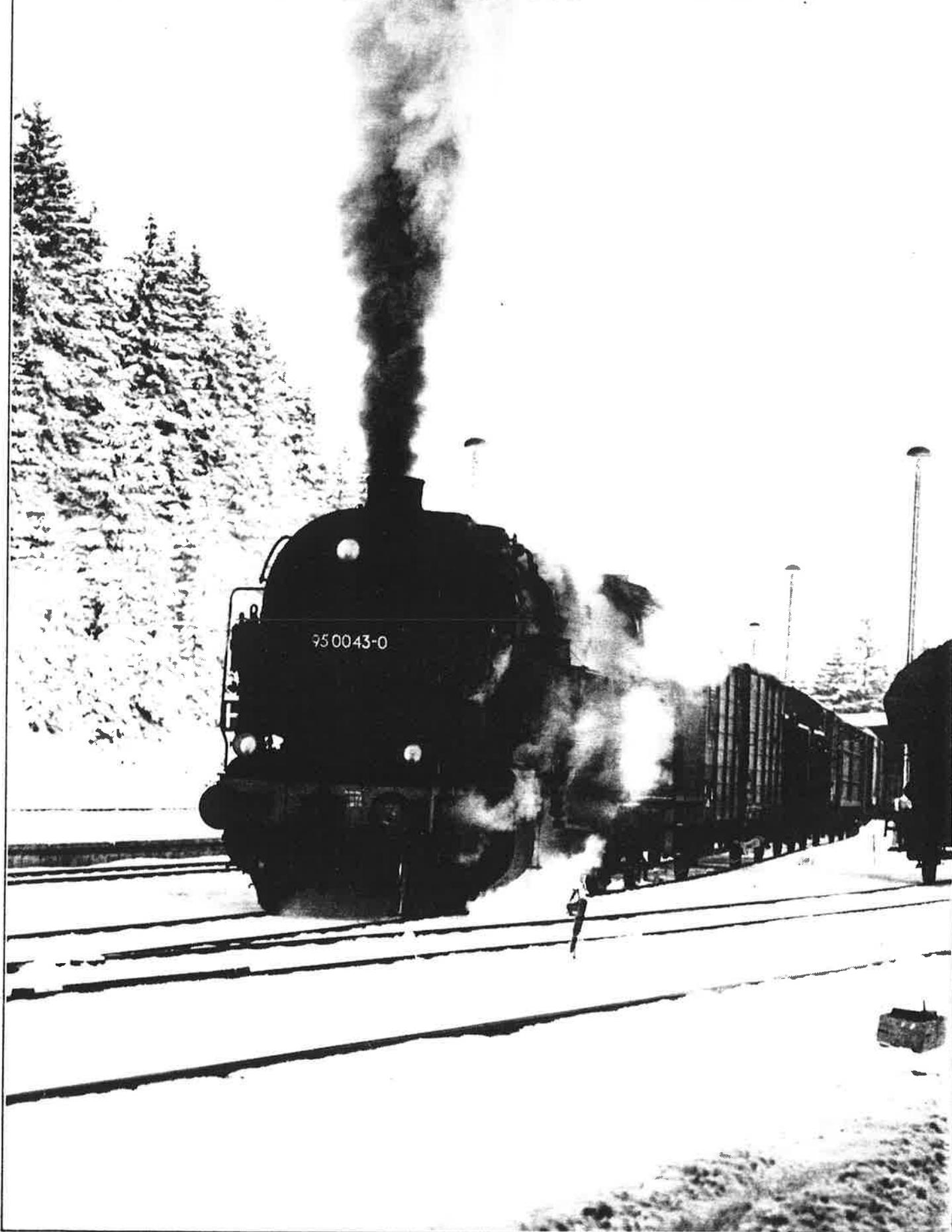


Ferro Flash Namur



Rail Miniature Mosan

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

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

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

COTISATIONS ANNUELLES :

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

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

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

Ferro Flash Namur

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

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

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

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

La vie du club

Le message du trésorier...

par Claude Carpet

Toujours au service des finances du club depuis plus de 4 ans, le trésorier se fera un plaisir d'exposer son rapport d'activité(s) lors de l'assemblée générale du vendredi 20 mars. L'insipidité des chiffres sera balayée par quelques graphiques suggestifs projetés à l'écran.

Les comptes ont déjà été présentés au contrôle perspicace de Jean-François Huart, l'un des Commissaires aux Comptes désignés lors de l'assemblée de 1991. Il a d'autant mieux été choisi : on m'a soufflé dans l'oreille qu'il est "économiste" ...

Je me dois de vous remettre en mémoire l'article des statuts de notre club qui prévoit que seuls sont admis à cette assemblée générale les membres en règle de cotisation.

Seuls ces derniers ont accès aux réunions hebdomadaires et mensuelles ainsi qu'à la bibliothèque.

Pour rappel également, le n°53 de Ferro Flash Namur sera le dernier que recevront les 30% de membres qui n'ont pas encore versé leur quote-part. *

Je remercie les 70% qui ont déjà satisfait à leurs devoirs... Je compte sur les retardataires pour pouvoir clore les "rentrées 92". J'applaudis ceux qui ont participé à titre de "membre bienfaiteur".

Plus vite le compte bancaire du club est approvisionné et plus vite je peux exercer mon activité : placer l'avoir du R.M.M. pour qu'il rapporte un maximum (plus de 6.000 frs en 91)... sans rien faire !

A propos, avez-vous remarqué que notre bar s'est enrichi d'un four à micro-ondes et d'un appareil à croque-monsieurs ? De quoi souper ou enrayer une petite faim dans la soirée qui s'avance... Une merveilleuse idée de Liliane qui tient les rênes derrière le comptoir.

* pour ceux qui ne souhaitent pas (ou plus) être membre mais veulent recevoir notre belle revue : l'abonnement n'est que de 600 frs pour les 6 numéros de l'année.

Renouvellement du comité

Comme chaque année, le comité doit être renouvelé par moitié au cours de l'assemblée générale du 20 mars prochain.

Trois membres de l'actuel comité sont sortants (et rééligibles) : Jean-Claude BOTSPOEL, Jean-Marie BURTON et André-Marie DUCARME.

Les candidatures sont à communiquer au secrétaire, si possible avant le début de la réunion.

Au programme des prochaines réunions :

Vendredi 20 mars à 19 h 30 : réunion mensuelle

Assemblée générale statutaire du Rail Miniature Mosan :

- approbation des comptes de l'exercice écoulé
- renouvellement partiel du Comité.

Modélisme et techniques : Daniel Braibant et Patrick Van Huffelen nous montreront **comment graver et découper chimiquement** (circuits imprimés et petits modèles).

Vendredi 27 mars à 20 h : réunion réseau(x)

travail sur les réseaux H0 et N

Vendredi 3 avril à 20 h : réunion réseau(x)

Vendredi 10 avril à 20 h : réunion réseau(x)

Vendredi 17 avril à 19 h 30 : Réunion mensuelle.

Programme sous réserve (voir le prochain numéro) :

Modélisme : les nouvelles voies. Présentation des voies et appareils de voie des nouvelles gammes ROCO et LIMA (code 83), et PECO (code 75), essais avec du matériel roulant de diverses provenances : amenez du matériel à tester si vous êtes intéressés par ces nouvelles productions. Présentation et animation par André-Marie Ducarme.

AGENDA

Portes ouvertes à la remise de Leuven

C'est du 30 mars au 5 avril 1992 qu'auront lieu à la remise de Leuven des journées "portes ouvertes". Une visite à cette remise vous permettra de voir ou de revoir du matériel historique destiné au musée, principalement des locomotives à vapeur.

Heures d'ouverture : en semaine, de 9 h 00 à 16 h 00 ; le week-end, de 9 h 00 à 18 h 00

150ème anniversaire de la gare de Mons

Les manifestations du 150ème anniversaire auront lieu du 16 au 19 mai 1992. Il y aura portes ouvertes et des expositions seront organisées. Des parcours de trains à vapeur sont prévus à condition que la 29.013 soit retubée et remise en état de marche. Pas question de compter sur la 1.002 assez éprouvée par certains voyages effectués en 1991 sur des lignes ne lui convenant nullement. On ne la reverra que restaurée de façon complète, c'est-à-dire après renouvellement de certaines pièces indispensables à un bon fonctionnement.

Sur le réseau CFL

Pour le service d'hiver 1991/92, les CFL ont relevé la vitesse limite de la ligne 7 Luxembourg - Pétange de 120 à 140 km/h. Jusqu'à cette date, seul le tronçon de ligne Bettembourg frontière - Berchem autorisait la pratique de cette vitesse. La ligne Luxembourg - Kleinbettingen frontière est autorisée à 130 km/h, alors que la ligne du Nord comporte une section à 120 km/h. La plus lente des lignes fréquentées par des trains express est la ligne vers Wasserbillig avec 100 km/h.

Depuis le même service d'hiver, la desserte vers la France a été sensiblement revue. Plusieurs trains ont maintenant Nancy comme origine ou destination. La majorité de ces trains est assurée par du matériel réversible de la SNCF (type RIB ou RRR et locomotives BB 16500). Pour ces rames de voitures à 3 caisses par segment, plusieurs variantes peuvent être observées :

- Matériel RIB classique pour le service METROLOR (trains 66508 et 66675 composés de deux segments) ;
- Matériel RRR (autres trains composés d'un segment) :
 - voitures jaunes appartenant à l'EPR Lorraine avec sièges Compin (six rames),
 - voitures vertes provenant de la Bretagne avec sièges Compin (une rame),
 - voitures vertes provenant de la Bretagne avec sièges "périurbains" (une rame).

Les automotrices Z2 du dépôt de Thionville ne viennent plus à Luxembourg qu'une seule fois en matinée par jour ouvrable par Bettembourg et avec la même fréquence par Rodange. Les dernières de ces automotrices peintes en rouge, gris et bleu sont en cours de redécoration aux couleurs de la région lorraine (jaune "mirabelle"). Il semble d'ailleurs que leur mutation vers le Nord de la France soit à l'étude, ceci en vue d'assurer des correspondances avec le TGV Nord qui sera inauguré dans un peu plus d'un an.

(documentation : G.A.R.)

Du Nord-Belge aux Trois Vallées

Les quatre voitures survivantes de la Compagnie du Nord-Belge vont retrouver leur lustre d'antan. En effet, le CFV3V vient de les prendre en location à la SNCB pour une durée indéterminée. Le contrat de location prévoit leur remise en état par le CFV3V avant toute utilisation. Elles avaient été remises en peinture par l'Atelier central de Mechelen voici quelques années, mais sont restées en plein air, car aucun abri n'avait pu être trouvé pour elles. Aussi la rouille a-t-elle fait son oeuvre, comme on peut le voir sur la photo parue en page 21 du *Journal du Chemin de fer* n° 56 de décembre 1991.

Souhaitons qu'un tel appel au privé pour la restauration du matériel à préserver puisse aboutir pour d'autres véhicules qui en ont bien besoin. Il semble bien cependant que la SNCB tienne à conserver son patrimoine historique en bon état car l'ancienne remise de Haine-Saint-Pierre vient d'être désignée pour recevoir principalement du matériel tracté destiné au musée.

Des cheminots troglodytes

Saviez-vous que chaque matin, deux agents des SBB-CFF-FFS empruntent à pied les quinze kilomètres du tunnel du St Gothard, afin d'examiner si tout est bien en ordre sur la voie ? Il leur faut sept heures pour se retrouver à l'autre bout du tunnel.

Le Vauban à Milan

Au prochain service international, entrant en vigueur le 31 mai, le train EC 91 *Vauban* qui part de Bruxelles-Midi à 7 h 15 (Namur 8.06 / 8.09) pour arriver à Bâle à

par
Michel
HERBIET

13 h 39 sera prolongé jusque Milan selon l'horaire Bâle: 14.01 - Milano (Centrale): 19.15.

