

Juillet - Août 2021
N° 231

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 Président :

Bonjour à tous,

Comment ne pas commencer cette lettre en évoquant la disparition de notre ami Christian Van Wambeke. Il était membre au club depuis de nombreuses années et assidu à nos réunions, à nos voyages, à nos repas, à nos expositions. Il avait fait partie également de notre comité. Christian était un pacificateur et était doté de connaissances exceptionnelles. Je vous invite à lire dans cet Entre-voies le très bel hommage rendu par Pierre Mawet.

Comment ne pas parler de nos membres et apparentés qui ont été impactés par les inondations que notre région a encaissées. Nous avons pris contact avec eux selon les possibilités et nous espérons une issue favorable dans les démarches administratives qu'ils doivent subir et entreprendre. Bon courage à eux et à leurs proches.

Suite à la réunion du comité de ce 30 août, nous allons procéder à la réouverture de notre club qui est programmée pour fin septembre début octobre si tout va bien. Procédure à respecter : prévenir l'école, prévenir la ville de Verviers.

Une semaine sera consacrée à la remise en ordre de nos locaux et j'inviterais les membres qui sont disponibles à venir travailler aux différentes tâches de me contacter à ce moment-là.

Vous serez prévenu par mail ou téléphone du planning que nous appliquerons dans les prochains jours.

Je rappelle déjà que je ne tolérerais pas des infractions aux normes sécuritaires en vigueur et je pense particulièrement à notre comportement vis-à-vis de nos entrées et sorties de l'école.

Le voyage à Dortmund est définitivement annulé pour 2 motifs, la proximité avec la bourse et la difficulté de réserver un car en étant au mois de septembre pour le mois de novembre, c'est trop tard et quelles seront les conditions sanitaires à respecter.

Je vous invite à lire le magnifique article de Pierre Mawet dans cet Entre-Voies sur les Locos série 52-53-54 appelées

« les gros nez » et j'en profite pour le remercier de sa collaboration active,

La procédure pour l'organisation de notre bourse le 21 novembre est en cours et devrait se réaliser si tout va bien, Vous pourrez vous inscrire dès la réouverture du club.

Pour les amateurs, je vous rappelle que la bourse d'Aywaille aura lieu si tout va bien le dimanche 3 octobre. Avis aux amateurs !

Je vous souhaite un très agréable mois de septembre, regardez vos mails ou consultez vos GSM pour suivre l'avancement du déroulement de notre réouverture.

Pour le comité,

 Le Président J-C Simar.

Les locomotives Diesel séries 52–53–54 « GROS NEZ » Modèle NMJ 202.003 (FUTURE 5203)

Les séries 52, 53, 54 (anciens types 202, 203 et 204) sont surnommées « gros nez » par analogie à la silhouette de l'avant de la carrosserie telle qu'à l'origine.

Ces engins mis en service en 1955 et 1957 sont bien connus des amateurs de trains, non seulement parce que la SNCB a utilisé cette locomotive pour donner une image de modernité à l'entreprise qui supprimait la traction vapeur, mais aussi parce que cette locomotive est le premier modèle belge reproduit en modélisme grand public.

Par exemple la locomotive 202.016 (photo 5 loco de gauche) est apparue comme nouveauté au catalogue Fleischmann de 1961. Modèle incorrect au demeurant, en effet : la 202.016 n'a jamais existé et la toiture était celle d'un type 204 (54) pas d'un type 202 (52).

Ce modèle a également été reproduit par Märklin vers la même époque sous la numérotation SNCB 204.008.

Depuis lors cette locomotive dans sa version « gros nez » a été reproduite par bon nombre de fabricants :

À l'échelle « HO » (1/87ème) : 10 fabricants au moins dont Roco, Märklin, Van Biervliet et NMJ pour les plus connus. Fleischmann ne fabrique plus ce modèle.

À l'échelle « O » (1/45ème) par NMJ.

