification et de Maintenance ? Allez savoir...

Flamboyante au garage d'Ath, contre les butoirs de la voie de débord côté Toumai, elle serait destinée à un dépannage immédiat de la traction des TGV "Eurostar". Il faut savoir également qu'un train de reconnaissance journalier parcourt la voie afin de constater s'il n'y a pas d'anomalies pour le passage du train à grande vitesse. Cette pratique, tout à fait courante en France, est un plus pour la sécurité des usagers.

La motrice 5509 serait équipée de la même façon.



Une nouvelle vie pour la 5506. Le 30 mai, au garage en gare de Ath. (photo Claude Carpet)



La 7617 (en jaune et vert) et la 7603 (en jaune et gris) en tête du train n°236 composé de wagons plats chargés de coupons de rails tirefonnés sur des traverses en bois. Il s'agit de la pose d'une voie provisoire pour permettre la circulation de convois de travaux. Attre, le 30 mai 1996. (photo Claude Carpet)

Un beau coup de pub pour Märklin

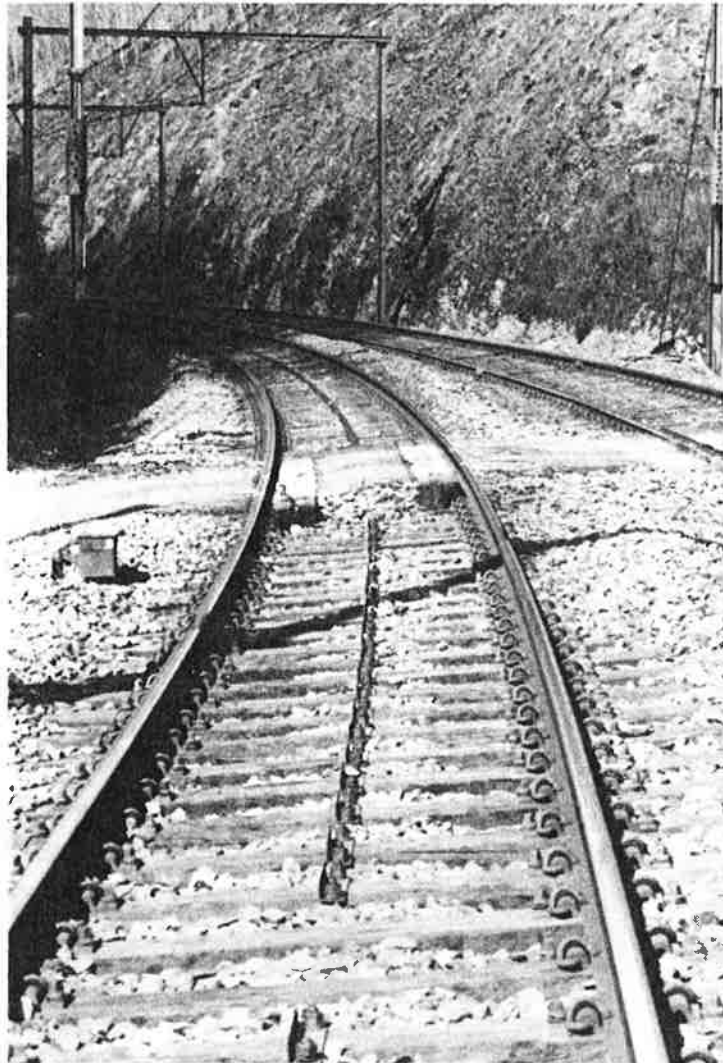
Le plus beau coup est sans conteste celui que nous avait préparé notre ami André-Marie D. qui, avec son objectif inquisiteur nous a ramené un cliché qui pouvait donner l'illusion...

Nous devons pour compléter l'information de nos lecteurs présenter un gros plan sur les traverses et ainsi déjouer le piège qui vous était proposé à l'occasion du premier avril...

En réalité les "plots" sont des cornières visibles au-dessus des traverses, et qui maintiennent à l'aide de tiges filetées, des bèches noyées dans le ballast et destinées à empêcher les mouvements latéraux de la voie sous l'effet de la force centrifuge engendrée dans la courbe.

La joyeuse équipe de rédaction toujours prête à vous informer...

*La belle courbe de Miroir .
Vue d'ensemble des traverses et vue de détail des "plots". (Photo André-Marie D)*



Courrier des lecteurs

A lire pour vos enfants

Les enfants entendent souvent évoquer le TGV et le tunnel sous la Manche.

Ils ont vu de vieilles locos évoluer dans des paysages de Far-West, dans des films.

A tel point, écrit la REVUE ATHENA (n°112, Juin 95, p. 516), qu'ils n'imaginent pas qu'il y ait eu une époque, pas si lointaine, où le train n'existait pas.

James PRUNIER nous propose un petit album pour les plus de 4 ans. Comme dans tous les ouvrages de la Collection Gallimard Jeunesse, "Mes Premières Découvertes", il s'agit de faire découvrir les progrès accomplis : des ancêtres du rail les plus biscomus aux engins modernes de notre monde des années nonante.

Pour 422frs, voilà un cadeau à offrir à ce "petit filleul" qui vous accompagnera au RMM alors que votre fils...

J.P. LOBET

AC Salzennes et son simulateur (suite)

FERRO FLASH NAMUR n°77 décrivait la création d'un simulateur pour la formation des conducteurs de locomotives, un investissement de 46 millions, bien vite rentabilisé par les heures qu'y passeront tous les «roulants» de la SNCB.

Une phrase a attiré notre attention : une firme française a pris en charge l'imagerie de la cabine de simulation.

Pourquoi une firme française? Il faut en effet savoir qu'une firme de Naninne (Namur), VIRTUAL TECHNOLOGIES, a mis sur le marché, dès 1993, un programme similaire, utilisé par la STIB et proposé à des sociétés de chemins de fer étrangères !

Cette société aurait pu compléter, sans problèmes, l'excellent travail fait en nos ateliers salzinnois...

J.P. LOBET

On prétend que c'est un problème de coût qui serait à l'origine de ce choix étranger.

Monsieur Bouilly de Bièvre nous demande des nouvelles du "réseau Legrand" du nom de son créateur.

A la mort de ce modéliste ferroviaire en novembre 1968, on se demandait que faire de cet immense et beau réseau à l'échelle 1/22,5 de 37 mètres sur 14. Certains craignaient de le voir partir à l'étranger.

Ce réseau avait un certain retentissement puisqu'en janvier 72, le prince Albert et le prince Philippe avaient tenu à le voir.

C'est une fouille en profondeur, un retour aux sources qui a fait redécouvrir cet article du journal "Le Soir" du 28 janvier 1972. M. Jean Brouilly nous écrit :

"Cet article retrouvé, intéressera-t-il la revue Ferro-Flash dont je suis abonné depuis peu ?

