

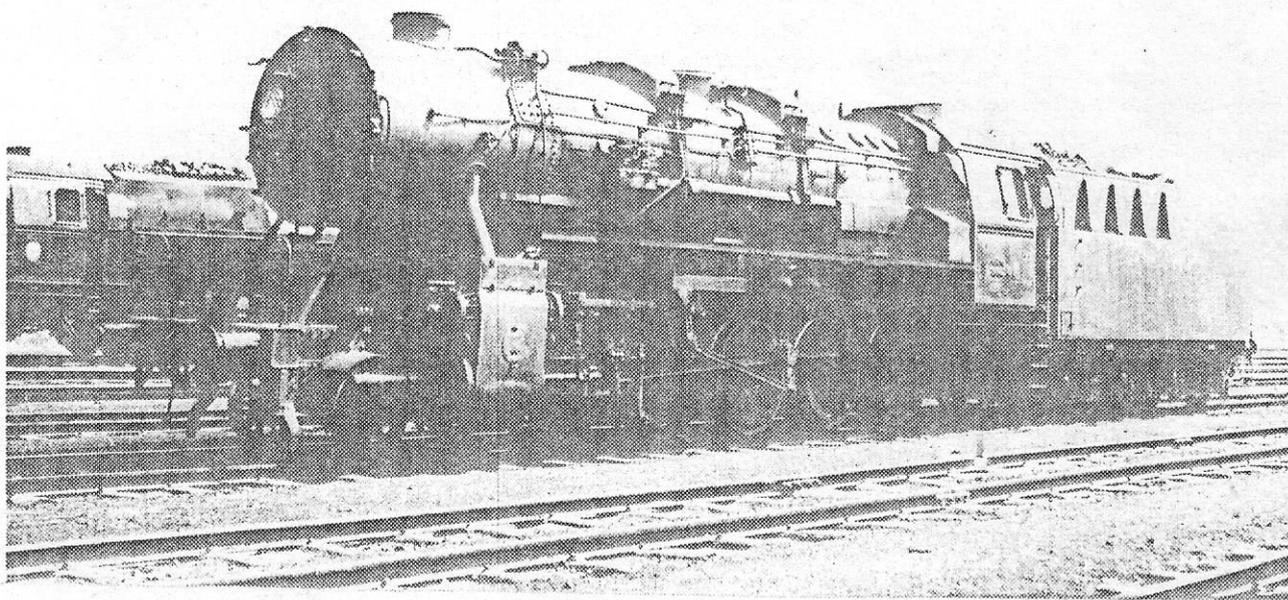
# Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

50 F.B.

NOVEMBRE - DECEMBRE 1991

Numéro 6



ASSOCIATION LIEGEOISE DES  
AMATEURS DE CHEMINS DE FER

# orrespondance

REVUE BIMESTRIELLE

Rédacteur en chef : Richard ORBAN

Editeur responsable : Albert COLLIN, rue des Cytisses, 8, 4000 LIEGE.

CORRESPONDANCE est le bulletin d'information de l'Association Liégeoise  
des Amateurs de Chemin de Fer A.S.B.L.

Le numéro : 50 Francs

Abonnement ( un an, six numéros ) : 250 Francs

Règlement au compte numéro : 001-2421017-70 de l'A.L.A.F. - A.S.B.L.

Tout courrier concernant l'A.L.A.F. doit être adressé au secrétariat :  
rue Doumier, 49, 4430 ANS  
Téléphone : 041 / 63.33.26

Tout courrier concernant la revue doit être adressé à Richard ORBAN  
rue Doumier, 49, 4430 ANS  
Téléphone : 041 / 63.33.26

CORRESPONDANCE est envoyé gratuitement aux membres de l'A.L.A.F.

Les textes des articles signés n'engagent que la responsabilité de leurs  
auteurs.

Sauf stipulation contraire, les textes peuvent être reproduits librement avec  
la mention de la source et l'envoi d'un exemplaire de la publication au secré-  
tariat de l'A.L.A.F. - A.S.B.L.

Cependant, la publication d'articles que nous empruntons à d'autres publica-  
tions reste soumise à l'accord de celles-ci.

DACTYLOGRAPHIE : Annette PRAILLET

MAQUETTE : Léon JOB

# SOMMAIRE

SOMMAIRE .....	03
LE P'TIT MOT DU REDAC'CHEF .....	04-05
VIE DU CLUB .....	06
Renouvellement des cotisations.	
HISTOIRE DU CHEMIN DE FER .....	07-08-09
L'entretien et la réparation des locomotives à vapeur - 2ème partie.	
MOTS EN VRAC .....	10-11
NOUVELLES DE CHEZ NOUS ET D'AILLEURS .....	13-14-15
Les trains à deux niveaux - Une histoire vieille comme le chemin de fer - 5ème partie.	
SAVIEZ VOUS QUE .....	16-17-18-19-20
On automatise - Passages à niveau.	
Y A UN TRUC .....	22
BON A SAVOIR .....	23
Les chemins de fer luxembourgeois.	
VIE DU CLUB .....	24
Nos réunions.	
BOURSE .....	15
EXPOS ET MANIFESTATIONS .....	20
PUBS .....	12-21

PHOTO DE COUVERTURE :

LOCO 25.02

PHOTO S.N.C.B.

Collection : Léon JOB.



Etant à court d'inspiration, je reprends ici un éditorial qui a paru dans Ferro flash ( CFC ) et entre Voies ( CFEB ).  
A vous d'en tirer les leçons qui en découle ....

Parodiant quelque peu l'éditorial du R.M.F. intitulé "Il y a ...", nous avons pensé que certaines constatations faites par cet éminent confrère s'appliquaient à merveille aux clubs ferroviaires ainsi qu'à toute autre société de loisirs.

Il y a le distrait qui oublie de prendre date des réunions malgré leur mention dans notre revue.

