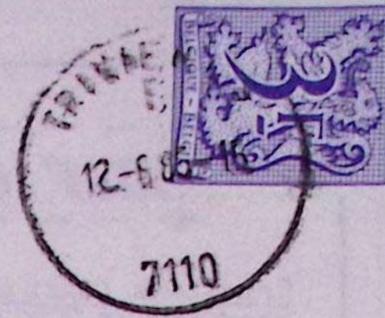


FERRO FLASH

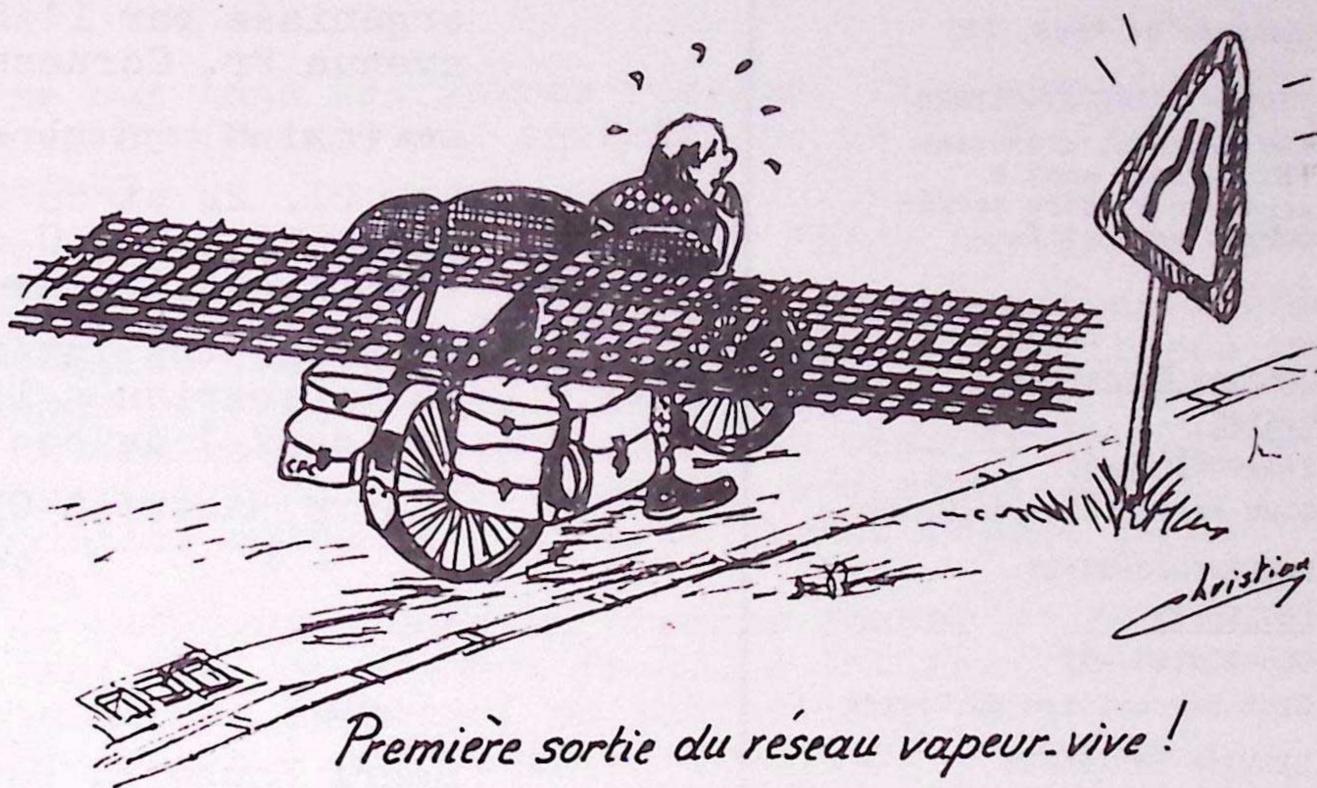


N° 103 JUIN 1985

POSTE - si retour :

J. DELCOURT
Rue E. Hulin, 22
7111 Saint-Vaast

EDITEUR RESPONSABLE: DEBLIQUIT RICHARD
28, Rue St Donat - 7070 - Houdeng Goegnies.



CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

MENSUEL

DOCUMENTATION
MODELISME

INFORMATIONS FERROVIAIRES

C.F.C.

Relations Publiques et
Secrétariat BRUXELLES:

Michel BROIGNIEZ

Allée des Jonquilles, 18

5865 - WALHAIN-SAINT-PAUL

Secrétariat CENTRE:

Henri HAUBE

Rue Docteur Grégoire, 51

7100 - LA LOUVIERE

Les demandes de renseignements
et les changements d'adresses,
sont à faire parvenir à votre
secrétariat respectif.

Les articles et photos pour
FERRO-FLASH sont à faire
parvenir à :

Henri HAUBE

Rue Docteur Grégoire, 51

7100 - LA LOUVIERE

Les revues à :

Pierre HAUTEFIN

Chaussée de Mons, 125

7160 - HAINE-ST-PIERRE

Les demandes d'anciens
FERRO-FLASH sont à
adresser à votre secré-
tariat respectif.

Comptes Bancaires

CENTRE

271-0061822-65

Club Ferroviaire du Centre

HOUDENG-GOEGNIES

BRUXELLES

068-2027267-91

Club Ferroviaire du Centre

SECTION BRUXELLES

Montants des cotisations

Membre avec service
FERRO-FLASH : 500 Frs

Membre sans service
FERRO-FLASH : 250 Frs

Membre bienfaiteur :
800 Frs et plus

N'oubliez pas de mentionner
vos noms et adresses ainsi
que votre numéro.

PRIERE DE JOINDRE POUR TOUTE
CORRESPONDANCE S.V.P UNE
ENVELOPPE TIMBREE ET SELF-
ADRESSEE POUR LA REPONSE.

Les articles publiés
dans FERRO FLASH
n'engagent que la
responsabilité de
leur auteur.

C.F.C.

C.F.C.

Nos réunions

Vu le nombre élevé des festivités
ferroviaires cet été, il n'y aura
pas de réunion mensuelle en
juillet - août.

Les réunions hebdomadaires du vendredi
sont suspendues pendant le mois de
juillet.

Expositions

Du 20 au 28 juillet : exposition de
modèles réduits (trains et autos),
de réseaux ferroviaires O-HO-N-Z
organisée par l'ASMOCO, salle du Cercle,
avenue Fr. Cornesse à 4070 AYWAILLE.

Les 14 et 15 septembre: vapeur vive à HOUDENG

Les 21, 22 et 23 septembre :
exposition C.F.C dans le réfectoire de
l'atelier d'Haine-Saint-Pierre.

Si vous êtes intéressés à apporter votre
collaboration à l'une ou l'autre (ou
les deux) de ces expositions, contacter

Pierre Hautefin Chaussée de Mons, 125

7160 - Haine-Saint-Pierre

ou

Henri Haube r. Docteur Grégoire, 51

7100 - La Louvière

Nous vous souhaitons à tous de très
bonnes vacances ferroviaires cet été.

HISTOIRE

DES "CROCODILES" AUX "BALISES"

OU

"UNE PAGE DE L'HISTOIRE DE LA SECURITE
DES CIRCULATIONS FERROVIAIRES"

Le "crocodile" ferroviaire? Un nom inspiré de la zoologie mais défini comme suit par le "Robert" : "Appareil placé entre les rails d'une voie de chemin de fer pour donner un signal sonore au passage d'un convoi", et le dictionnaire mentionne la date de 1890 pour la prise en considération de cette définition complémentaire.

La "balise" avec sa future fonction n'est pas encore entrée officiellement dans le vocabulaire ferroviaire. Le même dictionnaire la définit "Émetteur radioélectrique permettant au pilote d'un avion ou d'un navire de se diriger."

Ramenée sur terre, cette définition vaut pour le rail.

Sur le réseau "B" comme sur tous les autres réseaux, le crocodile est familier aux conducteurs de trains, aux techniciens de la signalisation et aux agents du mouvement.

La balise nouvelle sera généralisée sur le réseau "B" à partir de 1986.

Mais ajoutons que sur les lignes à vitesses élevées notamment de la SNCF, les TGV et autres, la balise jumelée avec le crocodile est utilisée pour la répétition des signaux de pré-annonce : le signal émis par la balise n'est perçu que par les trains autorisés à rouler à plus de 160 Km/h. La répétition par balise fonctionne sans contact, seulement par effet d'induction électromécanique entre la balise du signal répété et le capteur de l'engin moteur.

La balise conçue par la SNCB aura, dans un premier temps, un autre rôle à remplir : celui du contrôle des signaux franchis indûment en position d'arrêt et l'arrêt automatique du convoi en infraction, puisque jusqu'ici aucune ligne n'est parcourable à une vitesse supérieure à 140 Km/h. Le réseau belge, par l'intensité des circulations sur ses lignes axiales ressemble aux heures de pointe à un réseau étranger de grande banlieue : arrivées et départs des grandes gares se succèdent à des intervalles de 3 à 4 minutes. Le moindre incident provoque souvent des répercussions interprovinciales.