Pour moi, m'intéresseraux chemins de fer c'est, sur le tard, un retour aux sources.

L'exposition de Jambes, l'été dernier, n'y est pas étrangère.

Les impératifs du métier éloignent très souvent de ce qui fut un attrait autant qu'une attraction que sont les trains.

Y revenir, n'est-ce pas rajeunir ?

A propos de cet article, on peut se poser la question de savoir ce qu'un tel réseau est devenu. La revue pourra-t-elle m'apporter une réponse ? Je souhaite à la revue un bon rayonnement."

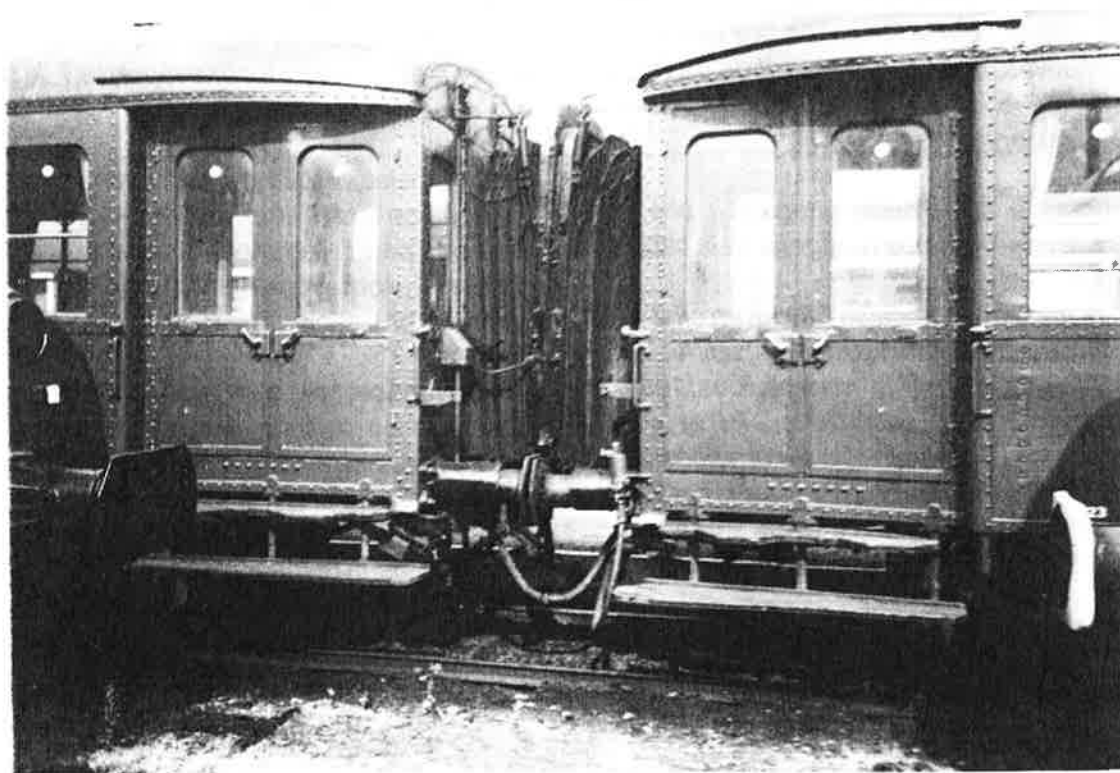
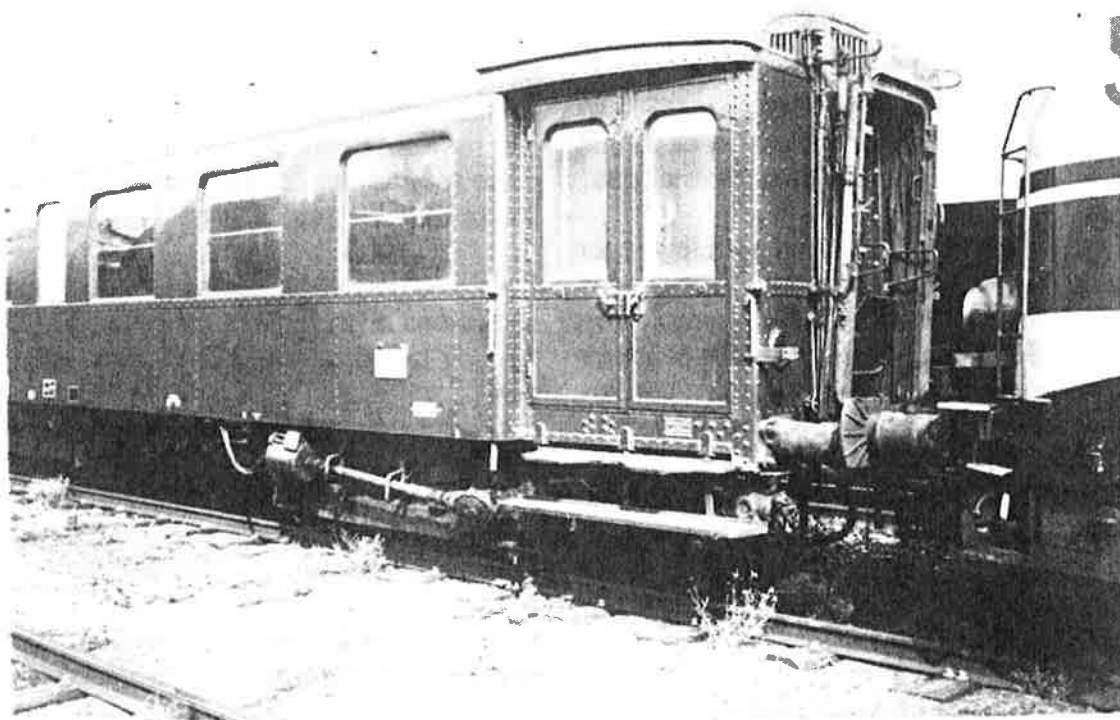
Cher Monsieur Brouilly, nous aurons l'occasion de parler de ce merveilleux réseau qui heureusement n'est pas parti à l'étranger et a été précieusement conservé... tout simplement à la station Aneessens du métro bruxellois.

Nous avons préparé depuis déjà bien longtemps un reportage sur ce sujet. Il attend dans nos cartons une opportunité pour être publié : le trou blanc, les pages vides que l'on ne sait avec quoi remplir.

Il y a certains articles qui sont écrits et prêts à être publiés. Mais la revue est limitée à 26 ou 28 pages. Patience et longueur de temps font plus que force et que rage dit le proverbe, alors, à plus tard et merci pour vos souhaits...

