

USINES

SCHIPPERS PODEVYN

Soc. An.

HOBOKEN-ANVERS

Tél : 37.38.90 (8 lignes)

Télégr. : SCHIPODEVYN

FONDERIES

AU SABLE, EN COQUILLE, SOUS PRESION

Fonte, bronze, aluminium, alpac, anticorodal, laiton, zamak, AG5, APM, bronze d'aluminium, etc...

ESTAMPAGE (à chaud)

laiton, zamak, alumin.

ATELIER DE CONSTRUCTION ET DE PARACHEVEMENT

Appareillage électrique de raccords souterrains et aériens.

PETIT MATERIEL POUR CATENAIRES

Pendules, serre câbles, manchons de jonction et d'extrémité, crochets, bornes de raccordement; tendeurs à lanterne, tendeurs à contrepoids, poulies en fonte MEEHANITE, isolateurs en porcelaine, etc...

ACCESSOIRES POUR MATERIEL ROULANT

Coussinets en bronze, robinetterie pour freins, pièces coulées en alliages légers pour ornementation.

PIECES COULEES ET ESTAMPEES POUR APPAREILS DE SIGNALISATION, etc...



NOS SPECIALITES

MEEHANITE (fonte brevetée à hautes résistances)

SPUNCAST

Bronze centrifugé vertical breveté, en barres, buselures, couronnés.

METAL PMG.

Bronze à hautes résistances.

METEAUX ULTRA LEGERS et SPECIAUX AG5, MgAl, APM, etc.

AGENCES

Isolateurs NORDEN Erous de sécurité ESNA

"RAIL ET TRACTION"

REVUE DE VULGARISATION FERROVIAIRE

8^{me} ANNEE

MAI-JUIN 1955

N° 36

ABONNEMENTS ANNUELS :

BELGIQUE : Fr. 80,— CONGO (Avion) : Fr. 230,—
ETRANGER (SAUF SUISSE) : Fr. 130,—
Par virement au C. C. P. 2812.72 de l'A. B. A. C.,
1-2, place Rogier, à Bruxelles.
SUISSE : Fr. S. 10,50
Chez LAMERY S. A., Wachtstrasse, 28, à ADLISWIL
(ZURICH).

LE NUMÉRO :

Belgique : Fr. 15,—
France : Fr. 120,—
Suisse : Fr. S. 2,—



RÉDACTEURS EN CHEF : H. F. GUILLAUME ET ANDRÉ LIÉNARD



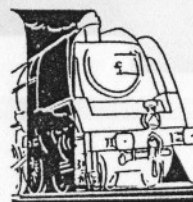
DIRECTEUR ADMINISTRATIF : GEORGES DESBARAX — TÉL. : 18.56.63

Adresser toute la correspondance au Siège : 1-2, PLACE ROGIER, BRUXELLES-NORD

LA REPRODUCTION EST AUTORISÉE EN CITANT LA SOURCE

UNE PERFORMANCE DES LOCOMOTIVES DIESEL-ELECTRIQUES CC DE LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER LUXEMBOURGEOIS (CFL)

par H.F. GUILLAUME



La Société Nationale des Chemins de fer luxembourgeois vient d'acquiescer quatre locomotives CC diesel-électriques, identiques aux CC type 202 de la Société Nationale des Chemins de fer belges (constructeurs : Société Anglo-Franco-Belge des Ateliers de La Croÿère, Seneffe et Godarville, S.A.).

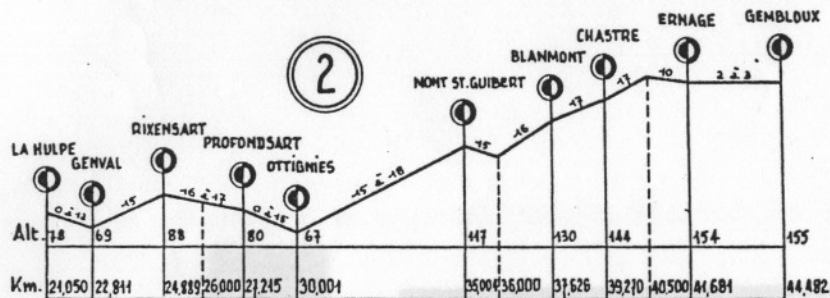
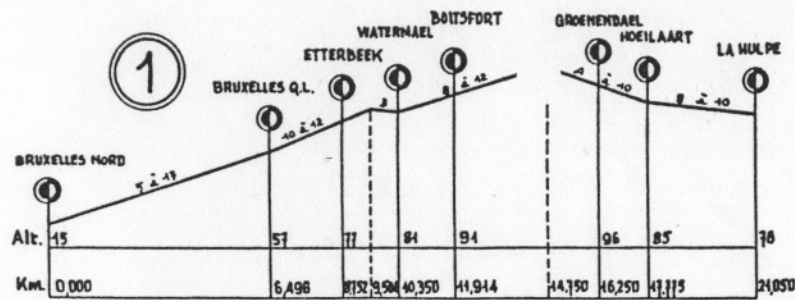
Ces machines, brièvement décrites dans le numéro précédent de « Rail & Traction », sont des engins aptes aussi bien à la remorque des lourds trains de marchandises sur les longues rampes des Ardennes, qu'à la traction des trains rapides internationaux sur le grand axe Ostende-Arlon dont les