De tout temps, mais davantage depuis une cinquantaine d'années, la SNCB a mené une politique visant à rechercher et à doter ses mécaniciens d'outils de plus en plus performants susceptibles de conforter la sûreté des circulations et en même temps pallier les défaillances humaines. Surtout depuis l'isolement des conducteurs dans leurs postes de conduite.

Cet article, aux prétentions limitées, veut évoquer l'histoire chronologique des réalisations, de l'évolution des études, recherches, travaux et essais des services techniques dont l'aboutissement en 86/87 sur le réseau "B" ne constituera sans doute encore qu'une étape de la route difficile et ardue de la sécurité "absolue" du trafic ferroviaire.

LES CROCODILES

Comme défini ci-dessus, le crocodile actuel belge sur les lignes à vitesse élevée est constitué d'une pièce métallique longue de 7 mètres et large de 10 centimètres. Précédée et suivie de supports inclinés de 2 mètres, elle présente une surface de contact de 3 mètres, composée de trois éléments ondulés, située à 92 millimètres au dessus du niveau du rail. (I)

Mais le crocodile connut aussi sa crise de croissance et son histoire mérite d'être contée.

HISTOIRE DU CROCODILE

Si le "Robert" indique la date de 1890 pour l'officialisation de la définition au crocodile ferroviaire, il fallut attendre les années 20 pour que ce dispositif de sécurité complète la signalisation existante en Belgique.

En 1929, on déplora trois accidents ferroviaires avec pertes de vies humaines : en avril à Namur, en décembre à Viane-Moerbeke dus à des vitesses excessives. Le plus spectaculaire se situa le 17 avril, à Halle plus exactement. Vers 6h25, le 131 Paris-Amsterdam franchit le signal d'entrée en position fermée et tamponna le 5552, train de messageries vers Ath-Tournai qui "cisailait" son itinéraire.

Une voiture postale - non métallique - qui se trouvait en tête du train fut sérieusement endommagée et les dix postiers qui l'occupaient furent tués. Le mécanicien prétendit avoir observé le signal avertisseur en position ouverte.

Ces trois accidents émurent l'opinion publique et les dirigeants de la jeune SNCB ne restèrent pas inactifs : ils adoptèrent le système du crocodile.

- Il s'agissait d'une pièce métallique monobloc - le crocodile Colas en bronze - placé dans l'axe de la voie à la hauteur d'un signal avertisseur, ou du cinquième panneau sur des lignes dépourvues d'avertisseurs ou d'un triangle de ralentissement temporaire ou d'un triangle de vitesse annonçant une réduction de vitesse à au moins 50 Km/h. (Cette liste n'est pas exhaustive).

Le crocodile Colas était d'un entretien difficile en hiver : il fallait le dégivrer en campagne à l'aide de pétrole. (Le Colas a été définitivement abandonné au début des années 50).

L'équipement des signaux d'avertissement de tous types, la pose des "crocodiles" dans les voies et l'adaptation des installations de signalisation prirent un certain temps : la première ligne équipée fut la ligne nouvelle en cours d'électrification Bruxelles Nord-Anvers Central à partir de 1930.

Tous les autres grands axes suivirent immédiatement.

La technique du "crocodile" évolua : au début, les "crocodiles" étaient mis sous tension positive lorsque son signal imposait un franchissement restrictif c'est à dire annonçant un ralentissement.

Cette tension captée par une brosse métallique fixée sous l'engin de traction, actionnait dans l'abri de la locomotive vapeur et plus tard dans le poste de conduite des autres engins, un signal sonore, confirmant l'indication donnée par le signal et alertait en même temps le mécanicien qui n'aurait pas observé les indications du signal.

Le "crocodile" était d'autre part sous tension négative lorsque le signal était ouvert, ce qui se marquait sur la bande enregistreuse se trouvant sur la locomotive lorsque le type d'appareil le permettait. (Flaman uniquement au début).

Les engins de traction furent de leur côté équipés de chronotachymètres de type divers : Hasler (type I), Télloc (type IO et plus tard généralisé en diesel et en électriques) et Rodolausse (type 7) etc.....

Les "crocodiles" furent démontés pendant la guerre 40-45. Il furent rétablis à l'issue du conflit mais d'abord sans enregistrement des signaux avertisseurs au passage.

A partir de 1954 et à la demande de la SNCF dont les locomotives vapeur pénétraient depuis 1947-48 sur les lignes de la SNCB, le réseau belge rétablit le contrôle complet de la position des signaux d'avertissement, nécessaire également pour le décellement d'avaries éventuelles.

Tous les chronotachymètres des engins de traction furent aussi adaptés. Les locos diesel 204 de Schaerbeek qui, à partir de 1957 assurèrent un aller-retour Bruxelles-Paris furent équipées, en priorité, avant d'être admises à circuler sur le réseau français, lequel avait toujours réalisé le double enregistrement.

En 1969, la répétition des deux informations était généralisée sur tous les engins de traction, sauf sur les locos de manoeuvre.

(I) Voir l'illustration de la page centrale

(A suivre)

ERRATUM

"HISTOIRE D'UN DEPOT" "HAINE SAINT PIERRE ET LES LOCOMOTIVES TYPES 38"

Dans le dernier chapitre de cet article, aux deux dernières lignes, il faut lire :

"Ce fut le cas des locomotives renumérotées 38.007, 38.042 et la 38.135 sévèrement bombardée."

Un Membre nous a quitté.

Notre Ami et Membre Alberto FACCA est décédé le 13 mai 1985

Le Comité et les Membres du Club Ferroviaire du Centre
présentent à sa maman et sa famille leurs plus sincères
condoléances.

EN PARCOURANT

6

CHEMIN DE FER, CONNAIS PAS

_____ par M. L. OLIVIER, Ministre des Travaux Publics

Le "Journal de Touring-Secours" publie dans son édition du 1er mai 1985 des larges extraits du discours prononcé par M. L. OLIVIER, Ministre des Travaux Publics lors de la journée d'étude organisée par la Société Belge des Ingénieurs et des Industriels: "LA ROUTE BELGE DE L'AN 2000":

Dans celui-ci M. OLIVIER évoque la compétition et les progrès automobile, l'alcoolisme et les accidents du samedi soir chez les moins de 25 ans, les infrastructures figées et jugées insuffisantes pour l'augmentation prévue du parc automobile. Parlant des autoroutes, il dit: "Et quand bien même voudrait-on développer encore le réseau autoroutier, on se heurterait au double obstacle de la limitation des crédits et de la difficulté de trouver de nouveaux espaces susceptibles d'être expropriés" il enchaîne "la solution réside donc dans des reconversions. On pourrait, par exemple, songer à une utilisation plus intensive des voies navigables très développées en Belgique.....Sans doute devra-t-on intensifier les transports en commun et mettre fin à la traversée des villes par le trafic automobile. Pour cela, il faut créer des lieux de dissuasion, tel le parking DELTA, à Bruxelles, efficace grâce à la proximité d'une station de métro..."

De l'eau à la campagne, des métros en ville; IC, IR, connais pas!

 KEYSER
MODEL KITS

MODELISME

Suite aux nombreuses manifestations qui se sont déroulées dans le courant du mois de mai, j'ai laissé de côté le montage de mon autorail BROSSEL type 551 SNCB.

Rendez-vous dans un prochain FERRO-FLASH pour la suite du montage.

LIMA 1985 : comme annoncé dans le Ferro-Flash du mois de mars, la CC série I8 en nouvelle livrée vient de sortir chez LIMA. Au moment où vous lirez ces lignes, elle garnira déjà la vitrine et les rayons de votre détaillant respectif.

J'ai eu l'occasion d'admirer le modèle et je peux vous dire qu'il s'agit d'une production LIMA de haut de gamme : gravure, peinture et inscriptions sont conformes au modèle réelle (sauf les numéros de flancs qui sont jaunes au lieu d'être argent). Les pantos sont toujours aussi inexacts, ils ne sont pas fonctionnels.

Le modèle est livré en boîte individuelle, l'ancienne I8 est quant à elle toujours disponible individuellement et aussi d'après le catalogue de cette année en boîte cadeau (cf Ferro-Flash n° 102).