Il y a l'exigeant qui ne semble pas se rappeler que le comité ou ceux qui assument l'intendance sont des bénévoles.

Il y a l'intransigeant qui rend les autres responsables de tout ce qui entrave son optique.

Il y a le polémiste, souvent talentueux, qui ne peut s'empêcher de démolir tout ce qui n'atteint pas le purisme, la perfection.

Il y a le sectaire qui ne peut supporter la critique de son modèle préféré.

Mais, rassurez-vous :

Il y a le sympa qui sait être constructif, apprécier les efforts.

.../...

**Le p'tit  
mot  
du  
rédac'  
chef**

.../...

Il y a le coopératif qui accompagne ses critiques de réflexions positives.

Il y a le communicatif qui prend la parole à bon escient pour transmettre ses expériences, faire éviter aux autres les erreurs.

Il y a le soucieux des finances de l'association qui comprend que le bar et la tombola mensuelle permettent de boucler un budget parfois " tendu ". Il y a ... Il y a... tous ceux qui font l'essence même de notre club par leurs apports de photos, de conseils, de documentation, de trucs et ficelles...

Ces quelques mots pour situer sommairement que la gestion de notre petite société, si elle engendre des déboires, procure aussi des satisfactions et des enrichissements de connaissances pour tous ceux qui savent garder calme et sang froid.

Richard ORBAN.

**Le p'tit  
mot  
du  
rédac'  
chef**



IE

du



LUB

### RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS.

Le moment est venu, pour ceux qui ne l'ont pas encore fait, de renouveler leur cotisation au club, ou leur abonnement à " CORRESPONDANCE " et ce, avant le 15 FEVRIER 1992 au plus tard.

Passé cette date, il vous sera demandé 50 Frs supplémentaires pour frais de dossier.

Je vous rappelle les conditions :

- Cotisation pour l'année calendrier ( du 1er janvier au 31 décembre ).
- Membre de + de 12 ans : 600 Frs par an.
- Membre de - de 12 ans : 350 Frs par an.

Cette cotisation comprend l'abonnement à " CORRESPONDANCE ".

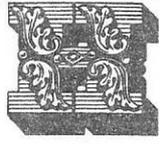
Si vous désirez seulement vous abonner à " CORRESPONDANCE ", il faudra verser 250 Frs pour 4 numéros ( une année complète ).

Comment payer ?

Soit lors des réunions à Mr. Léon JOB, trésorier,

Soit au compte numéro : 001-2421017-70 de l'A.L.A.F. - A.S.B.L.  
avec mention : cotisation ou abonnement.

Si vous désirez que votre carte de membre vous soit envoyée par la poste, majorez cette somme de 20 Frs soit 620 Frs.



# histoire du chemin de fer

## L'ENTRETIEN ET LA REPARATION DES LOCOMOTIVES A VAPEUR

### A LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES.

#### 2ème partie.

Tous les petits ateliers de réparation qui existaient dans les dépôts ont été supprimés ; comme nous le verrons plus loin, les grandes réparations ont elles-mêmes été concentrées dans deux ateliers centraux dont les installations ont en outre permis de reprendre une grande partie des moyennes réparations ; on a pu réunir ainsi, pour beaucoup de types de locomotives, les deux genres de réparations dans un même atelier, solution qui doit être considérée comme idéale au point de vue de la qualité des réparations. Trois autres ateliers, complètement indépendants des remises à locomotives, ont repris le restant des moyennes réparations, chacun d'eux étant spécialisé pour un certain nombre de types de locomotives.

Il convenait de déterminer une règle fixant le moment où la locomotive doit être prise en mains pour moyenne réparation. On a considéré que l'usure des bandages et celle des organes du mécanisme dépend essentiellement du nombre de tours de roue ou, ce qui revient au même, du nombre de coups de piston, ou finalement, du parcours kilométrique effectué en tenant compte du diamètre des roues motrices. On peut dès lors poser comme principe qu'une locomotive d'un type déterminé doit subir une moyenne réparation après avoir effectué un parcours minimum, qui variera essentiellement d'un type à l'autre d'après le diamètre des roues motrices.

Ce parcours minimum est actuellement de 90.000 km. pour les locomotives à voyageurs ( roues motrices de 1,80 m. à 2 m. de diamètre),

../..

de 70.000 km. pour les locomotives mixtes et à marchandises ( roues motrices de 1,50 m. de diamètre environ ) et de 50.000 km. pour les locomotives de manoeuvre ( roues motrices de 1.20 m. de diamètre ).

Il va de soi qu'il ne peut-être question de maintenir en service, sous prétexte d'attendre que le parcours minimum soit atteint, une locomotive accusant une consommation de combustible exagérée ou qui, en raison d'une usure anormale, est fréquemment avariée et par suite d'un entretien onéreux. Ces cas sont d'ailleurs actuellement très rares et les parcours réellement atteints lors de l'envoi en moyenne réparation dépassent de 10% en moyenne, les parcours minima indiqués ci-dessus. Si l'on rapproche ces résultats de ceux qui caractérisaient l'organisation ancienne, on voit que les parcours entre deux prises en mains pour moyenne réparation ont plus que doublé ; la qualité des réparations a donc été considérablement améliorée ; en même temps le nombre d'heures de main-d'oeuvre y affecté a diminué de 1/3 environ ; en outre la durée moyenne de l'immobilisation en atelier de réparation a été ramenée à 11 jours ouvrables en moyenne.