dures rampes de 16 mm. entre Namur et Arlon, ont formé une élite de mécaniciens en traction à vapeur.

Les C.F.L. désiraient essayer leurs locomotives à grande vitesse sur long parcours, voir les possibilités de gain de temps en cas de retard, déterminer les consommations, effectuer de nombreuses mesures en ligne, etc...; en bref, voir ce que leurs nouvelles CC avaient « dans le ventre ».

De son côté, la S.N.C.B., après des essais concluants sur la ligne de Bruxelles à Ostende, voulait également voir la tenue des nouveaux engins en traction « voyageurs » sur la ligne Namur-Arlon dont le profil tourmenté constitue un banc d'essai extrêmement sévère.

C'est ainsi que le jeudi 26 mai dernier, les trains internationaux 38



Profil en long de Bruxelles-Nord à Gembloux (Ligne 161).

et 39 (Bâle-Ostende et Ostende-Bâle) furent acheminés par les locomotives 1603 et 1604 des C.F.L. entre Luxembourg et Ostende et retour.

Grâce à la bienveillance de Monsieur KOHL, Ingénieur en Chef de la Traction des C.F.L. et des autorités compétentes de la S.N.C.B., nous avons pu prendre place à bord de la machine de tête et vivre une journée passionnante; nous y avons retrouvé notre ami, Monsieur SELS de l'Anglo-Franco-Belge dont la compétence, le dynamisme et la modestie, ont depuis longtemps fait la conquête des ingénieurs et des « roulants » des compagnies, clientes de la firme qu'il représente; à tous vont nos remerciements tant pour cette faveur que pour la gentillesse de leur accueil.

Par suite de circonstances, heureuses dans ce cas, le 38 s'est présenté à Luxembourg avec un retard de 37 minutes; ce retard a permis de réaliser la performance que ce petit article relate.

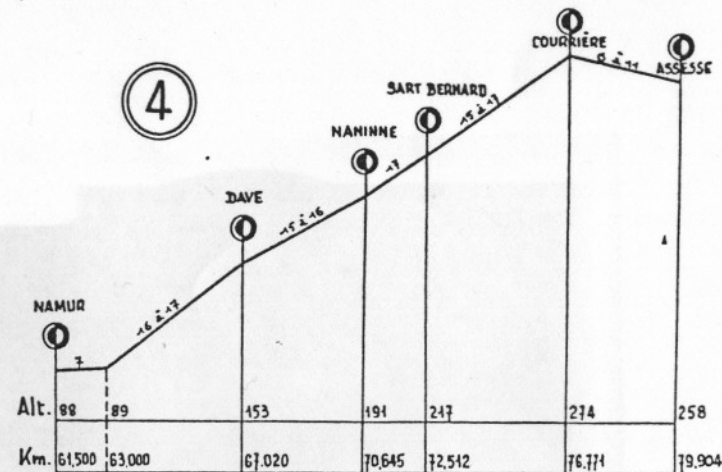
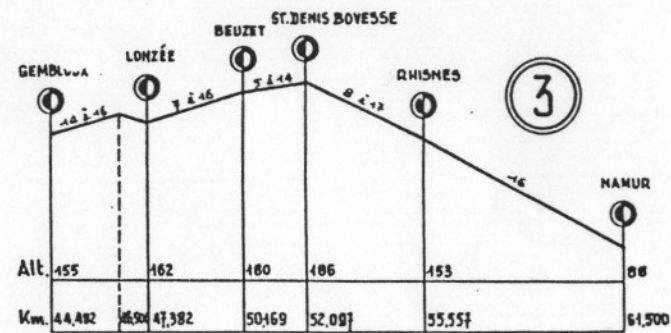
La charge à remorquer comporte 573 tonnes avec une occupation d'un tiers; les deux locomotives, à la

livrée rouge et jaune, forment en réalité une seule machine (1) et prennent 24 m. 1/2 pour amener le train de Luxembourg à Arlon avec, en cours de route, un ralentissement à 10 km/h pour travaux, suivi de rampes variant de 8 à 12 mm. à partir de Sterpenich.