Quant au train Eurocity 90 *Vauban* qui arrive à Bruxelles-Midi à 22 h 43 (Namur 21.43 / 21.48), il partait jusqu'à présent de Bâle à 16 h 25. Désormais il partira de Milano (Centrale) à 10 h 45 pour arriver à Bâle à 15 h 59.

Trois p'tits tours et puis s'en vont

Dans le but d'améliorer le service des trains IR Antwerpen - Neerpelt, la SNCB décidait, au début de 1991, de doter l'ATD Hasselt de locomotives diesel de la série 55. Les ateliers de Kinkempois et d'Hasselt échangèrent donc six HLD 55 (5506, 5517, 5521, 5525, 5535 et 5541) contre six HLD 62 (6238, 6251, 6252, 6253, 6260 et 6264). En juin de la même année, Hasselt cédait encore à Kinkempois et cette fois sans contrepartie ses HLD 6279 et 6319. Enfin, pour le service d'été (2 juin 91), Kinkempois échangeait la 6264 contre la 6215 (bleue) de Merelbeke, afin de renforcer son parc de locos aptes au chauffage électrique des rames.

Le 9 décembre 91, soit moins d'un an après leur mutation à Hasselt, les six 55 retrouvent le bercail de Kinkempois, tandis que, en échange, six des 62 retournent à Hasselt. Il paraît que, malgré leur puissance plus élevée, les 55 n'ont pu améliorer la régularité du service car elles tombaient souvent en panne (avaries diverses et détresses en ligne). Selon les responsables de l'ATD Hasselt, ces incidents étaient dus à l'état défectueux des moteurs de traction, rendant ces locomotives incapables d'assurer un service aussi exigeant. Il serait très intéressant de connaître à ce sujet l'opinion des conducteurs de Kinkempois. Quant aux trains IR Antwerpen -

Neerpelt, ils sont assurés désormais par des HLD 51 de l'atelier d'Hasselt. Peut-être bien qu'une telle solution aurait pu être tentée avant de réaliser le "transfert raté" des 55.

Tournai - Lille enfin sous caténaire ?

La SNCF a toujours rechigné à marquer son accord sur l'électrification du tronçon Tournai - Lille de la ligne Bruxelles - Lille. Cependant un accord est enfin intervenu entre la SNCB et la SNCF, cette dernière étant contrainte d'accepter cette électrification sous peine de ne pas voir circuler le TGV Transmanche en site propre sur le territoire belge. En attendant le site propre jusqu'à Antoing au moins, l'électrification de Tournai - Lille permettra le passage du TGV entre ces deux villes à 120 km/h.

Du côté belge, les travaux ont commencé à Froyennes (le tronçon Tournai - Froyennes étant déjà électrifié), et la SNCB espère bien en avoir terminé pour 1993. Du côté SNCF, les travaux ne débiteront qu'à la fin de cette année.

Bientôt les premières Break à trois caisses

Au cours de la période 1992-1995, les 140 automotrices série 03 vont recevoir une voiture intermédiaire. L'adjonction de cet élément devrait permettre de résoudre le problème chronique de manque de places constaté principalement sur la relation Bruxelles - Luxembourg. Le travail du personnel chargé du contrôle des

billets en sera facilité aussi.

Ce sont les AM 301 à 335 affectées à Stockem qui seront les premières à bénéficier de cette transformation, laquelle sera effectuée par CW Mechelen au fur et à mesure de la livraison des éléments intermédiaires par le constructeur.

Au moins cinq automotrices de Stockem doivent se retrouver ensemble à CW Mechelen. Afin de ne pas désorganiser le service des rames sur la ligne du Luxembourg, on a donc décidé d'affecter provisoirement à Stockem des unités de Kinkempois (336-353), ces dernières étant remplacées sur la dorsale wallonne par des rames tractées composées de quatre voitures M4, ainsi qu'on peut l'observer dès à présent sur certains trains IC Liège - Tournai.

Les AM "aéroport" rentrent dans le rang

Les six AM 595-600 assurant principalement la relation Bruxelles-Central - Aéroport National vont-elles perdre leur belle livrée bleue et blanche avec le logo *AIRPORT CITY EXPRESS* appliquée depuis juin 1989 ? En effet, l'une d'elles (la 597) est sortie de l'atelier central de Mechelen en octobre 1991 en livrée standard pourpre. Vous en trouverez une photo en dernière page du *Journal du Chemin de fer* n° 56 de décembre dernier.

Pourquoi ce retour à une livrée standard alors que depuis deux ans la SNCB adopte une certaine variété dans les livrées de son matériel ? Certaines sources font mention d'une rupture de stock de la peinture bleue employée pour ces automotrices. (C'était déjà l'explication avancée pour les chiffres peints en blanc sur le tender de la 1.002.) Selon d'autres, l'atelier de Mechelen aurait attendu en vain les directives de la Direction pour une nouvelle décoration à appli-

quer sur cette série d'automotrices, et aurait résolu le problème en dotant la 597 d'une livrée standard pourpre. Osons espérer, si cela est vrai, que ces directives ne tarderont plus trop et que l'AM 597 retrouvera une livrée moins anonyme.

Gembloux : il n'est jamais trop tard...

En 1972 déjà, pour mettre fin aux nuisances provoquées par le passage à niveaux* de Gembloux, il fut décidé de construire un tunnel sous les voies de l'importante artère ferroviaire Bruxelles - Namur - Luxembourg. Ce passage à niveau supporte en effet un trafic très dense, aussi bien routier que ferroviaire. Vingt ans plus tard, les travaux vont enfin débiter.

Le tunnel routier sera long de 82 mètres, dont 30 sous le chemin de fer, et haut de 4 mètres 50. Il sera exclusivement destiné aux véhicules. Les piétons, eux, utiliseront un couloir long de 63 mètres 60, large de 3 mètres et haut de 2 mètres 20, ce qui permettra la suppression de l'actuelle passerelle.

Avant la construction du tunnel, et jusqu'à sa mise en service, un passage à niveau provisoire sera installé côté gare. Depuis avril 1991, on a effectué le déplacement des câbles et la pose de canalisations diverses en vue de mettre en service la nouvelle cabine de signalisation construite depuis quelques années mais jamais employée avant le début de 1992. La SNCB envisage en outre de renouveler les bâtiments de la gare, de réaménager les quais, et d'agrandir les parkings.

[*] Le pluriel utilisé ici se justifie amplement, à Gembloux comme en bien d'autres endroits.

Matériel moteur de la sncb : situation au 31 décembre 1991.

Dans notre n° 44 vous pouviez lire la situation au 28 mai 1990 du matériel moteur de la SNCB (non compris celui utilisé par le département Infrastructure). Depuis la situation a évolué. D'où la présente mise à jour, avec les modifications intervenues depuis le 28 mai 1990.

Matériel pris en écritures :

Automotrices :

17 exemplaires numérotés 936-952 de la série 09 / tranche 89 pour ATD Schaerbeek.

Matériel mis hors-écritures :

Automotrices :

5 exemplaires dont 2 de la série 00 / tranche 54 (101, 126), un de la série 00 / tranche 56 (131) et 2 de la série 05 / tranche 55 (514, 539).

Matériel mis hors-exploitation :

Automotrices :

L'AM 050 (série 00 / tranche 3 F) qui servait depuis juin 1987 à l'expérimentation de la traction triphasée asynchrone a subi d'importants dégâts lors d'un incendie survenu dans sa partie électrique. Elle sera réparée et retrouvera une motorisation classique et son ancien numéro (151).

Locomotives électriques :

La HLE 2803, garée en attente de réparation à CW Mechelen depuis l'incendie de son équipement électrique, ne sera pas réparée (frais jugés trop élevés) et servira de réserve de pièces de rechange à ses deux soeurs (2801 et 2802) utilisées au garage des rames à Forest-voitures.

Matériel muté :

Automotrices :

Série 00 / tranche 54
de Kinkempois à Stockem (051, 053) et à Haine-St-Pierre (056-058, 060-062),
de Ronet à Haine-St-Pierre (102).

Série 00 / tranche 62
de Kortrijk à Ronet (162-164).

Série 00 / tranche 63
de Hasselt à Haine-St-Pierre (227-232),
de Schaerbeek à Haine-St-Pierre (233-245) et à Kortrijk (246).

Série 06 / tranche 66
de Haine-St-Pierre à Schaerbeek (601-637),
de Kortrijk à Schaerbeek (638).

Série 06 / tranche 74
de Hasselt à Kinkempois (713-720).

Série 09 / tranche 86
de Schaerbeek à Hasselt (901-916)

Locomotives électriques :

Série 22 :

de Bruxelles-Midi à Saint-Ghislain (2226-2250).

Locomotives diesel :

Série 55 :

de Kinkempois à Hasselt (5506, 5517, 5521, 5525, 5535, 5541),

de Hasselt à Kinkempois (5506, 5517, 5521, 5525, 5535, 5541).

Série 62 :

de Hasselt à Kinkempois (6238, 6251, 6252, 6253, 6260, 6264, 6279, 6319),

de Kinkempois à Merelbeke (6264),

de Merelbeke à Kinkempois (6215),

de Kinkempois à Hasselt (6238, 6251, 6252, 6253, 6260, 6279),

de St-Ghislain à Monceau (6241, 6242, 6244, 6250, 6254, 6257, 6258, 6262, 6263, 6266, 6269, 6270, 6272, 6273, 6275-6278, 6282, 6284-6288, 6290, 6314, 6320).

Série 84 :

de Stockem à Latour (8407, 8410, 8415, 8418, 8419, 8421, 8424, 8427).

Série 91 :

de Stockem à Latour (9134, 9135, 9137, 9148, 9153, 9159),

de Merelbeke (9104-9106) et de Stockem (9125, 9127) au département Infrastructure.

Transformation des séries 52, 53 et 54 :

en cours de transformation : 5302, 5307.

encore à transformer : 5209, 5318, 5320, 5401, 5403, 5404 *, 5407.

[*] pourrait cependant être conservée dans son état d'origine pour le musée.

Une nouvelle signalisation à la SNCB

Une nouvelle signalisation de vitesse est à l'essai à la bifurcation Sint-Katherina - Lombèek qui permet de quitter la ligne 50A Bruxelles Midi - Oostende pour prendre la ligne 50 en direction de Denderleeuw. Elle est installée sur le signal d'arrêt combiné A 161 et sur le signal d'arrêt T5 couvrant cette bifurcation.

Le signal T 5 implanté à la bifurcation sur la voie A pouvait jusqu'ici présenter deux chiffres de vitesse différents :

- un 7 pour la direction vers Denderleeuw ;
- un 4 et un chevron de changement de régime de signalisation (vers des signaux clignotants).

Une règle fixée par des considérations de sécurité veut que la différence entre la plus grande et la plus petite des vitesses réduites que le signal peut autoriser soit limitée à 30 km/h. En effet, le conducteur passant au droit du signal avertisseur n'est pas averti de la valeur de la réduction de vitesse qui lui sera imposée par le signal suivant, et il lui faut donc freiner de manière à être en mesure de respecter la plus

petite vitesse. Cette règle aboutit à imposer parfois des chutes de vitesse importantes, alors que la plus élevée des vitesses réduites pourrait être supérieure (90 km/h dans le cas qui nous occupe, au lieu de 70), d'où pertes de temps et consommation d'énergie plus importante lorsqu'il s'agit de reprendre la vitesse maximum.

C'est pour cette raison qu'une nouvelle signalisation a été élaborée et mise à l'essai, dans le but d'autoriser le conducteur à franchir la liaison d'aiguillages vers Denderleeuw à 90 km/h sans compromettre la sécurité.