LOCOMOTIVES ELECTRIQUES

LOCOMOTIVES ELECTRIQUES (suite 1)

1101 -	2006 - FEO	2120 -	2229 - FKR	2318 - FEO	2514 - FBM	2630 - MKM	2734 - NK	2909 - FEO*
02 -	07 - FEO	21	30 - FKR	19 - FEO		31 - MKM	35 - NK	10 - FEO*
03 -	08 - FEO	22 -	31 - FKR	20 - FEO	2551 - FBM	32 - MKM	36 - NK	11 - DD
04 -	09 - FEO	23 -	32 - FKR	21 - FEO	52 - FBM	33 - MKM	37 - NK	12 - Musée
05 -	10 - FEO	24 -	33 - FKR	22 - FEO	53 - FBM	34 - MKM	38 - NK	13 - FEO*
06 -	11 - FEO	25 -	34 - FKR	23 - FEO	54 - FBM	35 - MKM	39 - NK	14 - DD
07 -	12 - FEO	26 -	35 - FKR	24 - FEO	55 - FBM		40 - NK	15 - DD
08 -	13 - FEO	27 -	36 - FKR	25 - FEO	56 - FBM	2701 - NK	41 - NK	16 - DD
09 -	14 - FEO	28 -	37 - FKR	26 - FEO	57 - FBM	02 - NK	42 - NK	17 - DD
10 -	15 - FEO	29 -	38 - FKR	27 - FEO	58 - FBM	03 - NK	43 - NK	18 - DD
11 -	16 - FEO	30 -	39 - FKR	28 - FEO		04 - NK	44 - NK	19 - DD
12 -	17 - FEO		40 - FKR	29 - FEO	2601 - MKM	05 - NK	45 - NK	20 - FEO*
	18 - FEO	2201 - FBM	41 - FKR	30 - FEO	02 - MKM	06 - NK	46 - NK	
1501 - FBM	19 - FEO	02 - FBM	42 - FKR	31 - FEO	03 - MKM	07 - NK	47 - NK	
02 - FBM	20 - FEO	03 - FBM	43 - FKR	32 - FEO	04 - MKM	08 - NK	48 - NK	
03 - FBM	21 - FEO	04 - FBM	44 - FKR	33 - FEO	05 - MKM	09 - NK	49 - NK	
04 - FBM	22 - FEO	05 - FBM	45 - FKR	34 - FEO	06 - MKM	10 - NK	50 - NK	
05 - FBM	23 - FEO	06 - FBM	46 - FKR	35 - FEO	07 - MKM	11 - NK	51 - NK	
1601 - FBM	24 - FEO	07 - FBM	47 - FKR	36 - FEO	08 - MKM	12 - NK	52 - NK	
02 - FBM	25 - FEO	08 - FBM	48 - FKR	37 - FEO	09 - MKM	13 - NK	53 - NK	
03 - FBM		09 - FBM	49 - FKR	38 - FEO	10 - MKM	14 - NK	54 - NK	
04 - FBM		10 - FBM	50 - FKR	39 - FEO	11 - MKM	15 - NK	55 - NK	
05 - FBM		11 - FBM		40 - FEO	12 - MKM	16 - NK	56 - NK	
06 - FBM		12 - FBM		41 - FEO	13 - MKM	17 - NK	57 - NK	
07 - FBM		13 - FBM		42 - FEO	14 - MKM	18 - NK	58 - NK	
08 - FBM		14 - FBM		43 - FEO	15 - MKM	19 - NK	59 - NK	
		15 - FBM		44 - FEO	16 - MKM	20 - NK	60 -	
		16 - FBM		45 - FEO	17 - MKM	21 - NK		
1801 - NK		17 - FBM		46 - FEO	18 - MKM	22 - NK	2801 - FBM	
02 - NK		18 - FBM		47 - FEO	19 - MKM	23 - NK	02 - FBM	
03 - NK		19 - FBM		48 - FEO	20 - MKM	24 - NK	03 - FBM	
04 - NK		20 - FBM		49 - FEO	21 - MKM	25 - NK		
05 - NK		21 - FBM		50 - FEO	22 - MKM	26 - NK	2901 - DD	
06 - NK		22 - FBM		51 - FEO	23 - MKM	27 - NK	02 - DD	
		23 - FBM		52 - FEO	24 - MKM	28 - NK	03 - DD	
2001 - FEO		24 - FBM		53 - FEO	25 - MKM	29 - NK	04 - FEO*	
02 - FEO		25 - FBM		54 - FEO	26 - MKM	30 - NK	05 - FEO*	
03 - FEO		26 - FKR		55 - FEO	27 - MKM	31 - NK	06 - FEO*	
04 - FEO		27 - FKR		56 - FEO	28 - MKM	32 - NK	07 - FEO*	
05 - FEO		28 - FKR		57 - FEO	29 - MKM	33 - NK	08 - FEO*	

Remarque : Les HLE série 29 marquées "*" sont Hors Service, en attente d'approbation de procès verbaux pour démolition.

LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE

5101 - LK	5141 - FSR	5181 - FHS	5309 - MUT	5520 - GMN	5917 - GT	6001 - FGH	6041 - NK	6081 - DD	6213 - FKR
02 - FSR	42 - LK	82 - FHS	10 - MUT	21 - NK	18 - FKR	02 - FGH	42 - FGH	82 - FKR	14 - FKR
03 - FSR	43 - FGH	83 - FHS	11 - MUT	22 - DD	19 - FNDM	03 - FGH	43 - DD	83 - FEO*	15 - LK
04 - FSR	44 - FSR	84 - FHS	12 - MUT	23 - FVY	20 - GT	04 - FGH	44 - FGH	84 - DD	16 - FKR
05 - FSR	45 - LK	85 - FHS	13 - MUT	24 - NK	21 - FNDM	05 - FKR	45 - NK	85 - DD	17 - LNC
06 - FGH	46 - LNC	86 - LNC	14 - MUT	25 - NK	22 - GT	06 - FGH	46 - FGH	86 - FKR	18 - LNC
07 - FGH	47 - LK	87 - FHS	15 - MUT	26 - NK	23 - GT	07 - DD	47 - NK	87 - DD	19 - FKR
08 - FSR	48 - LNC	88 - FHS	16 - MUT	27 - GMN	24 - FNDM	08 - DD	48 - FGH	88 - NK	20 - FKR
09 - LK	49 - LNC	89 - FHS	17 = 5216	28 - NK	25 - FNDM	09 - FKR*	49 - DD	89 - FHS	21 - FKR
10 - FGH	50 - LNC	90 - FNDM	18 = 5217	29 - FVY	26 - FNDM	10 - NK	50 - NK	90 - DD	22 - FKR
11 - LK	51 - LK	91 - FHS	19 - MUT	30 - NK	27 - GT	11 - FHS	51 - DD	91 - DD	23 - FKR
12 - FSR	52 - LNC	92 - FHS		31 - GMN	28 - FKR	12 - FHS	52 - FGH		24 - LNC
13 - FGH	53 - LK	93 - FHS	5401 - FEO	32 - GMN	29 - GT	13 - NK*	53 - FGH(X)	6101 - FKR*	25 - FKR
14 - FSR	54 - FNDM		02 - FEO	33 - NK	30 - FKR	14 - FKR	54 - FGH	02 - FKR*	26 - DD
15 - FGH	55 - FNDM		03 - FEO	34 - GMN	31 - GT	15 - NK*	55 - FKR	03 - DD	27 - FKR
16 - FGH	56 - FNDM		04 - FEO	35 - NK	32 - FKR	16 - FKR	56 - FHS*	04 - DD	28 - FKR
17 - FSR	57 - FNDM		05 - DD	36 - NK	33 - FKR	17 - DD	57 - DD	05 - FKR*	29 - FKR
18 - LK	58 - FNDM		06 - FEO	37 - GMN	34 - DD	18 - FKR*	58 - NK	06 - FKR*	30 - FKR
19 - LK	59 - FNDM		07 - FEO	38 - NK	35 - GT	19 - FKR	59 - FKR	07 - DD	31 - LNC
20 - FSR	60 - FNDM		08 - FEO	39 - NK	36 - FKR	20 - NK*	60 - FHS	08 - DD	32 - FKR
21 - FSR	61 - FNDM		06 - FEO	40 - FVY	37 - FNDM	21 - FKR*	61 - FKR	09 - FKR*	33 - FKR
22 - FSR	62 - FNDM			41 - GMN	38 - FNDM	22 - FGH(X)	62 - NK*	10 - FKR*	34 - LNC
23 - FGH	63 - FNDM		5501 - NK	42 - NK	39 - FKR	23 - DD	63 - DD	11 - FKR*	35 - FKR
24 - LK	64 - FNDM		02 - NK		40 - FKR	24 - FGH*	64 - FKR*	12 - DD	36 - FKR
25 - LK	65 - DD		03 - NK	5901 - FNDM	41 - FNDM	25 - FGH	65 - NK*	13 - DD	37 - FKR
26 - FGH	66 - FNDM		05 - FVY	02 - FNDM	42 - DD	26 - DD	66 - NK*	14 - FKR*	38 - FKR
27 - FSR	67 - FNDM		06 - NK	03 - FNDM	43 - FKR	27 - FHS	67 - FKR	15 - FKR*	39 - DD
28 - LK	68 - FHS		07 - NK	04 - DD	44 - FKR	28 - FGH	68 - FGH		40 - FHS
29 - FGH	69 - FHS		08 - NK	05 - FNDM	45 - FNDM	29 - NK	69 - NK*	6201 - FKR	41 - FGH
30 - FGH	70 - LNC		09 - GMN	06 - FKR	46 - FKR	30 - FHS	70 - FKR	02 - FKR	42 - FGH
31 - FSR	71 - LNC		10 - FVY	07 - GT	47 - FKR	31 - FKR*	71 - NK*	03 - FKR	43 - LNC
32 - LK	72 - LNC		11 - NK	08 - DD	48 - GT	32 - FGH	72 - DD	04 - FKR	44 - FGH
33 - LK	73 - LK		12 - NK	09 - FNDM	49 - FNDM	33 - NK*	73 - FHS	05 - FKR	45 - FHS
34 - LK	74 - LK		13 - GMN	10 - FNDM	50 - FNDM	34 - FGH	74 - FHS	06 - FKR	46 - FHS
35 - FSR	75 - LNC		14 - GMN	11 - FKR	51 - FKR	35 - NK(X)	75 - FKR	07 - FKR	47 - FKR
36 - LK	76 - DD		15 - FVY	12 - FNDM	52 - FNDM	36 - FGH	76 - DD	08 - DD	48 - FGH
37 - LK	77 - LK		16 - DD	13 - FNDM	53 - FKR	37 - FGH	77 - FHS*	09 - FKR	49 - LNC
38 - FSR	78 - LNC		17 - GMN	14 - FNDM	54 - FNDM	38 - FGH*	78 - FKR*	10 - FKR	50 - FGH
39 - LK	79 - FHS		18 - GMN	15 - DD	55 - DD	39 - FGH	79 - FKR	11 - FKR	51 - FHS
40 - LK	80 - LNC		19 - GMN	16 - FNDM		40 - FGH	80 - NK*	12 - FKR	52 - FGH

