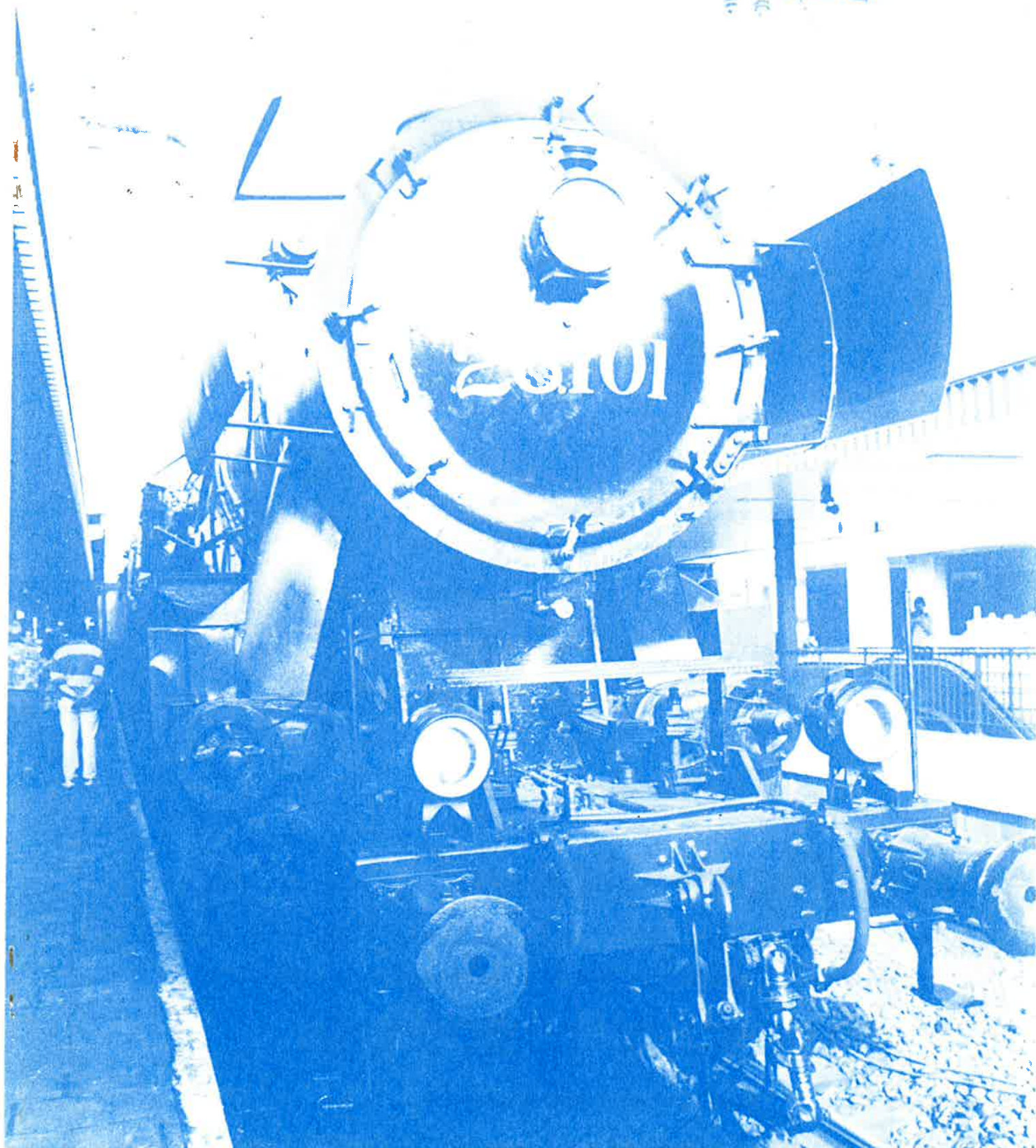


Ferro Flash Namur



Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, le Rail Miniature Mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer.

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 les réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction d'un grand réseau H0 et d'un réseau modulaire N.

Cotisations annuelles

Membre bienfaiteur _____ : 1.500 fr.

Membre ordinaire _____ : 1.000 fr. *

Membre junior (- de 18 ans) _____ : 500 fr.

Sympathisant (abonné)
(uniquement le service Ferro Flash) : 600 fr.

* Pour un second membre d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 750 fr.

Secrétariat du club : Daniel Braibant, rue de la Gare, 98, 5544 AGIMONT. 082- 64.54.33.

Compte Bancaire : 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan.

Local : Centre Culturel de Géronsart, rue du Trèfle, 5100 JAMBES.

Ferro Flash Namur

Editeur responsable : Jean-Claude BOTSPLOEL, Chaussée Romaine, 15, 5561 CELLES.

Rédaction et diffusion : Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME-METTET,
Tél : 071 - 72.87.41. et 42. Téléfax : 071 - 72.95.62.

Compte Bancaire : 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan.

"FERRO FLASH NAMUR" est le bulletin bimestriel du RAIL MINIATURE MOSAN.

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

L'éditorial du président

Comme pour le Beaujolais, le comité nouveau est arrivé.

Dans quel ordre se présentera-t-il ? Nous ne le savons pas encore et la première réunion qui déterminera les fonctions se tiendra après la parution de ce numéro.

Nous pouvons dès à présent souhaiter la bienvenue à Etienne Dehasse qui fait son entrée au sein du comité.

Bienvenue aux nouvelles idées, car à force de se retrouver depuis pas mal de temps dans un comité, on a parfois l'impression de tourner en rond ou de tomber en panne (d'idées).

Nous manquons depuis quelques temps de sujets à traiter lors des réunions mensuelles que ce soit en projection ou en démonstration.

L'animation du club est l'affaire de tous. Alors, s'il vous plaît, manifestez-vous, n'ayez aucune crainte, une présentation simple entre amis est très facile et sympathique.

Vous ne devez pas essayer de faire dans le compliqué. Vous allez vous faire peur [à nous aussi] et, de ce fait, hésiter à faire une présentation.

Suggestion de la rédaction :

Certains sujets, présentés il y a quelques années, pourraient certainement être remis à l'agenda, tels quels ou éventuellement remaniés.

Ils profiteront agréablement à ceux qui n'étaient pas présents ce jour là, aux nouveaux membres qui recevront la bonne parole, ainsi qu'à ceux qui... ont oublié. (voix chevrotante : "Que voulez-vous, madame, avec l'âge...")

Une petite animation avec quelques amis autour d'une table et le tour est joué.

Nous comptons absolument sur vous.

Lors de la dernière réunion, nous avons applaudi notre ami Jules Falque qui quitte volontairement le comité (atteint, d'après lui, par la limite d'âge).

Mais personne n'y a cru.

D'ailleurs, nous comptons bien sur lui pour continuer à animer le club comme par le passé.

Nous manquons depuis quelques temps de sujets à traiter lors des réunions mensuelles que ce soit en projection ou en démonstration. L'animation du club est l'affaire de tous. Une petite animation avec quelques amis autour d'une table, c'est très facile et sympathique !

Ton retrait du comité ne doit pas être une retraite dans tes activités !

Mais un peu de recul dans tes obligations ne peut que nous faire bénéficier de ta richesse et de ta présence pour l'animation du modélisme.

Pour ceux qui le connaissent moins bien, nous rappelons que notre ami Jules Falque est un des membres fondateurs du RMM.

Merci Jules pour tout ce que tu as fait pour nous, merci à ton épouse pour son efficace présence aux manifestations, et d'avance merci pour l'avenir.

Jean-Claude BOTSPOEL, Président.

Programme des réunions au R.M.M. et activités ferroviaires "d'ailleurs"

FEVRIER

- 16 : **Réunion mensuelle RMM** : "La FURKA" par Etienne Dehasse.
23 : Réunion réseaux + réunion du comité.

MARS

- 1 : Réunion réseaux + atelier de montage du kit du locotracteur.
8 : *CFFL, Jean Dubuffet, "La Grande Compagnie du Luxembourg"*.
8 : Réunion réseaux + atelier "EAGLE" (réalisation de circuits imprimés par l'ordinateur).
10 : *Bourse d'échange à Vilvoorde.*
15 : **Réunion mensuelle RMM** :
22 : Réunion réseaux.
29 : Réunion réseaux.

AVRIL

- 5 : Réunion réseaux + atelier de montage du kit du locotracteur.
6 au 14 : *Exposition internationale du modélisme à Paris.*
12 : Réunion réseaux.
19 : **Réunion mensuelle RMM.**
20 : *CFFL : Christian Dossogne, Actualité ferroviaire belge du second trimestre 1995.*
26 : Réunion réseaux.
27 : *Navette avec la 29.013 entre Mouscron et La Louvière.*

MAI

- 3 :
11 : *CFFL : Wouter Janssens, dias sur les "Trans Europ Express".*
24 : **Réunion mensuelle RMM.**

JUIN

- 15 : *CFFL : Phil Dambly, projection cinéma 16mm sur "les chemins de fer en Europe".*
21 : **Réunion mensuelle RMM.**

JUILLET

- 14 : *Festival de la vapeur à Trois-Pont.*
19 : **Réunion mensuelle RMM.**

AOUT

- 23 : **Réunion mensuelle RMM.**

Atelier de montage de kits

Ferro Flash n°74 lançait l'idée de la création d'un atelier de montage de kits destiné aux débutants rebutés par cette technique souvent fort difficile.

Comme prévu, le premier vendredi de janvier s'est tenue la première séance de montage du kit du locotracteur de la production "Jocadis" série 90 ex-type 230.0, série 91 ex-type 230.1.

Un franc succès. Douze membres s'affairaient autour de leur futur modèle.

Première étape : le montage du châssis, des engrenages et du moteur

Sauf contre-ordre auprès des assidus de cet atelier, les séances auront lieu tous les premiers vendredis du mois.

Lorsque ce kit sera terminé, un autre montage sera envisagé. Accord sur le type ou la série est à prendre lors d'une réunion.

Assemblée générale du 19 janvier

Rappel de l'ordre du jour :

- Présentation par le président.
- Rapport du secrétaire.
- Rapport du trésorier et présentation du budget 1996.
- Rapport des commissaires aux comptes.
- Décharge aux administrateurs.

- Elections des nouveaux administrateurs.
Sont sortants mais rééligibles : Jules Falque, Michel Herbiet, Jean-Claude Botspoel.

Présentation par le Président

Le Président Jean-Claude Botspoel ouvre la séance, 29 membres en règle de cotisation sont présents. Il les remercie de leur présence et donne la parole au secrétaire.

Rapport du secrétaire

Daniel Braibant, secrétaire, fait rapport de l'activité de l'année et de l'exposition du trentième anniversaire du club.

Rapport du trésorier et des commissaires aux comptes

Didier Delfosse, trésorier, donne lecture de son rapport d'activités. Il détaille les apports financiers de l'exposition et les comparaisons avec les exercices précédents.

Les commissaires aux comptes, Claude Riguelle et Bernard Grapperon ont examiné et épluché les comptes et les pièces s'y rapportant.

Bernard Grapperon fait rapport de son mandat aux membres présents.

Il félicite le trésorier pour le sérieux qu'il a apporté dans la réalisation de ses prestations et la clarté de la comptabilité.

Il souligne que, lors de l'exposition, Renée Carpet a fait don des repas préparés qui ont été servis aux exposants.

Décharge aux administrateurs

Chaque question ayant trouvé une réponse, le commissaire aux comptes rapporteur déclare qu'il peut être donné décharge au comité pour sa gestion 1995.

L'assemblée générale donne décharge au comité.

Présentation du budget 1996

Le trésorier présente le budget 1996 en tenant compte des excédents de l'année écoulée provoqués par l'exposition et des sommes devant rester bloquées à titre de provisions sur les dépenses de gestion du centre culturel qui nous héberge.

Nomination d'un commissaire aux comptes

En remplacement de Claude Riguelle qui a terminé son mandat de deux ans, Michel Archambeau est désigné par l'assemblée générale comme commissaire aux comptes pour 1996 et 1997.

Bernard Grapperon achève son mandat pour 1996.

Nomination de nouveaux membres au comité

Le secrétaire donne lecture des mandats à pourvoir au comité.

Nos amis Jean-Claude Botspoel et Michel Herbiet sont démissionnaires et rééligibles.

Jules Falque estime pour sa part qu'après trente ans de comité, il a bien droit à une retraite méritée. Il ne se représente donc pas aux suffrages.

Il est vivement applaudi pour son travail au sein du club.

Deux candidatures sont parvenues au secrétariat à savoir : Etienne Dehasse et Jacques Delforge.

Notre club n'ayant aucune vocation politique, les candidats ne font pas de campagne électorale et sont assis l'un à côté de l'autre.

Le secrétaire distribue les bulletins de vote et les pointes à écrire aux 29 membres présents et en règle de cotisation.

Vingt-neuf bulletins valides sont dépouillés et les résultats affichés au tableau au fur et à mesure du dépouillement en public.

Les résultats obtenus sont les suivants :

Botspoel Jean-Claude .26 voix.

Dehasse Etienne 20 voix.

Delforge Jacques 12 voix.

Herbiet Michel 29 voix.

Sont élus membres du comité : Jean-Claude Botspoel, Etienne Dehasse, Michel Herbiet.

Le nombre de voix obtenues par Michel Herbiet a fait dire à Gérard Jochum qu'il s'agissait indiscutablement "d'un vote stalinien".

Aucune modification n'ayant été demandée aux statuts du club, le président lève l'assemblée générale et ouvre la réunion mensuelle.