Description des signaux

Un boîtier lumineux est disposé au-dessus du panneau principal du signal d'arrêt combiné A 161. Lorsque ce signal présente un feu vert et un feu jaune à l'horizontale, un chiffre lumineux **jaune** apparaît dans ce boîtier, de même valeur que celle du chiffre lumineux **blanc** présenté au même moment au signal suivant T 5. Ces chiffres lumineux sont **encadrés**

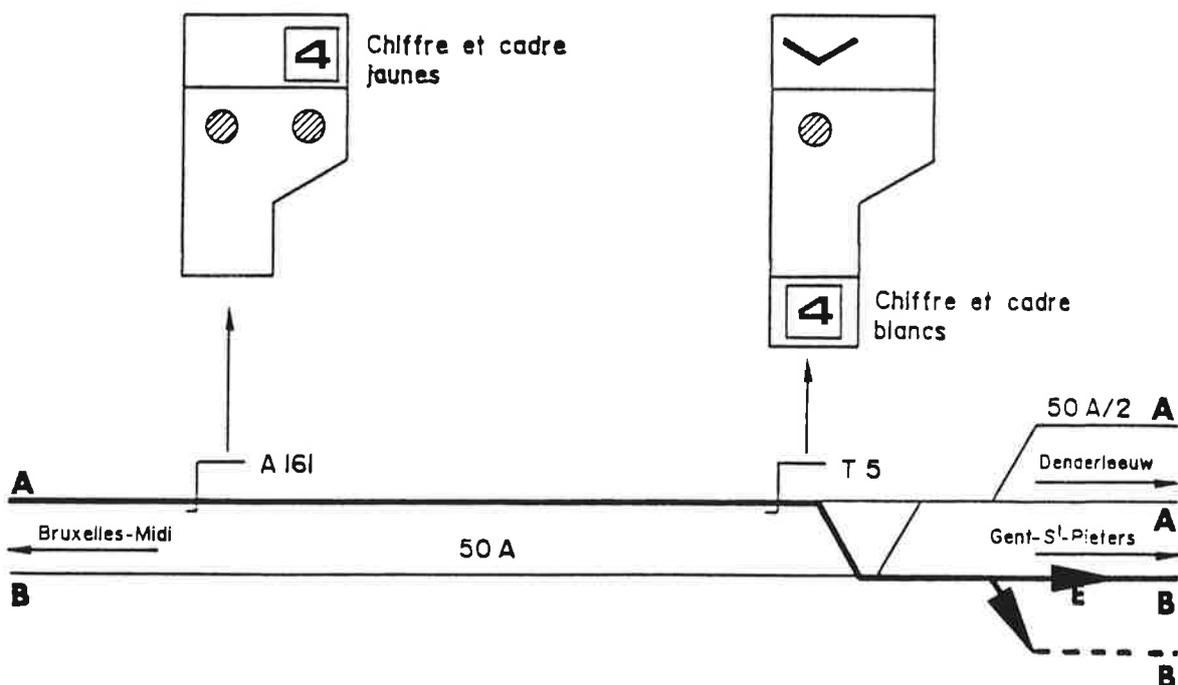
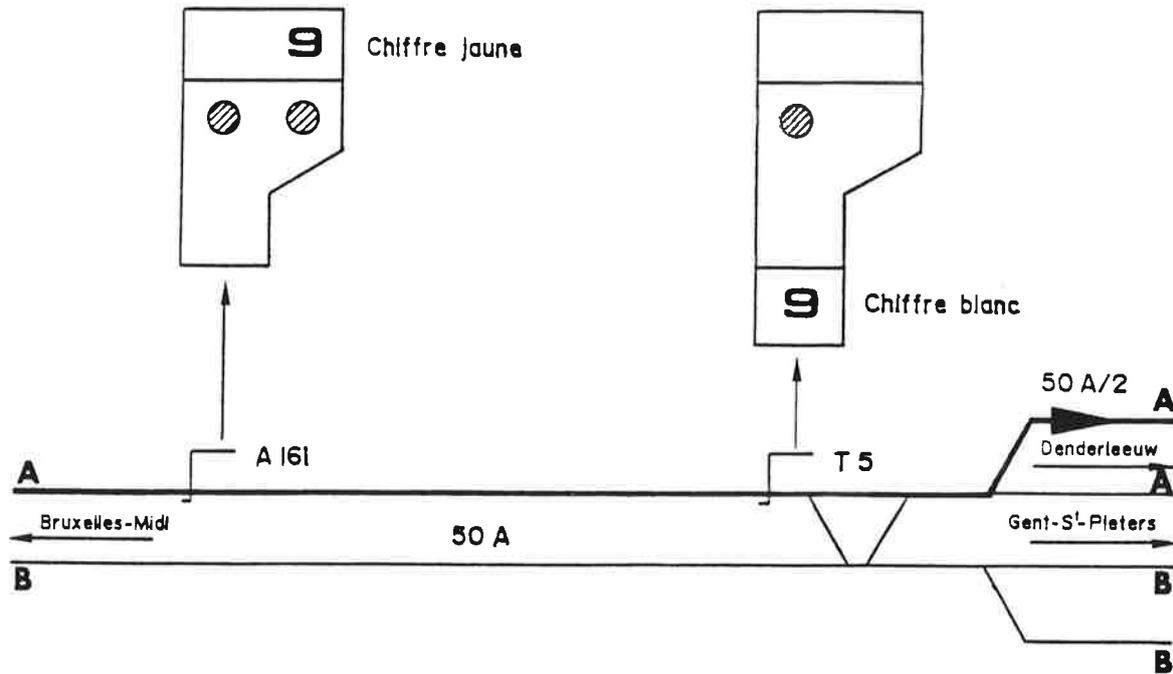
lorsque le signal d'arrêt T 5 donne accès à l'itinéraire sur lequel la plus petite des vitesses doit être observée. Le chiffre lumineux jaune n'apparaît sur le signal A 161 que lorsque celui-ci présente un feu vert et un feu jaune à l'horizontale.

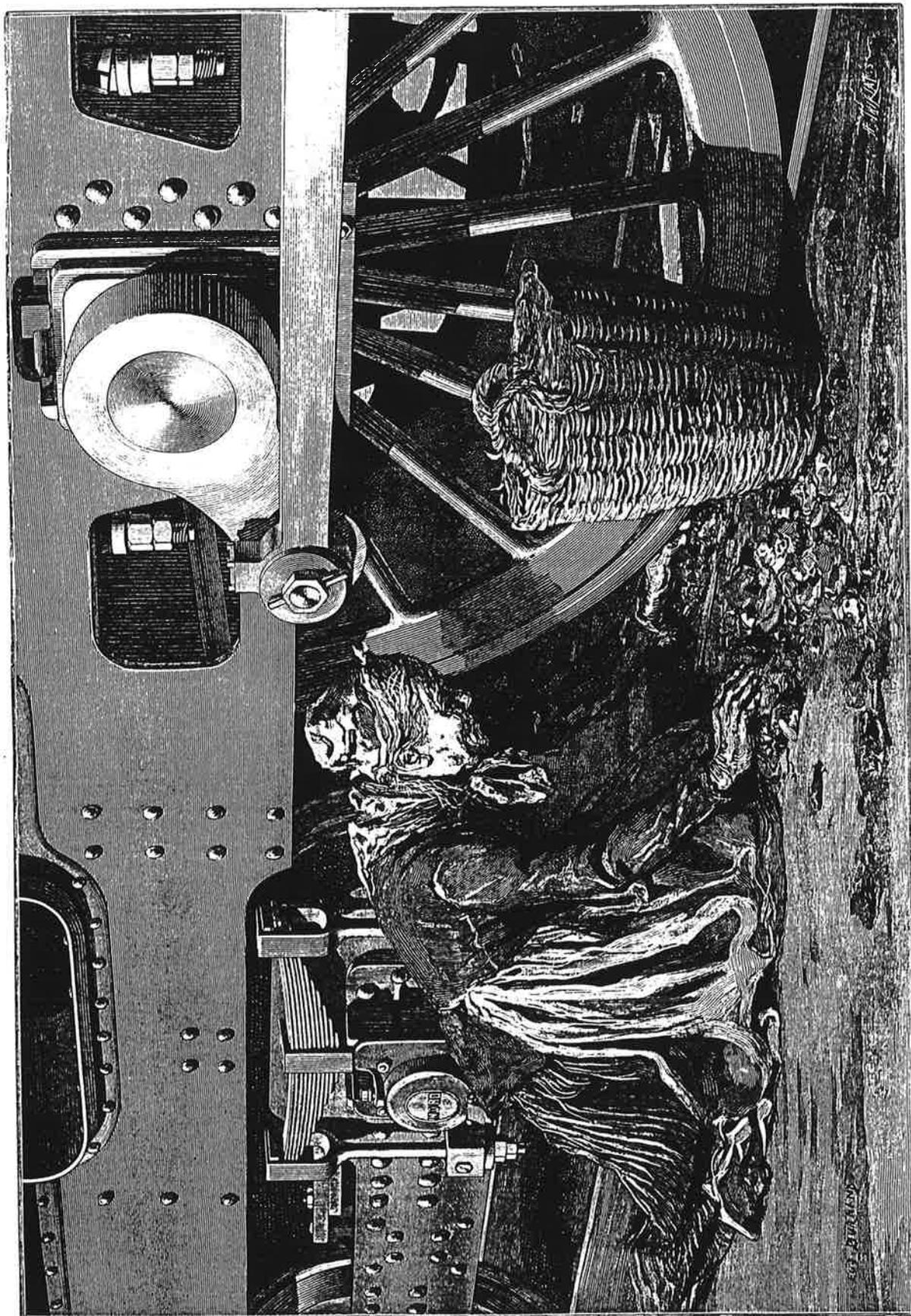
Ci-dessous la représentation schématique de l'aspect des signaux A 161 et T 5 lorsque l'une ou l'autre

des limitations de vitesse est prescrite.

Si cet essai est concluant, on pourra dans plusieurs cas supprimer des réductions de vitesse inutilement imposées par cette "sacrée" règle des 30 km/h maximum de différence entre la plus grande et la plus petite des vitesses réduites imposées.

Jean DUBUFFET





TYPES ET PHYSIONOMIES MODERNES. — LA RAMASSEUSE DE CHARBON AU DÉPÔT DES MACHINES DU CHEMIN DE FER DU NORD

1921

Fourniture de la première locomotive type 8 bis (type 7)

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

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

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

Michel Herbiet

2ème partie

Classification et numérotation

De 1921 au 30 septembre 1931

Livré du 1er juillet 1921 au 19 avril 1924, ce type de locomotive fut classé parmi les locomotives destinées à la remorque des trains de voyageurs. Il fut dénommé type 8 bis et les 75 locomotives livrées à l'Etat belge portèrent les numéros 4601-4675.

C'est à partir du 1er janvier 1925 que l'Etat fit désigner séparément les différentes versions de locomotives groupées auparavant sous le même type. C'est ainsi que les trois versions du type 15 devenaient les types 14, 15, 16 et celles du type 18 devenaient les types 18, 19 et 20. Le type 25 "non standardisé" était appelé type 26 tandis que le type 32 à surchauffe devenait le type 31. C'est donc aussi à partir de cette date que le type 8 bis devint le type 7 (c'est à ce moment également que le type "Atlantic" fut dénommé type 6).