En librairie

Deux nouveaux livres sont arrivés ce mois et sont disponibles:



TRANS-FER SPECIAL n°3

Un numéro de 250 pages avec couverture couleur et richement illustré à l'intérieur

Un sommaire très éclectique avec:

Le chemin de fer du canton de St-Vith

Le déclin des lignes ferrées de Clabecq

Chronique de la gare de Liège-Tongdoz

Derniers panaches aux portes d'un musée ferroviaire. Histoire d'une occasion manquée. Tournai 1971-1981

Le Rail à Quevaucamps. De l'espérance à la trahison

Le chemin de fer militaire à voie de 60 Sourbrodt-Elsenborn

Le matériel tramway Standard au littoral belge

La motrice électrique n°1 des Railways Economiques de Liège-Seraing

L'histoire des trams de Namur



En vente lors de nos réunions: 425,- frs

Franco: 455,-frs à verser au compte 271-0061822-65 du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE
HAINES ST PIERRE

RAILPHOTO n°2

Deuxième numéro de ce jeune magazine avec apparition de la COULEUR.

Vingt six photos dont la plupart serrant l'actualité de près, avec, cette fois,



des légendes claires pour chacune.

En vente lors de nos réunions: 160,- frs.

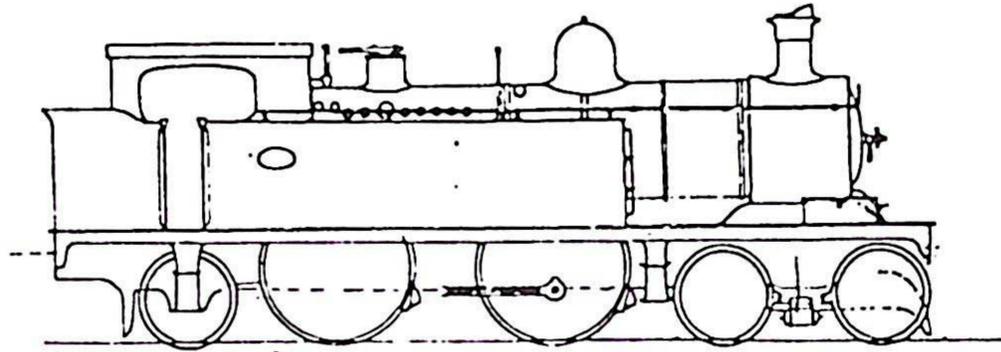
Franco: 175,- frs à verser au compte 271-0061822-65 du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE
HAINES ST PIERRE

PETITES ANNONCES

A VENDRE: agrandisseur photo KROKUS 3 avec 2 objectifs pour négatifs 24 x 36 jusqu'au 6 x 9 et possibilité couleur, une cuve développement négatif et 3 bacs tirage papiers 530 x 430. Prix intéressant.

S'adresser M. Didier MANSY Rue J. Tison, 17 à 7160 HAINES ST PIERRE tél 064/22.43.45

BRUXELLES-NORD : MUSEE DES CHEMINS DE FER.



Le premier train fut mis en circulation en Belgique en 1835 soit dix ans après que les Anglais avaient inauguré le leur. En cette journée mémorable du 5 mai 1835, neuf cents invités prirent place dans trois trains qui les conduisirent de Bruxelles Allée-Verte à Malines. Cette première ligne fut construite en l'espace d'un an. L'extension du réseau belge s'accomplit à un rythme tel que dix ans plus tard il s'étendait sur plus de 500 km. Finalement, ce réseau devint le plus dense du monde à savoir plus de 5 000 km pour un territoire de 30 500 km².

Durant le 19^{me} siècle, plusieurs réseaux privés de chemin de fer existaient autour du chemin de fer de l'Etat. Lorsqu'en 1926, l'Etat Belge créait la S.N.C.B. plusieurs de ces Sociétés avaient déjà été reprises par les Chemins de fer de l'Etat. Cette fusion s'étendit au point qu'actuellement la S.N.C.B. gère tout le réseau belge des chemins de fer.

Dans le cadre des manifestations qui furent organisées en 1951 à l'occasion du vingt-cinquième anniversaire de la S.N.C.B., la Société décida de créer un musée du chemin de fer. L'inauguration de ce musée eut lieu le 30 octobre 1951 dans des locaux de l'Ancienne Gare de Bruxelles-Nord. Lorsque la démolition de cette gare fut décidée, pour l'établissement de la Jonction Nord-Midi, le musée fut transféré à la halte de Bruxelles-Congrès. Le 11 juillet 1958, le musée fut installé dans la nouvelle Gare de Bruxelles-Nord, l'accès se faisant par la salle des pas-perdus.

La mission du musée a des aspects multiples; il rappelle le passé, un passé chargé de l'enchantement du romantisme et de l'audace des pionniers, le tout constituant un apport au développement historique, scientifique et économique du pays dans lequel le chemin de fer joue un rôle important. On a tenté de reproduire cette réalisation dans deux salles.

La Belgique a été le premier pays du continent européen à réaliser un réseau ferroviaire ou les techniciens et les industriels belges découvrirent immédiatement l'importance de cette nouvelle invention. Déjà en décembre 1835, apparaissait sur les voies une locomotive belge tandis que les techniciens belges apportaient de nombreux perfectionnements à l'équipement ferroviaire. Des noms comme DE RIDDER, WALSCHAERTS et BELPAIRE sont mondialement connus.

11

Le visiteur du musée des chemins de fer à Bruxelles-Nord fait immédiatement connaissance avec la locomotive surnommée « Pays de Waes ». Cette appellation lui fut donnée parce que entre 1842 et 1896, elle remorqua les trains sur la ligne Gand - Anvers à travers le Pays de Waes. Tout autour de cette authentique locomotive belge se trouvent encore quelques maquettes d'autres locomotives, notamment « Le Belge », la première locomotive de fabrication belge qui circula sur nos voies. Au surplus, on trouve une dizaine de maquettes de différents wagons à marchandises et de voitures à voyageurs, une captivante partie historique des chemins de fer et en même temps une collection très attrayante.

Mais il n'y a pas d'important que les locomotives, les wagons et les voitures, pour l'exploitation des chemins de fer - l'assiette des voies et la signalisation subirent-elles aussi une évolution dans l'histoire des chemins de fer. Cette évolution est illustrée au musée par des modèles de différents rails et traverses ainsi que par une installation de signalisation mécanique pour la commande des signaux et des aiguillages.

La seconde salle du musée est moins spectaculaire que la première, mais par contre elle montre l'aspect humain de la Société qui partant de l'entreprise des pionniers est devenue petit à petit une exploitation moderne. Les gravures célèbres d'Epinal évoquent la tendance de la première période, étonnement et enthousiasme du public à la vue de cette nouvelle invention qui remplace désormais la diligence et le cheval. Et probablement resterez-vous en admiration devant les photos de vieilles stations, parmi lesquelles vous découvrirez peut-être, celles où enfant vous avez pris le train ! Des maquettes de nouvelles réalisations montrent l'évolution de l'architecture.

Le cheminot, lui non plus n'a pas été oublié, car les trains ne roulent pas sans que l'action humaine n'alimente ce mécanisme. A la vue de photos du personnel, de même uniformes ou partie d'uniformes, apparaît un peu d'histoire de la mode. Pour cadrer avec tous ces objets des choses diverses ayant trait aux chemins de fer. Dans des vitrines on peut admirer des pièces commémoratives, des cartes de chemin de fer de diverses périodes, des annuaires et des indicateurs, de petits objets qui vous laissent rêveur au sujet d'un passé des chemins de fer sur lequel plane l'éclat du romantisme. Le tout pour souligner comment l'exploitation des Chemins de fer a évolué vers une exploitation moderne.

Renseignements pratiques.

L'entrée du musée est gratuite. Les heures d'ouverture (du lundi au vendredi) sont de 9 à 17 heures.

16 30

Des visites guidées peuvent être organisées et sont gratuites. Elles doivent être sollicitées à l'avance auprès du Musée de la S.N.C.B., Gare de Bruxelles-Nord, rue du Progrès 16, 1000 Bruxelles - Tél. 02/218.60.50 - ext. 1279.



A l'occasion de l'année des Transports en Commun, notre association a décidé d'organiser une double cavalcade historique le 21 juillet 1985, en collaboration avec la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (S.T.I.B.) et avec l'appui du Service de Promotion des Transports Urbains du Ministère des Communications.