La sensation commence au départ d'Arlon (km. 198,000) à 7 h. 46 m. 1/2 avec un démarrage « sur les dents » et emploi rationnel de la pente de 16 mm. d'Arlon à Viville que le 38 franchit à 120 km/h. (km. 196,000).

La ligne, à part quelques courbes dont le rayon varie de 950 m. à 2.000 m. est d'un profil relativement aisé (rampe maximum de 10 mm. sur 2 km.), mais après Hachy (km 188,527) commence la rampe de 16 mm. vers Marbehan; cette rampe comprend deux tronçons de 1 et

(1) Nous déconseillons l'emploi de l'expression « double traction » puisqu'il y a la deuxième machine est totalement asservie à la première et qu'elle n'a aucun personnel de conduite; nous préférons dire, avec plus de vraisemblance, locomotive double ou locomotive à deux éléments.



Profil en long de Gembloux à Assesse (Lignes 161 et 162).

2 km. reliés par un palier et une pente de 7 à 14 mm. sur 8 km. au total avec de nombreuses courbes; c'est le profil en dents de scie, classique en Belgique, et qui donne l'occasion aux mécaniciens de donner ce qu'ils ont de meilleur.

En fin de rampe, au passage à Marbehan (km. 177,000), on enregistre 115 km/h. au chronographe et la rampe suivante (9 mm. sur 2 km.) est avalée allègrement; Hamipré (km. 163,294) est passé à 78 km/h. après avoir grimpé la rampe de 13 à 17 mm. qui a son origine à Lavaux (km. 169,330); soit donc 6 km.

La même aptitude à grimper est constatée de Longlier (km. 160,967) à Verlainne (km. 157,000) avec du 16 mm.

Nous atteignons enfin Libramont (km. 151,617) 27 min. après avoir quitté Arlon et notre train stoppe à quoi à 8 h. 13 min. 1/2.

Le départ est donné à 8 h. 14 m. 1/2 et nos 573 tonnes s'ébranlent et s'élancent vers Jemelle; en fait, ici le travail s'avère aisé puisque la ligne est en pente moyenne de 9 mm.; toutefois, la conduite demande beaucoup d'attention car si le pays est pittoresque à souhait, un tracé sinueux et une zone permanente de ralentissement à 90 km./h. du km. 140,784 au km. 130,854 compliquent le travail du mécanicien luxembourgeois et du pilote belge; mêmes difficultés entre les km. 124,500 et 122,400 avec un ralentissement à 100 km./h.; pour ceux qui en douteraient encore, la

ligne du Luxembourg rappelle qu'elle n'est pas une plaisanterie.

Jemelle (km. 119,191) voit le 38

stopper à quai à 8 h. 35 min. soit donc 20 m 1/2 après avoir quitté Libramont jus y laissons la voiture

TRAIN N° 38 DU 26 MAI 1955 — D'ARLON A BRUXELLES-NORD							
KM.	GARES	HEURES PREVUES		HEURES REELLES		Minut. cumul.	OBSERVATIONS
		Arriv.	Dép.	Arriv.	Dép.		
198,000	Arlon	—	0716	—	0746 1/2	0	venant de Luxembourg
184,174	Habay					8 1/2	
177,057	Marbehan					12	passage à 115
163,294	Hamipré					20	passage à 78
151,617	Libramont	0750	—	0813 1/2	—	27	repris 2 min.
151,617	Libramont	—	0751	—	0814 1/2	0	
142,188	Hatrival					5 1/2	pente continue de Libramont à Jemelle
138,323	Poix					8	
127,983	St. Hubert					14 1/2	
119,191	Grupont					20 1/2	repris 3 1/2 min.
119,191	Jemelle	—	0831	—	0840	0	
113,183	Marloie					6	rampe de 16 mm. gravie à 60
107,298	Hogne					9 3/4	passage à 120
101,095	Haversin					13 3/4	77 en fin de rampe
90,654	Ciney	0900	—	0900	—	20	passage; train à l'heure; repris 9 min.
87,160	Braibant					27	signal à l'arrêt
82,000	—				0907		passage en fin de rampe
61,500	Namur	0921	—	0922	—	42	descente lente; signaux à l'arr.
61,500	Namur	—	0925	—	0927	0	
55,557	Rhisnes					6 1/2	fin de rampe; passage à 72
44,482	Gembloux					16	avert. à l'arrêt
29,865	Ottignies					25	
6,496	Bruxelles Q.L.	1011	—	1016	—	49	voir texte
6,496	Bruxelles Q.L.	—	1013	—	1018	0	
0,000	Bruxelles Nord	1022	—	1026	—	8	voir texte