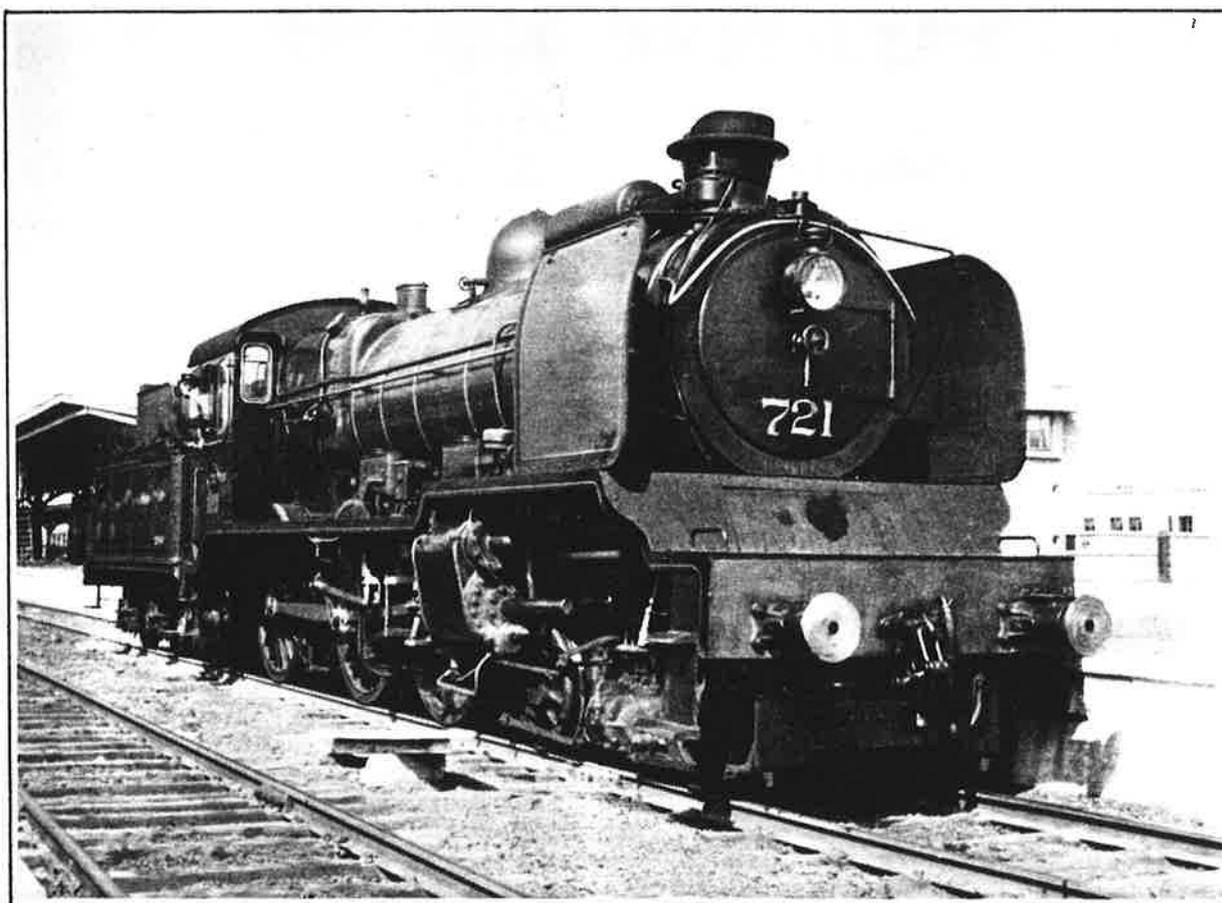
Du 1er octobre 1931 au 31 décembre 1945

C'est à partir du 1er octobre 1931 que la SNCB généralisa un système de numérotation plus rationnel déjà appliqué depuis le 1er janvier 1925 aux locomotives reçues des chemins de fer allemands suivant les clauses de la convention d'Armistice du 11 novembre 1918. Dans ce système, le ou les deux derniers chiffres indiquaient le type de la locomotive et les deux derniers le numéro d'ordre de la locomotive dans ce type. Les 75 locomotives type 7 reçurent donc les numéros 700 à 774 c'est-à-dire 701 à 774 pour les locomotives numérotées auparavant 4601 à 4674 et 700 pour la locomotive 4675. Comme on peut le remarquer et suite à la nouvelle numérotation commençant à 700 et non à 701, les deux derniers chiffres ne représentaient pas finalement le numéro d'ordre de la locomotive dans son type. C'est ainsi par exemple que la locomotive nouvellement numérotée 739 n'était pas la trente-neuvième unité du type 7, mais bien la quarantième puisque la 700 était la première unité.

Du 1er janvier 1946 à la mise hors-écritures en 1962

C'est à partir du 1er janvier 1946 que la SNCB décida d'ajouter un troisième chiffre au numéro d'ordre. Dès cette date, chaque numéro de locomotive comporta 4 ou 5 chiffres, le premier ou les deux premiers suivant le cas, étaient caractéristiques du type et les trois derniers donnaient le numéro d'ordre de la locomotive dans le type, l'indice du type et le numéro d'ordre étant séparés par un point. Ce nouveau système de numérotation avait été mis en vigueur pour permettre d'y intégrer correctement les 300 locomotives type 29 dont la livraison était imminente.

En ce qui concerne la nouvelle numérotation à appliquer au type 7, il fallait tenir compte du fait que les locomotives 716 et 718 avaient été radiées respectivement en septembre 1944 et mars 1945 pour faits de guerre. A ce sujet, il est bon de rappeler que ces deux locomotives n'avaient pas été détruites en mai 1940 car s'il en avait été ainsi, elles auraient été réformées en 1941, avec les quelques rares autres victimes de la campagne des dix-huit jours. Dès lors les 73 unités figurant encore à l'inventaire au 1er janvier 1946 reçurent les numéros 7.001 à 7.074 c'est-à-dire 7.001 à 7.015 pour les locomotives numérotées auparavant 701 à 715, 7.016 pour la locomotive 700, 7.017 pour la locomotive 717 et 7.019 à 7.074 pour les locomotives 719 à 774. Quant au numéro 7.018, il ne fut pas attribué.



Locomotive type 7-4 n° 721 (future 7.021)

photographiée à Brugge en 1939.

Le palier du tablier était moins prononcé que sur le type 7-1.

Photo C.R.L. Coles Collection Ph. Dambly

Différentes livrées

Superstructure :

de 1921 à 1930 : brun chocolat, bandes noires avec liserés rouges
de 1931 à 1935 : vert foncé, bandes noires avec liserés jaune-orange
de 1935 à 1955 : vert foncé, bandes noires avec liserés couleur peau
de chamois
après 1955 : vert foncé, bandes noires sans liserés

châssis et roues : couleur noire

traverses : couleur rouge

Augmentation de la puissance utile de la type 7

Au début des années trente, le programme de traction des type 7 fut fixé à 300 t à 100 km/h en palier, car on constatait que ce type de locomotive commençait à se montrer un peu faible pour la remorque des trains de voyageurs à forte composition sur les lignes de Bruxelles vers Oostende et Herbesthal.

Néanmoins, dès 1933, la SNCB demande à Cockerill de rechercher les moyens d'accroître leur puissance utile, c'est-à-dire la puissance au crochet du tender. La firme de Seraing basa son étude sur les résultats obtenus en France par les Pacific compound de la série 3700 du Paris-Orléans (231E à la SNCF en 1938), récemment transformées par l'ingénieur Chapelon et dont un exemplaire venait d'effectuer des marches d'essai remarquées sur le réseau de la Cie du Nord.

En janvier 1934, les solutions proposées par Cockerill consistaient à augmenter les sections de passage de vapeur à travers les orifices de distribution, à renforcer la puissance des chaudières en augmentant le nombre d'éléments surchauffeurs et à accroître le vide dans les boîtes à fumée en améliorant les conditions de l'échappement.

Après discussion, ce constructeur se vit confier la transformation de six locomotives type 7 à titre expérimental. Les travaux de transformation furent exécutés en juillet et août 1934 et concernaient les locomotives 700, 718, 724, 728, 762 et 764. Remarquons que parmi ces six locomotives ne figuraient aucune des quatorze de ce type construites chez Cockerill à Seraing (701-714).

Les six locomotives transformées en juillet/août 1934 et leur nouvelle désignation :

a) Locomotives 700 et 728

Désignées type 7-1, ces deux locomotives furent transformées en compound du système Woolf, à quatre cylindres en ligne (système dans lequel les cylindres HP et BP - de 400 et 600 x 640 mm - communiquaient directement entre eux). Ces quatre cylindres étaient avancés de 255 mm par rapport à la position initiale du groupe BP et se trouvaient dans l'axe du bogie, lui-même avancé de 200 mm (d'où allongement des longerons). Le poids en ordre de marche passait de 83,496 à 88,300 t et la puissance était portée de 1.600 à 1.940 ch.

b) Locomotives 762 et 764

Désignées type 7-2, ces deux locomotives à quatre cylindres égaux en ligne (de 400 x 640 mm) présentaient la même modification de l'empattement que les locomotives type 7-1. Le poids en ordre de marche restait fixé à 83,496 t et la puissance était portée de 1.600 à 1.900 ch.

c) Locomotives 718 et 724

Désignées type 7-3, ces deux locomotives à quatre cylindres égaux alternés (de 400 x 640 mm) étaient parfois dénommées "de Glehn non compound" en raison de la disposition des cylindres et de l'attaque des essieux. Le poids en ordre de marche restait fixé à 83,496 t et la puissance était portée de 1.600 à 1.830 ch (la 724 sera retransformée en 1938 et sera désignée 7-4).

Dès les transformations effectuées, des essais dynamométriques comparatifs eurent lieu avec les locomotives modifiées 700, 762, 718 et la 742 dans sa forme initiale. Les charges remorquées s'élevaient à 400 t et le 120 à l'heure fut atteint sans difficulté (cependant la vitesse maximum autorisée restera toujours limitée à 110 km/h). Ces essais démontrèrent la supériorité des machines compounds 700 et 742 dont la puissance au crochet passait de 1.280 à 1.550 ch au maximum tandis que la consommation de combustible baissait de 20 %.

Transformation des autres locomotives de 1935 à 1938 et leur nouvelle désignation.

Au regard des résultats des essais effectués auparavant, la SNCB, dès 1935, chargea son atelier central de Salzinnes de transformer la locomotive 716 mais en conservant le système de Glehn afin de réduire la dépense. Les essais effectués avec cette locomotive s'étant avérés concluants, la SNCB décida d'apporter les mêmes améliorations aux 68 locomotives non encore transformées, et ce, lorsqu'elles entraient en grande ou en moyenne réparation. C'est ainsi que l'AC Salzinnes en transforma 23 en 1936, 24 en 1937 et 21 en 1938 plus une vingt-deuxième, la 724, qui avait déjà été transformée en type 7-3 en 1934.

Ces 70 locomotives compound à quatre cylindres alternés, mais dont les tiroirs plans à compensateur du groupe BP avaient été remplacés par des tiroirs cylindres furent désignées type 7-4. Le poids en ordre de marche passait de 83,496 à 85,200 t et la puissance était portée de 1.600 à 1.940 ch.

