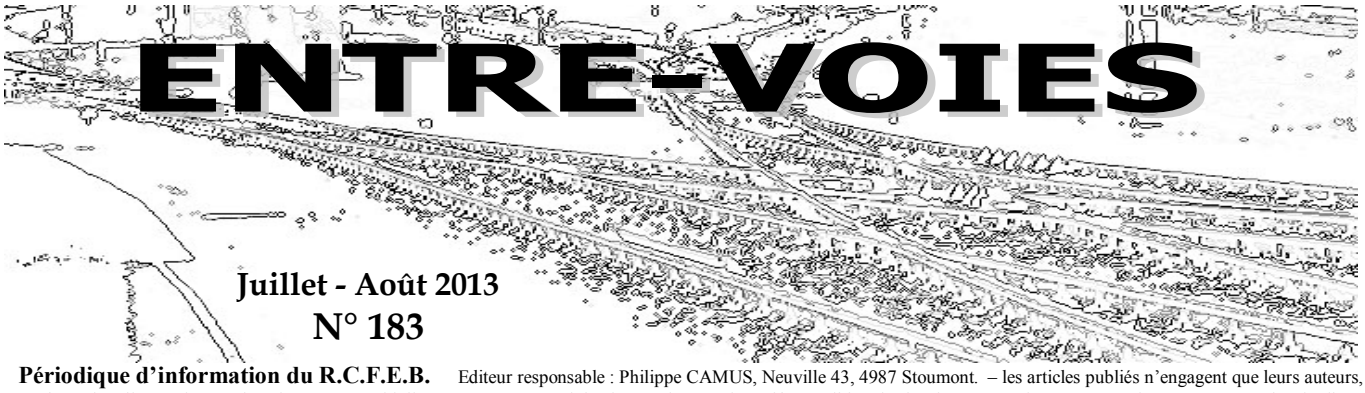


Périodique d'information du R.C.F.E.B. Editeur responsable : Philippe CAMUS, Neuville 43, 4987 Stoumont. – les articles publiés n'engagent que leurs auteurs, sauf mention, ils sont la propriété du C.F.E.B. asbl, ils peuvent être reproduits dans un but non lucratif à condition de citer la source et les auteurs, et d'envoyer une copie à l'éditeur.
Téléphone : Jean-Claude SIMAR, président 087 - 33 89 56 Email : jean-claude.simar@skynet.be Web : http://www.rcfeb.be Compte bancaire : BE 34 751-2028029-90.

Le mot du Comité.

…ou plutôt les premières lignes que vous adresse le nouveau comité.

Le détail de la composition de celui-ci est décrit dans la feuille annexée. 6 personnes faisaient partie de l'ancien comité et nous avons le plaisir d'accueillir 2 nouveaux membres.

Nous avons l'intention d'œuvrer pour la bonne continuation de notre club et nous nous mettons à la besogne avec l'aide du comité démissionnaire, des personnes de grande expérience.

La bonne vie et la bonne tenue du club ne sont pas réservées au seul comité et les idées pour les animations ferroviaires sont les bienvenues de la part de tout un chacun. De même lors des réunions en journée ou en soirée la tenue du bar peut être partagée.

Il est déjà possible de consulter l'ENTRE-VOIES en consultant notre site. Cependant nous avons l'intention de transmettre cette publication par Email ce qui supprimera l'obligation de consulter le site et nous permettra d'économiser l'impression et les frais d'envoi pour les membres qui le souhaitent et en ont la possibilité.

Pratiquement, celui qui est d'accord d'adhérer à cette proposition peut me le signaler par un mail jean-claude.simar@skynet.be - pour les autres rien ne change et ils le recevront comme auparavant.

Quand vous lirez ces lignes, nous aurons reçu une représentation des membres du club ferroviaire de Schaerbeek le samedi 8 juin.

Et pour conclure nos souhaits pour de bonnes vacances et un bel été à tous.

✐ **Le Président.**

Visite du FSR.

Le RCFEB a reçu ce samedi matin les membres du FSR (Ferro Schaerbeek Rail).

Une rencontre très agréable placée sous les signes de la détente, la bonne humeur et le partage d'expériences qui se révèlent toujours enrichissantes pour tous.

Merci a tous pour cette agréable matinée.

✐ **Louis Allaerts**

PS : Pour plus de renseignements sur le FSR, voir le site febelrail.be

Liste des bourses de juillet et août 2013.

20 et 21/ 7 de 10 à 18h
Treignes : journée du patrimoine belge
Musée du CFV3V
Rue de la Gare, 81

21 / 7 de 7h30 à 13h30
Woluwe St Lambert,
Shopping center
Rue St Lambert, 200

3 et 4 /8 de 10 à 18h
Bourse Enghien
Salle des Acacias, parc d'Enghien

18 / 8 de 7h30 à 13h30
Woluwe St Lambert,
Shopping center
Rue St Lambert, 200

Rendement des personnels des locomotives à vapeur

L'utilisation des locomotives à vapeur, outre leur faible rendement mécanique et calorifique, exigeait un personnel nombreux et ne permettait qu'une durée effective d'utilisation, la traction d'un train, relativement faible par rapport à la durée de la prestation de son personnel.