TRAIN 3 DU 26 MAI 1955 — RETARD DE 37 MINUTES (remise à l'heure entre Luxembourg et Ciney)

KM.	PARCOURS	GAINS SUR STATIONNEMENT (minutes)	GAINS EN LIGNE (minutes)	GAINS CUMULES (minutes)
29	Luxembourg à Arlon	5	—	8 1/2
46	Arlon à Libramont	8	—	10
33	Libramont à Jemelle	—	—	3 1/2
28	Jemelle à Ciney (passage)	6	—	15
136	Totaux :	19	18	37

postale de queue (courrier vers Liège) ce qui ramène notre tonnage à 549 tonnes.

Les temps partiels sont repris au tableau général ci-contre et pour ceux qui connaissent bien la ligne, c'est bel et bien une performance humaine celle-là, puisqu'il s'agit d'une conduite au frein, tout en ne perdant pas 1 km./h. du maximum permis.

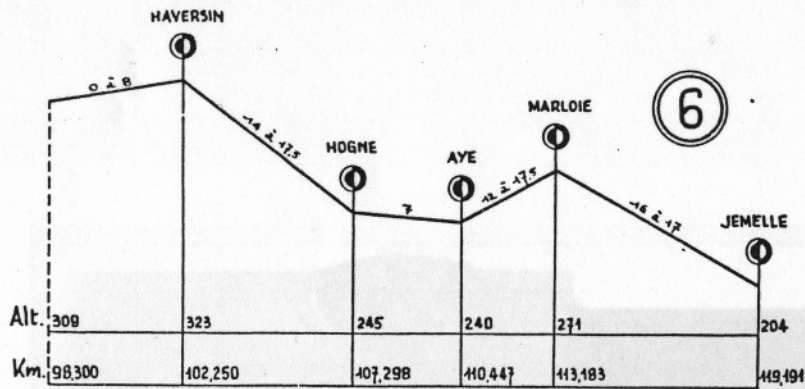
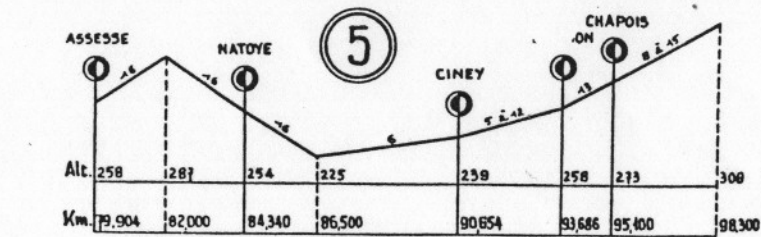
Le départ de Jemelle nous est donné à 8 h. 40 min. et c'est immédiatement que nous abordons la rampe de 16 mm. jusqu'à Marloie (km. 113,183) passé 6 min. après; le chrono donne 60 km./h. en fin de rampe de 16 ce qui démontre, une fois de plus, que la CC est une bonne grimpeuse même avec départ arrêté.

Le profil devient beaucoup plus aisé et nous permet de tenir le 120; c'est à cette vitesse que nous abordons Hogne (km. 107,298) au pied de la rampe de 16 mm. qui nous mènera au sommet (Haversin km. 101,095) que le 38 passe à 77 km./h.; la

vitesse remonte rapidement et c'est en « tapant » le 120 km./h. que nous passons Ciney (km. 90,654); un bref coup d'œil au chrono nous montre que LE 38 EST A L'HEURE!; c'est donc sur 107,346 km. que le retard de 37 min. a été rattrapé ce qui, en déduisant ce qui a été été gratté aux arrêts DONNE UN GAIN NET DE 18 MINUTES.

C'est avec une intense mais discrète satisfaction que tous, nous nous regardons.