Nous avons vu qu'antérieurement les grandes réparations, caractérisées essentiellement par la réfection de la chaudière, du châssis et des cylindres, s'effectuaient dans 6 ateliers centraux. L'organisation des grandes réparations d'après les méthodes modernes, jointe à celle des moyennes réparations et de l'entretien anticipé, a eu rapidement pour résultat de doubler également les parcours entre deux grandes réparations qui dépassent actuellement 200.000 km. en moyenne. Le nombre d'heures de main-d'oeuvre par grande réparation n'atteint plus en moyenne que 4.400 heures, soit moitié moins qu'auparavant pour une qualité de réparations beaucoup plus soignée. En outre, l'immobilisation en grande réparation a été ramenée à 21 jours ouvrables en moyenne, libérant ainsi des emplacements en nombre considérable par rapport à ceux nécessités anciennement ; la grande réparation et une partie importante des moyennes réparations ont pu ainsi être concentrées dans les deux ateliers centraux de Malines et de Salzinnes, en permettant une réduction considérable des frais généraux et par suite du coût de la réparation.

../..

../..

Tout l'effectif des locomotives du réseau est ainsi soumis à un cycle régulier de travaux d'entretien et de réparation suivant un programme bien défini en importance, en durée et en périodicité et qui est rigoureusement respecté.

L'application de cette méthode, en dehors des résultats relatifs à l'immobilisation et aux parcours déjà signalés ci-dessus, a permis de diminuer de 20 % le nombre d'heures de main d'oeuvre nécessaire au service de l'entretien proprement dit.

Dans le prix de revient global du train-kilomètre qui est actuellement de 32 francs environ, la dépense totale d'entretien et de réparation de la locomotive à vapeur n'entre plus que pour 6,6 % ; cette part était anciennement d'environ 10 %. A titre de repère, signalons que la dépense en combustible intervient dans le prix de revient actuel du train-kilomètre à raison de 12 %. Au point de vue de la régularité du service, les statistiques montrent que le nombre de retards de plus de 10 minutes des trains de voyageurs des grandes lignes incombant à la locomotive à vapeur, qui était autrefois de l'ordre de 1 % du nombre de trains en circulation, est actuellement tombé en-dessous de 1%. de ce nombre, ce qui, pour la circulation actuelle des trains voyageurs, correspond environ, en moyenne, à un seul incident par jour dû au fonctionnement de la machine, ayant entraîné un retard de plus de 10 minutes.

De tels chiffres montrent avec éloquence ce que l'organisation actuelle de l'entretien et de la réparation du matériel de traction a pu réaliser au point de vue de la réduction du prix de revient de l'unité de transport, tout en augmentant les garanties de sécurité et de régularité de la marche des trains.

F I N.

Avec l'aimable autorisation de la revue " LE RAIL " - LE RAIL du 15 août 1939.

# MOTS EN VRAIE

## ENONCE DES MOTS CROISES N° 13.

### HORIZONTALEMENT

- A. Se fait par manque d'adhérence.
- B. Servent, entre-autres, à l'inspection des voies.
- C. Ecrite par le poète - Habille.
- D. Gare-frontière franco-italienne au bout de la dure ligne de la MAURIENNE.
- E. Ont remplacé bien des services ferrés déclarés peu rentables - TEE portant le doux nom d'une bien jolie fleur.
- F. On ne peut plus européen dans le monde ferroviaire - Mesure le poids.
- G. Ainsi sont appelées nos AM série 300 - C'est la fin à Londres.
- H. Féminin pluriel - Mit en place.

### VERTICALEMENT

- 1. N'existe plus depuis la chute du mur de Berlin. - Symbole de volume.
- 2. Peut qualifier une suspension.
- 3. Pour bien débiter.
- 4. Ce qu'il y a encore de mieux pour marcher.
- 5. Constructeur ferroviaire suédois. - Les chemins de fer polonais.
- 6. Symbole du titane - Réfute.
- 7. Retournés.
- 8. Issue - Ville de l'ex. RDA chère à Napoléon.
- 9. Ancienne compagnie française.

.../...

.../...

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
A	■		■						
B									
C						■			
D	■						■	■	■
E					■				
F				■					■
G						■			
H				■					■

SOLUTION DES MOTS CROISES N° 12

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
A	D	B	■	C	F	L	■	A	L
B	R	E	■	R	I	A	L	T	O
C	■	R	H	I	N	■	E	E	N
D	M	T	■	S	L	O	T	■	G
E	U	R	I	■	A	N	T	R	E
F	R	I	V	A	N	E	R	■	R
G	A	X	E	■	D	■	E	S	O
H	L	■	S	T	E	T	S	O	N

Lucien  
GENET.

# Jocadis

SPRL PVBA

rue de Bruxelles, 53,

7850 ENGHEN.

Tél. 02/395.71.05

## VOITURES L RIJTUIGEN

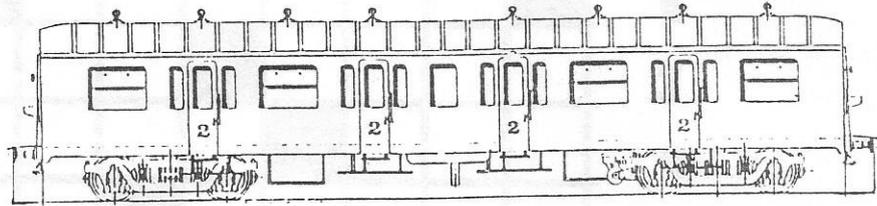
BOUWDOOS  
DRAAISTELLEN MET DUBBEL ZWAANHALS  
ROCO WIELEN  
MESSING ASBUSSEN  
BINNENINRICHTING  
INGELIJFTE RAMEN

BOITES DE CONSTRUCTION-PLASTIQUE INJECTE A PLAT  
BOGIES AVEC DOUBLES COLS DE CYGNES  
ESSIEUX ROCO  
POINTES DE ROULEMENT EN LAITON  
BOITIERS D'ATTELAGES COURTS NEM SYMOBA  
AMENAGEMENT INTERIEUR  
VITRES ENCASTREES

### 980.

**(B)**

BOITE DE  
CONSTRUCTION  
BOUWDOOS  
BAUSATZ  
KIT



S.N.C.B.

