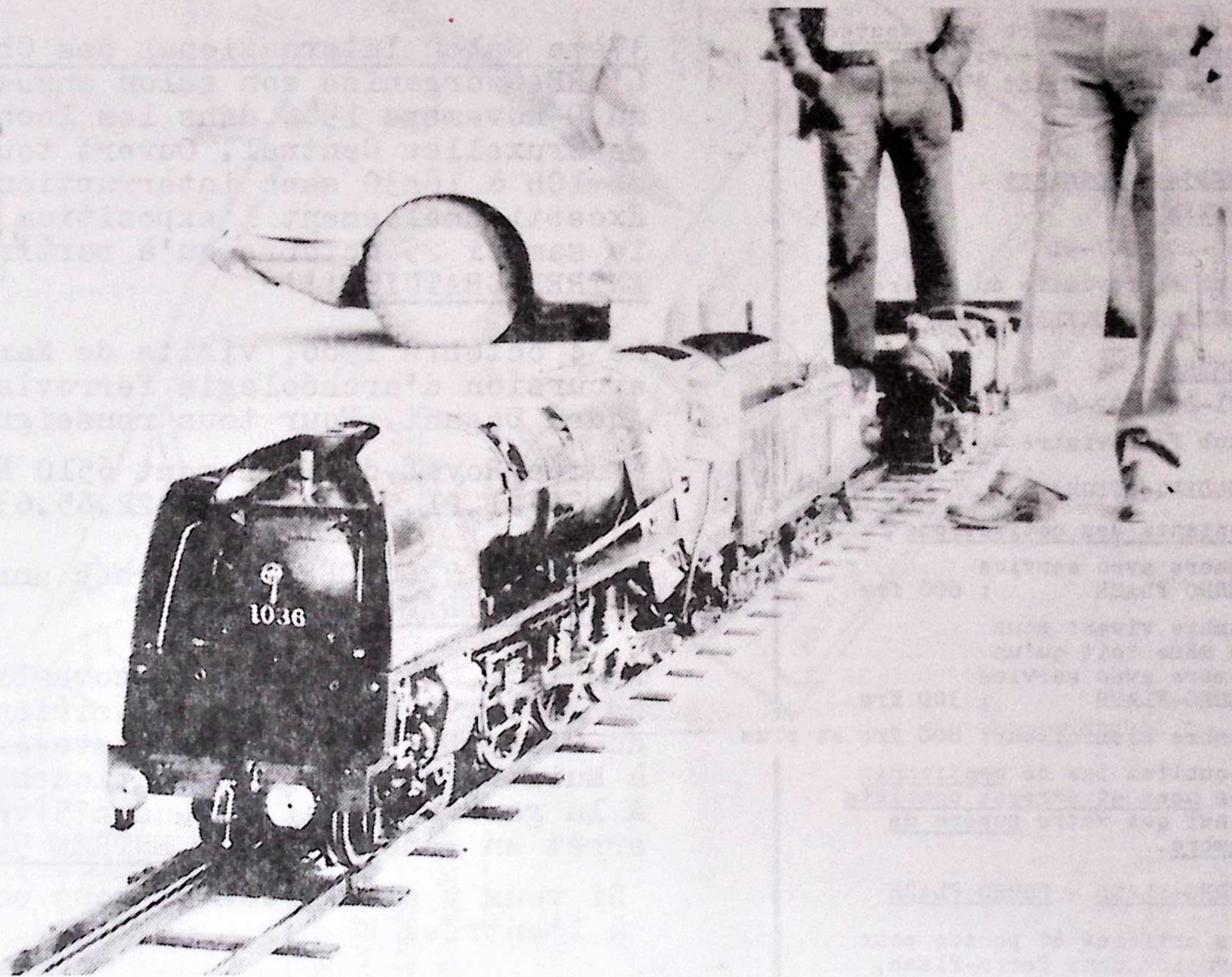


FERRO FLASH



N° 116 **SEPTEMBRE** 1986

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



CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

MENSUEL

**DOCUMENTATION
MODELISME**

INFORMATIONS FERROVIAIRES

C.F.C. réunions C.F.C.