Le train poursuit sa route, bien décidé à prendre une avance aussi confortable que possible mais il faudra bientôt déchanter car à la sortie de Braibant (km. 87,160) un avertisseur à l'arrêt nous fait perdre tout le bénéfice de notre élan pour aborder la longue rampe de 16 mm. qui va du km. 86,358 au km. 82,000; nous passons le sommet à 9 h. 07 puis c'est la descente (pente de 16 mm.) jusqu'Assesse (km. 80,000); nouvelle rampe, du 10 mm. cette fois, jusqu'à



Profil en long d'Assesse à Jemelle (Ligne 162).

Courrière (km. 76,770) et c'est la grande descente sur Namur; le soleil se cache et nous entrons dans la brume; la signalisation nous chatouille copieusement et nous descendons « sur la pointe des pieds »; c'est donc très paisiblement que nous entrons en gare de Namur (km. 61,500) après avoir franchi la Meuse à 20 km./h. (ralentissement temporaire pour travaux).

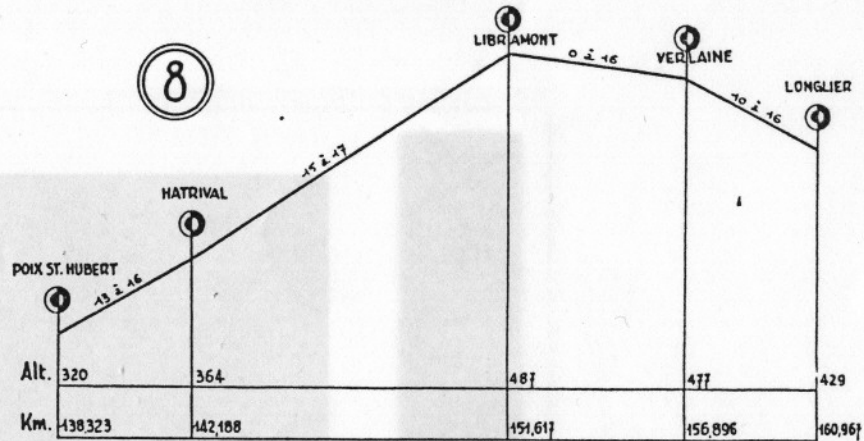
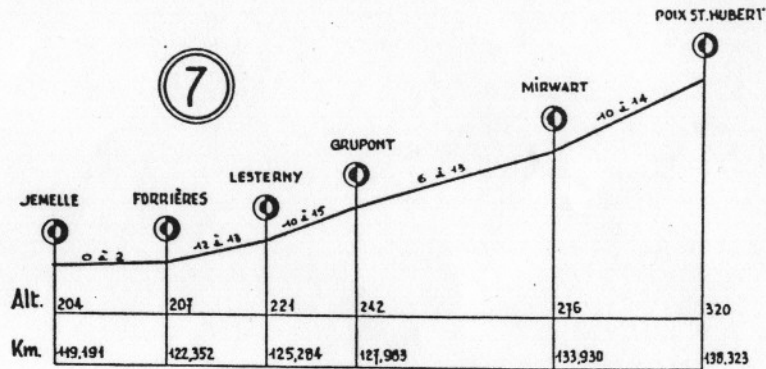
Le 38 a 1 min. de retard à l'arrivée mais nous n'y sommes pour rien et c'est avec un retard porté à 2 min. que nous attaquons la forte rampe de la ligne de Bruxelles; pourquoi avons-nous encore perdu 1 min. me direz-vous ? tout simplement parce que l'exploitation l'exigeait et que Namur, gare très importante, amène parfois de nombreux mouvements tant en voyageurs qu'en colis express à charger au fourgon.

Les CC/C.F.L. abordent la rampe de 16 à 17 mm. et arrivent au sommet (km. 56,205) à 72 km./h.; Rhisnes (km. 55,557) est passé 6 1/2 min.

après avoir quitté Namur et le 38 grimpe à 120 jusqu'à l'entrée de Gembloux où un avertisseur à l'arrêt et un ralentissement temporaire 40 km/h. nous obligent à ralentir fortement; le passage en gare de Gembloux (km. 44,482) se fait à 9 h. 43; un confortable 120 km./h. nous amène à 9 h. 52 à Ottignies (km. 30,000); le temps est de nouveau ensoleillé et la brume nous a quitté dès Rhisnes.

Nous grimpons maintenant vers Profondsart (km. 27,215) en rampe de 15 mm.; le 38 est indiscutablement en avance et nous envisageons une arrivée sensationnelle à Bruxelles Quartier Léopold lorsque deux « jaunes » impitoyables nous forcent à freiner et à nous arrêter devant le « rouge » qu'ils annonçaient; cet œil de Cyclope flamboie et semble se payer notre tête; nous fulminons sec car nous sommes en pleine rampe de 17 mm. !