VOITURE L RIJTUIG

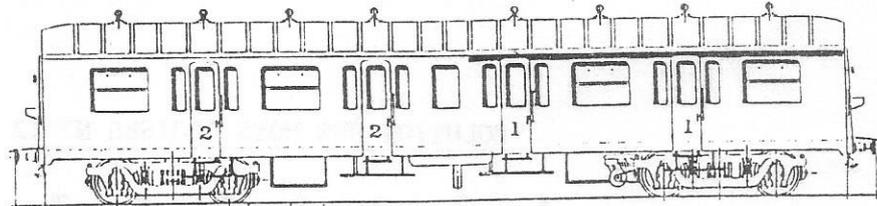
N.M.B.S.

B8 ex A2 B6

41007

**(B)**

BOITE DE  
CONSTRUCTION  
BOUWDOOS  
BAUSATZ  
KIT



S.N.C.B.

VOITURE L RIJTUIG

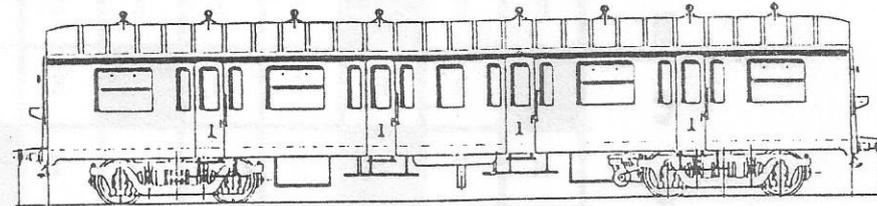
N.M.B.S.

A4 B4 ex A2 B6

41008

**(B)**

BOITE DE  
CONSTRUCTION  
BOUWDOOS  
BAUSATZ  
KIT



S.N.C.B.

VOITURE L RIJTUIG

N.M.B.S.

A8 ex B8

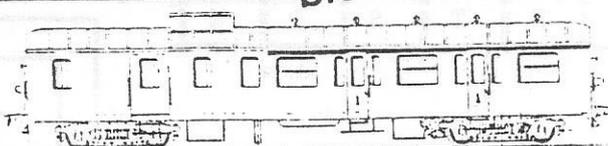
41009

PRECISER A LA COMMANDE : EPOQUE III ou IV  
ESSIEUX 2 OU 3 RAILS

BIJ DE BESTELLING AANDUIDEN: TIJDPERK II OF IV  
WIELEN VOOR 2 OF 3 RAILS

bientôt

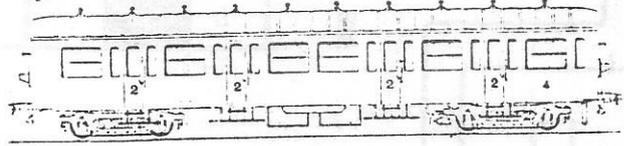
binnenkort



S.N.C.B.

VOITURE L RIJTUIG  
A5 D ex B5 P

N.M.B.S.



S.N.C.B.

VOITURE L RIJTUIG  
B10 ex C10

N.M.B.S.

# nouvelles de chez nous .... .... et d'ailleurs

## LES TRAINS A DEUX NIVEAUX :

### UNE HISTOIRE VIEILLE COMME LE CHEMIN DE FER.

#### 5ème partie.

#### RAMES ELECTRIQUES

Nous trouvons au Japon, en Australie et en France des rames à deux niveaux qui sont automotrices et ne nécessitent dès lors pas de locomotive séparée. Une compagnie de chemin de fer privée au Japon, le Kinki Nippon Railway ( Kintetsu ), fait circuler sur diverses lignes deux types de voitures à deux niveaux. Il s'agit de rames électriques à 3 ou 4 voitures avec quelques voitures à deux niveaux. Etant donné que de nombreux appareillages sont logés au niveau inférieur des voitures, la capacité totale de ce matériel est peu élevée. Ces rames assurent des relations à moyenne distance et sont bien souvent mises en service pour des excursions scolaires. Ces Vista Cars ont une capacité de 184 places assises pour une configuration de sièges de 3-2 de front.

Un grand nombre de rames à deux niveaux en acier inoxydable circulent sur les lignes autour de Sydney depuis 1965. Tulloch construisit dans un premier temps 124 unités, ensuite 116 unités vinrent encore s'y ajouter. Il existe pour le moment une demande de prix qui porte sur quelques 450 unités. Si cette commande est placée et livrée, tout le matériel à simple niveau est appelé à disparaître des lignes autour de Sydney.

Plus près de nous, des rames à deux niveaux à 4 et 5 véhicules circulent depuis fin 1984 sur la ligne C du RER du réseau suburbain de Paris.

../..

La SNCF n'était pas en mesure d'utiliser des locomotives électriques sur cette ligne, étant donné que celles-ci ne sont pas adaptées, en raison de problèmes de ventilation et d'adhérence de trains lourds qui doivent s'arrêter fréquemment dans les gares situées à proximité les unes des autres. C'est pourquoi l'industrie française après visite notamment à Sydney conçut une automotrice à deux niveaux d'une puissance de 3.000 kW dans laquelle, outre les moteurs et l'appareillage, il y avait encore 116 places assises disposées en 3-2 de front. Le poids en charge d'une telle automotrice est de 89 tonnes.

Les rames automotrices à deux niveaux de la SNCF se présentent sous deux versions : 1.500 V continu et 1.500 V + 25 kV/50 Hz. Chaque rame est composée de deux automotrices, les remorques sont des copies des voitures à deux niveaux tractées par locomotive. Votre club peut vous faire gagner un magnifique wagon comme lecteur assidu de la revue, il suffit de nous envoyer une carte postale au secrétariat dans les quinze jours soit jusqu'au treize novembre et vous gagnerez peut-être ce superbe cadeau, tirage au sort le dix-neuf novembre. Résultat le premier mercredi de décembre, bonne chance. Il y a au total 232 unités en commande, automotrices et remorques confondues. En conclusion du chapitre " rames ferroviaires ", il convient de signaler qu'un groupement franco-italien des constructeurs Casaralta, Fiat et CIMT sous le nom de CAFICI, a lancé fin 1982 sur le marché une automotrice diesel à deux niveaux qui a effectué des parcours d'essai en Italie sur des lignes secondaires. Cette voiture a 25,2 m de long, possède un moteur diesel de Fiat/Iveco d'une puissance de 320 kW, une vitesse maximale de 115 km/h et 125 places assises.