Relations Publiques et
Secrétariat BRUXELLES :

Michel BROIGNIEZ

Allée des Jonquilles, 18

5865 - WALHAIN-SAINT-PAUL.

Tél : (010) 65.87.48.
entre 18 et 20 heures.

Secrétariat CENTRE :

Henri HAUBE

Rue Docteur Grégoire, 51

7100 - LA LOUVIERE

Tél : (064) 22.51.23.
entre 17 et 19 heures
sauf le vendredi.

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

Prière de joindre pour toute
correspondance s.v.p une
enveloppe timbrée et
auto-adressée.

Comptes Bancaires :

BRUXELLES

065-2027267-91

Club Ferroviaire du Centre
SECTION BRUXELLES.

CENTRE

271-0061822-65

Club Ferroviaire du Centre
HOUDENG-GOEGNIES.

Montants des cotisations

Membre avec service
FERRO FLASH : 600 frs

Membre vivant sous
le même toit qu'un
membre avec service
FERRO-FLASH : 300 frs

Membre bienfaiteur: 800 frs et plus

N'oubliez pas de mentionner
vos noms et adresse complète
ainsi que votre numéro de
membre.

FERRO-FLASH - FERRO-FLASH

Les articles et photos pour
parution dans Ferro-Flash,
sont à faire parvenir au
secrétariat de la section
Centre.

Les articles publiés dans
Ferro-Flash, n'engagent que
la responsabilité de leur(s)
auteur(s).

Les firmes et commerçants
cités dans les articles, ne
le sont qu'à titre d'infor-
mation.

ECHANGE DE REVUES INTER-CLUBS :

Les revues sont à faire parvenir
à : Pierre HAUTÉFIN

Chaussée de Mons, 125

7160 - HAINE-SAINT-PIERRE.

Mois d'octobre : réunion mensuelle le samedi
18 octobre à l'École Primaire Communale Mixte,
Chaussée 316 à Houdeng-Goegnies à partir de
14h30 dans le réfectoire au sous-sol.
(voir plan ci-contre)

Au programme : accueil des nouveaux membres,
présentation des activités du Club, projection
de diapositives ferroviaires.

Manifestation

37ème Salon International des Chemins de Fer
L'ARBAC organise son salon annuel du 25 octobre
au 9 novembre 1986 dans les locaux d'exposition
de Bruxelles Central. Ouvert tous les jours
de 10h à 18h30 sans interruption.
Exceptionnellement l'exposition ne s'ouvrira
le samedi 25 octobre qu'à partir de 14h.
ENTREE GRATUITE!!!

Le 4 octobre 1986, visite de Mariemont +
excursion d'archéologie ferroviaire avec
André Dagant. Pour tous renseignements :

Musée Royal de Mariemont 6510 MORLANWELZ
(064)21.21.93-22.12.43-22.65.63 poste 155

DIMANCHE 5 OCTOBRE : journée annuelle
!!"TRAIN-TRAM-BUS"!!