Etudions les cas de trois locomotives :

Une série 10, accouplée à un tender série 38, tractant entre Liège et Bruxelles un train rapide composé de 6 voitures de 50 tonnes.

Une série 64 accouplée à un tender de série 36, qui tracte 4 voitures L de 35 tonnes entre Liège et Gouvy.

Une série 81, accouplée à un tender série 31, qui tracte, sur la même ligne, 15 wagons de marchandises, tombereaux ou couverts de 25 tonnes.

Caractéristiques des lignes empruntées :

Liège-Bruxelles : 100 km, assez plate après la côte d'Ans où lune locomotive de pousse intervient. Consommation de la type 10 sur une telle ligne, 0,11 kg de charbon et 0,90 litre d'eau par tonne tractée et par km parcouru.

Liège-Gouvy : 80 km en pente ascendante de 5 mm/m de moyenne. Consommation des types 64 et 81 sur un tel parcours 0,10 kg de charbon et 0,75 litre d'eau par tonne tractée et par km.

Consommations des locomotives et capacité des tenders :

Type 10 tracte 300 tonnes sur 100 km et consomme 0,11 * 100 * 300 = 3.300 kg de charbon et 0,90 * 100 * 300 = 27.000 litres d'eau.

Son tender emporte 7.000 kg de charbon et 31.000 litres d'eau. Elle peut donc uniquement être virée et reprendre de l'eau pour son retour à Liège.

Type 64 tracte 140 tonnes sur 80 km et consomme 0,10 * 80 * 140 = 1.120 kg de charbon et 0,75 * 80 * 140 = 8.400 litres d'eau.

Son tender emporte 7.000 kg de charbon et 22.000 litres d'eau. Elle peut simplement être virée pour son retour à Liège .

Type 81 tracte 360 tonnes sur 80 km et consomme 0,10 * 80 * 360 = 2.880 kg de charbon et 0,10 * 80 * 360 = 21.600 litres d'eau.

Son tender emporte 7.000 kg de charbon et 17.000 litres d'eau. Elle doit faire l'appoint en eau à Trois-Ponts.

Durée totale des prestations du personnel :

Le personnel d'une locomotive à vapeur se compose toujours d'un machiniste qui conduit la locomotive et d'un chauffeur qui veille au feu et à l'eau et les alimente si nécessaire.

Une prestation se compose, outre les trajets utiles, d'un travail avant le départ, d'un autre à la rentrée au dépôt et de ravitaillements intermédiaires. La journée de travail de 8 heures, peut être étendue à 10 heures, mais en respectant la semaine de 40 heures.

Le travail « avant » :
Au dépôt de Renory, maintenant Kinkempois, pour Liège Guillemins, cette équipe se présente 45 minutes avant le départ afin d'effectuer différentes tâches : le machiniste

doit viser le livre d'ordres, prendre les clefs et la feuille de travail, visiter et essayer sommairement les freins et les injecteurs, graisser la machine et la mettre au signal de sortie du dépôt. Pendant ce temps, le chauffeur prépare le feu de route et augmente la pression.

Libérée du dépôt, la machine se rend à la gare et recule devant le train. Accrochage et essai des freins de la rame.

« A la rentrée » :
La machine est décrochée de sa rame et ramenée au dépôt où elle visitée, virée, alimentée en eau, charbon, sable et huiles ; les feux (foyer et cendrier) et la boîte à fumée sont nettoyés avant remisage. Sans encombrement aux différents postes, ces opérations prennent 60 minutes.
Entre l'aller et le retour : dans notre cas, à Bruxelles ou à Gouvy.

La machine est dételée de sa rame, amenée au dépôt local, virée, alimentée en charbon et en eau, visitée et graissée. Elle retourne à la gare, recule sur la rame de retour, y est accrochée et les freins sont essayés. Durée moyenne ce ces opérations 45 minutes. Dans tous ces cas, les opérations non rentables durent 2h30

Durée totale d'un service Liège – Bruxelles – Liège : en 1955, le trajet Liège – Bruxelles avec une type 10 durait 1h15.

Pour une journée de 8 heures de travail, une équipe pouvait effectuer deux aller – retour :

Service « avant »	45 minutes
Liège – Bruxelles	75 minutes
Ravitaillement à Bruxelles	45 minutes
Bruxelles – Liège	75 minutes
Ravitaillement à Liège	45 minutes
Liège – Bruxelles	75 minutes
Ravitaillement à Bruxelles	45 minutes
Bruxelles – Liège	75 minutes
Service « après »	60 minutes
Total	**560 minutes.**

Soit 9 heures et 20 minutes, ce qui reste en dessous du maximum d'une prestation qui est de 10 heures.