Les voitures K de la SNCB

Suite de l'article d'Etienne Dozot paru dans FFN 75 et 76



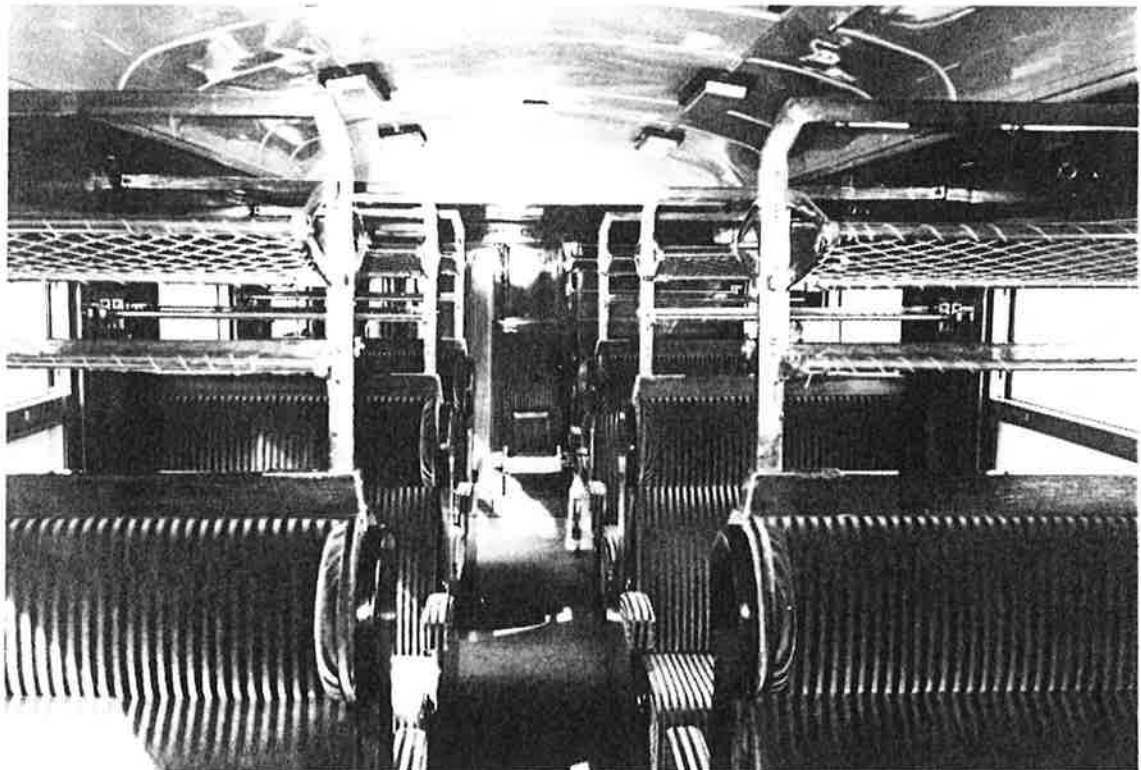
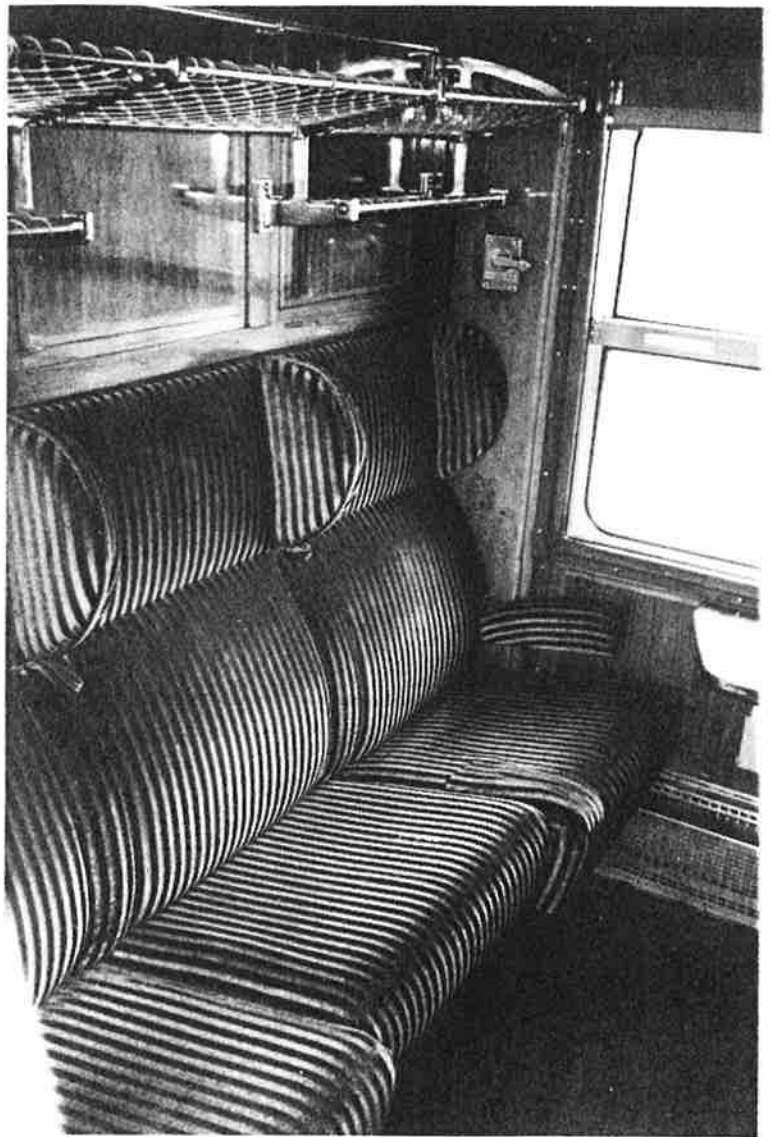
Deux aspects des extrémités de voitures K1 (photos Etienne Dozot)