La réunion mensuelle

Le président met l'accent sur l'obligation du respect des locaux et en particulier de la propreté à maintenir, principalement dans les toilettes.

Il estime que le volontariat ne doit pas devenir un esclavage et que notre dévouée Liliane Braibant n'est ni une servante ni une dame de charge.

Il la remercie au passage pour son travail incessant et l'excellente tenue du bar. Il demande aux membres de ne pas laisser traîner les verres dans le local mais de les rapporter sur le bar en fin de réunion.

Liliane nous fait rapport de son activité annuelle en signalant que la quantité de consommations prises pendant les réunions diminue. Si cela est dû au "0,5", elle porte à notre connaissance que le bar est pourvu de bière sans alcool, de limonades, d'eaux et même de café décaféiné pour les plus sensibles. Les croques et autres victuailles restent d'actualité pour les petites et les grosses faims.

Liliane s'assied sous les applaudissements mérités de l'assistance.

Le secrétaire tient à la disposition des membres en règle de cotisation la vignette "96" à coller sur la carte de membre.

Les 12 heures du modélisme

Le comité a décidé d'organiser, en septembre et dans nos locaux, les 12 heures du modélisme.

Il a été prévu de réaliser, tout au long de la journée, des démonstrations de modélisme ferroviaire sous toutes ses formes : réalisation de kits, montage de maquettes, patinage, circulations sur les réseaux, etc...

En bref : susciter des vocations.

Pour exécuter cette prouesse visuelle, les membres du club sont sollicités pour présenter au public leur savoir-faire et travailler sur place.

Peut-être pas toute la journée d'affilée, bien que..., mais éventuellement en se relayant aux tables de travail.

Le principal est de maintenir une activité qui permettra aux visiteurs de comprendre, d'apprendre... bref, de saliver devant notre amour du modélisme et créer ainsi, nous l'espérons des vocations et la relève dans le modélisme ferroviaire.

Contactez le secrétaire Daniel Braibant qui coordonne cette action.

L'exposition internationale du modélisme à Paris : du 6 au 14 avril

Le Rail Miniature Mosan a été invité, par les organisateurs du salon, à participer à l'exposition internationale du modélisme de la Porte de Versailles du 6 au 14 avril.

C'est le prestigieux réseau modulaire "N" qui nous représentera.

Les frais d'hôtel des participants sont payés.

L'équipe de circulation(s) se relayera mais il manque encore des volontaires pour le dimanche 7 et le lundi 8 avril. Tous les autres jours sont déjà gamis.

Les candidats sont priés de se mettre d'urgence en rapport avec notre secrétaire Daniel Braibant : 082-64.54.33.

Il fallait en parler, le prochain Ferro Flash Namur (77) paraîtra juste après l'exposition.

Peut-être aurons-nous droit à un petit compte-rendu ?

Merci aux participants qui gratteront à temps quelques lignes pour nous faire part de leurs états d'âme.

Erratum : FFN 75, page 23

Remarque :

Il y a : "deux allers-retours Bruxelles-Midi - Liège-Guillemins".

Il faut : "deux allers-retours Bruxelles-Nord - Liège-Guillemins".

Je cherche

Marc Nizet du CFFL (club de Rixensart), recherche des photos de la type 201 (série 59) d'avant 1975.

A contacter au : 02 - 653.29.22.

Les amis nous informent

CFC Houdeng

"Microrail Manage 1996"
organisé dans le cadre de "Télévie"
Premier rendez-vous manageois
des "félés du rail"

exposition et bourse d'échange

Samedi 16 mars

salle du préau, place de Brantigny,
à Manage, de 10h à 20h
(autoroute Charleroi-Mons, sortie Manage)

CFC Houdeng

"de Charleroi à Erquelinnes" :
une ligne du Nord-Belge
conférence projection le 16 février à
20h15

à la gare musée de Haine-Saint-Pierre,
rue de la Station.

Festival de la vapeur à Trois-Ponts

Dimanche 14 juillet
50 3666 de la Vennbahn,
29.013 de la SNCB,
26.101 du PFT,
et d'autres...

Secrétariat du CFV3V :

Francis Dandois, rue Ernest Charles 67,
6001 Marcinelle.

Rappel :

"En Entre-Sambre-et-Meuse quand arriva le Rail"

Par Roger Golard et Paul Lievens

Edité par le Cercle d'histoire de l'entité de Walcourt

Une très intéressante publication
anecdotique.

Renseignements dans FFN 72

CFFL

Club Ferroviaire Froidmont-Locomotion
Centre Culturel de Froidmont (ferme),
chemin du Meunier, à Rixensart

Réunions le vendredi ou le samedi à 20h15.

Voir l'agenda en page 2.

Samedi 27 avril

Navettes avec la 29.013
entre Mouscron et La
Louvrière

23 et 30 mars

En autorail dans la région de Piéton et
Manage avec le PFT

Informations : Avenue des Eglantines 15,
1150 Bruxelles.

27 et 28 avril

Palais des expositions de Charleroi
Salon du modélisme

L'AM 66 roule sur nos réseaux.

Bien que clairement exprimé dans un français châtié, notre article sur l'AM 66 paru en page 9 de FFN 75 a suscité parmi nos lecteurs des réactions en sens divers et parfois acerbes, qui nous obligent à préciser plus avant notre pensée et à clarifier la position de l'équipe de rédaction de Ferro Flash Namur."

Nous avons écrit au dernier paragraphe de cet article :

"Les puristes trouveront certainement des critiques, mais en tous cas, l'AM66 a le mérite d'exister et c'est déjà ça !!!"

Apparemment, cette mention, sortie du contexte, aurait été prise comme une critique négative démolissant le modèle.

Il est vrai qu'on a déjà retrouvé cette expression dans des articles peu encourageants sur d'autres modèles qui, au lieu de dire la vérité dans toute sa nudité, préféreraient faire planer le doute en écrivant "elle (ou il) a le mérite d'exister" dans le genre "elle (ou il) est là, mais elle (ou il) n'en vaut pas plus".

Je me suis renseigné auprès de linguistes avertis qui ont tous certifié que mon texte ne contenait aucun sens péjoratif.

Mais, pour préciser et clarifier davantage la pensée de l'équipe de rédaction, nous ajoutons à posteriori en dessous de ce dernier paragraphe un post-scriptum :

"Domage qu'elle n'était pas prête à temps, nous aurions pu la présenter aux visiteurs lors de notre exposition et être les premiers à en faire la promotion".

Ah, très cher André, comme certains prennent un malin plaisir à te "tirer dans les pattes", tu crois que le monde entier t'en veut. Pas du tout, nous pouvons te l'assurer. Et s'il ne reste qu'un seul parmi tes fervents, je serai celui-là.

Mais je ne peux pas agiter l'encensoir trop fort sur le modèle on me traiterait de partial. Il y a quand

même quelques petits défauts parmi toutes les qualités... Comme en chacun d'entre nous. C'est ce qui fait nos agréables particularités.

Heureusement que tu nous as sorti ce modèle : il a bien le mérite d'exister ! S'il fallait attendre le bon vouloir des grandes usines... nous resterions souvent sur notre faim.

Il est dommage que l'usine de tamponnage n'a pas bien aligné ses marquages et que le monteur a mal réglé le niveau de l'aménagement intérieur.

Nous sommes tributaires de la qualité du travail de nos sous-traitants sans pouvoir camper chez eux pour les surveiller.

L'AM66 qui a circulé tout au début sur le réseau du RMM avait les essieux des bogies moteurs aux normes NMRA.

Une transformation en tes ateliers avec la mise aux normes NEM et le biseautage des extrémités de bogies a résolu les problèmes de circulation et l'automotrice du RMM fonctionne parfaitement, en simple ou en double traction.

A vrai dire, tu étais tellement fier de ton modèle, et nous avons déjà tant attendu que tu a laissé partir trop vite les premiers exemplaires. C'est nous qui les avons testés sans en avoir reçu la mission confidentielle. Alors ceux qui ont vu les essais ont cru à une présentation définitive.

Mais les bavards qui parlent sans chercher à comprendre le pourquoi et le comment vont plus vite en besogne que les techniciens qui doivent mettre au point.

Quoi qu'en disent certaines mauvaises langues que l'on devrait couper comme au Moyen-Age, nous attendons impatiemment les autres déclinaisons prévues pour cette automotrice.

Claude CARPET et l'équipe de rédaction de Ferro Flash Namur.

La 26.101 du PFT

Une Baureihe 52

Fidèle à sa volonté de ressusciter le passé ferroviaire belge, le PFT (Patrimoine Ferroviaire Touristique) a acquis, le 16 août 1990, une locomotive à vapeur de la Baureihe 52, dans le but de la rendre, après diverses transformations, conforme le plus possible aux locomotives type 26 de la SNCB.

Une construction allemande

Cette locomotive fut construite par les usines Krauss-Maffei à München-Allach sous le numéro 16.691.

Elle fut livrée à la Deutsche Reichsbahn le 30 août 1943 et numérotée 52 3554. Elle commença sa carrière au dépôt de LINZ (en Autriche annexée au Grand Reich).

A la fin du conflit mondial, elle se trouvait dans la partie de l'Autriche occupée par l'armée soviétique.

Elle devient soviétique

En décembre 1948, elle est expédiée en Union Soviétique comme "trophée de guerre". Elle y devient la TE-3554 des SZD (chemins de fer soviétiques).

Dès que ces derniers jugèrent excédentaire la présence de ces "Trofeia", (reconnaissables à la lettre "T" placée devant leur numéro d'origine), ils décidèrent d'en revendre un grand nombre à différents réseaux des pays de l'Est.

Puis polonaise...

C'est ainsi qu'en 1963, notre locomotive fut, avec un lot de ses consœurs, cédée aux PKP (chemins de fer polonais).

Elle se retrouvera dans la région de Katowice et numérotée Ty2-3554, affectée au dépôt de Szczakowa-Jaworsno pendant un quart de siècle. Elle y assura exclusivement la remorque de trains de sable.

Belge, enfin...

Elle fut retirée du service le 16 mars 1990 et cinq mois après, elle devenait la propriété du PFT.

Après avoir subi en 1991 une grande révision générale à l'atelier central des PKP d'Olesnica, elle fut transférée en Belgique en juillet 1992.

Ce n'est qu'après homologation de sa chaudière que les travaux de transformation en type 26 de la SNCB furent entrepris.

C'est en mars 1994 que la locomotive a été autorisée à circuler sur le réseau de la SNCB.

Son unique prestation en 1994 eut lieu dans le Borinage avec plusieurs allers-retours entre Saint-Ghislain et Quiévrain.

Nouvelle réglementation UIC, nouvelle transformation

Une nouvelle réglementation UIC ne permettait plus l'usage de robinets de frein automatique "Knorr". Ce dernier dut être remplacé (également sur la 29.013) par un robinet "Oerlikon FV4".

Ce n'est donc que le 24 juin 1995 que la 26.101 fut à nouveau visible sur le réseau belge avec un trajet Schaerbeek - Quenast et deux tours de Bruxelles dont l'un par la ceinture ouest et l'autre par la ceinture est.

Sa sortie suivante (le 8 août) consistait en un Bruxelles - Ciney avec des navettes jusqu'à Spontin.

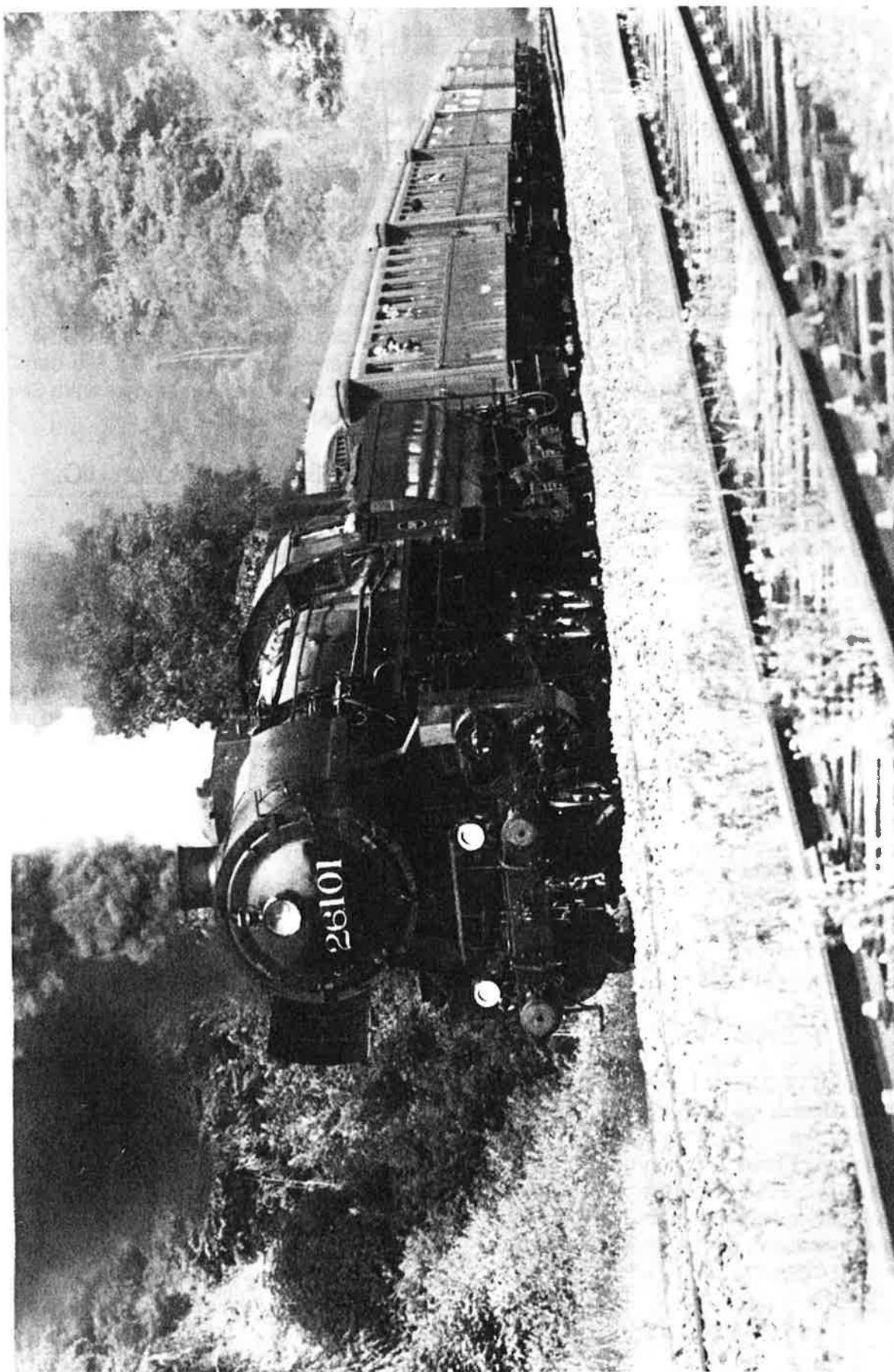
De sorties en sorties...