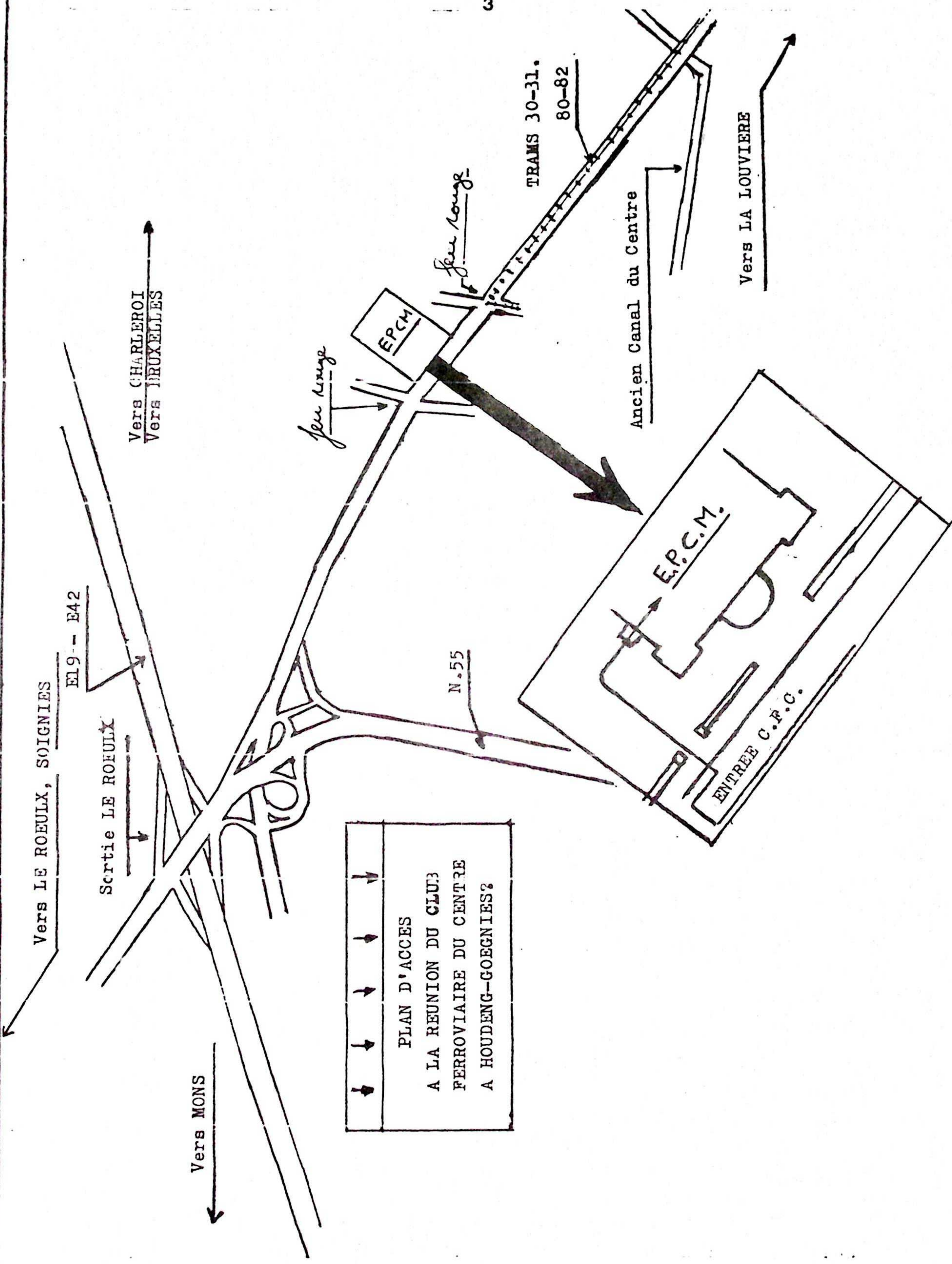
Les 1, 2, 8, 9, 10 et 11 novembre 1986,
de 10 à 19h00, Grande Exposition Bi-Annuelle
du Club "DE PIJL" Leuvensesteenweg, 443
à Muizen (Mechelen)(formation SNCB)
A la gare de Malines, bus n°5 vers Muizen,
arrêt en face du Club. ENTREE 50 FRANCS.

Si vous y allez, faites vous connaître
à l'entrée.

NOTRE COUVERTURE CE MOIS-CI :

locomotive type 1 n° 1.036 en vapeur-vive
au grand large à Mons, août 1983.

Photos : P. HAUTÉFIN.



↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓
 PLAN D'ACCES
 A LA REUNION DU CLU3
 FERROVIAIRE DU CENTRE
 A HOUDENG-GOEGNIES?

LIBRAIRIE

EDITIONS DU CABRI

A notre exposition de septembre de HOUDENG-GOEGNIES, nous pourrions vous proposer les ouvrages ci-dessous édités par les Editions du CABRI. Afin de vous satisfaire au mieux, nous vous proposons de nous réserver par retour du courrier, les ouvrages souhaités. Ils seront à votre disposition, sauf imprévu, à partir du samedi 13 septembre à 14h, à notre librairie.

ATTENTION: ne rien verser à l'avance, vous paierez sur place!

A remplir et à nous faire parvenir avant le 11 septembre. (Toute commande reçue hors délai sera honorée à notre réunion CFC-LA LOUVIERE d'octobre.)