Nous perdons ainsi trois précieuses minutes et ce n'est qu'après avoir dégagé Rixensart (km. 24,889) que nous pouvons remonter l'allure car



Profil en long de Jemelle à Longlier (Ligne 162).

un ralentissement temporaire à 20 km./h. nous bride (construction d'un passage souterrain en gare de Rixensart).

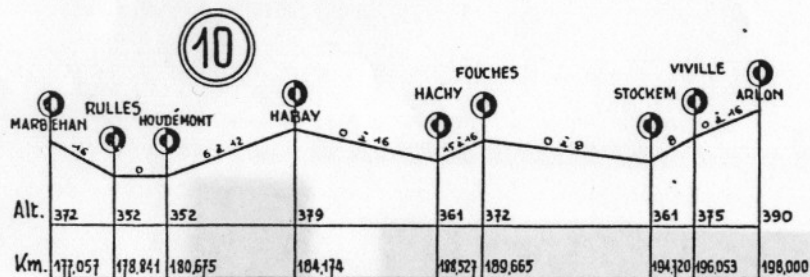
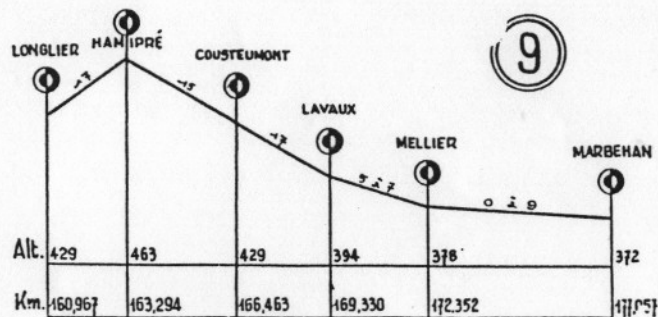
Le 38 fonce à nouveau et nous passons Bakenbos (km. 19,038 — rampe de 10 mm.) à 103 km./h., Hoeilaart — km. 17,755 — fin de la rampe de 10 mm.) à 97 km./h. et enfin Groenendael (km. 16,250) à 112 km./h.

L'espoir renaît car à cette allure, il sera possible de faire l'heure lorsque, nouveau contretemps, à l'entrée de Watermael (km. 16,250) le signal nous expédie à droite sur une voie d'évitement de Watermael à Etterbeek (km. 8,752) où la vitesse est limitée à 40 km./h.; il y avait un train de travaux sur voie principale et c'est

avec 7 minutes de retard que nous entrons à Bruxelles Q.L. (km. 6,496); il est d'ailleurs à remarquer que l'entrée de cette gare est limitée à 20 km./h. par suite de travaux.

Le trajet de Bruxelles Q.L. à Bruxelles Nord (km. 0,000) s'accomplit en 8 minutes, d'arrêt à arrêt ce qui, compte tenu d'une zone de limitation de vitesse à 40 km./h. sur 5 km., le restant pouvant être parcouru à 90 km./h., est plus qu'honorable.

Nous ferons grâce au lecteur du trajet de Bruxelles Nord à Ostende Quai via Bruxelles Midi car il n'y a absolument rien de particulier à dire si ce n'est que le départ à Bruxelles Midi fut donné avec 2 min. de retard



Profil en long de Longlier à Arlon (Ligne 162).

et que la longue rampe de Bruxelles Midi à la chaussée de Ninove a été franchie à un confortable 110 km./h.; le 38 arriva enfin à Ostende-Quai avec deux minutes d'avance malgré les deux « coups de palette » qu'il reçut à l'entrée d'Ostende Quai.

Les 3.200 ch. de nos locomotives s'avèrent très frais à l'arrivée car un examen sérieux des deux machines montra que tout était en ordre; nous pûmes donc aller tranquillement nous rafraîchir et nous restaurer.

Au retour, CC 1604 en tête cette fois-ci, nous quittons Ostende Quai à 18 h. 06 min. avec donc une minute de retard; la charge est de 524 tonnes (11 voitures - train n° 39); le premier avertisseur est au jaune et nous oblige à marquer l'arrêt au premier chandelier... pour laisser passer une locomotive qui sort du dépôt: commentaires acides dans le poste de conduite; l'arrêt à peine marqué, la voie s'ouvre et après le ralentissement permanent à Oudenburg (100 km./h.)

le 39 fonce pour arriver à Bruges avec 2 minutes d'avance!