À l'échelle « N » (1/160ème) par Minitrix.

Entre 1979 et 1992 les cabines de conduite initiales ont été remplacées par des « cabines flottantes » (photo 2) nommées de cette façon, car elles étaient montées sur du caoutchouc afin de filtrer les vibrations et d'améliorer les conditions de travail du personnel.

Dans cette nouvelle version seuls Roco et Brima ont reproduit la locomotive en HO.

Relevé des photos

- Photo 1 : locomotive « gros nez » 5204 à Kinkempois en 2008 (locomotive musée).
- Photo 2 : locomotive « cabine flottante » 5313 à Voroux lors des travaux de construction de la LGV 2.
- Photo 3 : modèle NMJ locomotive 202.003.
- Photo 4 : idem.
- Photo 5 : vue comparative des toitures entre la locomotive Fleischmann de 1961 (à gauche) et la locomotive NMJ 202.003 (à droite). La locomotive Fleischmann n'est pas équipée du ventilateur du frein rhéostatique.



La locomotive réelle

Il s'agit d'un engin à six essieux tous moteurs pesant 108 tonnes et d'une puissance motrice de 1400 CV (1035 kW) de technologie entièrement américaine dérivé du type FP 7.

La transmission est assurée par un système diesel-électrique, plus précisément : le moteur diesel (General Motors 2 temps à 16 cylindres en V – puissance nominale : 1265 kW) entraîne une génératrice qui produit du courant continu (2400 ampères sous 470 à 940 volts maximum) alimentant les six moteurs de traction.

L'ensemble du parc est équipé pour rouler en unités multiples.

Les locomotives SNCB et CFL ont été construites par la Société Anglo-Franco-Belge de La Croyère (sous licence GM/EMD) alors que les locomotives suédoises (SJ), norvégiennes (DSB) et hongroises (MAV) similaires ont été construites par la société suédoise NOHAB.

Une caisse unique, mais trois types différents

En fonction des besoins trois types de locomotives différents ont été mis en service à la SNCB.

- Le type 202 (future série 52) spécialisé dans les services voyageurs.
- Le type 203 (future série 53) spécialisé dans les services marchandises.
- Le type 204 (future série 54) spécialisé dans les services voyageurs internationaux à 140 km/h.

En préambule pour la numérotation des engins de traction à la SNCB : jusque 1971 la numérotation était de 3 chiffres, à partir du 1er janvier 1971 elle est de 2 chiffres. On parle alors désormais de « série », et non plus de « type ».

Caractéristiques de chaque type (série)			
Type	Nombre	Caractéristiques	Numérotation
202 (future série 52)	22 planifié / 13 en service	<ul style="list-style-type: none"> • Vitesse : 120 km/h. • Avec chaudière vapeur pour le chauffage du train. • Avec frein rhéostatique. 	202.001 à 202.013
203 (future série 53)	18 planifié / 19 en service	<ul style="list-style-type: none"> • Vitesse : 120 km/h. • Sans chaudière vapeur. • Avec frein rhéostatique. 	203.001 à 203.019. La 203.019 a pour origine la 202.014 livrée comme 203.
204 (future série 54)	4 planifié / 8 en service	<ul style="list-style-type: none"> • Vitesse : 140 km/h. • Avec chaudière vapeur pour le chauffage du train. • Sans frein rhéostatique. 	204.001 à 204.004 complétée des 204.005 à 204.008. Ces quatre derniers engins ont pour origine les 202.015 à 202.019 modifiées.
CFL type 16	4 planifié / 4 en service	<ul style="list-style-type: none"> • Vitesse : 120 km/h. • Avec chaudière vapeur pour le chauffage du train. • Sans frein rhéostatique. 	Les 1601 à 1604 CFL ont pour origine les 202.019 à 202.022 achetées par les Chemins de Fer Luxembourgeois.