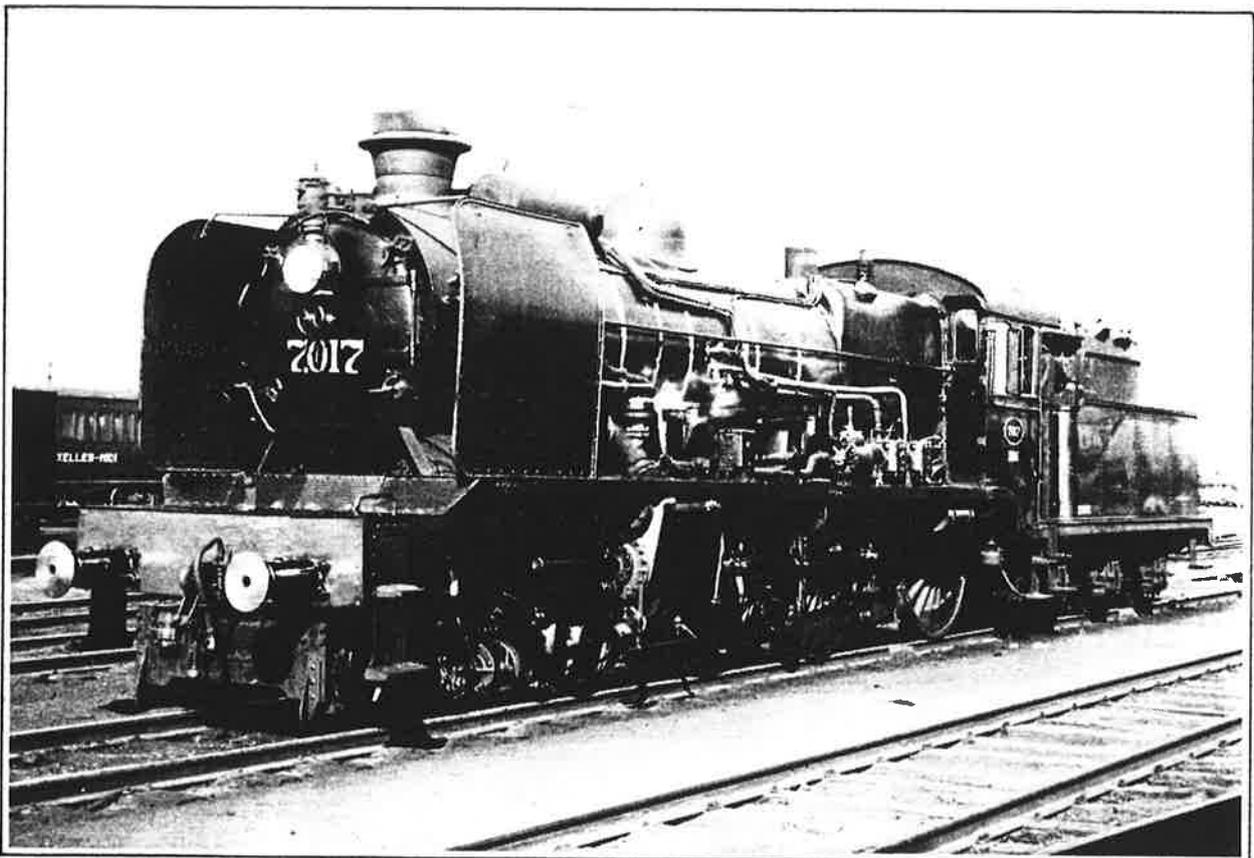
En ce qui concerne les transformations effectuées de 1934 à 1945, notons également que :

- 1) les quatre variantes reçurent des surchauffeurs American Superheater C° à 35 éléments, ce qui porta la température de régime de la surchauffe de 325 à 350 degrés pour les compounds (7-1 et 4) et à 330 pour les machines à simple expansion (7-2 et 3). Accessoirement, on munit les boîtes à essieux couplés de coins de rattrapage de jeu.
- 2) les tabliers des locomotives type 7-1 et 4 comportaient un palier à hauteur des cylindres. Seule la variante 7-3 conserva l'aspect d'origine, mis à part le support de la boîte à fumée. Sur les autres, les marchepieds initialement placés dans l'axe du bogie étaient reportés contre la traverse d'extrémité.
- 3) des échappements Kylchap simples avaient été montés sur les six machines transformées par Cockerill, mais on les retira au cours des



▲
Locomotive 7-1 n° 7.016 (ex-700) compound à quatre cylindres en ligne, système Woolf, munie de l'échappement Lemaître. Photo prise à Bruxelles-Midi en 1953. Photo SNCB Collection M. Herbiet

Locomotive 7-4 n° 7.017 de la remise de Bruxelles-Midi. Elle est munie de l'échappement Lemaître et pourvue du tablier rectiligne adopté en 1948. Photo SNCB Collection M. Herbiet
 ▼



essais pour insuffisance de tirage aux petites admissions et on les remplaça par des Lemaître à tuyère multiple. Les type 7-4 furent également dotés de ce dispositif (dont on supprima l'ouverture variable de la tuyère centrale en 1948). Le montage de deux sortes d'échappement nécessita le placement de cheminées à plus large section et un allongement de 196 mm sur la boîte à fumée. A partir de 1936, 26 locomotives du type 7-4 reçurent l'échappement double Legein, le plus souvent lors de la transformation. Il s'agissait des locomotives 701, 703-705, 707, 708, 710, 711, 724, 730-732, 735, 743, 746, 748, 749, 753, 757-760, 763, 768, 770 et 771.

- 4) en 1937, l'industrie privée construisit six chaudières de réserve à foyer Crampton large, avec boîte à feu proéminente ("wagon top") et soupapes Coale. Cinq locomotives du type 7-4 en furent munies en 1937 et 1938. Il s'agissait des locomotives 723, 747, 758, 773 et 774. Il est à remarquer que ce type de chaudière n'était guère apprécié des agents de conduite parce que leur boîte à feu favorisait les entraînements d'eau
- 5) lors du placement du type de chaudière décrit au point 4. sur les locomotives 723 et 773, ces dernières furent pourvues d'un abri "coupe-vent" du type PLM
- 6) en 1945, on équipa la locomotive 709 de distributeurs cylindriques allemands du système Nicolai, admettant au centre et formant by-pass (conduite de dérivation sur le circuit des gaz) lorsque le modérateur était fermé (ils seront retirés en 1956).

Inventaire des locomotives type 7 lors de la renumérotation du 1er janvier 1946 :

A la renumérotation du 1er janvier 1946, l'effectif des locomotives type 7 ne s'élevait plus qu'à 73 unités, vu que les locomotives 7-1 n° 716 et 7-3 n° 718 avaient été radiées respectivement en septembre 1944 et mars 1945 pour faits de guerre.

L'effectif des 73 locomotives se répartissait comme suit :

type 7-1 : 2 unités : 7.016 (ex-700), 7.028 (ex-728)
type 7-2 : 2 unités : 7.062 (ex-762), 7.064 (ex-764)
type 7-4 : 69 unités : 7.001 à 7.015 (ex-701 à 715), 7.017 (ex-717),
7.019 à 7.027 (ex-719 à 727), 7.029 à 7.061
(ex-729 à 761), 7.063 (ex-763), 7.065 à 7.074
(ex-765 à 774)

Particularités :

Locomotives munies de l'échappement double Legein :

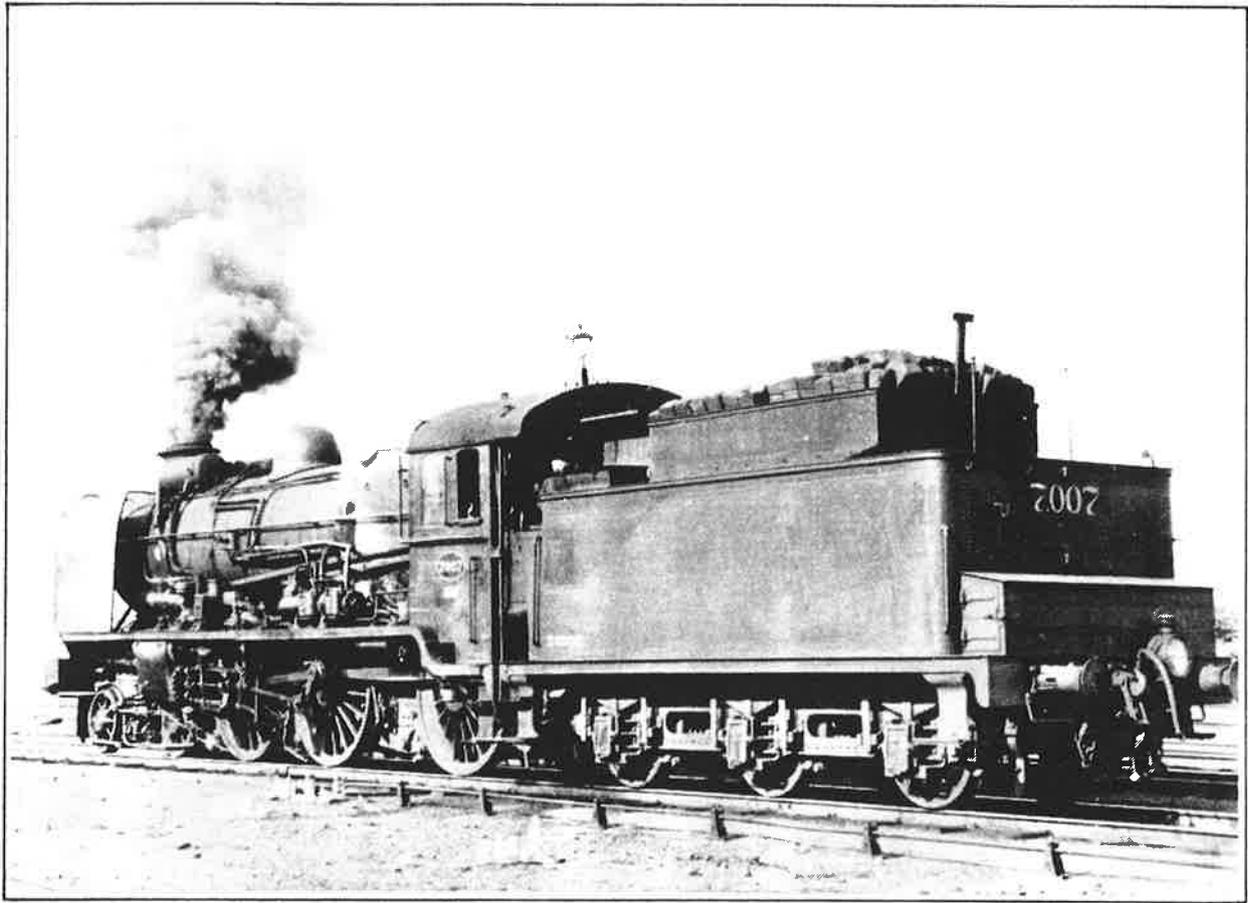
type 7-4 : 26 unités : 7.001, 7.003-7.005, 7.007, 7.008, 7.010, 7.011,
7.024, 7.030-7.032, 7.035, 7.043, 7.046, 7.048,
7.049, 7.053, 7.057-7.060, 7.063, 7.068, 7.070,
7.071.

Locomotives munies de chaudière à foyer Crampton large et boîte à feu "wagon top" :

type 7-4 : 5 unités : 7.023, 7.047, 7.058, 7.073, 7.074

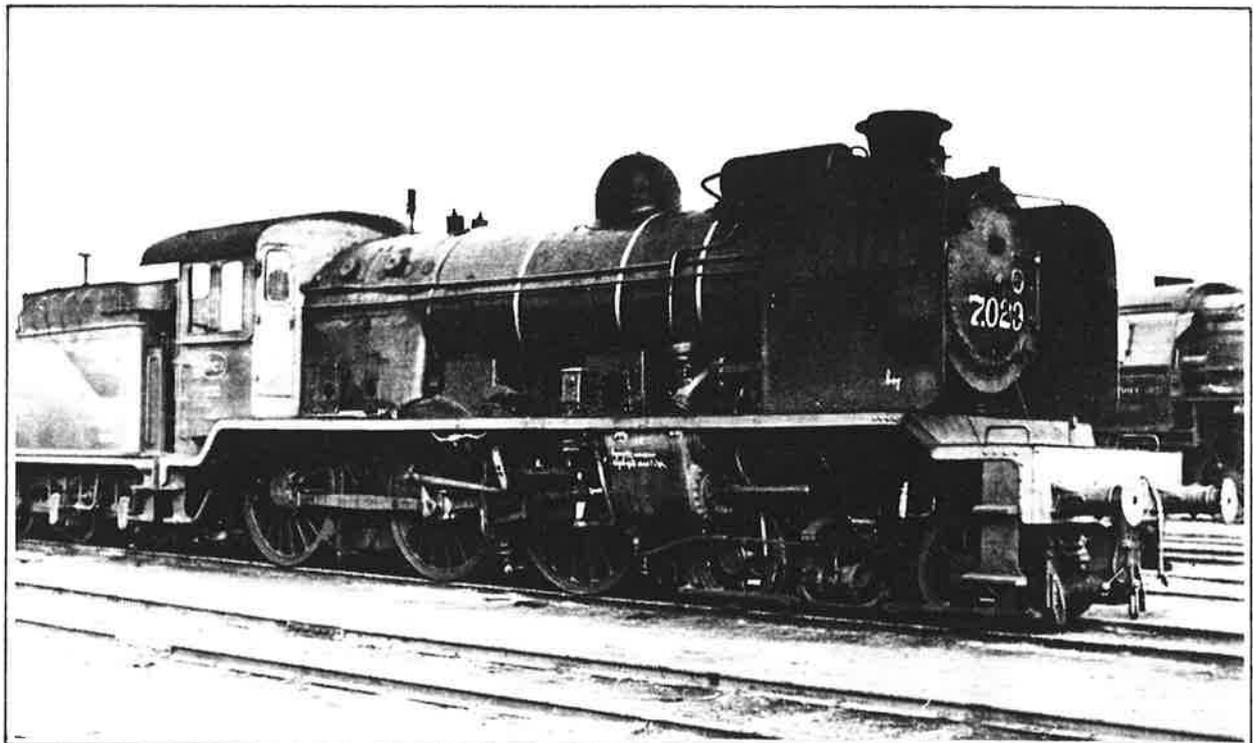
Locomotives munies d'abri "coupe-vent" du type PLM :