Je soussigné nom..... Prénom.....
 rue.....n°..... Bte.....
 code..... commune.....
 - n° membre CFC

réserve les ouvrages suivants (cocher l'ovale devant le titre) que je m'engage à enlever à l'expo d'HOUDENG ou lors d'une réunion CFC-LA LOUVIERE.)

	Date	Signature
NOS NOUVEAUTÉS		
LES PETITS TRAINS DE JADIS-Sud-Ouest.	0	2100 FrB
LE RAIL FRANÇAIS EN 1984 & 85.	0	1300 FrB
TRAINS DE FRANCE AUX COULEURS D'AUTREFOIS	0	2800 FrB
LES LOCO-TENDER DE ROUTE (Vol. 3)	0	970 FrB
LE TRANSJURALPIN	0	1400 FrB
LES CHEMINS DE FER DE L'HÉRAULT.	0	1200 FrB
ENCYCLOPÉDIE DES CHEMINS DE FER EN FRANCE		
TRAINS OUBLIÉS - Vol 1 (Est et Alsace-Lorraine).	0	ÉPUISÉ
TRAINS OUBLIÉS - Vol 2 (P.L.M.).	0	ÉPUISÉ
TRAINS OUBLIÉS - Vol 3 (P.O.-Midi)	0	1300 FrB
TRAINS OUBLIÉS - Vol 4 (État, Nord et Ceintures)	0	ÉPUISÉ
LE TEMPS DES TRAMWAYS - Vol 5	0	1650 FrB
LES PETITS TRAINS DE JADIS - Vol 6 (Le Sud-Est)	0	2250 FrB
COLLECTION «LOCOMOTIVES DE FRANCE»		
LES LOCOMOTIVES-TENDER DE ROUTE - Vol 1	0	970 FrB
LES LOCOMOTIVES-TENDER DE ROUTE - Vol 2	0	970 FrB
LES LOCOMOTIVES-TENDER DE ROUTE - Vol 3	0	970 FrB
LES PACIFIC P.O.-MIDI	0	ÉPUISÉ
L'OEUVRE D'A. CHAPELON A LA S.N.C.F.	0	970 FrB
LES LOCOMOTIVES ÉLECTRIQUES 2D2	0	1150 FrB
LES LOC. ÉLEC. DE TYPE BB-MIDI.	0	1400 FrB
LES LOC. ÉL. P.O. & ÉTAT DE LA PR. GÉNÉRATION.. . . .	0	970 FrB
LES LOC. ET AUTOMOTRICES DE L'A.L.	0	1200 FrB
OUVRAGES FERROVIAIRES RÉGIONAUX		
LE CHEMIN DE FER DE CANNES A GRASSE	0	910 FrB
LE PETIT TRAIN JAUNE DE CERDAGNE.	0	1200 FrB
LES TRAMWAYS ET AUTOBUS DE TOULOUSE.	0	1200 FrB
PORRENTROY-BONFOL-ALSACE	0	1200 FrB
ENTRE RHONE ET VENTOUX... LE RAIL	0	1100 FrB
LE CHEMIN DE FER BELLINZONA - MESOCCO	0	1100 FrB
LE CHEMIN DE FER AIGLE-SEPEY-DIABLERETS	0	1300 FrB
LIVRES DIVERS		
DES TRAINS ET DES COULEURS EN SUISSE	0	1680 FrB
LES VOITURES PULLMAN DE LA CIWL	0	980 FrB
Promenade ferroviaire de PROVENCE EN DAUPHINÉ.	0	370 FrB
ORARIO GENERALE ITALIA 1933.	0	970 FrB
INDICATEUR DU PERMISSIONNAIRE 1917	0	370 FrB
SOUVENIRS DE MENTON	0	1200 FrB
CARTES POSTALES FERROVIAIRES		
SÉRIE No. 4 (Matériel SNCF - 18 vues).	0	250 FrB
SÉRIE No. 5 (Matériel SNCF - BB Midi - 14 vues)	0	200 FrB
SÉRIE No. 6 (Matériel des ch. de fer Belges - 18 vues)	0	250 FrB
SÉRIE No. 7 (Voie étroite de Suisse Romande - 18 vues).	0	250 FrB
SÉRIE «AUTORAILS» - ASSOCIATION R.V.T.	0	360 FrB
ET UNE NOUVEAUTÉ...		
0 SÉRIE No. 8 (Matériel des ch. de fer Belges - 18 vues)		250 FrB
(SNCB et tramways SNCV)		
0 VIDEO: SUR LES VOIES DU "PANORAMIC -EXPRESS"		
Lignes MOB et BLS (Suisse) O-VHS O-Beta ±2800 FrB		

Rail Miniature Flash: mai 1986.