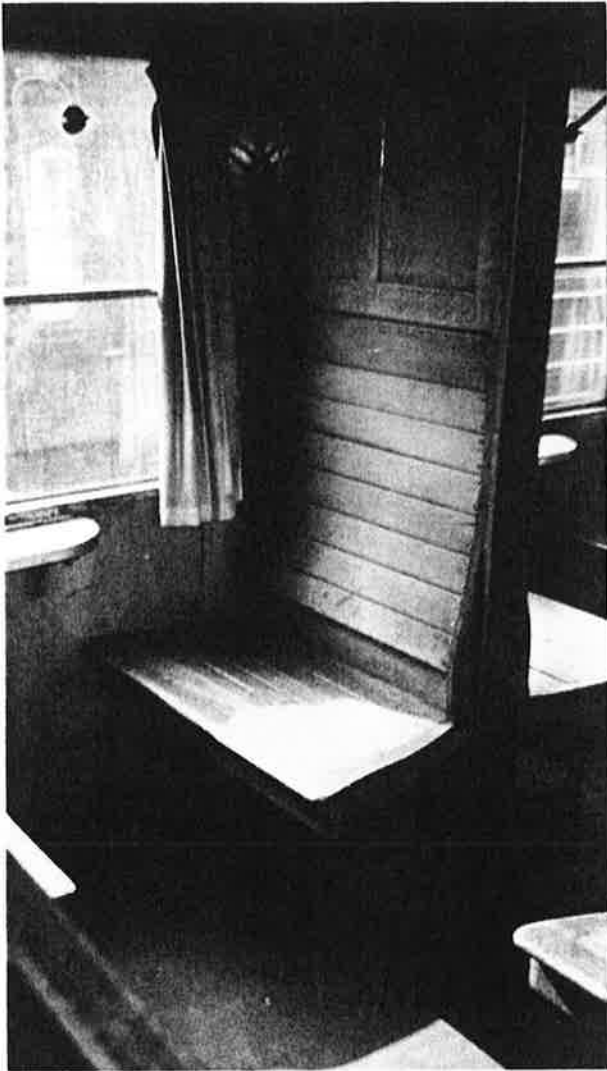
L'article paru dans FFN 76 n'était malheureusement pas illustré, et manquait peut-être d'attrait pour certains d'entre vous. Les photos n'étaient pas arrivées à temps et Ferro Flash Namur n'attend pas : l'impression est prévue la seconde semaine du mois pair.

La rédaction répare cette lacune en groupant ici les clichés légendés.

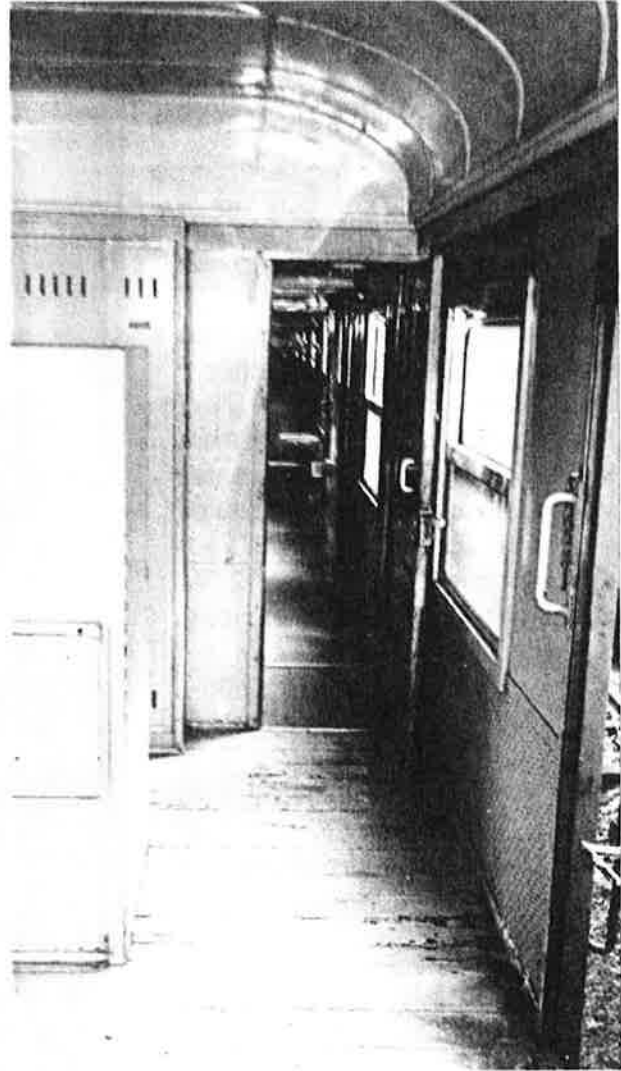
Dans les deux prochains FFN (79 et 80), nous ferons paraître également les 12 diagrammes des différentes voitures K : croquis 1 à 6 : voitures ayant été reproduites au 1/87° par OVB (époque III), croquis 7 à 12 : les autres voitures de différents types.

*Intérieurs de voitures K3
de 1^o classe :
en haut : à compartiments,
en bas : à couloir central*

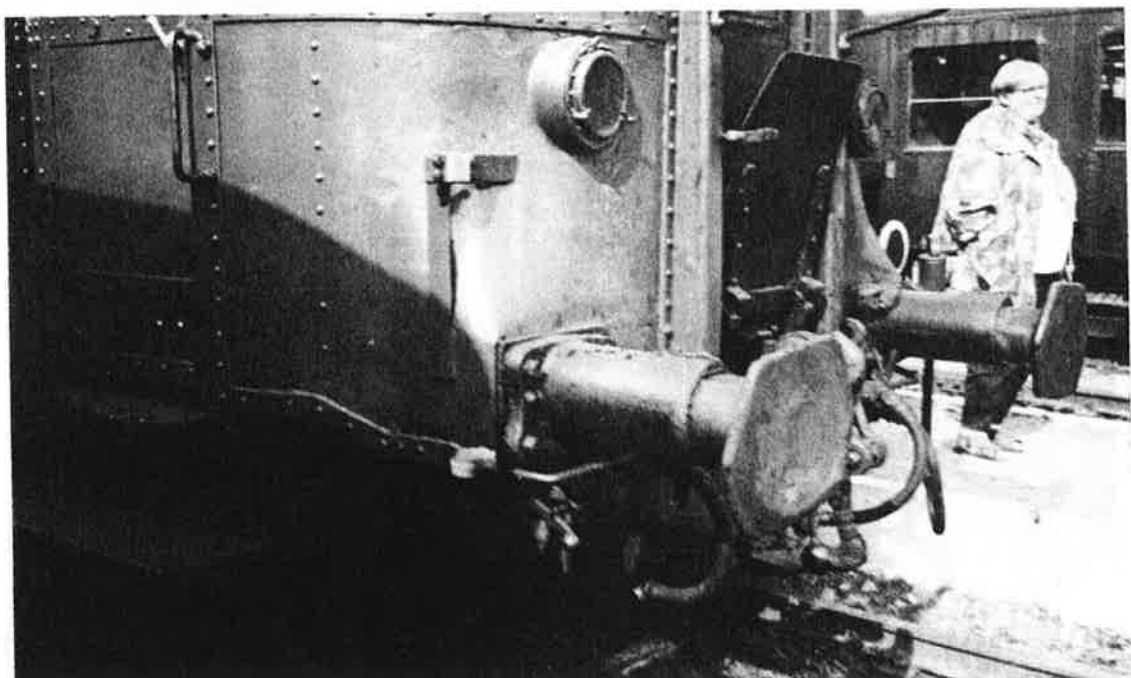




Intérieur de deuxième classe



Intérieur du fourgon



Extrémité arrondie côté fourgon (photos Etienne Dozot)

Les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer

La 4-6-0 type 8 de 1905 (Ten Wheel)

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

Voir dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly : l'histoire (tome 1 pages 205 à 208),
les caractéristiques (tome 2 page 326) et la numérotation (tome 2 page 330).