Rien de spécial à signaler jusqu'à Bruxelles Midi si ce n'est 3 min. d'avance à Gand St. Pierre et 5 min. au Bloc 6 (bifurcation de Welle) le train étant toujours remis à l'heure au départ; notre avance de 5 min. est ramenée à 3 min. à l'entrée de Bruxelles Midi, les signaux automatiques de pleine voie étant presque toujours jaune: nous avons donc un train devant nous.

Rien à dire non plus du trajet de Bruxelles Nord à Bruxelles Q.L. (passage) accompli en 7 1/2 min., la ligne très sinueuse étant en rampe continue variant de 7 à 16 mm.; 13 min. après le départ de Bruxelles Nord, le 39 passe Boitsfort (km. 11,914) à 85 km./h. puis Genvall à 98 km./h. (km. 22,811) et Mont Saint Guibert (km. 35,000) à 100 km./h. en haut de la rampe de 16 mm. ayant pour origine la B.K. 30,585.

Cette marche est très belle, compte-tenu du ralentissement temporaire à 20 km./h. au passage de Rixensart. Bien que le signal de Blanmont

TRAIN N° DU 26 MAI 1955 — DE BRUXELLES NORD A ARLON

KM.	GARES	HEURES PREVUES		HEURES REELLES		MIN. CUMUL	OBSERVATIONS
		Arriv.	Dép.	Arriv.	Dép.		
0,000	Bruxelles N.	—	1950	—	1950	0	
6,496	Bruxelles Q.L.					7 1/2	passage; rampe de 16
11,914	Boitsfort					13	passage à 85
22,811	Genvall					19	passage à 98
35,040	Mont Saint Guibert					30	passage à 100 en fin de rampe de 16 mm.
44,482	Gembloux					36	
61,500	Namur	2044	—	2040	—	50	gain de 4 min.
61,500	Namur	—	2048	—	2048	0	à 20 au pied de la rampe.
63,956	Jambes (Etat)					4 1/2	
70,645	Naninne					11	
90,654	Ciney					24	
101,095	Haversin					31	à 90 en rampe de 16
113,183	Marloie					38	
119,191	Jemelle	2144	—	2131	—	43	gain de 13 min.
119,191	Jemelle	—	2159	—	2159	0	
127,989	Grupont					7	
138,323	Poix-St.-Hubert						passage à 76 km./h.
142,188	Hatrival					16	
151,617	Libramont	2233	—	2224	—	25	gain de 9 min.
151,617	Libramont	—	2234	—	2234	0	
177,057	Marbehan					15	
198,000	Arlon	2305	—	2301	—	27	gain de 4 min. (1)

(1) Les gains réels atteignent donc : Bruxelles-Namur 4 min.
 (2) Namur-Jemelle 13 min.
 (3) Jemelle-Libramont 9 min.
 Libramont-Arlon 4 min.
 Bruxelles-Arlon 30 min.

(2) en rampe de 16 mm. de Namur à Courrière soit 16 km.

(3) en rampe de 9 à 17 mm. de Jemelle à Libramont soit 31 km.

(km. 37,626) amène un sérieux ralentissement, Gembloux est passé 36 min. après avoir quitté Bruxelles Nord.

Le 39 rencontre encore un ralentissement à 40 km./h. à Saint Denis-Bovesse (km. 52,000), passe Rhisnes à 105 km./h. et stoppe à Namur (km. 61,500) à 20 h. 40 soit donc avec 4 min. d'avance réalisant la liaison de Bruxelles à Namur en 50 minutes.

Le train repart à l'heure, franchit la Meuse à 20 km./h., aborde la longue rampe vers Assesse (16 mm.) et rejoint Jemelle avec 13 min. d'avance; cette belle performance est reprise sur le tableau ci-contre où les temps de passage sont indiqués.

Remis à l'heure à Jemelle, le 39 rejoint Libramont avec 9 minutes d'avance, repart à l'heure de cette gare, et arrive à Arlon avec 4 min. d'avance.

Nos lecteurs aimant les chiffres trouveront également cette performance reprise au tableau ci-contre.

Disons pour conclure, qu'il n'y a absolument rien à dire en ce qui concerne le fonctionnement des deux machines; dociles, souples, douces au roulement aux grandes allures comme aux petites, les CC diesel-électriques

ont un démarrage qui force l'admiration; leur faculté d'avaler les rampes et de monter de toutes les occasions pour « prendre des minutes » font de ces locomotives des engins de traction tout à fait modernes, dignes continuateurs des célèbres locomotives à vapeur « Pacific » type 10.