Le 19 août, notre locomotive s'élance sur l'Athus-Meuse. Un voyage inoubliable qui a rappelé tant de souvenirs à ceux qui connurent les type 26 en tête des trains de minerais mais également les engins de la remise de Latour en tête de trains de voyageurs (2406 / 2475), reliant Bruxelles à la capitale de la Gaume : Virton-Saint-Mard.

Mais ce n'était pas terminé, car le 24 septembre, à l'occasion du festival à vapeur du CFV3V, notre 26.101 se retrouve à Mariembourg.

Elle reviendra à son dépôt de Schaerbeek après avoir assuré en double traction avec la 29.013, le spécial Mariembourg - Braine-l'Alleud composé de voitures K4.

Après ces gâteries, que nous réserve l'année 1996 ? (voir encart de la rubrique "Les amis nous informent").



Samedi 19 août 1995. La 26.101 va entrer en gare de Houyet. Remarquez en fin de convoi, l'abondante fumée refoulée par le tunnel côté Gendron-Celles et qui dissimule son entrée. (photo Michel Foulon)

Une transformation contestée, mais est-elle contestable ?

La transformation de cette locomotive allemande en locomotive belge n'est pas du tout appréciée des puristes...

Pour eux, une locomotive d'origine étrangère circulant en Belgique doit rester dans sa livrée initiale.

C'est un point de vue parfaitement défendable.

Mais, quel serait le succès commercial d'un tel engin en tête d'un train circulant sur le réseau belge ?

A notre point de vue, le PFT a choisi la bonne solution c'est-à-dire de rappeler aux jeunes générations ce qu'était une des cent locomotives du type 26 de la SNCB.

L'histoire de ce type est décrite par Phil Dambly dans son tome 2 pages 281 à 284 de "Vapeur en Belgique".

A chacune de ses sorties, nous remarquons que de nouveaux ajouts font que la 26.101 ressemble de plus en plus aux 26 de la SNCB.

N'oublions pas que ces dernières ne possédaient pas de cabine fermée. Mais ce type de cabine restera sur la 26.101. Décision prise par le PFT pour différents motifs parfaitement justifiables.

En conclusion

Considérons cette locomotive comme une prise de guerre 1944-1945, qui serait passée en "grande réparation" à l'AC Salzinnes et en serait ressortie "belgicisée" avec une belle robe SNCB.

Les bonnes recettes ferroviaires

Comment accommoder une Kriekslok BR52 à la sauce menthe verte PFT

La BR52 existe sur le marché du modèle réduit en différentes versions et différentes échelles, et en différents systèmes de traction.

La recette

- Posséder une BR52 "German Austerity" accouplée à un tender baignoire de 32m³.
- Eviter les tenders à cabine et parallélépipédiques.
- Une bonne documentation PFT récente (anno 1995).

Attention, le texte et les photos qui suivent concernent le "charcutage" d'une Liliput H0 2 rails CC, version 150Y SNCF, référence 52 30, mais ils peuvent être valables pour d'autres "viandes".

Préparation de la "Lilly Pute"

Séparer délicatement les caisses de la loco et du tender de leur châssis respectif.

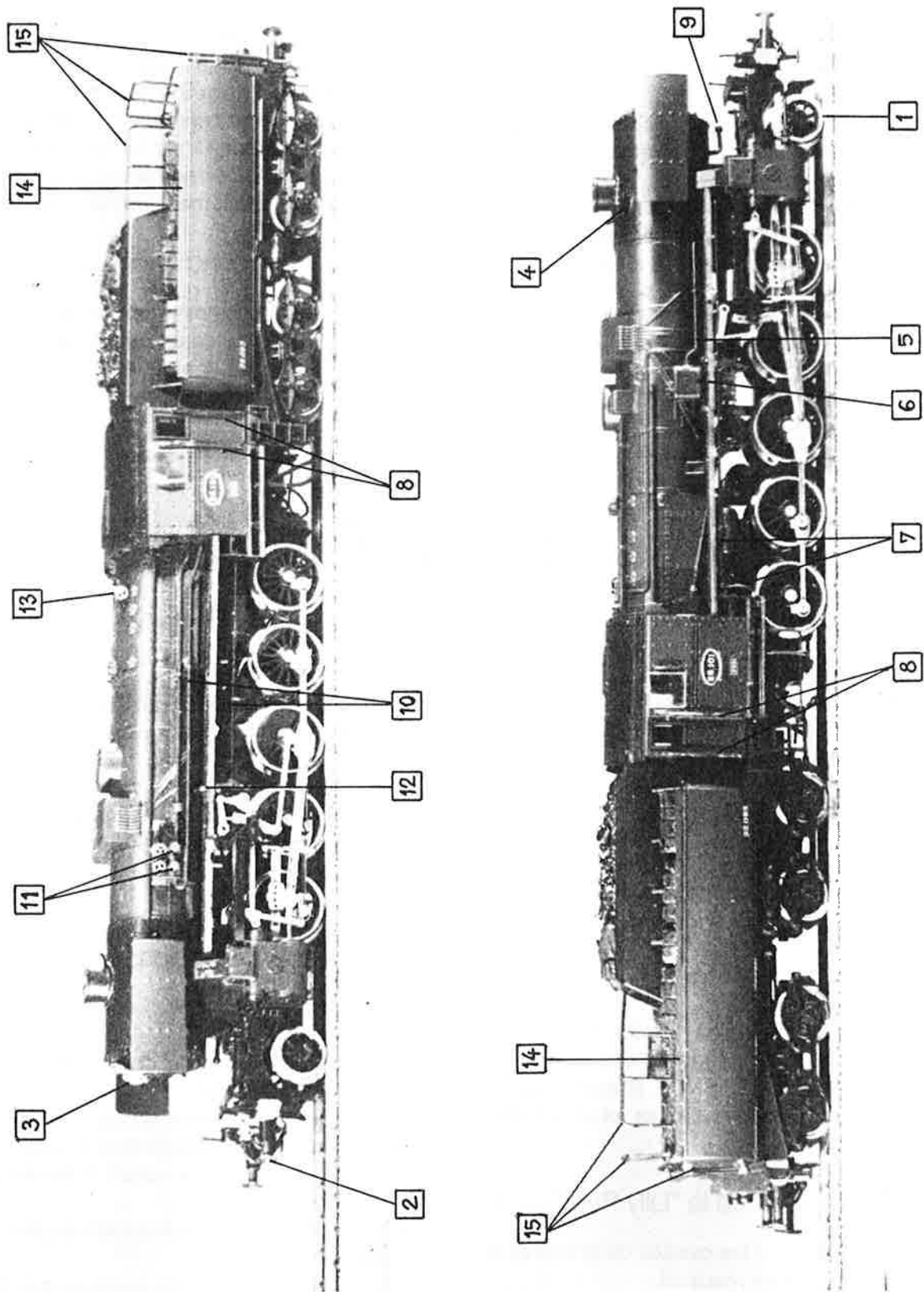
Le tender est merveilleusement accouplé à la loco... on dirait qu'il "se passe des choses" tellement ils sont l'un contre l'autre.

De ce fait, bien repérer la position du système d'accouplement et de la barre de relevage côté droit.

Enlever les deux vitres de la cabine, elles sont simplement encastrées. Bien repérer leur position, elles sont biseautées. Sur la photo, on peut constater qu'elles ont été replacées hâtivement et incorrectement.

Suppressions

- Les inscriptions SNCF : elles s'effacent facilement.
- Etouffoir à l'arrière de la cheminée, chasse-pierres / neige à l'avant.
- Grosse boîte côté gauche accolé à la cabine.
- Sous la lisse (tablier), côté gauche, le volant et sa conduite. Ne pas jeter le volant, il servira plus loin.
- Le "turbo", à cheval sur la chaudière en avant de la cabine.
- Réduire la trappe d'aération du toit de la cabine.
- Certaines conduites sous le tablier côtés droit et gauche. Elles seront remplacées dans le style PFT.



Modèle en H0 de la 26.101, transformé par Jean-Pierre Van Hoof, sur base Liliput et suivant les détails qu'il a observés à Mariembourg le 24 septembre 1995. (Photos André Baranyi).

Modifications de la loco

(voir photos)

- (1) Remplacer les roues du bissel par un essieu monté avec des roues à rayons.
- (2) Trouer les tampons de la loco et les polir. Ne pas toucher à ceux du tender.
- (3) Lanterne sur la porte de la boîte à fumée.
- (4) Le turbo à vapeur sur la chaudière côté cheminée.
- (5) La conduite coudée au départ de la pompe.
- (6) Boucher la lisse du tablier à hauteur de la pompe pour obtenir un aspect continu.
- (7) Refaire les conduites sous le tablier, côté droit.
- (8) Mains courantes de part et d'autre de la porte de la cabine de conduite.
- (9) Conduite coudée sous la boîte à fumée (serait-ce pour ramonage par aspirateur ?)
- (10) Nouvelles conduites coudées sous et au dessus de la lisse.
- (11) Ajouter deux volants au dessous de ceux d'origine (clous pour fixer les rails).
- (12) Appareil de graissage (?) à cheval sur le tablier.
- (13) Remplacer le volant (voir le § des suppressions) à l'extrémité d'une conduite coudée au départ de la cabine.

Modification du tender

- (14) De part et d'autre de la caisse à eau, établir une rehausse et y placer des briquettes.
- (15) Rambardes de service style type 26.

Décoration et présentation

Vous référer à votre documentation.

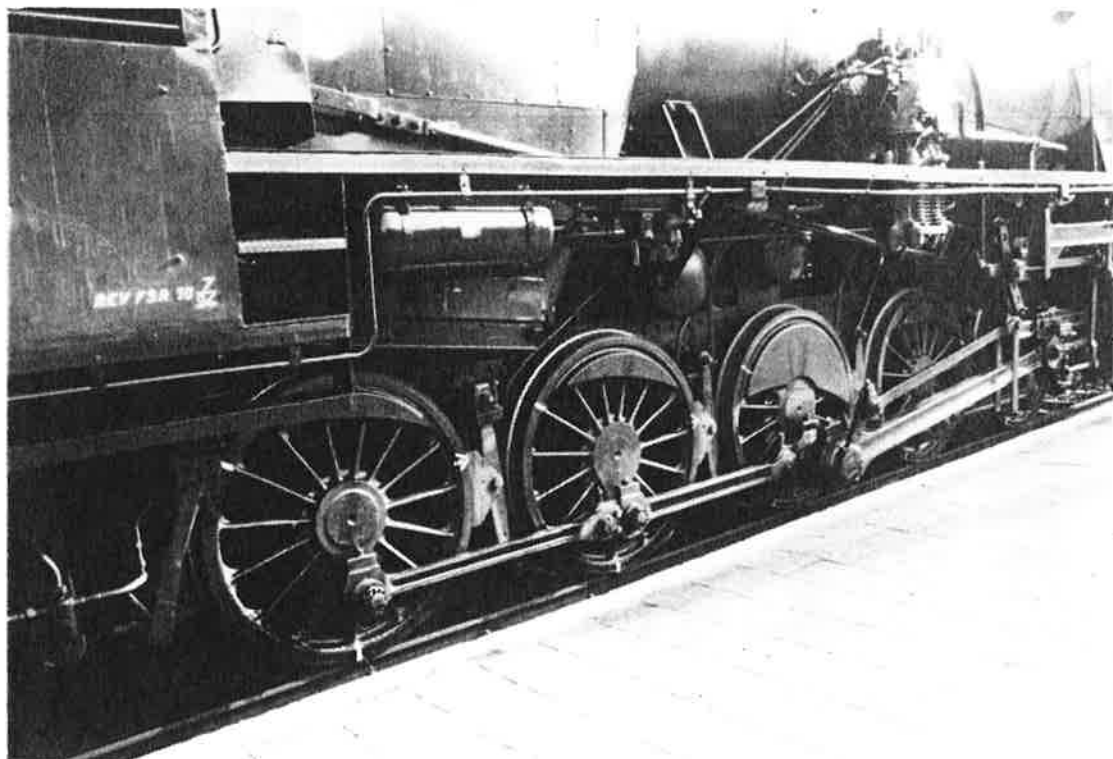
Conclusion

Actuellement, je pense qu'il est facile d'acheter une BR52 (Gutzold, Märklin, Minitrix, le catalogue Liliput-Bachman 95 annonçait une version SNCF). Il est évident que les problèmes techniques et dimensionnels seront différents suivant la marque choisie.