Au livret du	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :										Nombre de locomotives			
	LJ	FNR	FTY	FEO	FNSD	FC	MKM	FTM	FSN	FRST	En service	Entretien 20%	Nécessaires	Effectif
15-05-26	10	9	10	-	-	-	-	-	-	-	29	6	35	47
02-10-26	9	9	10	-	-	-	-	-	-	-	28	6	34	47
01-02-27	8	9	9	-	-	-	-	-	-	-	26	5	31	47
15-05-27	8	8	9	-	-	-	-	-	-	-	25	5	30	47
02-10-27	11	8	9	-	-	-	-	-	-	-	28	6	34	47
01-02-28	8	9	8	-	-	-	-	-	-	-	25	5	30	46
15-05-28	8	9	8	-	-	-	-	-	-	-	25	5	30	44
07-10-28	9	9	8	-	-	-	-	-	-	-	26	5	31	44
01-02-29	7	8	9	-	-	-	-	-	-	-	24	5	29	43
15-05-29	5	8	9	-	-	-	-	-	-	-	22	4	26	43
06-10-29	6	9	10	-	-	-	-	-	-	-	25	5	30	43
03-02-30	6	-	10	9	-	-	-	-	-	-	25	5	30	43
15-05-30	5	-	11	6	3	-	-	-	-	-	25	5	30	43
05-10-30	2	-	10	6	3	4	-	-	-	-	25	5	30	43
02-02-31	2	-	10	6	5	4	-	-	-	-	27	5	32	43
15-05-31	3	-	10	6	5	4	-	-	-	-	28	6	34	43
04-10-31	4	-	10	6	3	4	-	-	-	-	27	5	32	43
01-02-32	5	-	10	6	-	4	-	-	-	-	25	5	30	43
22-05-32	5	-	10	6	-	4	-	-	-	-	25	5	30	43
02-10-32	8	-	10	6	-	4	-	-	-	-	28	6	34	43
05-02-33	8	-	10	6	-	4	-	-	-	-	28	6	34	43
15-05-33	6	-	10	7	-	4	-	-	-	-	27	5	32	43
08-10-33	6	-	10	7	-	4	-	-	-	-	27	5	32	43
04-02-34	6	-	10	-	-	4	-	-	-	-	20	4	24	43
15-05-34	6	-	11	-	-	4	2	-	-	-	23	5	28	43
07-10-34	6	-	11	-	-	3	-	-	-	-	20	4	24	43
03-02-35	7	-	11	-	-	4	2	-	-	-	24	5	29	43
15-05-35	6	-	11	-	-	4	6	-	-	-	27	5	32	43
06-10-35	7	-	11	-	-	4	6	-	-	-	28	6	34	43
02-02-36	8	-	6	-	-	-	6	4	-	-	24	5	29	43
15-05-36	8	-	6	-	-	-	5	4	-	-	23	5	28	43
04-10-36	8	-	6	-	-	-	6	5	-	-	25	5	30	43

Au livret du	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :										Nombre de locomotives			
	LJ	FNR	FTY	FEO	FNSD	FC	MKM	FTM	FSN	FRST	En service	Entretien 20%	Nécessaires	Effectif
01-02-37	8	-	-	-	-	-	6	11	2	-	27	5	32	43
22-05-37	8	-	-	-	-	-	6	11	3	-	28	6	34	43
03-10-37	7	-	-	-	-	-	4	11	4	-	26	5	31	43
01-02-38	6	-	-	-	-	-	5	11	4	-	26	5	31	43
15-05-38	6	-	-	-	-	-	3	11	4	-	24	5	29	43
02-10-38	7	-	-	-	-	-	4	11	4	-	26	5	31	43
16-04-39	6	-	-	-	-	-	4	10	4	-	24	5	29	42
08-10-39	5	-	-	-	-	-	-	10	4	5	24	5	29	41
15-03-40	6	-	-	-	-	-	-	10	4	6	26	5	31	38

Abréviations télégraphiques utilisées :

LJ	=	Jemelle	FC	=	Kortrijk
FNR	=	Namur	MKM	=	Stockem
FTY	=	Tournai	FTM	=	Tamines
FEO	=	Ronet	FSN	=	Sint-Niklaas
FNSD	=	Antwerpen-Zuid	FRST	=	Aarschot

La 4-6-0 type 9 de 1909 (Ten Wheel)

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

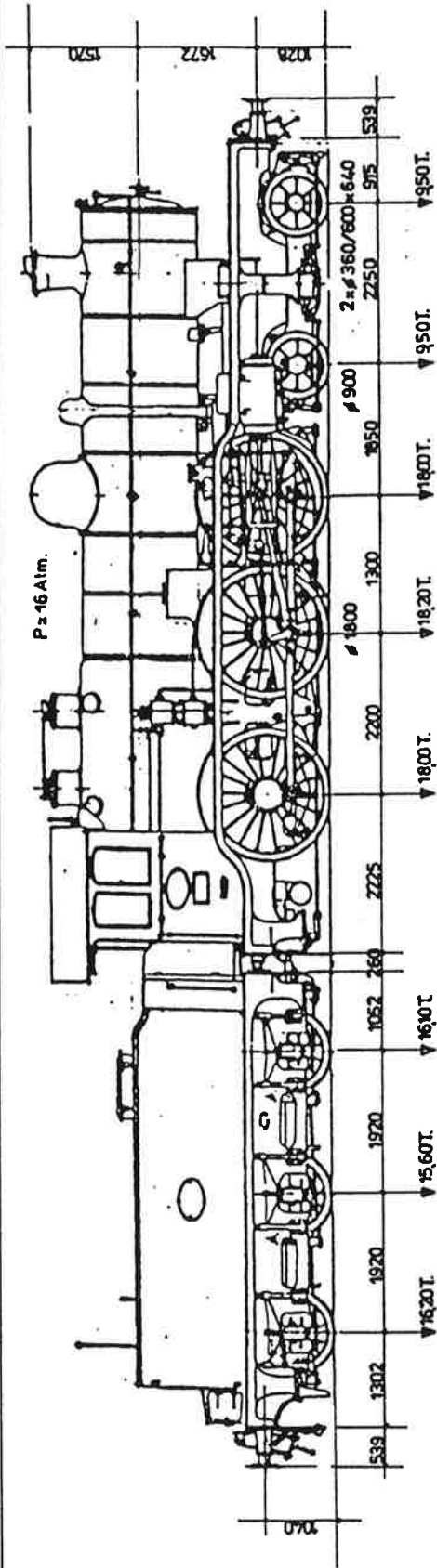
*Voir dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly : l'historique (tome 1 pages 214 à 218),
les caractéristiques (tome 2 page 326) et la numérotation (tome 2 page 330).*