La durée rentable du service, à savoir le transport de passagers, n'est que de 300 minutes, soit un peu plus que la moitié de la prestation du personnel de conduite.

Durée totale d'un service voyageur Liège – Gouvy – Liège : à l'horaire de 1952, un voyage Liège – Gouvy durait 2h25. En comparaison, en 1983, en traction diesel, le gain n'était que de 20 minutes.

Service « avant »	45 minutes
Liège – Gouvy	145 minutes
Ravitaillement à Gouvy	30 minutes
Gouvy – Liège	145 minutes
Service « après »	60 minutes
Total	**425 minutes.**

Soit 7 heures et 5 minutes, prestation qui doit être complétée par une prestation sédentaire.

La rentabilité de la prestation est de 290 minutes sur 425, soit 68 %.

Durée totale d'un service marchandise Liège – Gouvy – Liège : en 1955, ce service, y compris un ravitaillement en eau à Trois-Ponts durait en moyenne 3h30.

Service « avant »	45 minutes
Liège – Gouvy	210 minutes
Ravitaillement à Gouvy	30 minutes
Gouvy – Liège	210 minutes
Service « après »	60 minutes
Total	**555 minutes.**

Soit 9 heures et 25 minutes.
La rentabilité du service est de 420 minutes sur 555, soit 75 %.

Il faut noter qu'un ravitaillement intermédiaire nécessite le décrochage de la rame, l'aller et le retour à un pont tournant où la locomotive est virée, le ravitaillement en eau et l'appoint éventuel en charbon.

Outre ce faible taux d'utilisation, il faut que des chauffeurs sédentaires du dépôt surveillent et maintiennent les feux durant les temps d'attente des machines. Il faut toutes les deux semaines laver la chaudière, c'est compter 6 heures de refroidissement, 4 heures de lavage à l'eau chaude et 3 heures pour rallumer le feu et mettre sous pression, au total 13 heures d'immobilisation.

Il n'y a donc pas de comparaison possible entre les rendements des locomotives à vapeur et les locomotives diesel, non seulement au point de vue du combustible, mais encore au point de vue utilisation des personnels.

Sources :

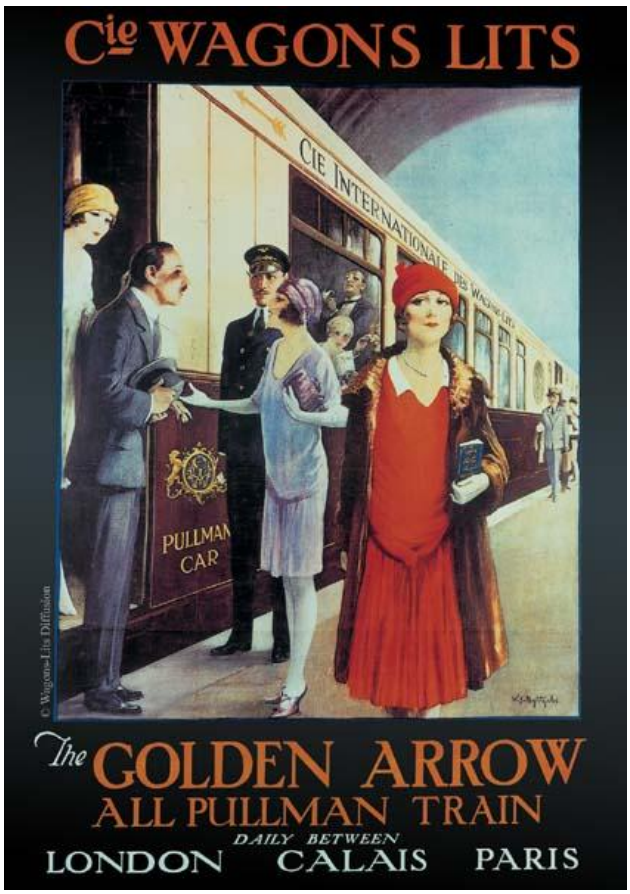
- M. RULOT ; Exploitation du Service des Tractions des Train, Cours de L'Ecole Nationale des Chemins de Fer. SNCB.
- Henri SCAILLET ; J'étais machiniste. Editions GTF
- TRANSFER ; Le chemin de fer de la vallée de l'Amblève. Editions GTF
- Aide-mémoire ferroviaire n°1. Editions GTF
- TRIX – MÄRKLIN ; Types 60, 62, 64, 81

Claude GENIN

Informations diverses.

Nous avons accueilli un nouveau membre : Paul Maréchal.

Un petit air rétro pour les vacances…



http://www.wagons-lits-diffusion.com/album/affiches-ciwl/