Il s'agira d'un grandiose défilé de véhicules de transports en commun bruxellois de 1869 à nos jours, qui comprendra 6 voitures chevalines, 1 train à vapeur vicinal présenté sur camion, 17 tramways électriques, 1 trolleybus, 6 autobus, 6 autres véhicules de service.

Ce cortège circulera deux fois sur le même itinéraire :

- formation du cortège chaussée de Haecht et rue Royale;
- défilé rue Royale, place des Palais, rue Ducale, place du Trône, rue du Luxembourg, place du Luxembourg et retour par le même itinéraire.

Le premier cortège se formera vers 16h00 pour défiler place des Palais vers 17h00-17h30 en direction de la place du Luxembourg et vers 18h00 en direction de Schaerbeek.

Le second cortège se formera vers 20h00 pour circuler vers 21h00 en direction de la place du Luxembourg et vers 21h30 au retour.

Les horaires sont encore approximatifs.

Les véhicules actuellement prévus pour le défilé, et qui sont presque tous remis en état de marche à ce jour, figurent également en annexe.

L'accès aux véhicules ne sera pas autorisé. L'accès le long du parcours sera gratuit. Un programme détaillé sera vendu sur place.

Véhicules prévus pour le cortège historique du 21 juillet 1985

- 6 voitures à traction chevaline:

- Compagnie Morris n° 7 à impériale (1869)
- Saint-Michel n° 31 de la "Brésilienne" (1873)
- Tramways Bruxellois 240 (1884)
- Déraillable 6 des Chemins de Fer Economiques (1892)
- Tram-Car Nord-Midi 2 (1891)
- Vicinaux Belges 1

Le musée sera exceptionnellement fermé le week-end du 20-21 juillet, mais un stand de vente des publications sera organisé dans l'infobus de la S.T.I.B. qui sera garé près de la place du Trône.

- 1 train à vapeur de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux sur camions:
 - locomotive type 19 n° 979
 - voitures 10782 et 11751
- 17 tramways électriques:
 - Motrice ouverte 830 avec 2 balladeuses ex Ixelles-Boondael (1902)
 - Chemins de Fer Economiques mixte 346 à plate-formes ouvertes (1903)
 - Chemins de Fer Economiques fermée 410 (1905)
 - Tramways Bruxellois 984 et balladeuse 301 (1906)
 - Tramways Bruxellois 1291 et remorque 671 (1910)
 - Tramways Bruxellois 1348 et remorque convertible 244 (1914)
 - Tramways Bruxellois 1753 et wagon à haussette (1914)
 - Tramways Bruxellois 1763 et balladeuse 29 (1930)
 - Tramways Bruxellois à bogies 5025 dans son état d'origine (1935)
 - Motrice Standard 1002 et remorque Standard 102 (1948)
 - Motrice prototype 5018 (1949)
 - Motrice P.C.C. 7104 (1958)
 - Motrice métallique à 2 essieux 9079 (1960)
 - Motrice articulée à 4 essieux 4032 (1965)
 - Motrice Standard modernisée pour service à 1 agent 1505 (1967)
 - Motrice articulée bidirectionnelle à 2 éléments "7700" (1975)
 - Motrice articulée bidirectionnelle à 3 éléments "7900" (1977)
- 1 trolleybus: 6023 (1939 à 1957)
- 6 autobus:
 - Brossel AB6DS 515 (1944)
 - Brossel A96DAR 8024 (1956)
 - Brossel A98DAR 8303 (1961)
 - VanHool - Fiat 8441 (1969)
 - Minibus pour handicapés "8900"
 - Autobus articulé "8800" (1985)
- Véhicules de service:
 - Tramway de service avec wagon porte rails 143
 - Voiture échelle rail-route 423
 - Dépanneur Krupp
 - Dépanneur Unimog
 - Voiture Dispatching
 - Voiture radio de contrôleur

LES RECETTES DU MODELISTE par A.PRAS.

Alain PRAS, maquettiste réputé signe ce livre un peu décevant. En effet, dans un louable souci de bien faire, il veut passer en revue tous les aspects du modélisme ferroviaire sur lesquels bien sûr (le format du livre étant petit) il reste à l'extérieur. Pour ma part, pas de cuisine nouvelle dans ce livre malgré le titre accrocheur mais des conseils (très) généraux. Un très bon point cependant pour les photos excellentes et pleines d'"atmosphère", un mauvais point pour des phrases du genre "utilisez une colle à flochage MKD", "un ballast à grain fin MKD", "des plaques de décor MKD", "le gris MKD" ...etc qui laissent croire, vu la présentation que seul MKD existe sur le marché français.

COMPLETE RAILWAY MODELLING par Vic SMEED

Un livre enthousiasmant, quelle leçon de modélisme!
De la table de réseau à la peinture du matériel roulant.
Pas chauvin du tout, M. V. SMEED illustre son ouvrage avec du matériel continental. J'y ai retenu des conseils pratiques pour qui veut entreprendre la construction de son matériel roulant, pour qui veut tirer des filets droits au pinceau ou pour qui veut entreprendre la construction de voitures voyageurs en "vacuum form"
Pour ceux qui ignorent la langue anglaise, les illustrations parlent d'elles mêmes.

HO RAILROAD THAT GROWS par Linn H. WESTCOTT

le montage du réseau est, pour certains d'entre nous, la meilleure part du plaisir ferroviaire. Bien sûr, le montage exclut l'exploitation.
Une fois monté, le réseau est figé et on s'épuise vite à son exploitation qui devient monotone.
Lynn H. WESTCOTT nous démontre comment concilier les deux en créant un réseau exploitable dès la première heure mais qui se modifie avec le temps (..et le budget) d'un ovale simple à un réseau complexe avec, en sus, des conseils de décoration et de construction à usage général.
Une idée originale à lire et à méditer. Comme toujours, bien illustré.

BUILDINGS FOR MODEL RAILWAY par Maurice H. BRADLEY

Pour construire maisons, gares, industries...etc..dans un style anglo-saxon bien entendu mais des méthodes applicables partout avec des tas de trucs (des vraies recettes) p.e. comment retrouver les mesures d'un bâtiment sur une photo à partir de bobonne qui mesure 5ft10inches avec son bibi (authentique) comment transformer le plâtre en"ivoire" en le plongeant dans une solution saturée de borax que l'on chauffe progressivement.
A recommander.

BUILDING AND IMPROVING VACUUM-FORM MODEL AIRCRAFT par E. Richard STASZAK

Un livre destiné aux aéromodélistes mais une excellente occasion de nous informer des techniques et des aléas du vacuum-form.
Pour mémoire, cette technique est utilisée par un artisan belge. Elle permet avec des moyens simples des réalisations en série par pressage à chaud d'une feuille de plastique sur un modèle-maître.

ALL ABOUT SIGNALS par J. Armstrong

Ce tiré à part du célèbre magazine U.S. "TRAINS" nous révèlent les signalisations en usage outre-atlantique. Nous y avons noté, qu'il y a quelques années encore, la sécurité des trains était assurée sur plusieurs milliers de kilomètres de ligne par l'intervalle temps. A remarquer aussi leurs fameux croisements à niveau (2 lignes appartenant à des compagnies différentes se croisant perpendiculairement est une situation banale aux U.S.A.)

THE HARROW RAILWAY DISASTER 1952 par LFE COOMBS

La gare d'HARROW -banlieue londonienne- le matin du 8 octobre 1952: par un temps brumeux, un train de banlieue bondé attend le départ à 8h17. Soudain, dans un bruit d'enfer, surgit, à l'arrière, tiré par une puissante Pacifique, l'express de Glasgow, qui, lancé à toute vitesse, percute et pénètre le train de banlieue. Juste à ce moment survient sur la voie inverse l'express vers Liverpool remorqué en double traction par la Pacifique Princess Anne (l'ancienne machine à turbine des BR) et la Jubilee Windward Isles qui fonce sur les voitures disloquées engageant le gabarit de sa voie: 112 tués, 150 blessés: tragique bilan! LFE COOMBS nous rapporte la tragédie minute par minute, tente d'en expliquer les causes (sans doute, l'inattention, d'un quart de seconde, d'un mécanicien ayant parcouru une longue marche nocturne, ayant été retardé par des travaux et maintenant presque arrivé à sa destination mais aussi, une disposition des signaux permettant, avec le brouillard, une interprétation erronée de leurs indications) La lecture de cette tragédie n'a pas été sans m'évoquer la catastrophe de LA LOUVIERE 25 mars 1969 où l'enquête révéla le dépassement d'un signal à l'arrêt par un des mécaniciens pourtant aguerri à la ligne et sans faille antérieure. Les services médicaux des BR ont entrepris en 1966 une étude sur ces cas "inexpliquables" de dépassement avec découpage des processus mentaux intervenant entre la vision d'un ordre et son exécution; sur les 34 cas étudiés (ndlr: c'est trop peu pour une étude statistiquement valable) plus de moitié révèlent une mauvaise perception du signal ou plutôt une aberrante perception car il ne s'agit pas de mauvaise vision mais plutôt d'une mauvaise transmission: on le voit bien rouge mais on fait comme s'il était vert. A ne pas lire pendant le voyage.