type 7-4 : 2 unités : 7.023, 7.073



Locomotive 7-4 n° 7.007 de la remise de Bruxelles-Midi accouplée au tender type 18 n° 24.002. Cette locomotive est munie de l'échappement double Legein.
Photo prise à Mons en juillet 1958.
Photo O.W. Laursen Collection Ph. Dambly

Locomotive 7-4 n° 7.023 de la remise de Berchem munie d'une chaudière à foyer Crampton large et boîte à feu "wagon top" (dessus de chariot) et d'un abri "coupe-vent" de type PLM.
Photo B. Dedoncker Collection Ph. Dambly



De 1948 à 1959 : les dernières transformations :

- 1948 : Après leur transformation, les locomotives type 7-1 et type 7-4 possédaient des tabliers comportant un palier à hauteur des cylindres. Cette dénivellation fut supprimée à partir de cette année sur les type 7-4, et ce, lors de leur passage en grande réparation. Cependant six locomotives conservèrent la dite structure : 7.008, 7.012, 7.025, 7.052, 7.057, 7.066. A cause de la taille du bloc-cylindres, cette transformation ne fut pas effectuée sur les deux locomotives du type 7-1 : 7.016, 7.028. C'est également au cours de cette année que les soupapes de coup d'eau des cylindres furent remplacées par des diaphragmes.
- 1951 : Les deux locomotives du type 7-2 (7.062 et 7.064) reçoivent l'échappement double Legein ce qui portait à 28 unités le nombre de locomotives pourvues de ce type d'échappement.
- 1952 : Suppression des visières de cheminée et modification des valves de compoundage après essai sur la 7.013.
- 1956 : La chaudière à foyer Crampton de la locomotive 7.058 fut remplacée par une chaudière à foyer Belpaire, provenant d'une locomotive type 7 dépecée.
- 1959 : même substitution sur les locomotives 7.073 et 7.074 que celle effectuée sur la 7.058 en 1956 (quant aux locomotives 7.023 et 7.047, elles conservèrent la chaudière à foyer Crampton jusqu'à leur réforme).

Essais comparatifs FS 685981 / SNCB 7.069

Du 24 octobre 1951 (date d'arrivée) au 13 décembre 1951 (date de départ), il a été procédé aux essais de la 2-6-2 "Prairie" FS 685981 de Venezia Santa Lucia, munie de l'"Economiseur" Franco-Crosti, et affectée à Bruxelles-Midi.

La locomotive était desservie par des équipes de la remise de Bruxelles-Midi, toujours accompagnées de l'un des machinistes italiens et les essais étaient supervisés par un instructeur de DT MA 25.

Après une importante série de marches expérimentales, chaque fois répétées avec la locomotive type 7 n° 7.069 prise pour machine de comparaison, la locomotive italienne fut mise en série B le 12 novembre 1951, et la comparaison avec notre 7.069 poursuivie.

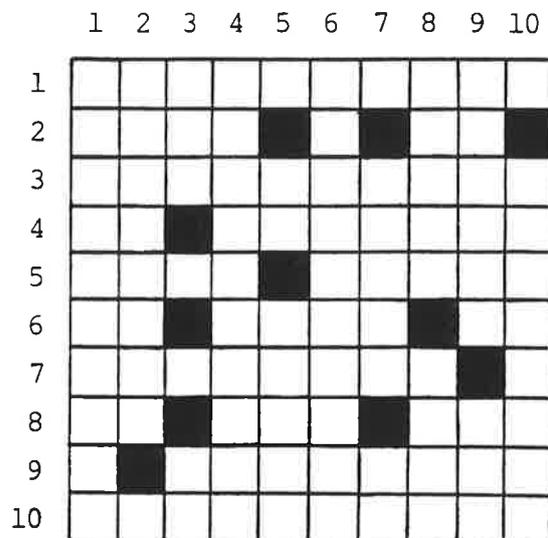
Bien que la locomotive des FS se fût avérée peu gourmande et très correctement performante, l'échappement Crosti n'a pas été adopté par la SNCB pour des considérations purement d'économie nationale (coût du montage et de l'entretien mal compensé par la moindre consommation de houille à l'époque où le combustible était encore abondant et relativement bon marché).

Pendant son séjour à Bruxelles-Midi, la locomotive a parcouru 8.748 km.

Récréation ferroviaire

Mots croisés

proposés par Michel Archambeau



SOLUTION

du problème proposé dans le n°52

- 1 - Travelage
- 2 - Voitures
- 3 - Crocodile
- 4 - Sifflet
- 5 - Tirefond
- 6 - Heurtoir
- 7 - Omnibus
- 8 - Ringard
- 9 - Stations
- 10 - Panaches

Horizontalement

- 1 - Transsaharien
- 2 - Connue pour l'optique - Son chlorure se trouve en mer
- 3 - Sur le Transsibérien
- 4 - Fleuve - Sel
- 5 - Son pont est sous bonne garde - Teinter
- 6 - Média - Contient parfois des surprises - Se donne au violon
- 7 - Endroits plantés de conifères
- 8 - Se dit d'un boulon de haute qualité - Aux Pays-Bas, le Rheingold y passait sans arrêt - Moi
- 9 - Dont la ligne atteint des sommets
- 10 - Comme une rame de banlieue, bien souvent

Verticalement

- 1 - Il règle la marche des trains
- 2 - Type 24
- 3 - Un anglais - Intra-muros
- 4 - Empereur
- 5 - La même chose en sens inverse - Détection et télémétrie par radio
- 6 - N'ont aucune chance d'être conducteurs à la SNCB
- 7 - Pays en désordre - Joint à joint pour trouver
- 8 - Peut faire l'étalon - Grandes ouvertures vers le haut
- 9 - On y invite à boire - Peut perturber la circulation ferroviaire
- 10 - On l'a dans la peau

Solution dans notre prochain numéro.

Modèle de l'année

Vous connaissez tous ces diplômes ou certificats dont les constructeurs de trains miniatures décorent fièrement les pages de leur catalogue. Décernés par des revues connues ou des fédérations de modélistes, ils récompensent les meilleures productions et poussent à la réalisation de modèles toujours plus fidèles. Désormais, après la plupart des pays voisins, la Belgique aura aussi ses "modèles de l'année".

A l'instar d'autres fédérations européennes qui font la même démarche pour leurs modèles nationaux, FEBELRAIL (1) a voulu honorer et en même temps remercier les constructeurs et importateurs qui ont présenté sur le marché, pendant l'année écoulée, des modèles particulièrement réussis de matériels belges. Distinguer les "modèles de l'année", cette mission a tout naturellement été confiée à la Commission Modélisme qui a établi les critères de sélection (2) des modèles représentatifs, toutes échelles confondues, dans trois catégories bien distinctes : matériel moteur, matériel tracté (voitures et wagons) et éléments de décor.

Pour cette "première", nous nous sommes donc retrouvés, le 15 février dernier, dans les locaux du club De Pijl à Malines où avait été rassemblée toute la documentation nécessaire. Vingt-six fans du pied à coulisse, représentant huit clubs de modélistes sur les quatorze affiliés à Febelrail, ont consacré toute la matinée à mesurer à l'échelle longueur, largeur, empattement... Tout cela fut reporté sur des fiches par des notes 10, 3, 1 ou 0 suivant la correspondance au modèle réel. La moyenne des résultats donnait une première appréciation.

Après une pause pour un (frugal) repas, les travaux reprirent. Un circuit d'essais, monté pour la circonstance, nous permit de tester pratiquement les modèles moteurs, pour leur vitesse sous 12 V, leur ralenti et leur régularité de fonctionnement. Ensuite, les modèles tractés pour leurs qualités de roulement. La conformité aux normes NEM fut également vérifiée.

Les éléments de décor doivent faire vrai et correspondre à l'échelle humaine. Cela fut naturellement vérifié.

Enfin, d'autres critères, généraux, entrèrent en ligne de compte, comme la justesse des couleurs et la netteté de leur application, la richesse et l'exactitude des détails, l'exactitude et la finesse des inscriptions, l'allure générale et aussi l'opportunité de la création de chaque modèle. Chacun des membres du jury avait eu le loisir d'examiner chaque modèle à sa guise, mais la séance de cotations fit quelque peu penser à un défilé de mode, avec circulation du modèle suivie de la communication des notes du jury.

Tout ce travail fut exécuté dans la bonne humeur et avec la plus grande objectivité. En fin de séance eut lieu la proclamation

des résultats, qui furent unanimement bien accueillis. Nous ne vous dévoilerons pas les résultats, qui seront publiés prochainement par Febelrail, mais sachez cependant que, par un juste retour des choses, les "modèles de l'année" récompensèrent dans chaque catégorie des firmes qui, ces derniers temps, ont particulièrement gâté les modélistes belges.

Michel ARCHAMBEAU

(1) Fondée il y a dix ans, FEBELRAIL a pour vocation de regrouper les diverses associations qui, en Belgique, s'occupent de modélisme, d'histoire, de préservation ou d'exploitation ferroviaires. On y trouve donc aussi bien des clubs de modélistes comme le nôtre, que des musées ou des chemins de fer touristiques.

Comme les intérêts des uns et des autres ne convergent pas forcément, diverses commissions ont été formées à l'intérieur de la fédération. **Commission de l'Agenda** qui publie régulièrement un agenda (assez exhaustif) des manifestations ferroviaires en tous genres ; **Commission Modélisme**, qui met au point des normes pour les réseaux modulaires H0 (un travail énorme, qui touche presque à sa fin), qui participe aux travaux du MOROP relatifs aux normes européennes NEM, qui vient de publier les résultats d'un référendum auprès des modélistes belges et se prépare à décerner officiellement pour la première fois des prix des "modèles de l'année". Deux membres de notre club, M. Archambeau et A.-M. Ducarme, participent régulièrement aux travaux de cette commission. Et enfin la **Commission Retrorail** qui jusqu'ici s'était bornée à publier un inventaire annuel des réseaux touristiques et attractions ferroviaires en Belgique, mais qui voit maintenant ses compétences élargies à l'élaboration de normes de sécurité pour les réseaux touristiques, en collaboration avec les Autorités belges et européennes.

(2) Faute d'expérience - c'est la première fois que ces prix seront décernés - la Commission Modélisme s'est tournée vers les autres Fédérations membres du MOROP pour leur demander quelle procédure elles suivaient pour l'attribution de leurs propres prix du "modèle de l'année". C'est le système de la Fédération autrichienne (VOEMEC) qui fut adopté, moyennant quelques adaptations mineures (qui visent entre autres à le rendre un peu moins sévère).