Les productions Gécomodel à l'échelle HOm. Les nombreux modèles HO de Michel Chrétien. Les locomotives-tender du type 050T.

Rail Miniature Flash: juin 1986.

Les locomotives-tender de type 050T.

Loco Revue: mai 1986.

Dossier HO - HOm. In memoriam: Henri Girod-Eymery et son réseau à Uzès.

Un autorail Renault en O. Une draisine en N. Voie normale, voie métrique: la cohabitation: le réseau de Christian Chouteau. Bruno Moret: le toboggan.

Loco Revue: juin 1986.

56 modèles en Om construits en 5 ans. A propos des normes de roulement en HO. Voie métrique en Bretagne. Visite chez LGB.

Rail Magazine: juin 1986.

Encore 10 ans: les CC 7100. Exposition sur la Vapeur à Mulhouse. La Saga de la SACM: Alfred de Glehn. Les carnets du mécanicien PLM.

Live Steam: avril 1986.

Petites centrales électriques. Marie Estelle 7. Vapeur vive en HO.

Steam Lines: 3 & 4.

Photos et plans de vapeur vivantes en toutes échelles.

Model Railroader: mai 1986.

The North Shore Model Railroad Club. Une usine en HO construite en plastique. Réseau en 2 étages en N. Casey's return: comment se débarrasser de l'invasion de l'ordinateur ...!!! Passages à niveau en HO. Réseau en Z.

Miniaturbahnen: mai 1986.

Résultats du concours de photos des 150 ans: le choix est très discutable! La 56.20 en HO de Piko. Test: la V 300 de Lima. Projet de réseau.

Miniaturbahnen: juin 1986.

ET 91 de Fleischmann. Comment transporter un module. 77.1 en HO de Rivarossi.

Pages jeunes! EP 3/6 en HO de Trix.

Fermodel news: mai-juin 1986.

I Kö en italien! Construction de roues au tour en HO. LGB de jardin.

Märklin Magazin: 3/86.

Vapeur en Turquie. Voie de la marque dans les rues: Danger pour les autos; horrible!! Réseau d'attraction en HOz.

La Vie du Rail:

N° 2044: Les horaires d'été. Les Touristiques en Belgique. Fermetures en Grande Bretagne. Les chefs-d'oeuvre du modélisme à Rambouillet. --- N° 2045: Les printemps de Bourges. Modélisme. --- N° 2046: Rencontre ICE-TGV sur le RHIN. Marc Seguin: sa vie, son oeuvre. Les grenouilles et le TGVA. --- N° 2047: Vidéodisque pour simulateur de conduite. Modélisme. --- N° 2048: Amsterdam - Genève: les Intercity dans l'Aérogare. Secondaires au Danemark. Disparition des Z 4400. Déclin des CC 14100. --- N° 2049: Electrification au Croisic. Modélisme. --- N° 2050: Valenton: rail-route. Faiveley et ses pantos.

TTZ Aktueel: mai-juin 1986. toujours très intéressant.

Actualité B. Histoire: Types 70 à 74. Locos de 2878 à 3211. Les diésels de manoeuvre type 230. Charbonnages limbourgeois: des BB 63000 ex françaises.

CFTY: mai 1986.

Distribution Walschaerts. La Compagnie de la Flandre Occidentale. Le freinage des trains.

Ferro Info: juin-juillet 1986.

Sécurité et Chemin de fer: des considérations fumeuses! Fabrication en HO de voitures K 1: article qui serait intéressant s'il était lisible!!

CFTY: juin 1986.

Inauguration ratée, ou les Tournaisiens n'étaient pas là!!! Les Chemins de fer belges vus par Lionel Wiener.

proV Koerier: 4/86.