Évolution de la série au cours du temps

Le type 204 (54) d'abord affecté à la traction prestigieuse des TEE (Trans Europ Express) de Cologne à Paris jusqu'à l'électrification de la ligne 37 en 1966 ; a ensuite été transféré à la traction en service intérieur et le rapport d'engrenage adapté au 120 km/h.

Du fait de l'électrification des lignes et du chauffage des trains à l'électricité elles ont avec les 202 (52) et les 203 (53) été affectées à la traction des trains de marchandises sur l'Athus-Meuse qui est à son tour électrifiée en 2002.

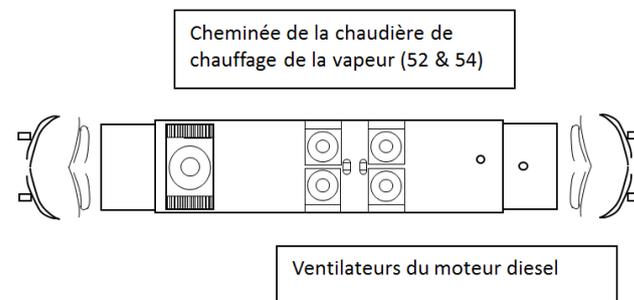
Après 2002, les locomotives restant en état de marche assurent la traction des trains de travaux pour la construction des lignes à grande vitesse jusqu'en 2011 - 2013.

A l'exception de quelques engins préservés (5 locomotives SNCB selon les sources) l'ensemble a été ferrailé.

Le frein rhéostatique – ventilateur en toiture (voir schéma, photo 3 au-dessus du premier hublot et photo 5).

Principe : sur les voies en descente les moteurs de traction peuvent fonctionner comme génératrice entraînée par les essieux par effet frein, le courant produit par les moteurs débite dans des résistances électriques de freinage placées en toiture de façon à exercer un effort retardateur sur la locomotive, mais pas l'arrêt complet.

Résistances électriques en toiture : ces résistances électriques de freinage sont refroidies par un ventilateur visible en toiture uniquement sur les types 202 (52) et 203 (53).



Chaudière de chauffage du train à la vapeur – cheminée en toiture (voir schéma et photo 5 au-dessus du poste de conduite arrière)

En 1955 le chauffage des trains de voyageurs est réalisé au moyen de la vapeur. Pour les locomotives à vapeur, la vapeur est prélevée dans la chaudière et distribuée dans l'ensemble du convoi. Pour les seules locomotives type 202 (52) et 204 (54) elles sont munies d'une chaudière alimentée au gasoil destinée à fournir la vapeur nécessaire au chauffage du train.

Les fumées résultant de la combustion de ce gasoil sont évacuées par une cheminée débouchant en toiture en retrait du poste de conduite, absente sur le type 203 (53).

Livrées & 3ème phare

Les « gros nez » sont dès l'origine peints en vert (RAL 6005), elles n'ont pas porté la livrée bicolore (deux tons de vert), ni plus tard la livrée jaune uniforme.

Une ou plusieurs bandes jaune (RAL 1021) sont peintes sur chaque flanc et sont prolongées en courbe sur chaque capot pour atteindre la traverse de tête.

Le bas de caisse est agrémenté d'une fine ligne jaune.

Une particularité de la décoration de certaines locomotives est la roue ailée apposée sur le capot (photo 1).

En Allemagne le troisième phare central et surélevé (DB : Zg1 - blanc) étant imposé en 1961, les locomotives, principalement le type 204 (54) sont équipées de ce troisième phare réglementaire en Allemagne.

Par ailleurs au fur et à mesure des grandes révisions, les engins SNCB sont équipés de doubles phares rouge / blanc (photo 1).

Les « cabines flottantes » (photo 2) sont peintes avec les mêmes teintes. Outre les bandes appliquées en jaune comme précédemment les portes sont également peintes en jaune.

Sur les faces frontales de la locomotive apparaît le monogramme « B ».