Très sobre en gasoil, la CC diesel-électrique est toujours prête à partir; quant au moteur diesel, dès qu'il est en route, il s'empresse de se faire oublier et ronronne infatigablement tout comme ses confrères que l'on trouve à bord des navires et qui tournent sans histoire pendant des jours et des nuits.

Disons enfin que les performances en traction « marchandises » sont aussi intéressantes qu'en service « voyageurs » et que leur emploi rationnel soulagera grandement notre réseau; on peut donc dire que le but recherché par ceux qui ont préconisé leur emploi sera non seulement atteint mais même largement dépassé.

Traction électrique et traction diesel harmonieusement conjuguées, placeront les réseaux belges et luxembourgeois parmi les plus modernes d'Europe.

sibilités et facilités offertes aux voyageurs.

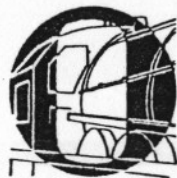
Ce dépliant est annexé en supplément à ce numéro de « Rail et Traction »; nous espérons que nos lecteurs en useront et nous remercions la S.N.C.B. d'avoir mis à notre disposition le nombre d'exemplaires utiles pour que tout le monde soit servi.

LA REDACTION



A PROPOS DES LOCOMOTIVES ELECTRIQUES BB 122 DE LA S.N.C.B.

par H. PARRA



N connaît maintenant les performances réalisées lors des premières semaines d'utilisation des locomotives BB type 122 sur Bruxelles-Ostende.

Pour des motifs d'opportunité les horaires « vapeur », avaient été conservés pour la traction électrique; cette mesure évitait notamment de devoir publier des suppléments à l'indicateur officiel et par la même occasion de reprendre le problème des correspondances, corollaire du changement d'horaire.

Pour les conducteurs ce fut une ressource insoupçonnable de « minutes regagnées »; en vérité, pour du personnel de conduite venant de la vapeur et ayant remorqué ces mêmes trains qui étaient réputés difficiles, ces horaires avaient acquis un caractère déprimant.

Et c'est avec joie, même avec fierté, qu'ils avaient le souci de remettre ces trains à l'heure, sacrifiant ainsi la facilité au profit d'une attention soutenue de tous les instants; c'est tout particulièrement vrai pour les internationaux dont l'horaire sur parcours belge à l'arrivée se ressent très souvent des frontières successives à franchir avant d'entrer en Belgique.

Il faut cependant mentionner séparément les essais effectués à grande vitesse le 24 avril de l'an dernier.

Il s'agissait de vérifier le comportement de la machine à 140 km/h. et, à cet effet, les constructeurs, tant mécaniciens qu'électriciens avaient

marqué leur accord pour dépasser la vitesse maximum normalement autorisée (125 km/h.)

Ils furent donc nombreux sur la BB 122.019 trainant derrière elle 176 T. soit six voitures RIC : nombreux et... un peu inquiets, non pour le risque qui était nul, mais bien pour les enseignements qui allaient en sortir.

On part ! « Top » général pour tous les chronomètres !; jusqu'à la bifurcation de la Petite Ile, sur les voies « lentes » qui serpentent entre les supports de caténaire, les gazomètres et les garages de voitures, on traîne à 40 km/h.

Arrivé au Bloc I, raccordement sur la ligne proprement dite et après un peu plus de 4 minutes de trajet, on se lance sur la rampe de 4 mm. On tient à 135 km/h. et on stoppe à Gand Saint Pierre après 27 minutes de parcours soit donc une vitesse commerciale de 116 km/h.; on profite de l'arrêt pour recommander au Chef de Gare de vider les quais au voyage de retour, car nous passerons sans arrêt à la vitesse maximum autorisée de 120 km/h.

Voyage sans histoires vers Bruges où nous arrêtons 18 m. 20 sec. plus tard (vitesse commerciale moyenne : 134 km/h.); même recommandation au Chef de Gare qu'à Gand, et en route pour Ostende-Quai qui, malgré le ralentissement permanent de la BK. 108.98 (100 km/h. au pont d'Oudenburg), est atteint en 12 m. 15 sec. (vitesse commerciale moyenne : 108 km/h.).

AVIS A NOS LECTEURS

Voici les vacances et il va de soi qu'un adhérent de l'A.B.A.C. se déplacera par chemin de fer durant les mois d'été.

La Société Nationale des Chemins de fer belges vient d'éditer un excellent dépliant résumant toutes les pos-