#### LES VOITURES A DEUX NIVEAUX APRES 1985

Il convient maintenant d'envisager brièvement l'évolution de la voiture à deux niveaux après 1985. Citons d'abord la grande commande de 450 unités, grâce à laquelle Sydney compte éliminer du trafic de banlieue toutes les voitures à un seul niveau. Amtrak construit 3 prototypes qui, après 3 années d'essais, déboucheront sur une commande qui permettra de remplacer après 1990 le vaste parc des voitures à un seul niveau. VIA Rail au Canada adopte la même ligne de conduite : des prototypes dérivés des voitures Amtrak ont été mis au point et ce type de voiture, éventuellement produit en grande série, entrerait dans la composition des trains transcontinentaux.

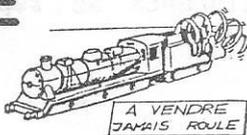
../..

Les Japanese National Railways construisent quelques voitures à deux niveaux qui entreront à partir de 1988 dans la composition des " Bullet-trains " de la nouvelle génération. Ces voitures ne sont toutefois pas destinées à accroître la capacité mais plutôt à offrir plus de place et de confort aux hommes d'affaires. Les voitures à deux niveaux des JNR comportent des salons avec bar au niveau supérieur et des salles de travail équipées du nec plus ultra en matière de bureautique au niveau inférieur. Plus près de nous, signalons une commande de la SNCB, qui, selon les prévisions, constituera un premier pas en vue de la constitution d'un plus grand parc de voitures à deux niveaux. L'élargissement de cette première commande à une tranche supplémentaire de 65 voitures confirme bien cette tendance. Pour le réseau S-Bahn de Zürich, il est déjà question depuis quelque temps d'utiliser des voitures à deux niveaux remorquées par des locomotives électriques spéciales. Ce sera vraisemblablement le projet néerlandais qui sera retenu : une voiture à deux niveaux NS a circulé à titre d'essai en Suisse en juillet de cette année. Il existe également des plans d'acquisition de voitures à deux niveaux aux chemins de fer norvégiens, danois et suédois. La Norvège et le Danemark songent à leur mise en service sur des lignes intercités et dans cette éventualité, les plans devraient être adaptés dans le sens d'un plus grand confort. La Suède songe à les utiliser sur la ligne suburbaine Stockholm-Uppsala, mais ne s'est pas encore prononcée sur un type déterminé.

Tous les pays scandinaves posent des exigences particulières en ce qui concerne le chauffage et la climatisation étant donné les conditions atmosphériques qui prévalent sous ces latitudes.

FIN.

## BOURSE



### BOURSE INTERNATIONALE 1991

Trains et accessoires, le dimanche 24 novembre 1991.

Salle PAX, Sterlingerstraat, 80, 2140 BORGERHOUT-ANVERS.

Information : Mr. VAN REETH Walter tél. 03/658.10.02 après 18 H.



# SAVIEZ VOUS QUE

## ON AUTOMATISE

### PASSAGES A NIVEAU

La densité des réseaux routiers et ferroviaire en Belgique se situe parmi les plus élevées d'Europe ; le nombre de passages à niveau y est donc particulièrement grand. Comme le trafic est intense, les rétentions de véhicules routiers devant des P.N. fermés sont fréquentes et les risques d'accident non négligeables. La SNCB attache à ce problème une grande importance et s'efforce, en collaboration avec le Ministère des communications d'améliorer constamment les moyens de protection utilisés.

#### 4 CATEGORIES

On peut schématiser ainsi la répartition des passages à niveau : 5 grandes catégories dont 4 qui intéressent seules les chemins de fer. Notre dessin illustre ces 4 types de P.N. et leur équipement.

C'est par arrêté ministériel que les P.N. obtiennent leur classification. Dans la situation actuelle les 3.250 P.N. existants se répartissent comme suit :

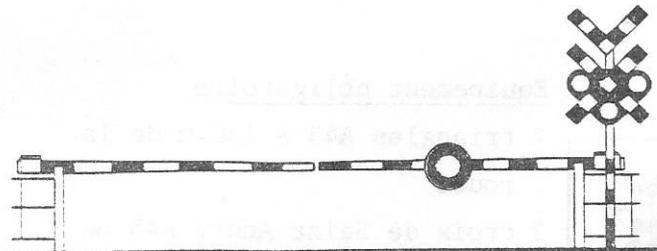
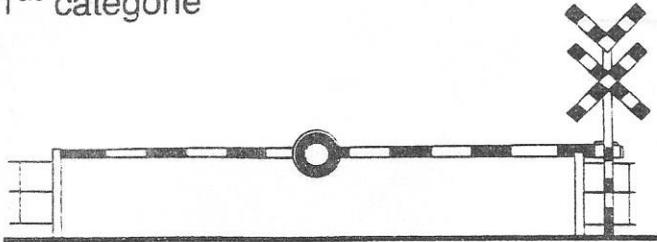
- P.N. gardés ( 1re ou 2ème catégorie ) : 8 %
- P.N. commandés par le convoyeur du train : 8 %
- P.N. automatiques avec barrières : 28 %
- P.N. automatiques sans barrières : 25 %

../..