Les propos d'As et Stuce

C'est avec l'aide de Péache et celle tout à fait fortuite de Hasard -j'ai d'abord juré quand il est arrivé puis je l'ai remercié- qu'As et Stuce vous propose:

La cure d'amaigrissement des mains courantes en plastique

Je m'apprêtais à monter les mains courantes sur le fourgon Dacker lorsque, patatras, elle m'échappa et glissa avec un plouf dans la solution de trichloréthylène qui n'aurait pas du se trouver là. Vite, vite, une perche, mais ça surnage, ça colle à la paroi br... le sauvetage dure. Enfin la voilà retirée. Je la dépose précautionneusement sur ses extrémités, laisse sécher parce que c'est gras et gluant et ôh miracle je me retrouve avec une main courante amincie et bien à l'échelle.

Attention: bien sûr, la cure d'amaigrissement est fonction de la leçon de natation et n'est pas garantie.

EN PARCOURANT :

Loco-Revue: avril 1985.

Nüremberg derrière l'objectif. La réalisation des vitrages par sérigraphie.

Décor: les maquettes en bois.

Rail Magazine: avril 1985.

Nantes: le retour du tram (cocorico!). Les automotrices à vapeur Est. La Saga du Creusot (3). Voici 60 ans naissait la première Mountain Est. Nüremberg 85.

Rail Miniature Flash: avril 1985.

Spécial Nüremberg. Les 242 Tender. Clignotant pour passage à niveau à double voie.

La Vie du Rail:

N° 1987: entièrement consacré au Modélisme. - N° 1988: Les pointes en Tarentaise. Diverses nouvelles de Belgique. Impressions d'Egypte. - N° 1989: Le "Vale of Rheidol" à petit train! Suisse: Lucerne-Stans-Engelberg: vingt ans de succès. La Traction électrique pendant la Seconde Guerre mondiale. - N° 1990: Nantes: Le printemps du Tramway (cocorico!!). Modélisme: Construction de la Halle à marchandises de Bruno Moret. Le "Zéro 1" de Hornby.

Live Steam: janvier 1985:

Moteur à air chaud pour bateau. Vapeur aux Falklands. Locos vapeur au 1/240. Construction d'une Climax.

Model Railroader: mars 1985.

H0: Comment réaliser des hautes herbes, à partir de carpettes en fourrure synthétique! Les gagnants du Concours annuel de photos de réseaux. En H0: Un feu de camp flamboyant!

Model Railroader: avril 1985.

"Zorro" est arrivé (pardon...), le "Z" est arrivé aux U.S.A. Des idées pour trouver une place pour votre réseau. Computer Model Railroad Interface.

Elektor Electronique: avril 1985.

Protection électronique de votre commande d'aiguillages.

Miniaturbahnen: mars et avril 1985.

Toutes les nouveautés de la Foire de Nüremberg, abondamment illustré. Peut-être un modèle Rai-M pouvant devenir un modèle belge (Type 59), mais si la cabine convient, il faut allonger les soutes, modifier les dômes et la distribution!!

Correspondance: mars-avril 1985.

Quatre locomotives belges mortes en déportation en Autriche. Fest : La locomotive diesel Série 60/61 de Jocadis. Stabilisateur électronique pour éclairage de locomotives en 12 V continu.

Tram 2000: février 1985.

Les premiers tramways P.C.C. belges.

Tram 2000: mars 1985.

Des nouvelles des tramways, bus belges et étrangers.

Mupdofer News: n° 41.

Historique du réseau bruxellois: 1974-1978. Trams en Chine. Trams au Japon.

Modelinfo: avril 1985.

Le cheval et le rail (tramways).

Modelspoorvrienden Brugge: avril 1985.

Les Mallet bavaroises (040+040).

Ferro Info: avril/mai 1985.

Les locomotives "Armistice" à réaliser en H0 et en N (très succinct).



22/23 juin 1985 LIEGE Type 1 + 4L

Cheminée en avant dans le sens Liège-G.

Liège-G.	9u05'	10u51'	13u53'	15u51'
Flémalle Ht.	9u33'	11u19'	14u21'	16u19'
Flémalle Ht.	10u00'	11u50'	14u50'	16u50'
Tilleur	10u06' / 09'	11u56' / 59'	14u56' / 59'	16u56' / 59'
Liège-G.	10u17'	12u07'	15u07'	17u07'

6/7 juillet 1985 VERVIERS - SPA Type 29 + 4L

Cheminée en avant dans le sens Verviers-Spa

Verviers	8u56'	11u05'	14u00'	16u12'
Pepinster	9u01' / 06'	11u10' / 15'	14u05' / 10'	16u17' / 20'
Theux	9u12' / 28'	11u21' / 26'	14u16' / 21'	16u26' / 28'
Spa	9u42'	11u40'	14u35'	16u42'
Spa	10u00'	12u02'	15u01'	17u01'
Theux	10u14' / 19'	12u16' / 21'	15u15' / 20'	17u15' / 20'
Pepinster	10u27' / 36'	12u29' / 35'	15u28' / 43'	17u28' / 33'
Verviers	10u44'	12u43'	15u51'	17u41'

13 juillet 1985 TROIS-PONTS - VIELSAM - GOUVY Type 29 + 4L

Cheminée en avant dans le sens Trois-Ponts - Gouvy

TP	9u30'	12u39'	15u33'
V	9u45' / 50'	12u54' / 13u24'	15u48' / 52'
G	10u08'	13u42'	16u10'
G	11u32'	14u02'	17u42'
V	11u53' / 53'	14u23' / 28'	17u57' / 18u02'
TP	12u20'	14u50'	18u16'

13 juillet 1985 BASTOGNE - LIBRAMONT Type 1 + 4L

Cheminée en avant dans le sens Bastogne-Libramont

Bastogne	10u00'	14u00'	18u00'
Libramont	10u35'	14u35'	18u35'
Libramont	11u57'	15u57'	
Bastogne	12u47'	16u47'	

6/7 juillet 1985 BRUGES - KNOKKE automotrice 1935

Brugge	9u39'	11u39'	13u39'	15u39'	17u39'
Knokke	10u02'	12u02'	14u02'	16u02'	18u02'
	1'	41'	41'	41'	41'
Brugge	11u04'	13u04'	15u04'	17u04'	19u02'

13/14 juillet 1985 BRUGES - BLANKENBERGE automotrice 1935

Brugge	9u19'	10u19'	11u19'	12u19'	13u19'	14u19'	15u19'	16u19'	17u19'
Blanken- berge	9u32'	10u32'	11u32'	12u32'	13u32'	14u32'	15u32'	16u32'	17u32'
	42'	42'	42'	42'	42'	42'	42'	42'	42'
Brugge	9u55'	10u55'			14u55'	15u55'	16u55'	17u55'	

Brugge	9u30'	11u00'	12u25'	14u00'	15u25'	17u00'
Oostende	9u49' / 10u15'	11u19' / 39'	12u44' / 13u15'	14u19' / 39'	15u44' / 16u15'	17u19' / 39'
Brugge	10u34'	11u58	13u34'	14u58'	16u34'	17u58'

LES JEUX DE FERRO-FLASH

Réponses aux questions de la première manche :

- 1) La Fleche - La Stephenson - L'Eléphant.
- 2) Ateliers John Cockerill à Seraing.
- 3) Vapeur, diesel et électrique.
- 4) Une locomotive à vapeur. (Une type 53 pour être précis).

Classement des candidats

Premiers ex-aequo : (4 bonnes réponses)

Jean-Pierre Blanchart - Patrick Bouillon - Christian Hacardiaux -
Philippe Dusepulcre - Simon Simon - Michel Thiry.

Second ex-aequo : (3 bonnes réponses)

Michel Castermant - Raymond Legros - Monsieur et Madame Jenet.

A tous un grand bravo!

Challenge Ferro-Flash - Deuxième manche

Questions

- 1) En quelle année roula le dernier train vapeur sur le trajet
Luxembourg - Bruxelles ?
- 2) Quelle locomotive à vapeur à eu l'honneur de tracter ce train ?
- 3) Dans une locomotive à vapeur belge, où se tient le mécanicien ?

Date limite pour l'envoi des réponses : 31 juillet cachet de la poste
faisant foi .

Les transformateurs se divisent en deux catégories qui se différencient selon la nature du courant de traction destiné au réseau. Ce sont également eux qui assurent l'inversion de marche des locos.

a- Réseaux alternatifs

Les transformateurs destinés aux réseaux alternatifs délivrent un courant de traction alternatif (Symbole: \sim) dont la puissance est modulée par un "bouton de commande".

En tournant ce bouton dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente la valeur du courant. Dans le sens contraire, c'est le retour à zéro.

Par une manoeuvre spéciale de ce bouton (bien souvent, en appuyant) on coupe le courant de traction mais un contact spécial envoie un courant de voltage supérieur qui agira sur le dispositif d'inversion logé dans la loco. Ce dispositif dirige le courant vers l'une ou l'autre extrémité de la bobine d'inductance inversant ainsi la POLARITE de cette dernière. Un ressort empêche toute action intempestive.