Quoi de neuf en 1992 ?

Chaque année à la même époque la "fièvre de Nuremberg" saisit les modélistes ferroviaires qui se précipitent sur les nouveaux catalogues et dépliants pour savoir si le modèle dont ils rêvent sera enfin réalisé, ou à quelles nouvelles séductions leur portefeuille devra résister.

Comme d'habitude, il n'est pas facile de s'y retrouver entre vraies nouveautés, nouveautés déjà annoncées, ou simples variantes de décoration. C'est pourquoi nous nous bornerons à un bref tour d'horizon des modèles belges ou circulant en Belgique.

Chez Märklin :

La **diesel 55** (et sa soeur luxembourgeoise) se feront désirer un peu plus longtemps. Ce pourrait être pour l'année suivante.

Parmi les nouveaux modèles H0, épinglons une citerne (en V) à bogies pour produits chimiques et un wagon Interfrigo à 2 essieux d'un type déjà reproduit par Rivarossi mais plus au catalogue de cette firme.

Pour les petits réseaux, la commande DELTA, à insérer entre le transfo et le réseau, permet la conduite sélective de quatre locos équipées du module ad hoc. Moins ambitieux, mais aussi moins coûteux que le Digital. Pour système 3 rails uniquement (pour l'instant, car Arnold propose un produit similaire pour le 2 rails en N).

Chez Fleischmann :

Peu de vraies nouveautés. Et une seule qui intéressera le modéliste belge : la refonte complète (nouveau modèle) de la vapeur G8¹ (type 81 à la SNCB), avec attelage court entre loco et tender, attelage court à élongation aux deux extrémités, moteur avec volant d'inertie et tout

et tout... Certes le modèle est allemand et nécessiterait un certain travail pour être "belgicisé", mais une version 040 D conforme est d'ores et déjà prévue pour la France, et devrait fournir une base plus appropriée, à moins que Fleischmann se charge lui-même de l'adaptation...

A l'instar de Märklin et Arnold, on trouve aussi une version simplifiée de la télécommande maison (FMZ-Control 4).

Chez Roco :

Un paquet de nouveautés chez Roco, mais certaines étaient déjà annoncées l'an dernier et d'autres ne se concrétiseront sans doute que plus tard.

La **20** est bien confirmée pour les derniers mois de cette année. En version bleue d'abord, mais d'autres décorations sont déjà annoncées par l'importateur. Les numéros annoncés appartiennent tous à la seconde sous-série, avec tampons "marchandises".

Les **voitures I6** de 1ère et de 2ème classe sont redécorées aux couleurs de l'EC *Memling*. On ne pourra cependant pas réaliser la rame complète, faute des voitures I10 et surtout de la voiture "Bistro Memling" (I10 modifiée).

C'est tout pour la Belgique, si l'on excepte quelques variantes de numérotation de modèles belges existant ou ayant existé (y compris le wagon Fcs qui était tout à fait incorrect et le restera sans doute !)

Parmi les modèles étrangers, épinglons une vapeur BR 50 qui pourrait bien accoucher un jour ou l'autre d'une 25 SNCB, le retour d'un wagon citerne à bogies pour le transport de chlore (une citerne CAIB est aussi prévue pour la Belgique), et un wagon Fcs (trémie 2 essieux) typiquement SNCF mais très courant sur nos lignes. Les "Nistes" se contenteront d'un petit wagon citerne Solvay qui, s'il est immatriculé en Autriche, a quand même un petit air de chez nous.

Le programme de voie **Rocoline** se complète d'une **TJD à 10'** qui manquait cruellement.

Faut-il citer à part **Sachsenmodelle**, le partenaire européen de Roco ? On trouvera dans sa gamme une citerne ancienne à 2 essieux qu'on a beaucoup vu chez nous, et surtout la **voiture-lits russe** qui passe par Namur tous les jours depuis de nombreuses années. D'autres voitures est-européennes sont prévues que l'on rencontre aussi chez nous.

Chez Klein Modellbahn :

Plus de nouvelles des voitures M1 pourtant annoncées officiellement l'an dernier. Renseignements pris auprès de l'importateur, elles ne seraient que différées, sans qu'une date puisse être citée pour l'instant.

En revanche, de nouveaux wagons sont annoncés : un wagon à bogies **porte-conteneurs** prévu dans plusieurs variantes belges (SNCB et TRW), y compris avec conteneurs CMB ; plusieurs versions de **wagons Eas et Eaos**, dont les variantes SNCB

avec leurs renforts typiques ; **wagon à bogies et toit enroulable Taems** en versions SNCB et SNCF. Une version **Tahms** SNCB pour le transport de coils, simple variante de décoration, est prévue.

Quant à la **diesel série 60**, elle connaîtra de nouvelles versions : deux numéros en livrée jaune sont annoncés.

Chez Rivarossi :

Un wagon belge est prévu : la version CITA d'un **céréaliier Uas** jadis réalisé par Dacker. Le modèle Rivarossi bénéficiera des beaux bogies Y25 de la marque et, donc, d'un excellent roulement. Ce wagon est d'emblée annoncé dans un grand nombre de décorations différentes, FS, SNCF, etc... A noter aussi, des voitures italiennes des années soixante qu'on a beaucoup vu chez nous jusqu'il y a peu.

Chez Lima :

Rien à signaler si ce n'est que la série des **voitures M2** (au 1/100ème) se complète (variantes de décoration).

Le programme de voies, pour lequel on aurait pu craindre le pire, se complète de la TJD tant attendue.

Chez Electrotren :

Peu de vraies nouveautés, mais des variantes de décoration ou des refontes partielles de wagons déjà connus. A noter que le très beau wagon Habis "Transwaggon" que l'on voit presque quotidiennement à Namur reçoit maintenant un attelage court à élongation.

Rien pour nous chez **Trix** ou **Minitrix**. Mais les Hollandais, eux, sont gâtés avec une nouvelle automotrice en N.

Jouef vient de sortir coup sur coup trois locomotives d'une nouvelle conception. Pas d'autres nouveautés saillantes chez ce constructeur. Tout au plus quelques variantes de décoration sans intérêt majeur.

Peco, bien connu pour son vaste programme de voies, complète sa gamme H0 fine scale (code 75) d'une traversée-jonction-simple et une traversée-jonction-double. A réserver au matériel récent aux roues à petits boudins ; pour le matériel plus ancien, mieux vaut remplacer les essieux.

Accessoires et décor :

Preiser ne nous oublie pas, avec une camionnette et trois **policiers communaux** bien de chez nous.

André-Marie DUCARME

Améliorez vos contacts !

Ceux qui "roulent en deux rails", et en particulier les "Nistes", le savent bien : des roues sales peuvent compromettre la prise de courant de nos meilleures locos et leur valoir un fonctionnement hésitant. Les adeptes du "3 rails" sont privilégiés : avec le retour du courant par les deux files de rails, le problème se pose beaucoup moins. Il ne se posait même pas du tout avec le Märklin du bon vieux temps où crochets et châssis métalliques sur toute la rame concouraient au passage du courant. Les remèdes ? Tout d'abord un nettoyage régulier des roues et du réseau. Il existe divers produits pour cet usage, dont un seul est à proscrire absolument : le papier émeri (même le plus fin).

L'idéal serait évidemment d'éviter que l'enrassement se produise. C'est possible grâce à un ingénieux dispositif développé en France par Y. Mercier et couvert par un brevet : le **Roulnet**. Ce dispositif, qui a été décrit dans *Loco Revue* n°519 d'octobre 1989, se compose de deux diodes

et de deux petits condensateurs polarisés, et il se raccorde aux bornes du moteur.

Promu par la FFMF et adopté par de nombreux modélistes de l'Hexagone, ce dispositif a si bien fait ses preuves qu'il est désormais monté d'origine dans les nouvelles locomotives produites par Jouef. Une version miniaturisée (16 x 5 x 9 millimètres) est aujourd'hui commercialisée (voir *Loco Revue* n°546 de mars 1992). Pour ma part, j'ai adopté le Roulnet depuis deux ans et plusieurs de mes locos en sont équipées, entre autres une 20 qui, contrairement à ses soeurs non équipées, n'a jamais eu besoin d'un nettoyage des roues malgré plusieurs séances de circulation intensive sur notre grand réseau.

Je ne saurais trop vous recommander d'essayer le Roulnet à votre tour. Les numéros de *Loco Revue* cités ici sont disponibles en bibliothèque au club, et le montage est dès plus aisés.

A-M. Ducarme

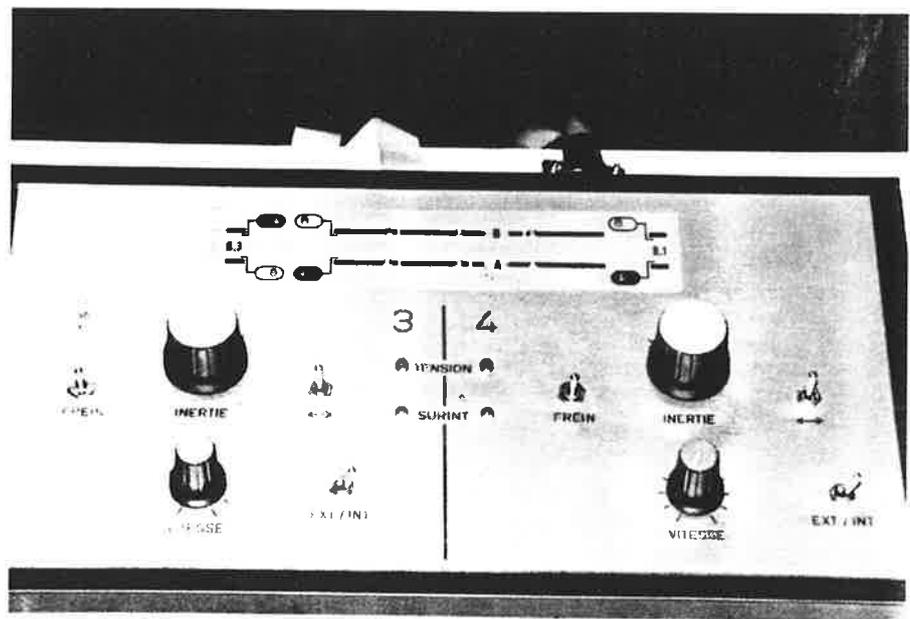
Le réseau H0

du Rail Miniature Mosan (2)

Dans notre numéro 52, nous avons entamé l'examen des commandes de notre grand réseau H0. Notre but est de familiariser chaque membre avec celles-ci pour qu'il puisse "jouer" à sa guise et faire circuler son matériel dans un décor grandiose. Après la présentation d'ensemble, venons-en à la conduite des trains. Commençons par la ligne 154, celle qui longe la Meuse.

La console de conduite (l.154) : description.

Elle regroupe **deux alimentations** distinctes, désignées 3 et 4, et **un plan schématique de la ligne** sur lequel apparaissent la position des trains et l'aspect des signaux situés en coulisses (voir photo ci-dessous).



Pour chacune des deux alimentations, on trouve les commandes suivantes :

- (1) un commutateur EXT./INT. qui permet de conduire depuis la console (INT.) ou depuis un petit boîtier (walkaround) distinct (EXT.).
- (2) un inverseur de sens de marche <-> avec position neutre au centre (Arrêt d'urgence possible).
- (3) un bouton rotatif VITESSE permettant d'ajuster la tension de sortie et donc la vitesse du train.
- (4) un bouton plus gros, marqué INERTIE, qui règle par crans successifs la simulation de l'inertie du train : de la commande directe par le bouton "vitesse" (inertie nulle) à l'inertie maximale (train lourd).
- (5) un levier FREIN qui agit conjointement avec la commande d'inertie : l'arrêt est d'autant plus progressif que l'inertie est importante. Lorsque le levier frein est remis en position normale, le train reprend progressivement la vitesse affichée (selon l'inertie choisie).