Au livret du	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :							Nombre de locomotives			
	FCV	FBN	FNSD	FL	FSR	FC	FTY	En service	Entretien 20%	Nécessaires	Effectif
15-05-26	17	7	-	-	-	-	-	24	5	29	43
02-10-26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43
01-02-27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43
15-05-27	2	-	-	-	-	-	-	2	1	3	43
02-10-27	2	-	-	-	-	-	-	2	1	3	43
01-02-28	3	-	-	-	-	-	-	3	1	4	43
15-05-28	10	-	-	-	-	-	-	10	2	12	43
07-10-28	22	-	-	-	-	-	-	22	4	26	43
01-02-29	20	-	-	-	-	-	-	20	4	24	43
15-05-29	22	-	3	-	-	-	-	25	5	30	43
06-10-29	19	3	-	-	-	-	-	22	4	26	43

Au livret du	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :							Nombre de locomotives			
	FCV	FBN	FNSD	FL	FSR	FC	FTY	En service	Entretien 20%	Nécessaires	Effectif
03-02-30	15	6	-	-	-	-	-	21	4	25	43
15-05-30	18	8	-	4	-	-	-	30	6	36	43
05-10-30	15	8	-	6	-	-	-	29	6	35	43
02-02-31	13	5	-	6	-	-	-	24	5	29	43
15-05-31	13	6	-	8	-	-	-	27	5	32	43
04-10-31	13	7	-	8	-	-	-	28	6	34	43
01-02-32	13	7	-	6	-	-	-	26	5	31	43
22-05-32	13	7	-	6	-	-	-	26	5	31	42
02-10-32	13	7	-	6	-	-	-	26	5	31	42
05-02-33	13	7	-	6	-	-	-	26	5	31	42
15-05-33	12	6	-	6	-	-	-	24	5	29	42
08-10-33	9	7	-	5	-	-	-	21	4	25	42
04-02-34	10	8	-	5	-	-	-	23	5	28	42
15-05-34	12	-	-	6	8	-	-	26	5	31	42
07-10-34	7	-	-	6	9	-	-	22	4	26	42
03-02-35	6	-	-	6	9	-	-	21	4	25	42
15-05-35	6	-	-	6	9	-	-	21	4	25	42
06-10-35	6	-	-	9	9	-	-	24	5	29	42
02-02-36	-	-	-	8	9	4	5	26	5	31	42
15-05-36	-	-	-	8	9	4	5	26	5	31	42
04-10-36	-	-	-	8	9	4	5	26	5	31	42
01-02-37	-	-	-	6	9	5	5	25	5	30	42
22-05-37	-	-	-	6	9	4	5	24	5	29	42
03-10-37	-	-	-	6	9	4	5	24	5	29	42
01-02-38	-	-	-	6	9	4	5	24	5	29	42
15-05-38	-	-	-	6	9	4	5	24	5	29	42
02-10-38	-	-	-	6	9	4	5	24	5	29	42
16-04-39	-	-	-	5	9	4	5	23	5	28	42
08-10-39	-	-	-	4	6	4	5	19	4	23	42
15-03-40	-	-	-	7	6	4	6	23	5	28	42

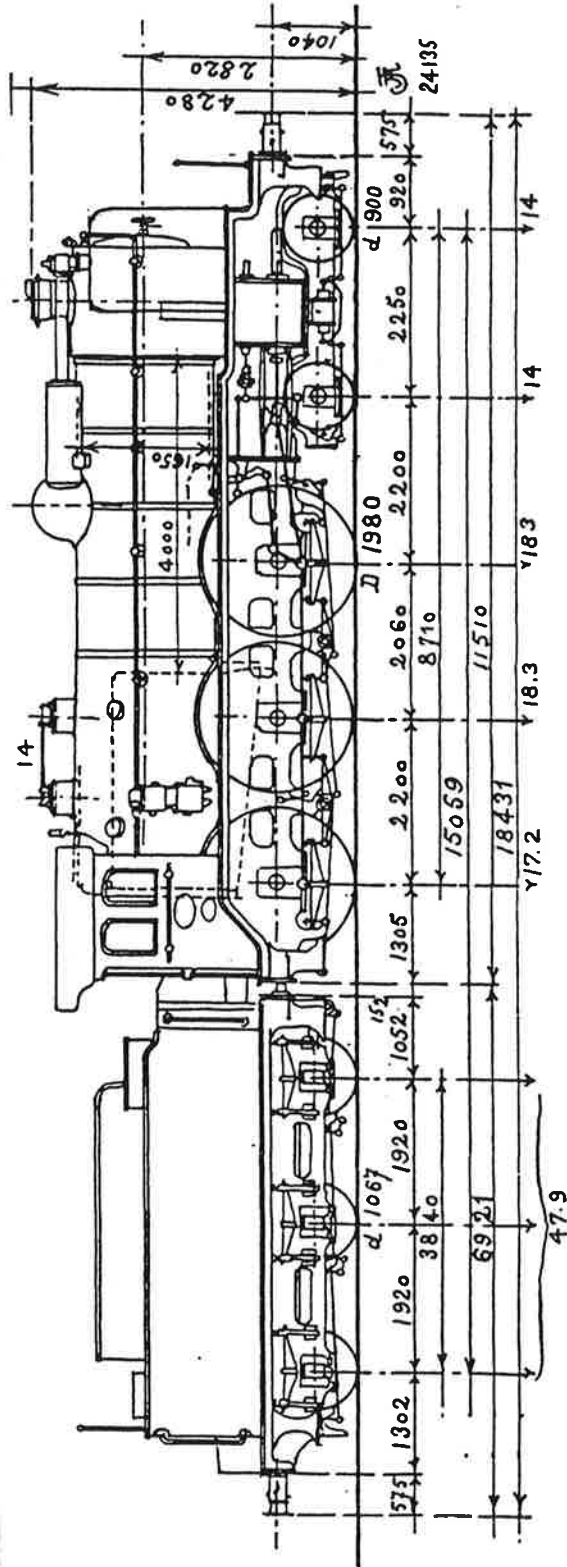
Abréviations télégraphiques utilisées :

FCV = Berchem
 FBN = Bruxelles-Nord
 FNSD = Antwerpen-Zuid
 FL = Liège
 FSR = Schaerbeek
 FC = Kortrijk
 FTY = Tournai



Etat. Type 8; série de 1905.
4 cylindres; compound; vapeur saturée.
Tender type 17; 20 m³ d'eau.