J'espère néanmoins que les photos et textes du présent article vous permettront d'accommoder au mieux à votre sauce personnelle la 26.101 du PFT.

Bon appétit et beaucoup de plaisir.

Jean-Pierre VAN HOOFF.



Gros plan montrant les détails de l'embellage de la 26.101. (photo Michel Foulon)

Les nouveautés prévues pour 1996

A.M.W.

- 0251.01 : Renault 19 police de Gent.
 5833.01 : VolvoFH/GLOB tracteur + remorque "Register".
 70521 : VolvoFH/GLOB tracteur + remorque "Register".

Bush-Praline

- 47209 : Bus Renault de la TEC

Gutzold

- : SNCB, vapeur 26.101 du PFT (série exclusive et limitée).

Jocadis

- 01026 : SNCB, kit vapeur type 51.
 35106 : SNCB, AM66 verte.
 35107 : SNCB, AM66 verte, autre n°.
 81005 : SNCV, kit tram, motrice type N en H0m.
 81006 : SNCV, kit tram, motrice type So (côte).
 81007 : SNCV, kit AR type 300, H0m.
 81200 : SNCV, kit voiture 2 essieux, H0m.

Klein Modelbahn

- 3433 : SNCB, wagon transport de coils.
 6114 : SNCB, diesel jaune 6114.

Liliput

- 109117 : CFL, locomotive à vapeur noire 130T
 109107 : SNCB, vapeur 130T type 93, époque III, ex-KPEV T9³.

Lima

- 14 9773 : Coffret de 4 éléments TGV Eurostar.
 14 9777 : Coffret de 4 éléments TGV "Nord-Europe".
 14 9786 : Coffret de 4 éléments TGV PBA "Thalis".
 20 8523 : SNCB, HLE 2205 verte (2 rails).
 20 8524 : SNCB, HLE 2234 verte (2 rails).
 20 8531 : SNCB, HLE 2212 verte (2 rails).
 20 8532ac: SNCB, HLE 2225 verte (3 rails).

L.S. Models

- 94.08 : CIWL, voiture-lit T2.
 94.09 : SNCB, voiture TEN, époque III-IV.
 94.10 : SNCB, voiture TEN "Railtour", arc-en-ciel.

Märklin

- 34158 : CFL, locomotive à vapeur série 56.
 34631 : SNCB, motrice électrique série 16 couleurs "Memling".
 34661 : SNCB, diesel "gros nez" 5408 jaune.
 47581 : SNCB, wagon citerne "Gandagas".

O.V.B.

Rien ne nous a été communiqué par ce constructeur belge, dès lors nous n'avons malheureusement rien à écrire.

Rivarossi

- 2412 : SNCB, long wagon plat à bogies type Rs.

Roco

- 43672 : SNCB, HLE 2017 verte.
 43672.1 : SNCB, HLE 2019 verte.
 43672.2 : SNCB, HLE 2020 verte.
 43672.3 : SNCB, HLE 2022 verte.
 43777 : SNCB, diesel série 76 (7608) brune.
 43778 : SNCB, diesel série 76 (7618) grise / jaune.
 43779 : SNCB, diesel série 76 (7617), verte.
 44350 : SNCB, voiture Memling 1° cl. (1/87).
 44351 : SNCB, voiture Memling 2° cl. (1/87).
 44623 : SNCB, voiture K4, 2° cl. ex-SNCF, livrée pourpre, (sortie prévue en février).
 46077 : SNCB, wagon citerne à bogies "Solvay".
 46078 : SNCB, wagon citerne à bogies "CAIB".
 46089 : SNCB, wagon citerne à bogies "Armita".
 46570 : SNCB, wagon kangourou TRW orange nouveau n°, conteneur 40 pieds "P&O".
 46571 : SNCB, wagon kangourou TRW gris, conteneur 40 pieds "Mexicana".
 46642 : SNCB, wagon Tbis.

Les nouveautés anciennes qui sont enfin sur les rayons...

Klein Modelbahn

SOSE71/96 : SNCB, wagon Taems, 233-3.

Lima

14 9776 : SNCB, set de voitures M4, autres n°,
attelage court, 3 x 2° classe +
1 x 1° classe.

30 9413 : SNCB, voiture M4, 2° classe
nouveau numéro, attelage court.

Märklin

3466 : SNCB, autorail 600.02 Maybach,
2 tons de vert.

Piko

95033 : SNCB, wagon citerne "Armita".

Preiser

37022 : Minibus Ford Transit "police
militaire".

Roco

43670.07 : SNCB, HLE 2007, bleue, toit noir.

43670.09 : SNCB, HLE 2009, bleue, toit gris.

43207 : SNCB, vapeur 3401 en noir, série
limitée.

: SNCB, wagon télescopique à
passerelle et bogie Y25.



Mariembourg, le 24 septembre 1995.

L'une des voitures du "Märklin express" venant d'arriver de Braine l'Alleud.

Il s'agit d'une des 15 voitures K4 SNCB ex-SNCF UIC Y B10.

Ce modèle est produit par Roco en H0 sous la référence 44623, muni sur toute la ligne blanche
d'une bande bleue indiquant que toute la voiture est réservée aux fumeurs.

Espérons pour les non-fumeurs une seconde version sans la bande bleue.

Elle existe comme le prouve notre cliché. (photo Michel Herbiet)

Les voitures K de la SNCB

Suite de l'article d'Etienne Dozot paru dans FFN 75

Les appareils de choc

Le butoir Ringfeder présenté par les établissements Hughes Limited est adopté pour les voitures de 1^e, 2^e et 3^e classe.

La préférence est donnée à ce butoir par rapport à l'Henricot avec ressorts Spencer-Moulton parce qu'à faible différence de prix, il est préférable d'adopter un appareil à friction pour le matériel lourd.

En définitive, les voitures internationales sont munies d'appareils Mohr, celles de 22 mètres d'appareils Ringfeder et celles de 18 mètres de Spencer-Molton.

Pour la seconde tranche, il a été décidé de maintenir les butoirs Ringfeder sur les voitures de 22 mètres et les butoirs Spencer sur les voitures de 18 mètres dans le but de standardisation.

Traction

On adopte la traction continue à 65 tonnes avec ressort en volute.

Les traverses de pivot

Deux solutions sont présentées, l'une conforme au cahier des charges en profilés rivés, l'autre présentée par Henricot de Court-Saint-Etienne, plus légère grâce à l'emploi d'un acier d'une résistance à la traction de 50 kilos par millimètre carré.

Cette solution est plus coûteuse mais, faute de temps, il n'a pas été possible de procéder aux études approfondies des avantages et inconvénients de cette solution. Elle n'a été mise en oeuvre que sur les 50 voitures internationales.

La solution classique a été adoptée pour les voitures de 22 mètres.

Les deux cents traverses pour voitures ont été attribuées à la firme Nobels-Peelman à Sint-Niklaas pour l'exécution en profilés rivés.

La solution en acier moulé d'Henricot a été adoptée en séance du conseil du 9 septembre 1932 pour les voitures-fourgons de 3^e classe.

L'allègement de 500 kilos par voiture s'obtenait moyennant un supplément de prix de 9,5 francs par kilo d'allègement.

Pour la seconde tranche, on adoptera la solution rivée présentée par "La Dyle" pour une partie des voitures et celle d'Henricot en acier moulé pour une autre partie.

[A croire que les essais s'effectuaient lors de l'utilisation du matériel. Ou alors faut-il y voir une répartition équitable entre toutes les usines sans tenir compte des facteurs innovateurs ?]

Les portières

Les variantes ci-après ont été envisagées pour les voitures de 3^e classe.

- portières en bois avec revêtement extérieur en tôle,
- teck asiatique et chêne,
- teck asiatique et pitchpin,
- complètement en chêne,
- portière en tôle emboutie.

On a adopté la variante "teck et chêne". Le teck prévu pour la charpente de la portière présente les meilleures qualités de résistance et d'imprescriptibilité. Son aspect très satisfaisant se marie très bien comme pour les banquettes avec le chêne de panneautage.

L'adjudication a été attribuée à la société anonyme "Ateliers de Construction de Malines".

La glace mobile avec châssis est pourvue soit de verre ordinaire de 5mm d'épaisseur, soit d'un vitrage "Splintex" ou "Arectos" de 5,5mm trempé.

La serrure est du type Algron ou Kiekert appliqué.

La portière de la voiture de 1^e et de 2^e classes de la première tranche possède une ossature en teck et tôle de 2mm en acier ou en cuivre. Le panneautage est constitué de planchettes bombées en kambala isolées avec de l'insulite.

Les glaces mobiles sont en "Indestructo" de 5,5mm d'épaisseur, les serrures du type appliqué "Kiekert".

Pour la deuxième tranche, on a choisi des glaces mobiles en verre "sécurité" de 7mm avec équilibreur "Hera".

Les planchers

En première et deuxième classes, ils sont constitués de tôles ondulées galvanisées de 1mm d'épaisseur placées transversalement et recouvertes d'un revêtement en "Fibro-Staby" de 26mm ou en "Flintkote" de 36mm d'épaisseur.

Le recouvrement en deuxième classe est réalisé en "Suberlino" de 10mm d'épaisseur dans les compartiments et de "Lino" de 2,2 mm dans les sas. Un tapis est placé par dessus le tout en 1° classe.

Dans les W.C., on a réalisé une dalle en "Gronto" armé.

Les voitures de la deuxième tranche ont été pourvues d'un revêtement en "Fibrolite" de 26mm d'épaisseur appliqué sur des tôles ondulées galvanisées ou des tôles du système "Farcométal".

Le recouvrement en première classe est constitué par de l' "Expensol" de 10mm recouvert d'un tapis, et de linoleum de 2mm dans le sas.

En deuxième classe, on trouve également un recouvrement "Expensol" de 10mm d'épaisseur avec du linoleum de 4mm d'épaisseur dans les sas.

La voiture de troisième classe de la première tranche présente un revêtement en "Fibrolite" ou en "Terragolithe" de 30mm d'épaisseur.

Les longs-pan

Les tôles de revêtement sont en acier ou en cuivre de 2,5mm d'épaisseur.

La toiture

Les tôles sont en acier ou en cuivre d'une épaisseur de 1,5mm.

Les soufflets

Le cadre est étroit et réalisé en profilés. La suspension est du type Verein avec potences et boîtes à ressorts.

Les passerelles sont rotatives et rabattantes du petit modèle.

Les revêtements intérieurs

Voitures de 1° et 2° classes

Les longs-pan, les parois longitudinales et transversales, les portes transversales et de

compartiments sont pourvus de panneaux en contreplaqué de Kambala avec bordure en Limba et isolation avec de l' "Insulite" de 10mm d'épaisseur.

L'intérieur des sas, des W.C. est en Kambala sur toute la hauteur.

Pour la deuxième tranche de commande, les parois des W.C. sont tôlees sur toute la hauteur.

Voitures de 3° classe

Les longs-pan, sas et antichambres de W.C. sont en planchettes de chêne clair en dessous de la ceinture et en panneaux de triplex en chêne au dessus de la ceinture.

- Parois transversales en triplex chêne.
- Portes transversales en panneaux de chêne clair.
- W.C. tôle d'acier peinte sur toute la hauteur.

Les tympans

En première et deuxième classes

Ils sont constitués de panneaux en aluminium de 0,5mm d'épaisseur recouverts de tissus enduit et isolés par deux couches de "Celotex" de 5,5mm d'épaisseur.

En troisième classe

Dans la première tranche, les panneaux en triplex chêne sont placés dans un encadrement en chêne clair verni. Tôle en acier ou cuivre de 1mm d'épaisseur avec moulure en chêne clair.

Dans la seconde tranche, l'encadrement est en teck avec panneaux en tôle d'aluminium de 0,6mm isolé à l'aide d'une couche de "Celotex" de 11mm d'épaisseur.

Des tôles en acier ou en cuivre sont fixées par une moulure en frêne.

Les plafonds

En première et deuxième classes

Tôle en aluminium de 0,5mm d'épaisseur avec couche de "Celotex" côté toiture et couche de tissus enduit côté compartiment.

En troisième classe

Tôles en acier ou en cuivre de 1mm ou en aluminium pour la première tranche, et d'aluminium de 0,6mm recouvert de 11mm de "Celotex" pour la deuxième tranche.

Peinture en blanc cassé dans les deux tranches.

Isolation thermique

En première et deuxième classes

Les longs-pans et les parois frontales sont garnis d' "Insulite" de 10mm d'épaisseur.

Protection des panneaux sous les baies des longs-pans par des plaques en zinc n°14.

Dans la deuxième tranche, on a utilisé une couche de 10mm de liège expansé à la place d' "Insulite".

En troisième classe

Une couche de 10mm d' "Expanisol" et de toile ainsi que du "Flintkote" sur les longs-pans et les faces frontales.

Les banquettes

La première série de voitures de première et deuxième classes a été équipée de banquettes "Simons" fournies par De Belle et du système "Silent Souple" fourni par la Continental Railways. Cette décision a été prise par les membres du Conseil d'administration en date du 12 février 1932 après avoir examiné des modèles de banquettes exposées dans une salle attenante à celle de la séance qui s'est tenue en gare de Bruxelles - Quartier-Léopold.