## SCHEMA

## D'EQUIPEMENT RAPPROCHE

### 1<sup>ère</sup> catégorie



### 2<sup>e</sup> catégorie



#### Equipement obligatoire

- 2 triangles A41 à 150 m du P.N.
- 2 croix de Saint André A45 ou A47 à droite de la route.
- 2 barrières entières ou 4 demi
- 2 disques C3 sur la barrière

#### Equipement facultatif

- 2 feux rouges clignotants
- 1 feux blanc clignotant
- 2 sonneries
- croix St André répétée à gauche et au-dessus de la route

#### Equipement obligatoire

- 2 triangles A41 à 150 m du P.N.
- 2 croix de Saint André A45 ou A47 à droite de la route
- 2 demi-barrières
- 2 disques C3 sur la barrière
- 2 feux rouges clignotants
- 1 feux blanc clignotant ( Peut être supprimé avec autorisation spéciale ).

#### Equipement facultatif

- 2 sonneries
- croix de Saint André répétée à gauche et au-dessus de la route.

../..

### 3<sup>e</sup> catégorie



#### Equipement obligatoire

- 2 triangles A43 à 150 m de la route
- 2 croix de Saint André A45 ou A47 à droite de la route.
- 2 feux rouges clignotants

#### Equipement facultatif

- 1 feu blanc clignotant
- 2 sonneries
- 1 croix de Saint André répétée à gauche de la route.

### 4<sup>e</sup> catégorie



#### Equipement obligatoire

- 2 triangles A43 à 150 m de la route
- 2 croix de Saint André A45 ou A47 à droite de la route

#### Equipement facultatif

- croix de Saint André répétée à gauche de la route.

### EVOLUTION

La SNCB poursuit une politique à long terme de suppression des passages à niveau par la construction d'ouvrages d'art, politique efficace sur le plan de la sécurité et sur celui de la fluidité du trafic routier, mais aussi politique onéreuse et d'application progressive ( 450 P.N. ) supprimés de la sorte au cours des 5 dernières années ).

L'ordre de suppression est en principe fixé par l'intensité des trafics routier et ferroviaire, mais d'autres considérations interviennent aussi en pratique : électrification et modernisation de lignes, travaux d'urbanisation, amélioration des voiries...

../..

../..

La recherche de solutions techniques avec les autorités concernées est parfois rendue difficile et longue : c'est que beaucoup de partenaires entrent en jeu et que des oppositions locales s'expriment souvent.

On peut dire cependant que de façon systématique, les lignes ferrées axiales qui seront équipées en vue de la circulation des trains à la vitesse de 160 km/H dans les prochaines années ne comporteront plus de passages à niveau. A court terme, faute de supprimer plus, la SNCB procède à l'automatisation des passages à niveau existants. Les statistiques prouvent que les automatismes mis en oeuvre sont plus sûrs, car ils éliminent les facteurs humains de défaillance. D'autre part, la fonction de garde-barrière est particulièrement ingrate et est devenue, dans le monde moderne, un anachronisme qu'il convient de supprimer. L'automatisation se justifie donc sur deux plans : celui de la sécurité, et le plan social.

La préférence de la SNCB, en complet accord avec le Ministère des communications, va aux passages de deuxième catégorie, équipés de feux clignotants et de semi-barrières. Il est en effet généralement admis que la présence de barrières constitue un élément de sécurité très important. Et bien qu'ils soient en général moins fréquentés, les passages de troisième catégorie (sans barrières) ont été, en 1977, le théâtre de deux fois plus d'accidents. Cette politique de la SNCB n'est pas nouvelle : en 10 ans, le nombre de passages de deuxième catégorie a été multiplié par 2,5 alors que le nombre de passages automatiques n'augmentait que de 65 % ( un glissement de catégorie, donc ). Les passages maintenus sur les lignes en cours d'électrification seront en principe TOUS classés en deuxième catégorie. Et la politique de " barrièrisation " sera poursuivie sans relâche.

#### PROGRES

A la lecture des statistiques, nous en avons déjà parlé, on constate une très nette diminution des accidents et de leurs conséquences. Ces résultats favorables peuvent être attribués à trois causes principales qu'il est toutefois difficile de classer en ordre d'importance :

../..

1. le remplacement progressif des P.N. par des ouvrages d'art ;
2. l'amélioration de la sécurité routière suite à l'automatisation accélérée des P.N. et à la généralisation des P.N. avec semi-barrières ;
3. une plus grande discipline des usagers de la route, résultat des campagnes de sensibilisation et d'information menées par le Ministère des communications ainsi que d'une meilleure connaissance de la signalisation, découlant de l'introduction d'un examen pour la délivrance du permis de conduire. La SNCB se sent par conséquent plus motivée encore pour continuer les efforts entamés, au-delà de ce que peut prévoir la législation, dans une optique fondamentalement sociale, en faisant usage des techniques les plus modernes, et les plus fiables.

Extrait de INFO - SNCB de 1979.

FIN.

## Expos et manifestations

### EXPOS TRAINS MODELISME - 9 - 10 - 11 NOVEMBRE 1991

Centre Sportif ( 10 H à 19 H ) JEMEPPE SUR SAMBRE

entre Namur et Charleroi ( E 42 ) Sortie SAMBREVILLE N° 14.

\*\*\* PARTICIPATION DE L'ALAF.\*\*\*

#### EXPO TRAINS

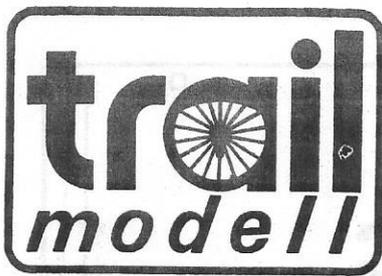
- Pour la première fois en Belgique réseaux " super géants " Français, Anglais, Allemands, Néerlandais et Belges.
- Vente de matériel réduction sur matériel neuf
- Présentation de grandes firmes

#### EXPO MODELISME

- Participation de clubs étrangers vus au salon de Paris.
- De nombreux nouveaux clubs et particuliers proposent leurs réalisations : figurines, avions, bateaux, dioramas, camions, voitures...
  - Club de cerfs-volants en démonstration.
  - Démonstrations et compétitions de bateaux, avions, voitures, hélicoptères, radio-commandés.