Ces locomotives sont d'office équipées de double phare, il n'y a pas de troisième phare.

Modélisme – NMJ n° 90402 – locomotive 202.003
(photos 3, 4 et 5 – loco de droite).

NMJ (Norsk Modell Jerbane) est la société qui fabrique ce modèle, une marque norvégienne de trains miniatures.

Auparavant cette société était spécialisée dans la production de trains en laiton (gamme NMJ superline) donc des modèles coûteux de l'ordre de 1400 €.

Depuis une dizaine d'années, la société s'est orientée vers une production dans une gamme de prix financièrement plus accessible (gamme NMJ topline), la caisse et les bogies sont fabriqués en plastique ; le châssis est en métal. La 202.003 était présentée à l'exposition de Dortmund de 2015 (numéro d'article 90402).

Le modèle présente une silhouette correcte et est équipé d'essuie-glaces et de diverses poignées et mains courantes, un bémol toutefois les mains courantes permettant l'accès aux postes de conduite sont celles des locomotives norvégiennes (coudées) alors qu'elles étaient droites sur la version SNCB (photo 3).

Les toitures sont conformes à chaque version, mais les grilles et les ventilateurs sont moulés dans la masse ; il n'y a pas comme dans d'autres marques de grille et de ventilateur rapportés en laiton.

Hormis la caisse qui est peinte conformément à la réalité, les bogies et la toiture sont en plastique noir brut et pourraient être repeints pour en améliorer l'aspect.

De même les roues sont en métal argenté non traité.

Contrairement à la réalité, les six essieux ne sont pas tous moteurs, l'essieu central de chaque bogie n'est pas motorisé.

La lumière des phares est constante à partir de +/- 6 volts malgré une alimentation en analogique ; les phares éclairent blanc ou rouge en fonction du sens de marche.

Le prix de vente (en analogique DC – prix officiel NMJ : 199 €) – (DCC sound – prix officiel NMJ : 299 €) – (AC digital – prix officiel NMJ : 299 €).

✍ Pierre Mawet.

Décès de notre membre et ami Christian.

Christian Van Wambeke : encore un sage qui disparaît à jamais, encore un collègue du club que l'on pensait revoir à la réouverture d'après COVID fidèle à lui-même, à ses commentaires dynamiques et bien documentés et à ses descriptions enjouées de la société de chemins de fer du Rock Island. Une personne toujours à l'écoute et à la mémoire sans faille pour prendre des nouvelles. Il me manquera.

De sa passion pour les États-Unis je me permets de retenir les deux dernières phrases du « Star-Spangled Banner » (« La Bannière étoilée ») ; l'hymne national des États-Unis d'Amérique :

And the star-spangled banner in triumph shall wave. (Et la bannière étoilée dans son triomphe flottera).
O'er on the land of the free and the home of the brave.
(Sur la terre de la Liberté et la patrie des courageux).



Bien que la démarche soit inhabituelle, la photo jointe montre quelques objets déposés sur le cercueil de Christian par sa famille et dont sa veuve m'a encouragé à faire une photo. La locomotive serait une EMD F 7 du Rock Island.

✍ Pierre Mawet.

Bourses pour septembre et octobre.

- 19/09 de 10 à 15h - Bourse multi-collection à Stockem (Arlon) - Route de Bouillon, 158

- 25-26/09 de 10 à 20h - Festival vapeur et bourse à Mariembourg (Couvin) - CFV3V Place Léopold Roger, 1

- 03/10 de 9 à 13h - Bourse multi-modélisme à Remouchamps (Aywaille) - Centre Scolaire Saint-Raphaël Avenue de la Porallée, 40

Sponsor de notre club :

Hobby 2000

Quai de la Boverie, 78 4020 Liège

Tel: 04 341 29 87 fax: 04 343 66 03

mail: hobby2000@hobby2000.be

<http://www.hobby2000.be>