Les banquettes de 3° classe

Le cahier des charges prévoyait cinq hypothèses.

- Encadrement en teck et intérieur :
 - en pitchpin (A)
 - en chêne (C)
 - en orégon (D)
 - en frêne (E)
- Encadrement en chêne et intérieur :
 - en pitchpin (B)

La décision s'est portée sur la solution (C) avec encadrement en teck et intérieur en chêne, étant donné leur aspect particulièrement bon et la bonne résistance de ces bois.

On a toutefois insisté qu'il y avait lieu de s'assurer qu'il s'agissait bien de teck asiatique, à l'exclusion de tout autre.

Pour la seconde tranche, on s'attache à alléger les banquettes.

Les pieds, les entretoises et diverses ferrures furent allégés. On évita les traverses avant en teck.

La traverse sous le siège a été réalisée en embouti et les ferrures des porte-colis ont été remplacées par des tubes.

Cette solution, présentée par les ateliers de construction de Malinnes (ACOMAL), offrait un allègement de 515 kilos par voiture avec une différence de prix de 0,67 francs au kilo par rapport au prix le plus bas déposé pour la banquette type.

Comme l'aspect des banquettes "Acomal" ne se différenciait guère des banquettes déjà en service, et que leur résistance était suffisante, l'on passa commande de ce type de banquettes.

Les tablettes de compartiments

Elles sont réalisées en contreplaqué kambala avec bordure en limba en première et deuxième classes, en kambala en troisième classe.

Les châssis mobiles

Ils sont en glace "Sécurit" de 6mm d'épaisseur, sans cadre, avec équilibreur "Hera" et bouton de glace en maillechort patiné.

Les tringles de protection des baies ont été renforcées.

Les porte-colis

Egalement étudiés par Henry Van de Velde, ils se présentent comme suit :

- En première et deuxième classes :
 - transversalement avec porte-cannes montés sur des supports nickelés chromés poli-brillant. Le filet à bagages est en treillis métallique en première classe et en corde de chanvre en deuxième classe.
- En troisième classe :
 - transversalement sans porte-cannes avec supports constitués par des plats peints et des lattis en chêne verni.

Les stores et rideaux

Les baies de première et deuxième classes sont équipées de stores type "Nord", les portes de compartiments de stores "Windsor" avec tissu enduit brun.

Les troisièmes classes sont équipées de rideaux en tissu bleu attachés à des anneaux glissant sur une tringle métallique.

Les sanitaires

Le WC situé au milieu de la voiture, ainsi que l'armoire avec l'appareillage électrique, séparent les compartiments de première et deuxième classes, ou les grands compartiments dans les voitures de classe unique.

Les lavabos et pots de WC sont en terre réfractaire. Le réservoir d'eau est en cuivre étamé.

Le chauffage

Il fonctionne à la vapeur, système "Westinghouse" automatique, avec tubes en cuivre et ailettes ondulées en aluminium.

L'éclairage

L'éclairage est à incandescence 24 volts avec dynamo et régulateur "Pintsch" et batteries de 12 éléments de 180 ampères/heure.

En première classe, le plafonnier type IV et les quatre appliques en maillechort patiné ont été spécialement étudiés par Henry Van de Velde.

En deuxième classe on a disposé deux plafonniers type VI en maillechort patiné dans les compartiments.

En troisième classe, chaque compartiment est équipé d'un plafonnier tulipe fixé par une armature en aluminium.

La ventilation

Voitures de première et deuxième classes n° 20001 à 20060 : ventilateur "Torpedo" dans les compartiments et aspirateur "Flettner" dans le WC.

Voitures de première et deuxième classes n° 20061 à 20122 : ventilateur "Torpedo" dans les compartiments et anémostat "Schepens" dans le WC.

Voitures de deuxième classe n° 22001 à 22040 : ventilateur "Torpedo" dans les compartiments et anémostat "Schepens" dans le WC.

Voitures de troisième classe n° 23001 à 23101 : ventilateur "Torpedo" dans les compartiments et anémostat "Schepens" dans le WC.

Le frein

Frein "Westinghouse" avec triple valve, régleur de timonerie "D.A." pour la première tranche ou "S.A.B." pour la deuxième tranche, timonerie centrale classique et frein à main.

Les voitures qui ont été équipées de bogies "Schlieren" type 2S ont été munies d'un distributeur "Oerlikon" Est 4d KX 14".

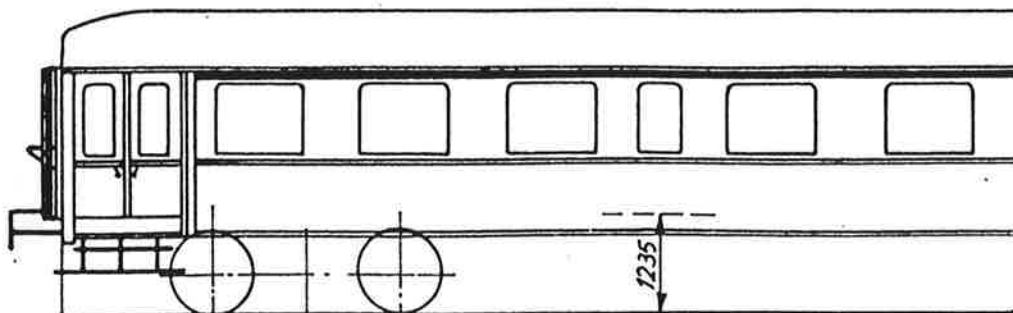
La peinture

La peinture extérieure est réalisée au dessus de la ceinture en vert clair et sous la ceinture en vert foncé.

L'impériale et le châssis sont réalisés en noir. Le WC est en "cassé" crème.

Mise hors service

126 voitures encore utilisables ont été désaffectées et vendues aux chemins de fer du Maroc (OOCF). Les fournitures ont eu lieu en 1984 et 1985.



Les remises de la SNCB et les types de locomotives y affectés

De la création de la SNCB en septembre 1926
à l'occupation allemande de mai 1940

(suite de FFN 69 à 75)

Les remises du district (groupe) de GENT

Remise d'AALST

Abréviation télégraphique : FLS.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.
Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
4	15-05-26	01-02-32
14	01-02-29	06-10-29
15	01-02-32	15-03-40
25	06-10-35	02-02-36
29	15-05-26	02-10-26
	15-05-28	15-05-31
31 (37)	15-05-38	15-03-40
38	03-02-30	16-04-39
44 (32)	15-05-26	15-03-40
51	15-05-26	15-03-40
64	15-05-26	15-03-40
71	22-05-37	08-10-39
74	02-10-27	-
93	08-10-33	15-05-34

Remise d'OOSTENDE

Abréviation télégraphique : FSD.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.
Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
1	15-05-38	15-03-40
2	01-02-27	02-10-27
6	15-05-26	02-10-27
7	15-05-26	15-05-38
10	02-02-31	04-10-31
11	01-02-37	03-10-37
	02-10-38	15-03-40
14	08-10-39	15-03-40
16	15-05-36	-
17	15-05-26	02-10-26
18	15-05-29	07-10-34
31 (37)	02-10-38	15-03-40
44 (32)	06-10-29	15-03-40
51	15-05-26	08-10-39
53 (23)	07-10-34	15-03-40
66	06-10-35	01-02-38
74	15-05-26	15-05-29

Remise de SINT-NIKLAAS

Abréviation télégraphique : FSN.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.
Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
2	15-05-26	01-02-27
4	15-05-27	02-10-27
8	01-02-37	15-03-40
11	15-05-26	15-03-40
17	15-05-26	15-05-30
18	06-10-29	15-05-30
	15-05-36	01-02-37
29	06-10-29	15-05-31
30	15-05-26	15-05-29
44 (32)	15-05-30	15-03-40
51	15-05-33	15-05-35
93	01-02-37	03-10-37
	02-10-38	15-03-40

Remise de DENDERLEEUV

Abréviation télégraphique : FDD.

Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.

Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
29	15-05-27	-
	15-05-29	-
	22-05-32	02-10-32
44 (32)	15-05-26	15-03-40
51	15-05-26	02-10-26
	08-10-33	01-02-37
	15-05-38	15-03-40
53 (23)	15-05-26	15-03-40
71	01-02-37	-
93	15-05-26	15-05-33

Remise d'ADINKERKE

Abréviation télégraphique : FDK.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.

Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
2	01-02-28	15-05-29
11	15-05-26	02-10-27
44 (32)	06-10-29	15-03-40
51	15-05-26	15-03-40
74	01-02-29	15-05-29
81	02-02-36	15-03-40

Remise de BRUGGE

Abréviation télégraphique : FR.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.

Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
7	07-10-34	15-03-40
11	01-02-27	15-05-29
16	15-05-26	15-03-40
18	15-05-26	02-10-26
25	02-02-31	02-02-36
28	01-02-27	01-02-28
	01-02-29	02-02-31
29	15-05-26	02-02-31
	01-02-32	02-10-32
44 (32)	15-05-30	05-10-30
	15-05-33	15-03-40
51	15-05-26	15-03-40
53 (23)	15-05-26	15-03-40
64	15-05-26	15-05-34
	06-10-35	01-02-38
72	04-10-36	15-03-40
74	15-05-26	03-02-30

Remise de MERELBEKE

Abréviation télégraphique : FKR.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.

Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
7	15-05-31	15-03-40
14	02-02-31	-
	01-02-32	02-10-32
	15-05-33	-
	16-04-39	08-10-39
16	15-05-35	02-02-36
	04-10-36	02-10-38
18	01-02-29	07-10-34
	15-05-36	04-10-36
	03-10-37	-
	15-05-38	-
19	03-02-30	05-10-30
	15-05-31	03-02-33
	08-10-33	15-05-34
	03-02-35	04-10-36
20	03-02-30	15-05-30
	04-02-34	04-10-36
	03-10-37	15-05-38
25	15-05-26	02-10-32
29	15-05-26	06-10-29
	03-02-33	15-03-40
44 (32)	15-05-26	15-03-40
50	01-02-28	07-10-28
51	15-05-26	15-03-40
53 (23)	15-05-26	15-03-40
64	01-02-29	15-03-40
66	01-02-29	15-05-33
	04-10-36	15-03-40
71	15-05-26	01-02-37
72	22-05-37	15-03-40
79	15-05-29	02-02-31
81	15-05-26	15-03-40
93	15-05-26	08-10-39

Remise de DENDERMONDE

Abréviation télégraphique : FT.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.
Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
16	02-10-32	15-03-40
18	01-02-27	15-03-40
28	15-05-26	02-10-26
	15-05-29	06-10-29
38	15-05-26	15-03-40
44 (32)	15-05-26	02-10-26
	06-10-29	15-03-40
51	15-05-26	15-03-40
53 (23)	02-10-32	15-03-40
74	01-02-27	15-05-29

Remise d'EEKLO

Abréviation télégraphique : FCO.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.
Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
11	15-05-26	01-02-28
	03-02-30	-
28	15-05-26	05-10-30
29	01-02-29	-
44 (32)	03-02-30	15-03-40
74	01-02-29	15-05-31

Remise de GENT-ZEEHAVEN

Abréviation télégraphique : FGNF.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.
Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
25	02-10-26	15-05-27
	03-02-35	-
29	02-10-26	07-10-34
	15-05-35	15-03-40
44 (32)	02-10-26	15-05-29
51	02-10-26	08-10-39
53 (23)	02-10-26	15-03-40
72	06-10-29	15-03-40

Remise de LEDEBERG

Abréviation télégraphique : FDBP.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 07-10-28.
Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
2	15-05-26	07-10-28
18	15-05-26	07-10-28
19	15-05-26	02-10-26
20	15-05-26	02-10-26
64	15-05-26	07-10-28
93	15-05-26	07-10-28

Remise de IEPER

Abréviation télégraphique : FY.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.
Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
2	15-05-27	02-10-32
11	15-05-26	08-10-39
14	08-10-39	15-03-40
28	15-05-26	15-05-29
29	15-05-26	02-10-26
	15-05-28	04-10-31
30	15-05-26	02-02-31
44 (32)	15-05-30	15-03-40
53 (23)	15-05-26	22-05-32
71	03-02-35	15-03-40

Remise de OUDENAARDE

Abréviation télégraphique : FDN.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.
Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
14	15-05-26	07-10-34
	06-10-35	02-02-36
16	03-02-35	15-05-35
30	15-05-26	01-02-32
44 (32)	15-05-31	08-10-39
66	08-10-39	15-03-40
93	08-10-39	15-03-40

Remise de KORTRIJK

Abréviation télégraphique : FC.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.
Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
4	15-05-26	22-05-32
8	05-10-30	06-10-35
9	02-02-36	15-03-40
11	05-02-33	03-10-37
14	04-10-31	15-03-40
20	15-05-28	15-05-30
29	15-05-26	04-10-31
31 (37)	15-05-38	15-03-40
38	15-05-30	08-10-39
40	15-05-26	15-03-40
44 (32)	15-05-26	15-03-40
51	04-10-31	15-03-40
53 (23)	15-05-26	15-03-40
93	15-05-26	15-05-33

Remise de KORTEMARK

Abréviation télégraphique : FTK.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.
Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
11	01-02-28	04-10-36
17	15-05-26	01-02-27
25	02-02-31	01-02-37
29	15-05-27	-
44 (32)	22-05-37	15-03-40
51	15-05-26	06-10-35
72	16-04-39	08-10-39
74	15-05-26	04-10-31
93	02-02-36	15-03-40

Remarque :

L'affectation d'un type de locomotives à une remise ne correspondait pas nécessairement à l'entrée en vigueur d'un nouveau service-locomotives.