On y trouve aussi des voyants qui indiquent la mise en service (DEL rouge TENSION), et la surcharge ou le court circuit (DEL jaune SURINT.).

Tout cela peut paraître compliqué. Mais, rassurez-vous : qui peut le plus peut le moins, et il vous est loisible de conduire votre train aussi simplement qu'avec le "transfo" jouet de votre tendre enfance. Pour cela, ne retenez que l'inverseur de sens de marche et le bouton "Vitesse":

L'inverseur <-> : au repos, le levier est mis en position neutre (au centre) : la voie n'est pas alimentée. Basculé vers la gauche, le levier fera rouler le train vers la gauche. Pour le faire circuler dans l'autre sens, il suffira de basculer le levier vers la droite.

Le bouton VITESSE fonctionne comme sur bon nombre d'alimentations (Märklin e.a.) : à droite pour accélérer, à gauche pour ralentir. Il n'y a pas de position centrale, puisque le sens de marche s'obtient par une commande distincte.

- Le plan schématique de la ligne -

Les voies A et B sont figurées, avec leur sens de circulation conventionnel (voir FFN n°52, p.21). L'emplacement des lettres A et B correspond aux quais de la gare de Hun.

Chaque voie est divisée en trois sections, et des petits traits blancs matérialisent les limites de ces sections. Ainsi, pour la voie A, on a les sections A1 (du Bloc 1 jusqu'au signal de bloc situé à la sortie de la gare de Hun) ; A2', de ce signal jusqu'à l'origine de la section d'arrêt située en coulisses ; A2", qui est précisément cette section d'arrêt protégeant le point de convergence des deux lignes 154 et 162 (voir plan en p. 21 de notre numéro précédent).

Une DEL jaune s'éclaire dès qu'une section est occupée par un véhicule. Lorsqu'une loco ou un convoi se trouve à la fois sur deux sections, deux DEL sont allumées simultanément.

Les signaux situés en coulisses sont figurés : en noir ceux de voie normale, en clair ceux de contrevoie. La position "passage autorisé" est matérialisée par l'allumage d'une **DEL verte** (clignotante sur les signaux de contrevoie). La DEL éteinte correspond donc à l'indication "stop".

Le signal situé à l'origine du parcours autorise donc le départ d'une loco ou d'un train situé en coulisses et donc invisible. Dès que ce train est mis en mouvement et aborde le premier aiguillage, il est détecté (allumage d'une DEL jaune et extinction de la DEL verte du signal) : le conducteur sait

ainsi ce qui se passe hors de sa vue.

Lorsqu'une circulation se fait de B.1 vers B.2, il faut tenir compte de la section d'arrêt automatique (A2" ou B2") située en fin de parcours. Si le signal qui autorise l'entrée en gare côté B.3 est au passage (DEL verte allumée), on laissera le train circuler jusqu'au moment précis de l'extinction de la dernière DEL jaune. A ce moment, le train est garé et a dégagé la zone des aiguillages.

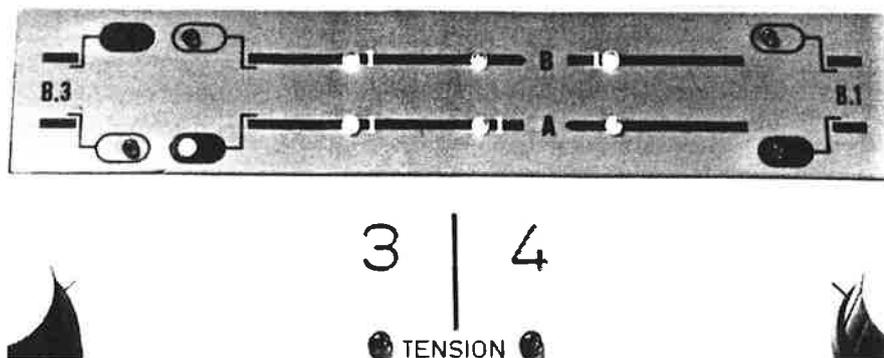
Si le signal impose l'arrêt (DEL verte éteinte), on laissera le train circuler jusqu'au moment précis où seule la dernière DEL jaune est allumée : on l'arrêtera dès l'extinction de la DEL précédente. A ce moment, le train est entièrement situé dans la section d'arrêt. (Si vous ne stoppez pas votre train à ce moment, il s'arrêtera tout seul. Mais il est préférable d'éviter arrêts et démarrages brutaux.) Lorsque le signal passe au vert, démarrez votre train, puis arrêtez-le lorsqu'il est entré en gare (dernière DEL éteinte).

Obéissance aux signaux.

Si l'on excepte les sections automatiques d'arrêt couvrant la jonction des deux lignes côté B.3, aucun signal du réseau ne commande effectivement les trains. Le conducteur doit donc lui-même conformer la marche de son train aux indications données par les signaux.

Sur notre ligne 154, les signaux situés en partie visible sont des **signaux mécaniques à deux positions**. Cette signalisation a été décrite dans *Ferro Flash Namur* n°25 de mai-juin 1987.

Tenons-nous en ici à des règles très simples : si la palette est à l'horizontale, on ne passe pas. Si elle



Vue rapprochée du plan schématique de la ligne en haut de la console de conduite. Toutes les DEL jaunes signifiant section occupée sont allumées (ce qui n'arrive jamais en pratique), ainsi que la DEL verte du signal autorisant l'entrée en gare côté B.3.

est levée à 45°, on passe. La palette rouge commande le mouvement des trains, et la palette violette les mouvements de manoeuvre.

À l'entrée de la gare de Hun, on trouve un chandelier à deux mâtereaux de hauteurs différentes portant chacun une palette rouge (1). Le passage en voie directe est autorisé par le signal placé plus haut et l'accès à la voie latérale est autorisé (à 20 km/h) par le signal placé plus bas et muni d'un triangle jaune de réduction de vitesse.

La sortie des voies latérales de la gare de Hun se fait à 20 km/h (c'est-à-dire, ici, à une vitesse fortement réduite) et la vitesse normale ne peut être reprise que lorsque la queue du train a dégagé le dernier aiguillage.

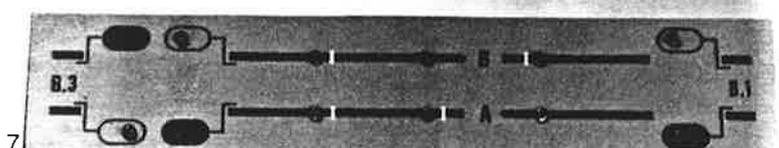
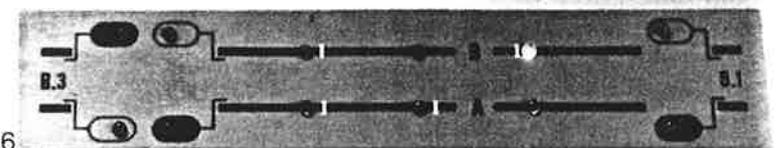
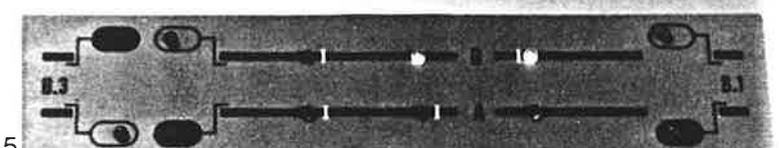
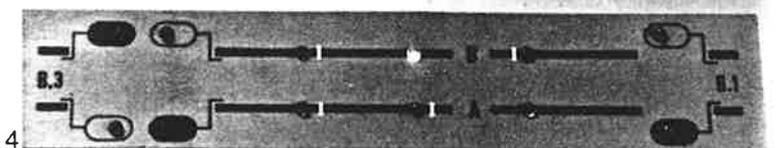
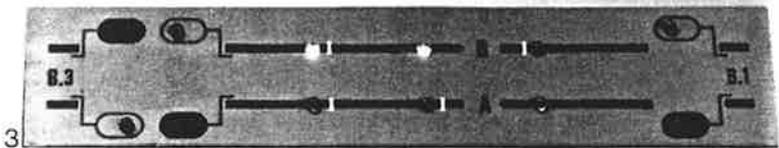
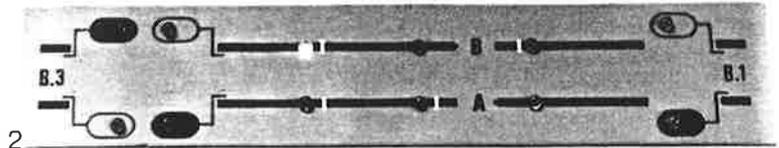
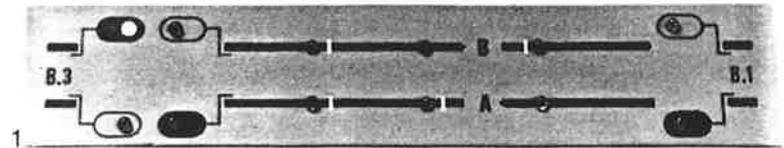
(1) Ou plutôt "on trouvera", car les signaux mécaniques ne sont pas encore implantés.

A.M.D.

Exemple pratique :

Les sept vues ci-contre correspondent aux indications apparaissant successivement sur le plan schématique de la ligne 154 lorsqu'une circulation a lieu à voie normale de B.3 vers B.1.

1. Départ autorisé. Le conducteur démarre son train.
2. Le train vient de démarrer, il aborde les premiers aiguillages et est déjà détecté ; le signal de sortie est remis à l'arrêt.
3. Le train franchit la section d'arrêt automatique (inopérante dans ce sens) et aborde le tunnel.
4. Le train sort du tunnel et entre en gare de Hun.
5. Le train vient de franchir le signal de bloc à la sortie de Hun.
6. Le train a dégagé le passage à niveau de Hun et se rapproche de son terminus.
7. Le train est entièrement garé et la zone des aiguillages a été libérée. Le conducteur arrête le train.



Ferro Flash Namur n°52 – Erratum

Classification des gares de la SNCB (dans la rubrique *actualité ferroviaire*)

Contrairement à ce qui est dit en tête de cet article, les gares de la catégorie C n'ont pas été citées par ordre alphabétique, cela ne vous a certainement pas échappé. Veuillez nous en excuser.

Photo de couverture : locomotive-tender BR95 de la DR – Ernstthal – 15/11/79. Photo Max Delie.

Page 8 : fac-simile d'une page de L'illustration du 11/12/1886

Au sommaire de ce numéro 53

La vie du club :	le message du trésorier	page 1
	renouvellement du comité	page 1
	programme des prochaines réunions	page 2
Agenda des manifestations		page 2
L'actualité ferroviaire , présentée par Michel Herbiet		page 3
	situation du matériel moteur de la SNCB au 31/12/91	page 5
	une nouvelle signalisation (J. Dubuffet)	page 6
Il y a cinquante ans : les type 7 (suite) , par Michel Herbiet		page 9
Récréation ferroviaire , proposée par Michel Archambeau		page 17
Modélisme , une rubrique d'André-Marie Ducarme :		
	Febelrail décerne le prix du modèle de l'année (M. Archambeau)	page 18
	Nouveautés de l'année 1992	page 19
	Technique : le Roulnet	page 20
Le réseau H0 du RMM (suite) : conduite des trains sur la I.154		page 21

Ce numéro 53 de Ferro Flash Namur est entre vos mains grâce au concours
bénévole de M. Archambeau, J-C. Botspoel, C. Carpet, J. Dubuffet,
A-M. Ducarme, M. Herbiet, J. Quoitin et sa famille.

Le numéro 54 paraîtra fin avril 1992.