20

20



TRAIL-MODELL ist ein Produkt der Fa. Modellbahn-Center Hünenbein  
 Markt 2-12, 5100 Aachen, Tel. 0241/33921, Telefax 0241/28013

NEUHEIT 1990.....NOUVEAUTE 1990.....NIEUW 1990

# Type 50 SNCB-NMBS

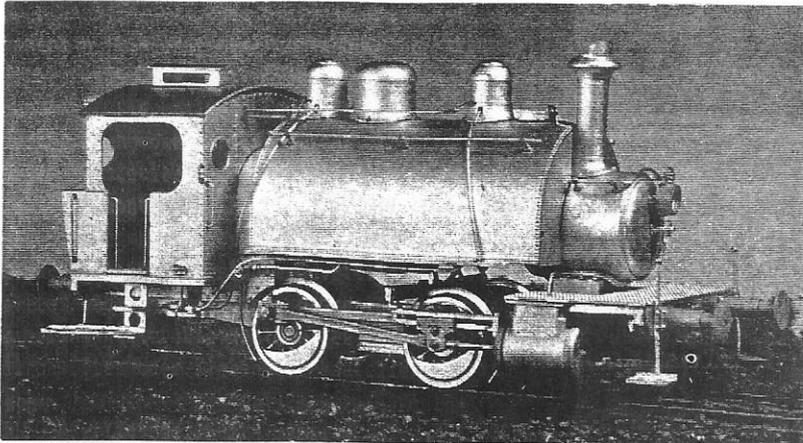
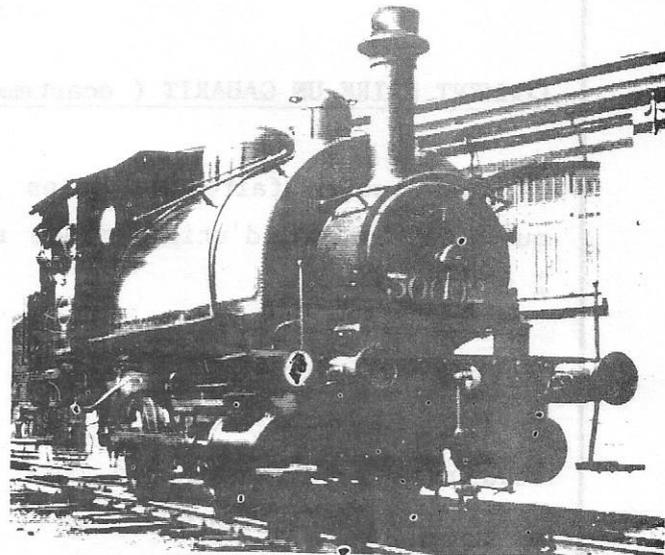
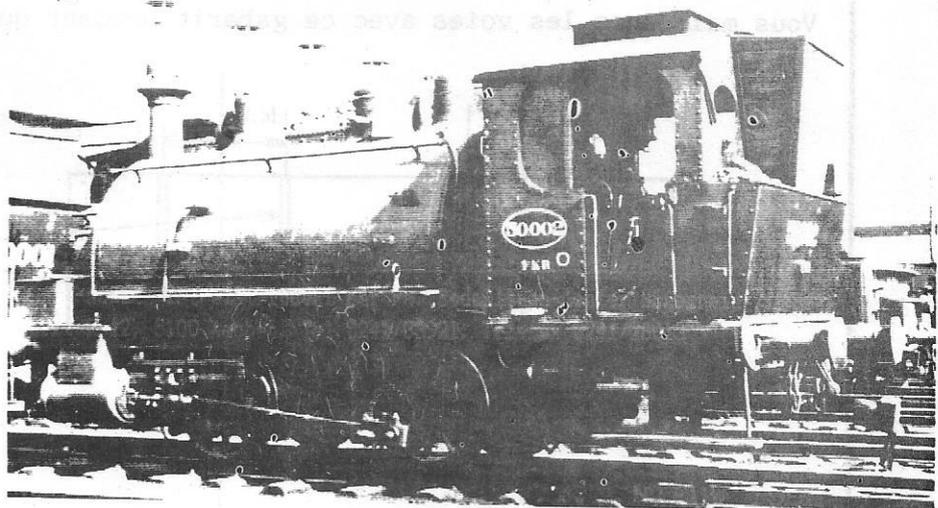


Abbildung zeigt ein Handmuster

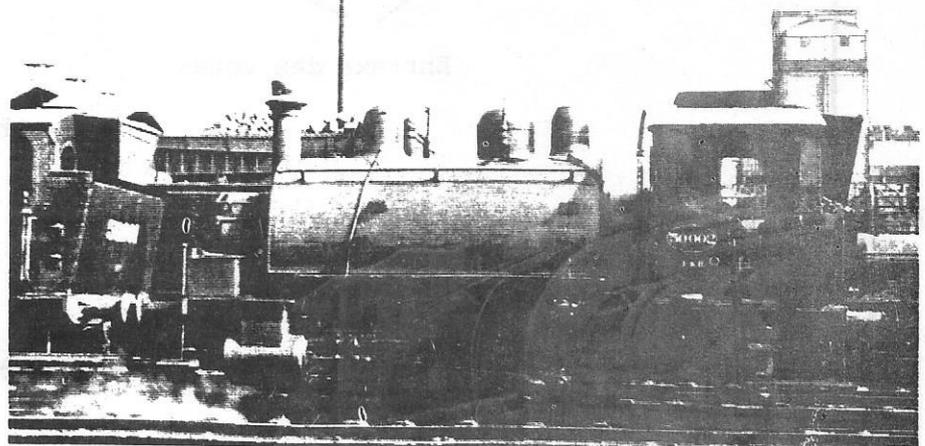


Modell der Type 50 der SNCB/NMBS mit der Betriebsnummer 50.002, Führerhausdach mit Oberlicht und typischem Kranzschornstein.