En effet, l'affectation pouvait avoir été effectuée durant la période de validité du service-locomotives précédent.

Locomotive type 11, n° 1131 de la remise de Kortemark, photo H.G. Hesselink.

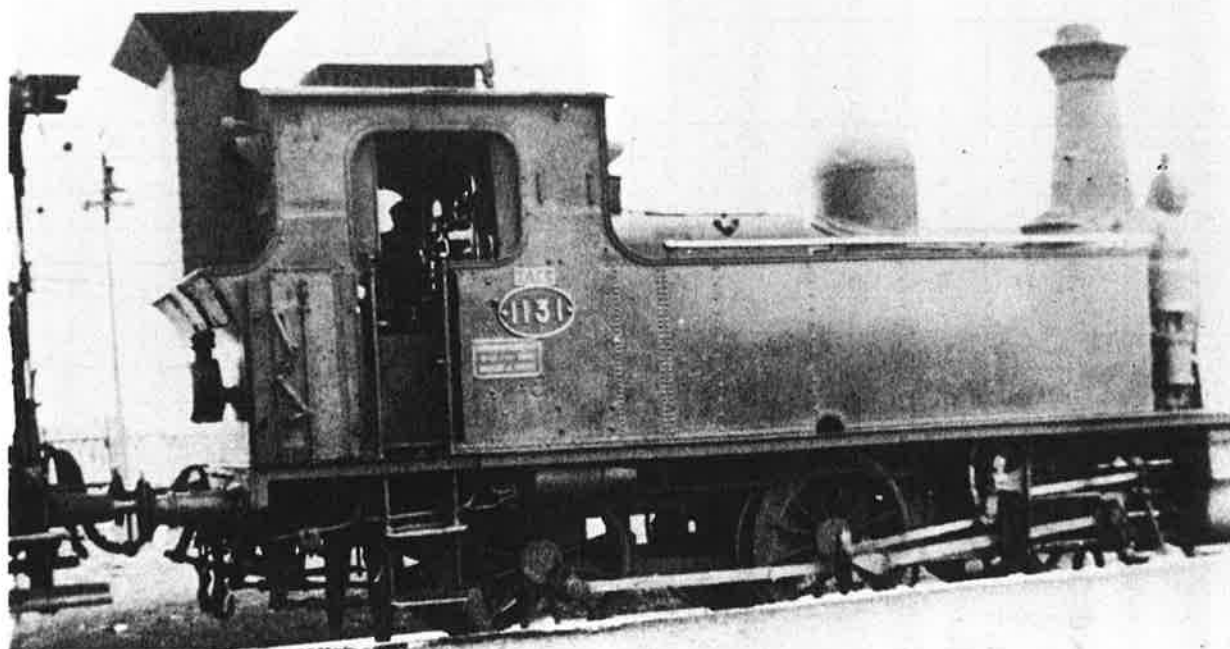
Epilogue

Cet article termine un long chapitre décrivant l'histoire des remises à locomotives de la SNCB, depuis la création de celle-ci, le 1 septembre 1926, jusqu'à l'occupation allemande de mai 1940.

Que ceux qui ont été intéressés par le sujet n'hésitent pas à me contacter, via la revue, pour me signaler leurs remarques éventuelles.

L'histoire des chemins de fer mérite d'être décrite le plus fidèlement possible.

Michel HERBIET.



Les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer

La 4-4-2 type 6 de 1905 (Atlantic)

De la création de la SNCB en septembre 1926
à l'occupation allemande en mai 1940.

*Voir dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly : l'historique (tome 1 pages 208 à 210),
les caractéristiques (tome 2 page 326) et la numérotation (tome 2 page 330).*

Au livret du	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :		Nombre de locomotives			
	FSD	FCV	En service	Entretien 20%	Nécessaires	Effectif
15-05-26	4	-	4	1	5	9
02-10-26	3	-	3	1	4	9
01-02-27	2	-	2	1	3	9
15-05-27	2	-	2	1	3	9
02-10-27	2	-	2	1	3	9
01-02-28	-	6	6	1	7	9
15-05-28	-	3	3	1	4	9
07-10-28	-	6	6	1	7	9
01-02-29	-	5	5	1	6	9
15-05-29	-	5	5	1	6	9
06-10-29	-	5	5	1	6	9
03-02-30	-	5	5	1	6	9
15-05-30	-	6	6	1	7	9
05-10-30	-	6	6	1	7	9
02-02-31	-	6	6	1	7	9
15-05-31	-	6	6	1	7	9
04-10-31	-	6	6	1	7	9
01-02-32	-	5	5	1	6	9
22-05-32	-	5	5	1	6	9
02-10-32	-	5	5	1	6	8

Au livret du	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :		Nombre de locomotives			
	FSD	FCV	En service	Entretien 20%	Nécessaires	Effectif
05-02-33	-	5	5	1	6	8
15-05-33	-	5	5	1	6	8
08-10-33	-	5	5	1	6	8
04-02-34	-	5	5	1	6	8
15-05-34	-	6	6	1	7	8
07-10-34	-	6	6	1	7	8
03-02-35	-	6	6	1	7	8
15-05-35	-	6	6	1	7	8
06-10-35	-	6	6	1	7	8
02-02-36	-	6	6	1	7	8
15-05-36	-	6	6	1	7	8
04-10-36	-	5	5	1	6	8
01-02-37	-	5	5	1	6	8
22-05-37	-	6	6	1	7	8
03-10-37	-	6	6	1	7	8
01-02-38	-	6	6	1	7	8
15-05-38	-	6	6	1	7	8
02-10-38	-	4	4	1	5	8
16-04-39	-	6	6	1	7	8
08-10-39	-	4	4	1	5	7
15-03-40	-	4	4	1	5	6

Abréviations télégraphiques utilisées :

FSD = Oostende
FCV = Berchem

La 4-6-0 type 7 de 1921 (Ten Wheel)

De la création de la SNCB en 1926
à l'occupation allemande en mai 1940

Voir dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly : l'historique (tome 2 pages 89 à 100),
les caractéristiques (tome 2 page 327) et la numérotation (tome 2 page 330).

Au livret du	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :											Nombre de locomotives			
	FBN	FHR	FLV	FL	FSD	FKR	FBM	FEO	FSR	FR	FMS	En service	Entretien 20%	Nécessaires	Effectif
15-05-26	9	6	10	12	6	-	-	-	-	-	-	43	9	52	75
02-10-26	11	6	10	12	6	-	-	-	-	-	-	45	9	54	75
01-02-27	12	6	11	12	6	-	-	-	-	-	-	47	9	56	75
15-05-27	8	5	11	12	6	-	-	-	-	-	-	42	8	50	75
02-10-27	9	6	11	12	5	-	-	-	-	-	-	43	9	52	75
01-02-28	9	6	11	12	7	-	-	-	-	-	-	45	9	54	75
15-05-28	10	6	11	9	7	-	-	-	-	-	-	43	9	52	75
07-10-28	12	6	12	9	7	-	-	-	-	-	-	46	9	55	75
01-02-29	13	6	12	6	8	-	-	-	-	-	-	45	9	54	75
15-05-29	13	8	10	6	9	-	-	-	-	-	-	46	9	55	75
06-10-29	12	9	10	7	8	-	-	-	-	-	-	46	9	55	75
03-02-30	12	9	10	8	8	-	-	-	-	-	-	47	9	56	75
15-05-30	12	9	11	6	8	-	-	-	-	-	-	46	9	55	75
05-10-30	13	9	10	6	7	-	-	-	-	-	-	45	9	54	75
02-02-31	12	9	9	6	7	-	-	-	-	-	-	43	9	52	75
15-05-31	7	9	7	7	5	5	-	-	-	-	-	40	8	48	75
04-10-31	7	9	8	7	4	5	-	-	-	-	-	40	8	48	75
01-02-32	7	9	8	7	7	5	-	-	-	-	-	43	9	52	75
22-05-32	7	9	8	7	6	5	-	-	-	-	-	42	8	50	75
02-10-32	8	9	8	6	6	5	-	-	-	-	-	42	8	50	75
05-02-33	8	9	8	6	6	5	-	-	-	-	-	42	8	50	75
15-05-33	8	9	6	6	6	6	-	-	-	-	-	41	8	49	75
08-10-33	9	9	6	6	6	6	-	-	-	-	-	42	8	50	75
04-02-34	7	9	-	6	6	6	7	6	-	-	-	47	9	56	75
15-05-34	-	10	-	6	7	6	7	7	6	-	-	49	10	59	75
07-10-34	-	9	-	6	5	5	7	7	4	2	-	45	9	54	75
03-02-35	-	8	-	5	5	5	7	7	4	3	-	44	9	53	75
15-05-35	-	5	-	5	5	5	7	7	4	4	-	42	8	50	75
06-10-35	-	8	-	5	5	5	7	7	4	3	-	44	9	53	75
02-02-36	-	8	-	5	5	5	8	7	4	3	-	45	9	54	75
15-05-36	-	9	-	4	5	5	7	7	4	3	-	44	9	53	75
04-10-36	-	9	-	4	5	6	7	7	3	3	-	44	9	53	75

Au livret du	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :											Nombre de locomotives			
	FBN	FHR	FLV	FL	FSD	FKR	FBM	FEO	FSR	FR	FMS	En service	Entretien 20%	Nécessaires	Effectif
01-02-37	-	8	-	4	5	6	8	7	5	3	-	46	9	55	75
22-05-37	-	10	-	4	5	6	10	7	6	3	-	51	10	61	75
03-10-37	-	11	-	4	5	7	8	7	6	3	-	51	10	61	75
01-02-38	-	11	-	4	5	7	8	7	6	3	-	51	10	61	75
15-05-38	-	12	-	4	3	6	6	7	6	4	-	48	10	58	75
02-10-38	-	12	-	4	-	6	6	8	-	4	-	40	8	48	75
16-04-39	-	13	-	4	-	6	6	8	-	4	-	41	8	49	75
08-10-39	-	7	-	5	-	6	6	8	-	4	-	36	7	43	75
15-03-40	-	7	-	7	-	6	12	8	-	4	8	52	10	62	75

Abréviations télégraphiques utilisées :