Ce changement de marche est dit : "PAR SURVOLTAGE".

b- Réseaux continus

Les transformateurs destinés aux réseaux continus délivrent un courant continu (Symbole: $=$)

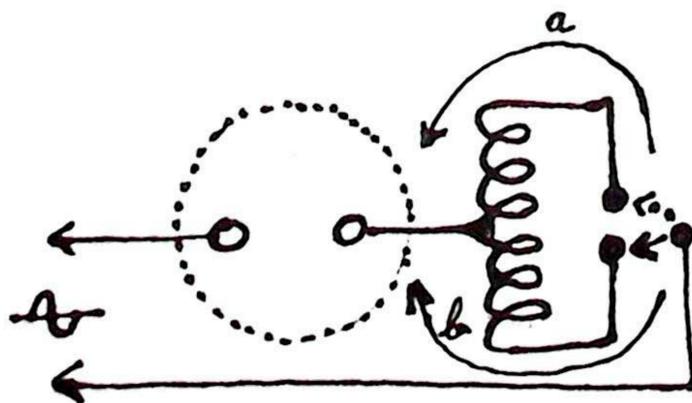
Un bouton de commande agissant d'un côté ou de l'autre du point central (point zéro) module le courant.

Selon qu'il est déplacé dans un sens ou dans l'autre de ce point "zéro", il inverse la POLARITE, inversant ainsi l'entrée du courant aux bornes (balais) du collecteur et inversant de ce fait le sens de rotation du moteur.

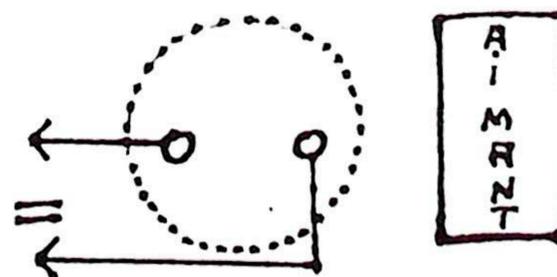
C'est un changement "PAR POLARITE".

5- LES CHANGEMENTS DE MARCHE

a- Schémas de principe



Moteur à courant ALTERNATIF



Moteur à courant CONTINU

APPEL DE FONDS

POUR LE RAPATRIEMENT EN HAINAUT D'UNE PCC VICINALE

APPEL AUX ASSOCIATIONS SOEURS

Le caractère exceptionnel de cette opération, dont l'ASVi entend faire l'événement du centenaire de la SNCV, n'échappera à personne: nous remercions d'avance les autres associations pour répercuter cet appel auprès de leurs membres.

Les PCC vicinales 10395-10418: construites en 1950 par Hicnico & Delouve et les ACEG, en service sur Bruxelles-Louvain et dans le Hainaut. Premières PCC construites en Belgique, elles sont aussi les seules à avoir présenté en Belgique un design américain (hors le prototype 10419). Vendues en 1960 par la SNCV aux Trams de Belgrade, elles y furent renumérotées 117 à 140.

AU TERME DE LONGS POURPARLERS

avec la compagnie des tramways de Belgrade, menés notamment grâce à la collaboration de l'Ambassade de Belgique en Yougoslavie, et après plusieurs voyages sur place, l'ASVi vient de se voir attribuer l'une des dernières PCC vicinales encore en service là-bas. Pas n'importe laquelle, toutefois: nous avons pu la choisir nous-mêmes... nous ramènerons donc

LA MEILLEURE PCC, EN ORDRE DE MARCHÉ

et remplie de toutes les pièces détachées disponibles sur place pour permettre rapidement sa restauration en état vicinal. En effet, toutes les PCC subsistantes ont subi diverses modifications; nous avons donc sélectionné non seulement la plus intacte de toutes, mais nous allons également faire prélever sur les autres voitures les éléments manquants. Cette opération ne pourra se faire que

MAINTENANT OU JAMAIS

En effet, nos valeureuses PCC vicinales disparaissent rapidement de la scène des transports de Belgrade, succombant devant un flot continu de motrices articulées tchèques. L'année prochaine, il sera sans doute déjà trop tard et nous n'aurons en tous cas plus la faculté de récupérer les pièces qui nous manquent, ou même de choisir une voiture.

NOUS DEMANDONS VOTRE AIDE FINANCIERE

Le rachat d'une PCC vicinale et son transport sur près de 1500 kilomètres représente un budget de plusieurs centaines de milliers de francs. Soyons clairs: l'ASVi ne négligera aucun sponsor, mais sans une réponse massive de tous les destinataires de cette circulaire, elle ne pourrait pas mettre ce projet unique à exécution.

N'oublions pas que les PCC vicinales, premières PCC construites en Belgique, ont permis non seulement la survie de l'industrie tramviaire en Belgique, mais aussi celle de nombreux réseaux de tramways en Belgique et à l'étranger, grâce aux nombreuses générations de PCC qui suivirent les PCC 10395 à 10418.

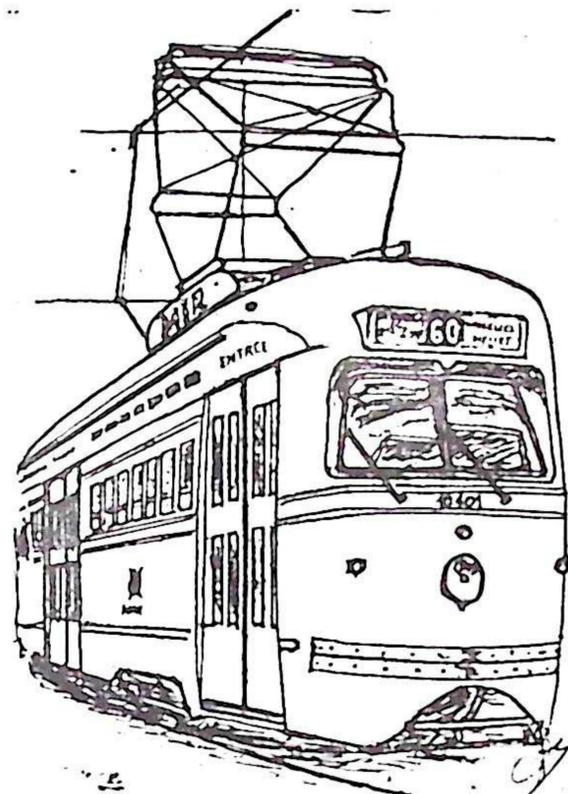
VERSEZ VOTRE CONTRIBUTION AU COMPTE ASVi

310-0811064-36

AVEC LA COMMUNICATION "SAUVONS UNE PCC!"

LES SOMMES VERSEES SERONT EXCLUSIVEMENT AFFECTEES AU SAUVETAGE DE LA PCC, ET REMBOURSEES EN CAS D'ECHEC DE L'OPERATION

(ASVi - rue Belliard - 187 - 1040 Bruxelles)



L'ASVi REMERCIERA LES DONATEURS en distribuant diverses pièces de collection: une planche bois STIR pour les dix donateurs des plus grosses donations dépassant 10.000 FR, des films SNCV frontaux et latéraux pour les plus grosses donations suivant les 10 premiers (avec des minimums respectifs de 3.000 et 2.000 FR), des séries de billets des Tramways Bruxellois réellement utilisés entre 1908 et 1918 (min. 1000FR). S'il n'est pas possible de garantir à chacun l'une de ces pièces, l'ASVi s'engage à inviter en priorité les donateurs aux premières circulations de la PCC dans le Hainaut!