Unser Modell besitzt Faulhaberantrieb mit Schwungmasse, Stromabnahme über alle vier Räder, unterstützt durch eine gefederte Pendelachse, vorn und hinten NEM-Aufnahmeschacht für versch. Kupplungs-Systeme. Viele Details, wie Werkzeugkasten mit Schloß, die Führerhausinneneinrichtung und die Stehkesselarmaturen sind nachgebildet. Die optimale Zugkraft wird durch ein speziell angepaßtes Bleigewicht erreicht. Unser Komplettbausatz besteht aus einem teilweise vormontierten Fahrwerk mit Faulhabermotor und Schwungmasse, vorgebogenem Messingätzblechgehäuse, ca. 75 Messingfeingußteilen, Federpuffer und einem farbigen Beschriftungs- und Zierliniensatz. Die Montage des Modells erfolgt durch Löten oder Kleben der Bauteile.



- |                                       |          |
|---------------------------------------|----------|
| 51502 Fertigmodell, 2L--System        | 948.00DM |
| 52502 Fertigmodell, Märklin-System    | 998.00DM |
| 53502 Komplettbausatz, 2L--System     | 598.00DM |
| 54502 Komplettbausatz, Märklin-System | 648.00DM |



# Ya un ruc

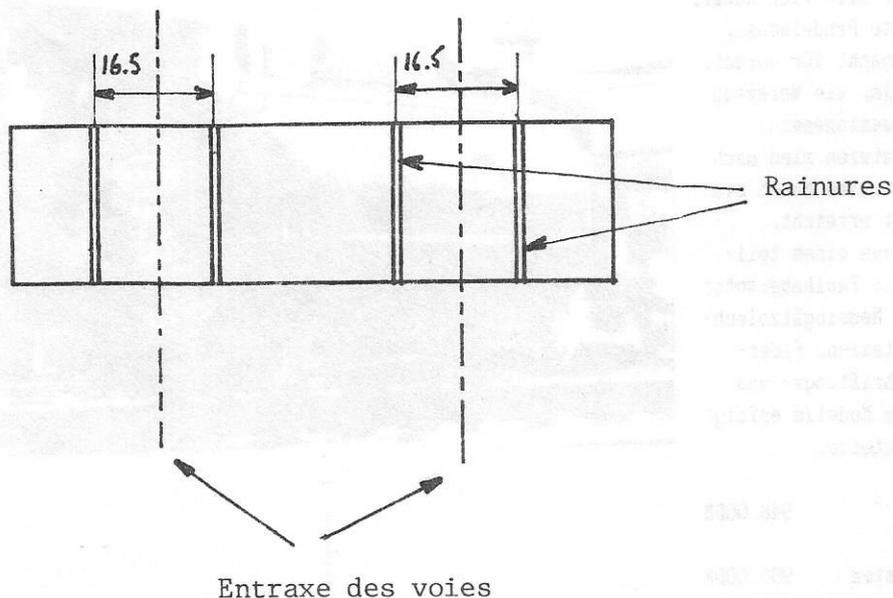
## COMMENT FAIRE UN GABARIT ( écartement des voies ).

Si vous voulez faire des voies parallèles, il existe un moyen de procéder qui vous évitera d'utiliser une règle pour mesurer l'écartement entre les 2 voies.

### PROCEDE

Vous prenez un morceau de bois dans lequel vous faites des rainures où se logeront les profilés du rail. ( voir croquis ).

Vous maintenez les voies avec ce gabarit pendant que vous les clouez.



LE LAMPISTE.

# Bon à savoir

## LES CHEMINS DE FER LUXEMBOURGEOIS.

Le réseau des chemins de fer luxembourgeois est petit et très varié notamment par le fait que pas moins de 4 réseaux différents y envoient leurs locomotives quotidiennement en gare de Luxembourg. Si vous allez passer une journée à la gare de Luxembourg, vous aurez la possibilité de photographier ces différents types de matériels :

Matériel SNCB : Automotrice Break (elles assurent la relation Bruxelles Luxembourg).

Locomotives séries 20,23,26,27 (pour les trains internationaux de et vers la Belgique).

Locomotives série 55 pour les trains vers Liège.

Matériel DB : Locomotive série 181 qui remorquent les trains Köblenz Luxembourg

Matériel SNCF : BB 15000,Z2 et d'autres types de locomotives pour les trains de et vers Longwy et Thionville.

Notons aussi que ceci est le service de base pour l'hiver. En été vous avez d'autres compositions dont voici quelques exemples :

55 chauffage électrique de la SNCB avec des voitures ICR des NS entre Liège et Luxembourg.

Polycourant SNCB avec le train autocouchette 9275 de Schaerbeek à Thionville.

Locomotive série 20 avec des voitures CFL entre Luxembourg et Blankenberge.

Il est à noter que le premier train de 1990 était remorqué par la 1184 et le dernier par la 1802 de la SNCB et non par la 1802 CFL.

# VIE du CLUB

## Les réunions

LE MERCREDI 6 NOVEMBRE 1991, notre ami André JAMIN nous emmènera dans le pays de l'oncle SAM, avec une présentation intitulée : " MADE IN U.S.A.".

Au pays du gigantisme, cela ne va pas être triste.

Sur le réseau, avis aux " Amerloques ", amenez votre matériel.

LE MERCREDI 4 DECEMBRE 1991, grande et dernière réunion de l'année, et pour ne pas rompre à la tradition... il y aura un film surprise, au sujet duquel je me tairai en ne disant rien ( mystère et boule de gomme ).

Bien entendu, tombola géante avec à la clef, **UNE LOCO**.

VENEZ NOMBREUX .

Richard ORBAN.

LE PREMIER MERCREDI DE JANVIER tombant le jour du nouvel an, la réunion aura lieu le 8 janvier 1992.