Les Vicinaux de la Côte. Les locos électriques récemment mises hors service. Numérotation du matériel roulant.

Info-Modèle: n° 77.

Un projet: Le Chemin de fer touristique du Forinage. Modélisme: moteur d'aiguillage à fonctionnement lent de Fulgurex. La ligne Saint-Ghislain - Quiévrain.

Modelspoorvrienden Brugge: juin 1986.

Loco du mois: la Br 50. Les Remises de locos à vapeur.

Gazet De Pijl: mai-juin 1986.

La ligne du Baïkal - Amour. Les transports militaires du 30 septembre au 11 octobre 1914 via la gare de Saint-Nicolas.

Marcel Thibaut.

LES JEUX DE FERRO-FLASH

Réponses aux questions de la 5ème manche :

I.1 L'acte autorisant la construction d'une ligne ferrée d'est en ouest des Etats Unis d'Amérique fut signé par le congrès américain en 1862 et encouragé par le président des U.S.A., Abraham Lincoln.

I.2 C'est en 1862 qu'Abraham Lincoln signa le "Pacific Railroad Act"

2) La Central Pacific (CP) parti de Sacramento en Californie en janvier 1863 avec 10.000 ouvriers dont beaucoup étaient des chinois.

L'Union Pacific avec 12.000 ouvriers est partie en octobre 1865 d'Omaha dans le Nebraska, le point de départ réel avait été défini comme étant le 100ème méridien à l'ouest de Greenwich. Cette compagnie utilisa des wagons dortoirs de 3 étages pour le transport et le logement des ses ouvriers.

3) La jonction des 2 compagnies eut lieu à Promontory Point-en 1869- dans l'Utah, état fondé par les Mormons et entré dans l'Union en 1896, elle donna lieu à une cérémonie mémorable au cours de laquelle Leland Stanford président la cérémonie enfonça dans une traverse d'olivier un tire fond en or, le fameux "Golden Spike", qui relié au télégraphe fit tinter une cloche à Washington annonçant ainsi la jonction des deux compagnies et la fin des travaux, Thomas C. DUNANT président de l'Union Pacific frappa à son tour sur un rivet d'or.

Premier ex-aequo : Michel THIRY, Jacques LIBOUTON, Raymond LEGROS.

POUR MODELISTE EN MAL DE MOTORISATION

ou les ressources insoupçonnées du KLEINBAHN.....dans le bon sens

La firme autrichienne KLEINBAHN (et KLEINMODELLBAHN maintenant - voir R.M.F. n° 271: actualité sur les rayons) s'est toujours singularisée par la fourniture d'un matériel moteur circulant en sens inverse par rapport à la norme ...et par rapport au reste du matériel roulant H.O.

L'introduction d'une machine KLEINBAHN sur nos réseaux a de quoi pimenter l'exploitation et, à moins d'avoir un penchant pervers pour les réseaux catastrophes (on peut l'avoir pour les films dont curieusement le succès est garanti dans ce cas), il vous faudra remédier: sans tarder à cette tare KLEINBAHN

Le matériel KLEINBAHN est, par ailleurs, extrêmement fiable et robuste. Je vous entends déjà rétorquer que cela vous importe peu puisque cette firme ne fabrique que du matériel autrichien ou suisse qui ne vous émeut guère. Eh bien, erreur profonde de négliger cette petite marque: en effet, de part la conception de leurs modèles, cette firme apporte au modéliste une motorisation puissante à l'entraxe entre bogies facilement adaptable à vos besoins.

C'est le cas notamment de la Re 4/4 qui possède deux moteurs à induit à 3 poles. Chaque moteur est relié au bogie correspondant par une vis qui traverse le châssis, réduit à sa plus simple ^{expression} d'ailleurs, et qui sert aussi, par la même occasion, de pivot de bogie: je vous l'ai dit: simple et extra: il suffit de remplacer le châssis d'origine par une plaque quelconque de même épaisseur percée de deux trous à l'empattement que vous souhaitez obtenir et le tour est joué.