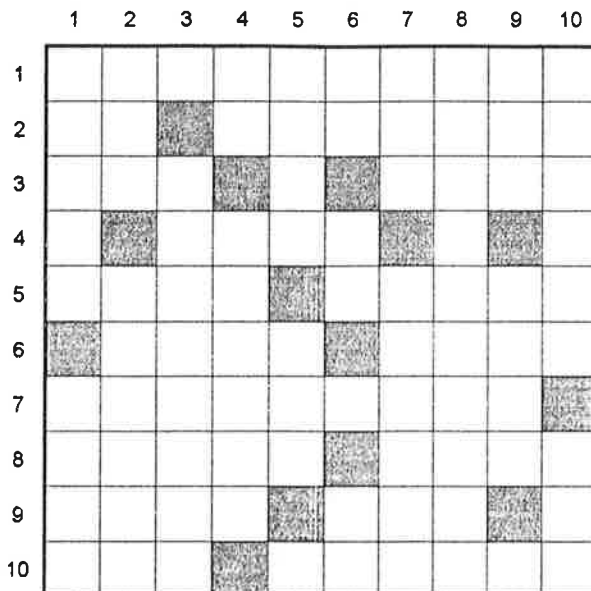
Dessin J. Van Lierde.



Etat. Type 9. Etat final après transformation.
Réchauffeur d'eau ACEI, écrans pare-fumée.
Tender type 17; 20 m³ d'eau.

Dessin A. Jacquet.

Récréation ferroviaire



Solution du problème
proposé dans FFN 77

- 1 CHEMINEE
- 2 PENDULE
- 3 HOMME MORT
- 4 SABOTS
- 5 RESEAUX
- 6 MICHELINE
- 7 COUVERT
- 8 ACCOUPLER
- 9 CYLINDRE
- 10 DETELER

Horizontalement

- 1 Le patinage en est un.
- 2 Fausse diphtongue - Former la rame.
- 3 Monotone - Chargement pour wagon spécial.
- 4 Note du rédac'chef.
- 5 Ile japonaise - Pour atténuer la gravité.
- 6 Imagine - Un barbu aux champs.
- 7 Wagon spécial.
- 8 Fabrication Märklin - Oeuvres d'aèdes.
- 9 Département - Noir et blanc.
- 10 Arrivée à la fin - Essieu mobile.

Verticalement

- 1 Gare frontière - Ex-compagnie de chemins de fer.
- 2 Fleur bleue - Fixe le prix.
- 3 N'arrive pas à nos oreilles.
- 4 Née en Allemagne en 1921 - Le modélisme en exige.
- 5 Sillonne Liège et environs - Dernier recours.
- 6 Liaison - Transport rapide - Pion.
- 7 Possessif - Vent du nord-ouest.
- 8 Extrémités pour conducteurs.
- 9 Le modélisme ferroviaire s'y réfère - Puits.
- 10 Se fait par destinations - Essence précieuse.



Proposition de composition :

l'IC 428 "Saphir"

Innovation dans FFN

Nous vous proposons quelques pages spéciales "Modélisme" reprenant des exemples de compositions de rames homogènes.

Elles nous sont présentées par Georges Martin, un membre de notre club qui, au travers de ses collections et transformations de matériels, nous propose de réaliser des rames telles qu'elles ont existé ou telles qu'elles circulent encore.

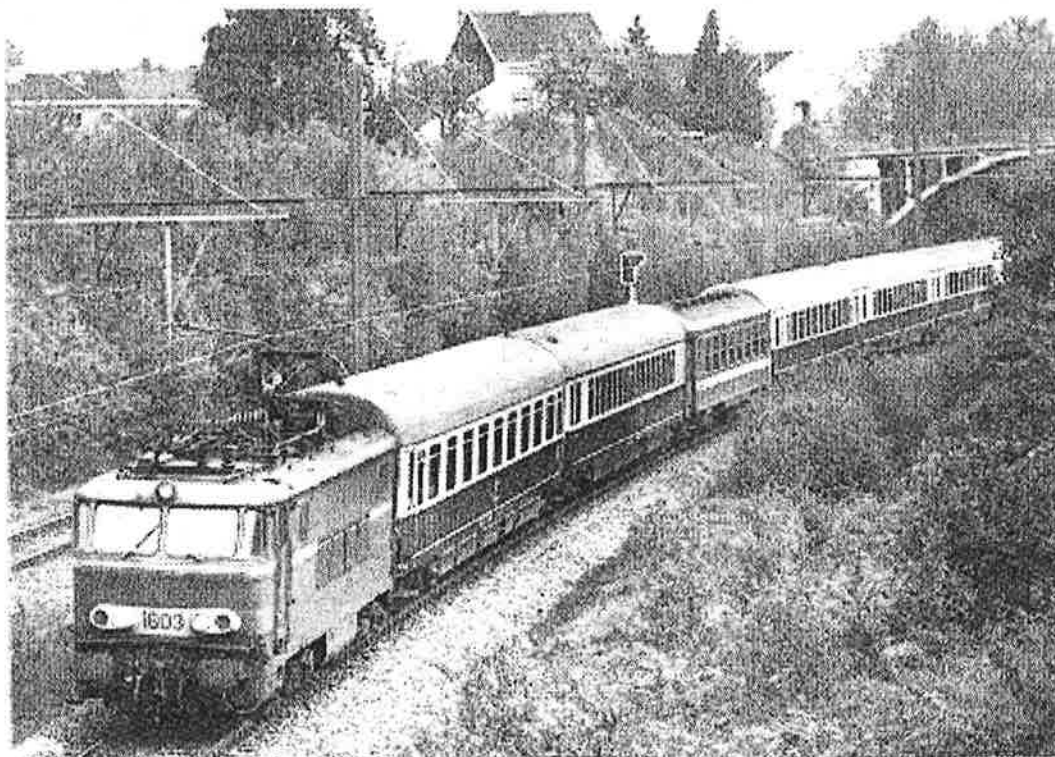
Le train IC 428 "Saphir" (ex-TEE et futur EC) remorqué par la 1603 bleue et composé de voitures DB, sauf la voiture 1^o classe/ restaurant qui est une AR de la SNCB.