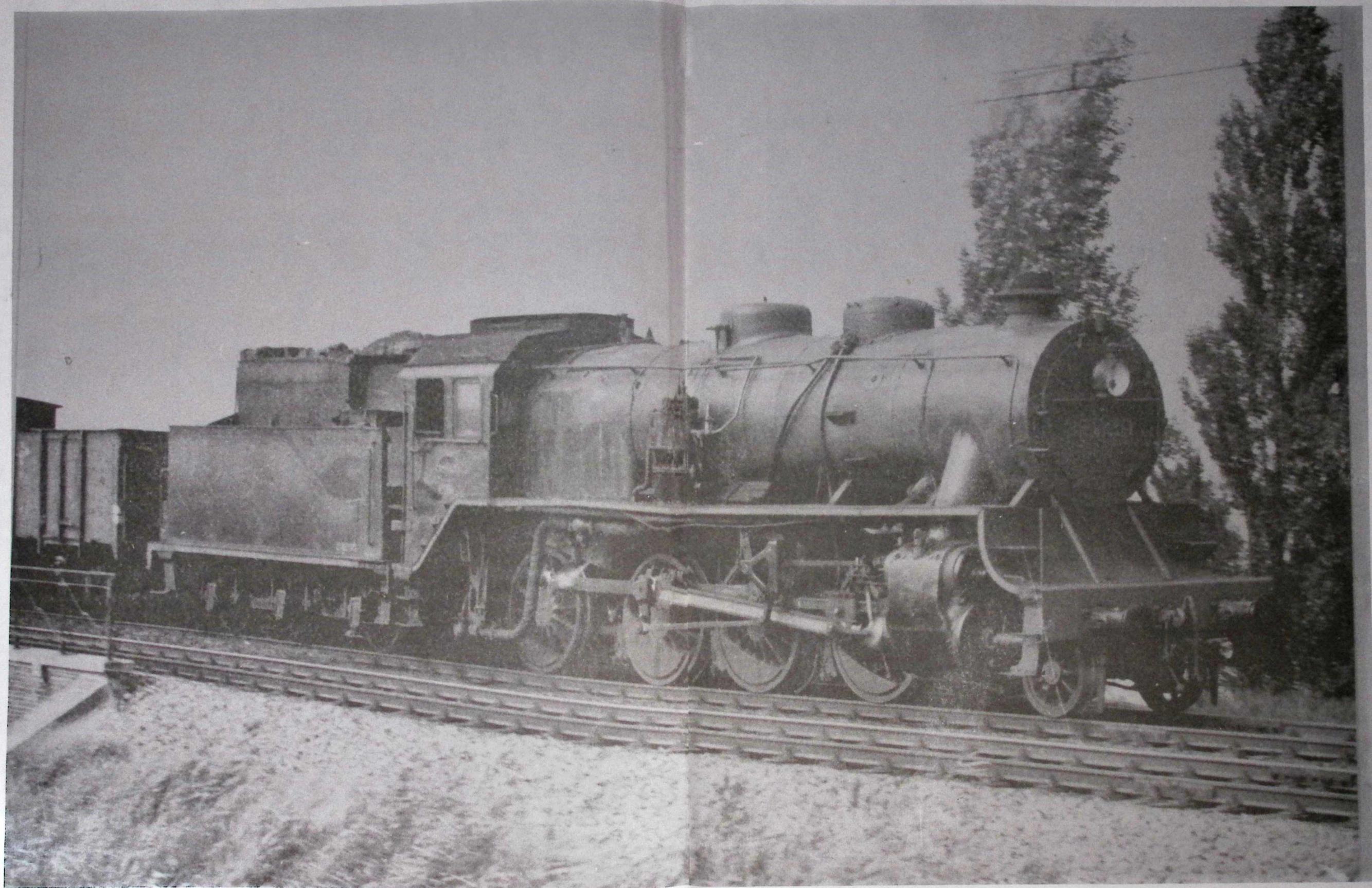
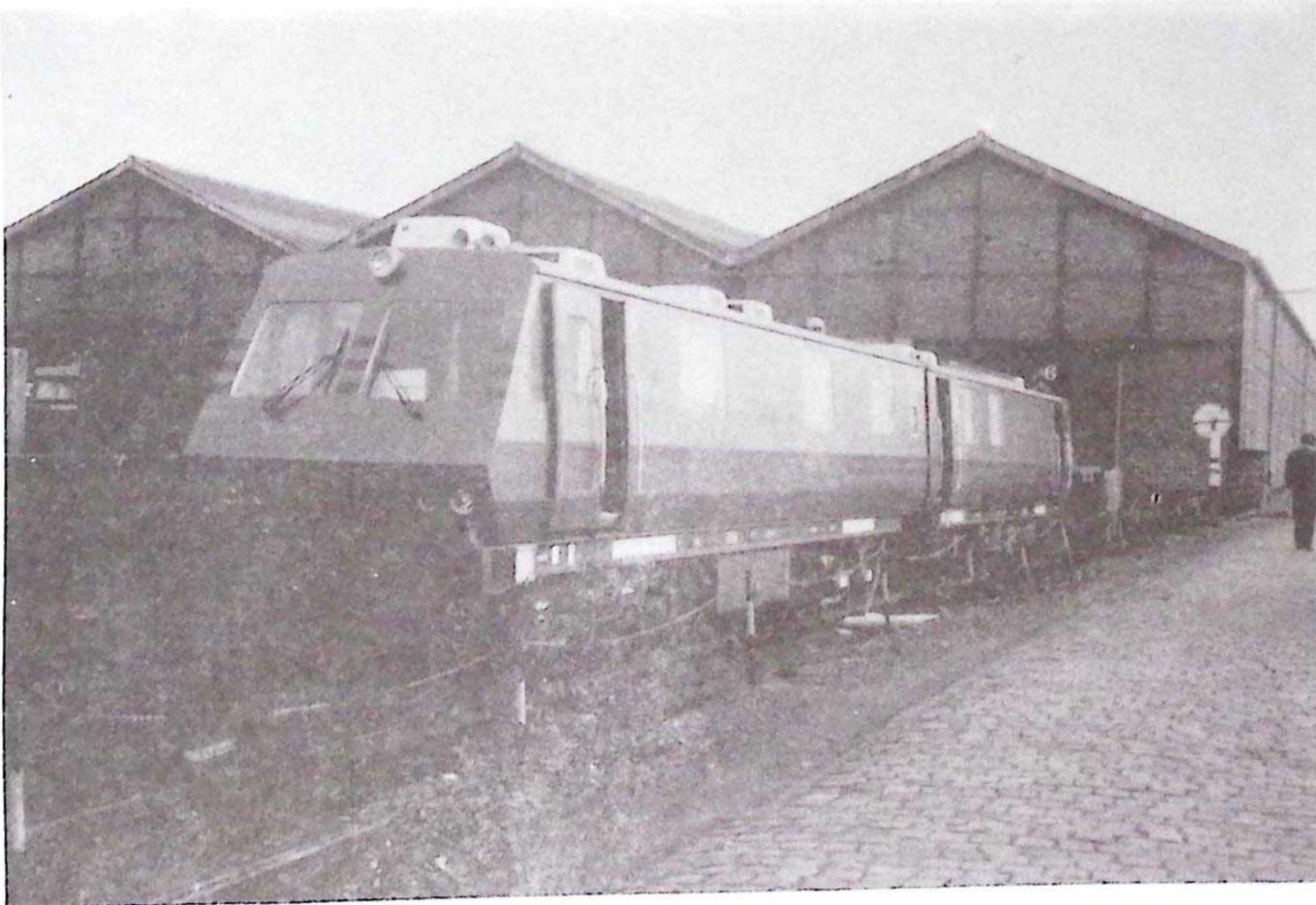




Photo G. FINET

BRAINE LE COMTE

Signal d'entrée Q 15
précédé de la balise



MATIX INDUSTRIE

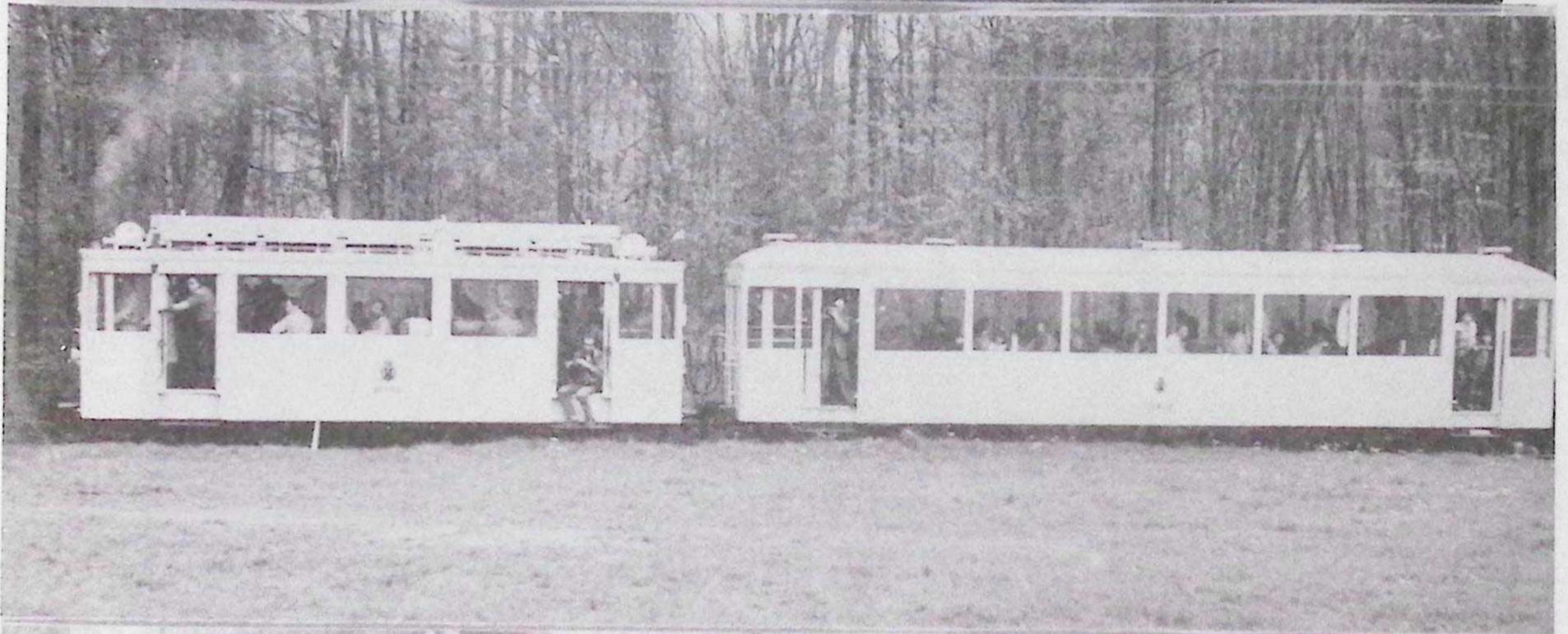
Rame auscultation
des voies à FBM
Mai 1985
Serait destinée à
la Grande-Bretagne

Photo E. DEMEULDER

Type 38 à MORTSEL Août 1954

Photo M. DELIE





La balade des "trams à mazout" du 12.05.85

AR 89 et AR 300

Photo PEACHE