FBN = Bruxelles-Nord

FHR = Herbesthal

FLV = Leuven

FL = Liège

FSD = Oostende

FKR = Merelbeke

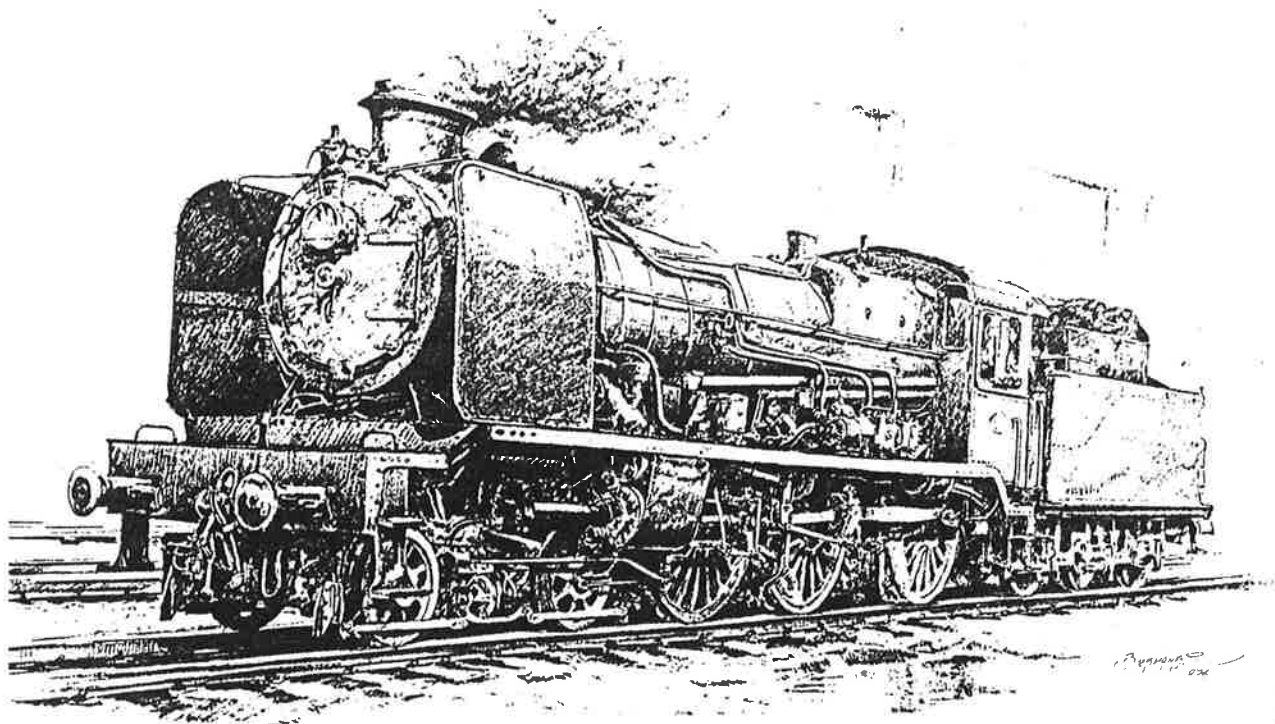
FBM = Bruxelles-Midi

FEO = Ronet

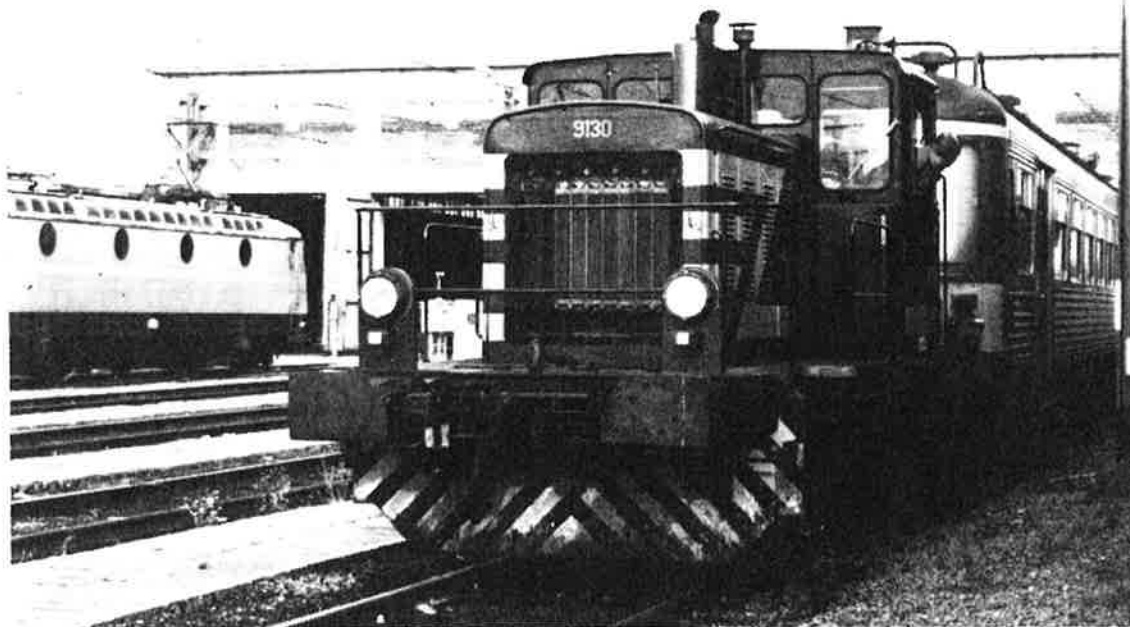
FSR = Schaerbeek

FR = Brugge

FMS = Mons



L'une des 26 unités du type 7-4 qui, à partir de 1936, reçurent l'échappement double Leguin.



**Deux locotracteurs de la série 91,
tels qu'ils sont actuellement assemblés à l'atelier "montage de kits" au RMM (voir page 2).**

Récréation ferroviaire

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	S		C	A	P	I	T	O	L	E
2	A	N	E	R	I	E		N	I	A
3	L	I	N		N		O	G		S
4	I	N	T	R	A	F	L	U	G	
5	S		O	U	I	S	T	I	T	I
6	S	E	N		L		E	C		R
7	A	L		G	L	A	U	R	E	
8	G	A	L	B	E	E		L	I	N
9	E		U	S	U	R	I	E	R	E
10	S	A	S		R	O	S	S	E	E

Solution du problème
proposé dans FFN 75

AL = Alsace Lorraine
FS = Ferrovie dello Stato
GT = Haine-Saint-Pierre



Le dessin ci-contre
contient huit erreurs.
Retrouvez-les en le
comparant au dessin
original ci-dessus.



Le jeu des huit erreurs

Le coin des amateurs de JAO Système

JAO est fort méconnu à un tel point que les pires bruits circulent autour de lui.

Il est vrai que les motivations d'un chacun diffèrent très fort et qu'il est impossible de contenter tout le monde.

Savoir brancher des câbles

Pour celui qui préfère brancher deux fils à son transformateur et qui ne veut en aucun cas commencer à raccorder des câbles à 25 conducteurs, il ne faut pas penser adapter à son réseau le système de pilotage JAO.

Chaque carte canton demande 4 fils vers les rails de son canton. Chaque aiguillage nécessite 3 fils pour commander le moteur et le signal en aura 3 ou 4.

Le TCO parfaitement réaliste pourra être branché sur les cartes avec les fils correspondants, tout est prévu.

Le pilotage automatique ou manuel

Certains croient que JAO ne peut travailler qu'en tout automatique. C'est faux.

Il peut y avoir des automatismes complets par la création de fichiers d'itinéraires comportant des temps d'arrêts en gare ou des demi-tours en pleine voie de triage.

Il peut y avoir des circulations automatiques enchevêtrées sur une partie du réseau pendant que manuellement on s'occupe de manoeuvres.

Tout dépend des options prises (ou modifiées) et de la taille du réseau.

S'affairer manuellement au triage ne peut pas délaissier le reste du réseau qui voit son trafic cesser par manque de disponibilité du cerveau humain qui ne sait se consacrer à plusieurs tâches simultanément. On ne s'appelle pas "pieuvre" ni "calamar", nous n'avons que deux bras, pas de tentacules.

C'est là que l'électronique vient à notre secours.

Elle interviendra aussi dans le cadencement des convois, dans leur sécurité de roulement, dans la répétition de la signalisation en voie banalisée, dans le positionnement automatique d'aiguillages lors de la formation d'itinéraires.

Si toutes les commandes sont au clavier sous la forme de An (Activer le convoi n° n) la commande

des vitesses peut se piloter manuellement sous la forme du traditionnel potentiomètre.

C'est en fait la conjugaison des rôles de conducteur de locomotives, d'aiguilleur et de "dispatcheur" qui est proposée par l'ordinateur.

Décisions

Toute décision de fonctionnement est prise après un événement produit sur le réseau ou sur un moyen de commandes.

Tout événement nécessite, de la part du logiciel, une décision. Pour JAO, un événement est un changement d'état d'un capteur, d'un moyen de commandes ou d'un indicateur de temps.

Un jeu d'ordinateur

De par sa présentation initiale sous forme d'une disquette dite "d'évaluation" (de démonstration) JAO est avant tout un jeu pour ordinateur.

Il s'agit de créer un ou des réseaux en les dessinant à l'écran, d'indiquer la position des séparations de cantons et de les numéroter, de numéroter les moteurs de commande des aiguillages, de créer des convois et de leur assigner des vitesses, des positions de départ et des itinéraires.

Les fichiers logiques de circulation sont calculés par la machine (pour les paresseux) et à réviser ensuite suivant sa logique personnelle ou entièrement à réaliser par soi-même.

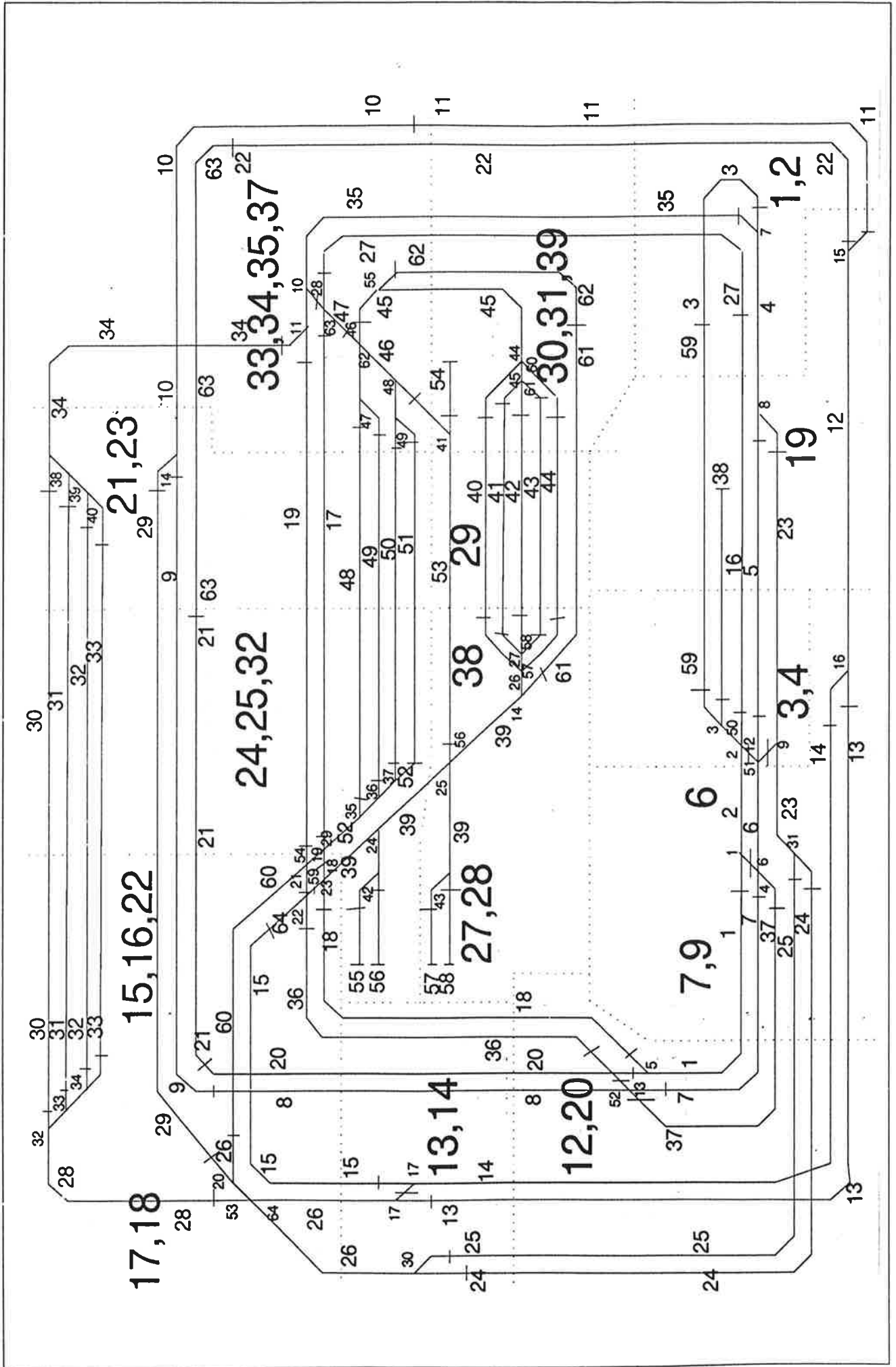
Le but final du jeu est de faire circuler les convois sans qu'il y ait de blocages dus à des erreurs de formulation. L'adaptation à un réseau réel est la seconde partie qui devient alors du modélisme pur.

Le logiciel "JAOPILOT"

Le logiciel est extrêmement puissant. Il n'invente rien, mais calcule en temps réel tout le fonctionnement. Pour cela, il utilise un jeu de données chiffrées et structurées, qu'il a lui-même généré à partir du dessin du réseau.

Pas de programmation pour génies !

Il n'y a pas de programmation à réaliser !
C'est à la portée de toute personne qui réfléchit.



Le fonctionnement

Il se résume à une règle de base extrêmement simple. Cette règle fournit pour un canton donné :

- le numéro de son prédécesseur,
- le numéro de son successeur,
- éventuellement un numéro d'aiguille.

Référons-nous au plan du réseau qui nous servira tout au long de cette présentation. Il figure à la page ***. Sur ce plan sont inscrits en plus grand les numéros de cantons, en plus petit les numéros des moteurs d'aiguillages. En effet, une traversée jonction simple ou double, un aiguillage triple possèdent deux moteurs, donc deux numéros à piloter.

Si le canton contient un certain nombre de moteurs d'aiguilles, il suffit de répéter autant de fois la règle de base qui fournit le numéro de canton prédécesseur et le canton successeur en modifiant chaque fois le numéro d'aiguille et sa position.

Par exemple, le fichier logique des circulations est défini par une suite de lignes comme celles-ci :

```
001 002 038 006 000 000 001
001 002 038 002 001 000 001
```

Ceci veut dire qu'un convoi se trouve dans le canton 1, qu'il doit **passer par le canton 2** pour se rendre dans le canton 38.

Dans la ligne, on traite **le canton dans lequel le convoi va passer pour aller plus loin**.

Le dernier groupe de "001" indique que le convoi roule à contre-sens du sens conventionnel.

Le sens conventionnel à l'écran est n°5, n°6, n°7, n°8.

Le contre-sens de l'écran sera la voie voisine n°1, n°2, n°16. Ou n°1, n°2, n°59, n°3, n°4.

Entre le canton n°3 et le n°4, il y aura une inversion de sens puisque nous sommes dans une boucle dite de retournement et que nous changeons de sens de circulation sur l'écran.

Les instructions du sens seront "001" pour les cantons 1, 2, 59, 3 et "000" pour les cantons 4, 5, 6, 7, etc.

Il y aura autant de lignes identiques qu'il y aura d'instructions qui concerneront ce canton.

Le convoi devra trouver les moteurs d'aiguillages n°6 en position déviée et n°2 en position droite.

Une ligne par instruction, il y a donc plusieurs lignes s'il y a plusieurs aiguillages à manipuler en même temps dans le même canton.

Tout se traduit par groupes de 3 chiffres séparés par un espace.

Exemple :

1	2	3	4	5	6	7
061	039	018	014	001	080	001
061	039	018	056	000	080	001
061	039	018	025	000	080	001
061	039	018	024	001	080	001
061	039	018	018	001	080	001
061	039	018	023	000	080	001

Vu le nombre de lignes mentionnant les mêmes cantons nous pouvons dire que nous allons aborder un gril d'entrée ou de sortie de gare.

Le convoi se trouve dans le canton n°61 (colonne 1).

Il doit passer dans le canton n°39 (colonne 2) pour se rendre dans le canton n°18 (colonne 3).

Dès lors, nous traitons les aiguilles du canton n°39. Le convoi abordera successivement les aiguilles décrites dans la colonne 4, qui devront adopter la position de la colonne 5 (1=droit ou 0=dévié).