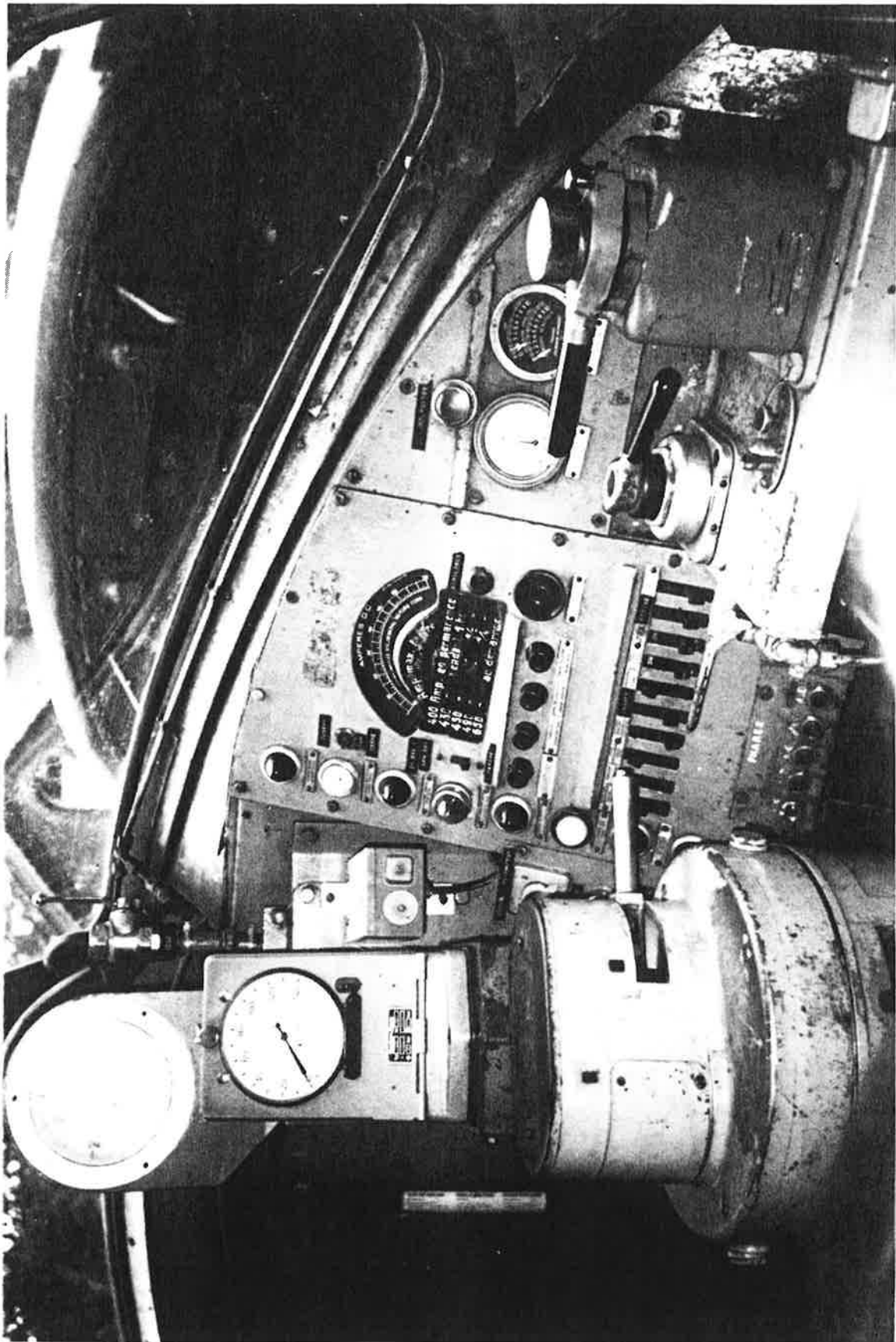
Photo de mai 1983, à Hergenrath, par A. Hermans, parue dans Rail Magazine n°95.

La composition

La composition des années 1983-1985 qui vous est proposée ici est basée sur les modèles suivants :

- Locomotive série 16 en livrée bleue avec ligne jaune.
Modèle : "Hamo" ou Märklin.
- Voiture DB rouge et crème, à couloir latéral, type Avümh, 1^o classe.
Modèle du fabricant ADE n° 3152, ou Roco n° 44653 (type Avmz 207), ou Lima n° 309162K (type Avmz 111).
- Voiture DB, rouge et crème, à couloir central, type Apümh, 1^o classe.
Modèle ADE n° 3151, ou Lima n° 309168K (type Apumz 121).
- Voiture SNCB, AR, 1^o classe / restaurant.
Modèle Fleischmann n° 5153 (transformée).
- 3 ou 4 Voitures DB (le plus souvent 3 voitures) Bpmz 291 beige et turquoise à couloir central, 2^o classe.
Modèle Roco n° 44651.





Le poste de conduite d'un "Gros-Nez" (photo Etienne Dozot)

Vie du club

L'éditorial du Président	1
Agenda des activités du RMM et d'ailleurs -	2

D'ici et d'ailleurs

Les activités des autres clubs, les manifestations, les publications à caractère ferroviaire, annonces	4
---	---

Actualité ferroviaire

Deux festivals au CFV3V	11
Istanbul - Pékin en train c'est possible	13
IVETTE, une innovation portable	14
Namur 2000 : l'avenir de la cité mosane proposé par la SNCB !	15
Nouveau sillon pour l'Edelweiss - Initiative jemelloise - Des voitures-pilotes dans la série I11	18
Une nouvelle carrière pour la 5506	19
Un beau coup de pub pour Märklin	20

Courrier des lecteurs

A lire pour vos enfants - AC Salzennes (suite) - Le réseau "Legrand"	21
--	----

Documentation

Les locotracteurs série 90 et 91 de la SNCB	5
Les voitures K de la SNCB (suite)	22
Le poste de conduite d'un "Gros-Nez"	31

Rétro-rail

Les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer	24
--	----

Récréation ferroviaire

Les jeux de Michel Archambeau	29
-------------------------------------	----

Modélisme

Proposition de composition d'une rame : l'IC 428 "Saphir"	30
---	----

FERRO FLASH NAMUR n°78, 1996-3.

Ce troisième numéro de l'année 1996 est en votre possession grâce à la collaboration et au dévouement de l'équipe de rédaction et ses collaborateurs occasionnels (qui ne sauraient être trop remerciés) : Michel Archambeau, Claude Carpet, Etienne Dozot, André-Marie Ducarme, Michel Herbiet, Michel Lobet.

Photo de couverture : Dans sa fugitive majesté le TGV "Eurostar", en provenance de Bruxelles-Midi, traverse en trombe la gare de Ath en empruntant la voie directe. Les passagers qui attendent sur le quai n°2 encaissent le souffle produit par le déplacement d'air. Quelques instants plus tard, le TGV "Réseau" passera tout aussi vite pour rejoindre Paris. Mâtinée du 3 juin 1996. (photo Claude Carpet)