Comme nous sommes sur un gril, tous les convois, indépendamment de la vitesse décrite au tableau des convois, devront rouler à vitesse réduite (ici de 20%), instruction qui se trouve en colonne 6 (080). La colonne 7 (001) indique que nous roulons à contre-sens du sens défini initialement.

Par contre, la ligne qui suit (où figure en gras le canton traité) :

```
011 010 015 000 000 000 001
```

indique que le train aborde un canton sans aiguillage et roule à contre-sens ("001").

Ce n'est pas de la programmation dans le sens informatique, c'est un alignement logique de chiffres que tout le monde peut faire.

Chaque canton peut avoir une vitesse particulière suivant son profil ou les problèmes qu'il contient.

Aussi, la colonne 6 détient la clef de la vitesse qui sera appliquée à tous les convois qui aborderont le canton.

"000" = pas de modification de vitesse, terrain plat, ligne droite, pas d'obstacle.

"090" = réduction de 10% de la vitesse pour tous les convois indépendamment de la vitesse initialement réglée ou imposée.

"110" = augmentation de 10% de la la vitesse dans les mêmes conditions.

On peut alors avoir une ligne qui indique :

Une réduction de la vitesse, par exemple dans une pente ou dans une voie de gare ou à l'approche d'un noeud d'aiguillages.

011 010 015 000 090 001 (contre-sens)

011 010 015 000 090 000 (sens conventionnel)

Une augmentation de la vitesse, par exemple dans une montée :

011 010 015 000 110 001 (contre-sens)

011 010 015 000 110 000 (sens conventionnel)

Toutes ces instructions se suivent dans une liste qui tient compte de tous les cantons que les convois doivent aborder et leur sens de circulation.

La liste commence par le canton n°1 et se terminera par le canton n°128 puisque le logiciel permet de gérer 128 cantons et 128 moteurs d'aiguillages.

Le fichier des convois

Chaque locomotive, chaque convoi suivant son chargement, ses wagons, le nombre de wagons, etc... porte un numéro différent et forme le fichier des convois.

Une locomotive peut porter plusieurs numéros suivant qu'elle est attelée à tel ou tels véhicules pour former un convoi.

On impose à chaque convoi :

- la vitesse minimale,
- la vitesse de ralentissement,
- la vitesse maximale,
- la vitesse demandée pour la circulation : cette dernière peut être modifiée par les potentiomètres en mode manuel.
- le paramètre de ralentissement,
- le paramètre d'accélération,
- le canton dans lequel se trouve le convoi : pour qu'il soit pris en compte lors de l'activation,
- le ou les itinéraires imposés : à défaut d'imposition d'itinéraire, le convoi roule en aléatoire. C'est-à-dire qu'il avance devant lui tant qu'il trouve un canton libre.
- activation ou désactivation du convoi : prise en compte par l'électronique (activation) ou provisoirement inconnu du système.

Toutes ces instructions sont données pour chaque numéro de convoi et forment le fichier des convois. Il peut y avoir 128 convois dans le fichier. Il peut exister plusieurs fichiers. Ce choix est fixé à la mise en route de chaque session de jeu.

Les cantons sur le réseau

Ils sont formés de longueurs de voies qui doivent avoir au moins la dimension du convoi le plus long qui circulera sur le réseau.

Ils sont composés d'une zone de détection à l'entrée et d'une zone d'arrêt en sortie dans le sens conventionnel de circulation.

A contre-sens, le rôle de chaque zone s'inverse automatiquement, la zone d'arrêt devient détection d'entrée. De sorte que tous les cantons peuvent être banalisés : à deux sens de circulation.

Ils sont toujours protégés par l'électronique et le programme de gestion. Chaque canton peut être signalé en 3 feux de chaque côté.

Le découpage en cantons doit tenir compte du fait qu'un train ne doit pas s'arrêter sur des aiguillages. Il faut soit considérer l'aiguillage comme canton court sans zone d'arrêt, soit modifier le découpage.

La signalisation

Dès qu'un convoi aborde la zone de détection d'un canton il se passe plusieurs phénomènes :

- mise au rouge du canton précédent que ses derniers véhicules n'ont pas encore quitté,
- mise à l'orange du canton encore plus en amont avec ralentissement de l'éventuel convoi qui s'y trouve),
- analyse de l'état du canton suivant et mise à vitesse adaptée du convoi dans le canton abordé,

Exemple :

```
004 023 025 009 001 000 000
004 023 025 031 000 000 000
004 023 024 009 001 000 000
004 023 024 031 001 000 000
```

Quatre lignes sont nécessaires pour gérer le canton n°23 qui va être abordé.

Le convoi qui quitte le n°4, en abordant le canton 23 va effectuer une série de tâches :

- met au rouge le canton n°4,
- met à l'orange le précédent du n°4 (le 3 et le 35),
- analyse l'état du canton n°25,
- analyse l'état du canton n°24.
- adapte sa vitesse à l'occupation du canton suivant (25 ou 24)

S'il doit respecter un itinéraire, il lira la ligne se rapportant à ce dernier sinon, il choisira.

Imaginons qu'il doive aller vers le n°25.

Il lit la ligne qui se rapporte à la suite de son parcours : 023 025 026 000 000 000 000

Ce qui veut dire qu'il aborde le canton 25 qui ne contient pas d'aiguille, qu'il roule à vitesse normale dans le sens conventionnel.

Il adaptera sa vitesse suivant l'état du canton n°26, ralentira s'il est occupé pour s'arrêter dans la zone d'arrêt du n°25, poursuivra à vitesse normale s'il est libre. Et ainsi de suite pour tous les cantons du parcours et pour tous les convois.

Facile, non ?

Les cantons courts

Est déclaré canton court un canton dans lequel un convoi ne pourra s'arrêter par défaut de place. C'est le cas d'un gril ou d'un canton de liaison entre deux aiguillages très rapprochés.

On définira alors le fichier des cantons courts appelé fichier de transit puisqu'aucun convoi ne peut s'y arrêter.

Il se définit par une ligne du genre :

001 002 016 0

ou 061 039 064 015 0

Le dernier "0" indique au programme que la ligne d'instructions est terminée.

Dans le premier cas on indique le n° du canton long qui précède le canton court, ensuite le premier canton long rencontré.

Dans le second cas, 061 est le canton long d'où vient le train, suivi des 2 cantons courts du gril suivi du premier canton long rencontré.

Comme le train peut aller également dans le canton n°18, la ligne sera : 061 039 018 0

Dans le fichier de transit, cette ligne suivra ou précèdera la ligne : 061 039 064 015 0.

Une suite logique croissante des numéros de cantons sera utile pour s'y retrouver facilement lors de recherches d'incompatibilités, de manque de lignes descriptives ou d'erreurs d'écriture.

Le gril d'entrée servant aussi de sortie, les cantons 39 et 64 sont banalisés. Nous aurons dans le fichier de transit à une autre place du fichier les lignes :

036 064 039 061 0

036 064 039 044 0

036 064 039 043 0

036 064 039 042 0

036 064 039 041 0

036 064 039 040 0

036 064 039 053 0

Ceci donne une réponse à la circulation dans le sens "000".

Pour le sens "001" il faudra recommencer la logique mais dans le sens inverse :

061 039 064 015 0

061 039 018 0

puisque au départ du canton n°61 nous n'irons pas en 36 (circulation à gauche) mais bien en 18 ou en 15.

Pour comprendre cette énumération de chiffres, reportez-vous toujours au schéma du réseau en page *.

Toutes ces données permettront au programme "JAOPILOT" de piloter vos maquettes comme dans la réalité.

Dans le prochain article (FFN 77), je commencerai à vous présenter le mode d'emploi du logiciel et la simulation de circulations sur l'écran.

Cette présentation se déroulera en 5 étapes :

- le dessin du réseau,
- la numérotation du dessin,
- la numérisation du réseau,
- la personnalisation des résultats (abordée dans ce numéro),
- la simulation du fonctionnement.

Une disquette de démonstration vous permettra de suivre pas à pas toutes les étapes de réalisation. Vous vous trouverez ainsi l'heureux possesseur d'un réseau qui ne demandera qu'à se concrétiser. Cette disquette (100 francs) sera disponible au local du club à partir de la parution de FFN n°77 c'est-à-dire en avril 96, ou expédiée à votre adresse (132 francs).

Elle contiendra les logiciels de démonstration et des réseaux exemplatifs.

Claude CARPET

Eurotunnel : gouffre ou escroquerie ?

Ce n'est plus dans le rouge que sont les comptes du consortium Eurotunnel, c'est la débâcle financière.

Les dirigeants jettent l'éponge et l'on demande du secours. Les intérêts à rembourser sont plus élevés que le bénéfice récolté.

La sous-estimation des devis est la principale cause du problème.

Mais si les montants exacts avaient été révélés, les autorités et les investisseurs auraient-ils accepté de débiter les travaux ?

Tandis qu'ainsi, la machine à dépenses étant enclenchée, il a bien fallu continuer sous peine de tout perdre.

"Dès 1987, des experts estimaient que le devis du tunnel était sous-estimé. Seul recours : l'appel à l'épargne", écrit le magazine "L'Événement du Jeudi" n°587 du 1 au 7 février 1996.

On s'était donc aperçu qu'il ne serait pas possible d'arriver avec les crédits alloués et l'on a fait appel aux petits épargnants en émettant des actions. Que sont-elles devenues ?

Le cours est en chute libre et les 700.000 petits porteurs ont déjà perdu 120 milliards de francs belges.

Eurotunnel est en état de faillite virtuelle. Les intérêts de sa dette s'élèvent, chaque mois, à 3 milliards de francs belges alors que le chiffre d'affaires ne dépasse pas le milliard cinq cents millions.

Un ballet bien réglé

"Quelques jours après l'inauguration, Eurotunnel alignait des chiffres mirobolants, des courbes ascendantes et des taux de rentabilité à faire saliver un bon père de famille".

L'entreprise prévoyait l'équilibre de sa trésorerie pour 1998 et des bénéfices pour l'an 2000 !!!

Quatre mois plus tard, on annonce un retard dans la mise en service des navettes et des prévisions à la baisse dans la rentabilité.

Le 14 septembre 95, la dette de l'entreprise est de 384 milliards.

Par manque de garantie de l'Etat français, Eurotunnel a dû emprunter au prix fort et les banques se sont enrichies de 42 milliards en sept ans.

Un délit d'initié ?

Une accusation pèse sur des spéculateurs boursiers.

Une plainte a été déposée auprès de la Commission des opérations de bourse et le juge Peyron recherche des preuves d'un éventuel délit d'initié.

Un manque de marketing

L'absence de vrais professionnels du marketing est une des nombreuses causes de la non-rentabilité. Le billet est vendu à l'entrée du tunnel pour les passagers avec voiture. Vous payez, vous passez. Mais l'anglais préfère réserver son retour de peur de rester bloqué sur le continent.

Eurotunnel travaille maintenant en collaboration avec les agences de voyages anglaises.

Car il ne suffit pas d'ouvrir le tunnel pour que tout le monde s'y engouffre...

Un audit commandé par les banques

Le consortium des deux cent vingt banques prêteuses a commandé un audit auprès de deux bureaux spécialisés pour découvrir les failles du système.

La conversion des dettes

Si les banques décident de convertir les dettes en actions, elles seront propriétaires d'Eurotunnel.

L'escroquerie

"Christian Cambier, de l'Association pour l'action Eurotunnel (APAE), a failli s'étouffer en lisant une interview de l'ancien président de la COB:

Jean Saint-Geours y explique, en substance, qu'il aurait fallu 'tout compte fait' éviter de solliciter les petits épargnants ! Lors de la dernière augmentation de capital, les petits actionnaires ont été appelés à remettre au pot uniquement pour payer des intérêts aux banques".

Voir article détaillé et édifiant dans "L'Événement du jeudi" n° 587.

Vie du club

Editorial du Président	1
Agerida des activités du RMM et d'ailleurs - l'assemblée générale	2

D'ici et d'ailleurs

Les activités des autres clubs, les manifestations, les publications à caractère ferroviaire	5
--	---

Modélisme

L'AM 66 roule sur nos réseaux	6
La 26.101 du PFT	7
Les bonnes recettes ferroviaires	8
Les nouveautés prévues pour 1996	12
Les nouveautés anciennes qui sont enfin sur les rayons	13
Le coin des amateurs de J.A.O.	26

Documentation

Les voitures K (suite)	14
------------------------------	----

Rétro-rail

Les remises de la SNCB (suite et fin)	18
Les locomotives à vapeur de la SNCB et les services-locomotives à assurer	22

Les réflexions du Rédac'chef

Eurotunnel : gouffre ou escroquerie	33
---	----

Récréation ferroviaire

Les jeux de Michel Archambeau	27
-------------------------------------	----

FERRO FLASH NAMUR n°76, 1996-1.

Ce premier numéro de l'année 1996 est en votre possession grâce à la collaboration et au dévouement de l'équipe de rédaction et ses collaborateurs occasionnels (qui ne sauraient être trop remerciés) : Michel Archambeau, Claude Carpet, Michel Herbiet, Etienne Dozot, Jean-Pierre Van Hoof.

Photo de couverture : Namur, le 19 août 1995. La 26.101 du PFT, majestueuse, attend le signal du départ pour se lancer sur l' "Athus-Meuse". Excursion organisée par le Patrimoine Ferroviaire Touristique. en espérant qu'elle recommencera cette heureuse initiative. (Photo Michel Foulon).