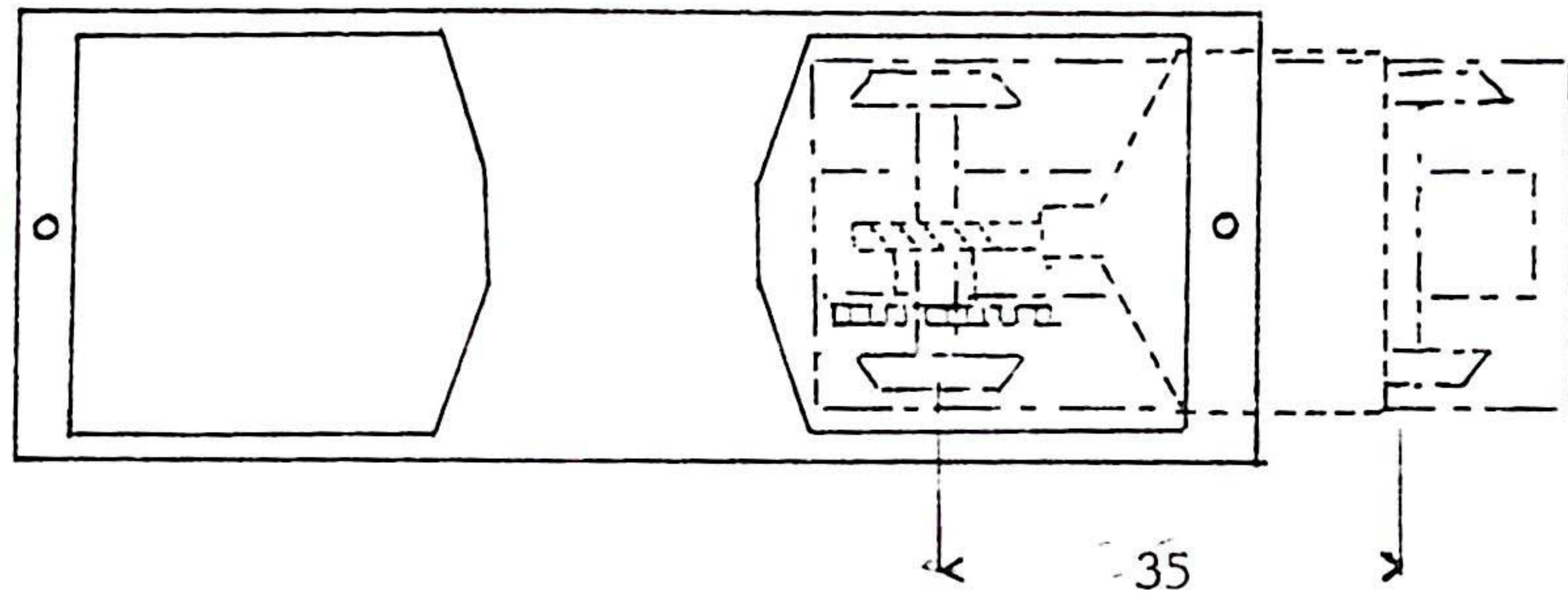
Voilà pour un premier truc, voyons ensuite le second: le roulement dans le "bon" sens.

Examinant les moteurs (il en a deux je vous le rappelle) on constate tout d'abord la complexité des liaisons électriques -alors que la partie mécanique est si limpide-. Cette complexité interdit le "yaqu'a inverser les fils!". Poussant plus loin l'observation, on voit sur la masse métallique annulaire en son point supérieur, un trou percé juste dans l'axe du trou taraudé inférieur trou taraudé par lequel passe la vis de fixation (voir supra). Cette masse métallique annulaire est, bien entendu, solidaire de l'aimant (en réalité, il

s'agit de deux demi-anneaux unis par l'aimant au centre duquel passe l'axe de rotation du moteur: original n'est ce pas). Vous avez certainement compris le processus à ce stade: inverser les demi-anneaux renverse le champ magnétique de l'inducteur....et le sens de marche du véhicule. Il suffit simplement de tarauder le trou déjà préparé (taraud de 3 M) et de refixer l'ensemble moteur la tête en bas.

La simplicité et le trou déjà fraisé me laissent perplexe: pourquoi KLEINBAHN s'obstine-t-il à fournir du matériel hors norme alors que tout est prévu pour?

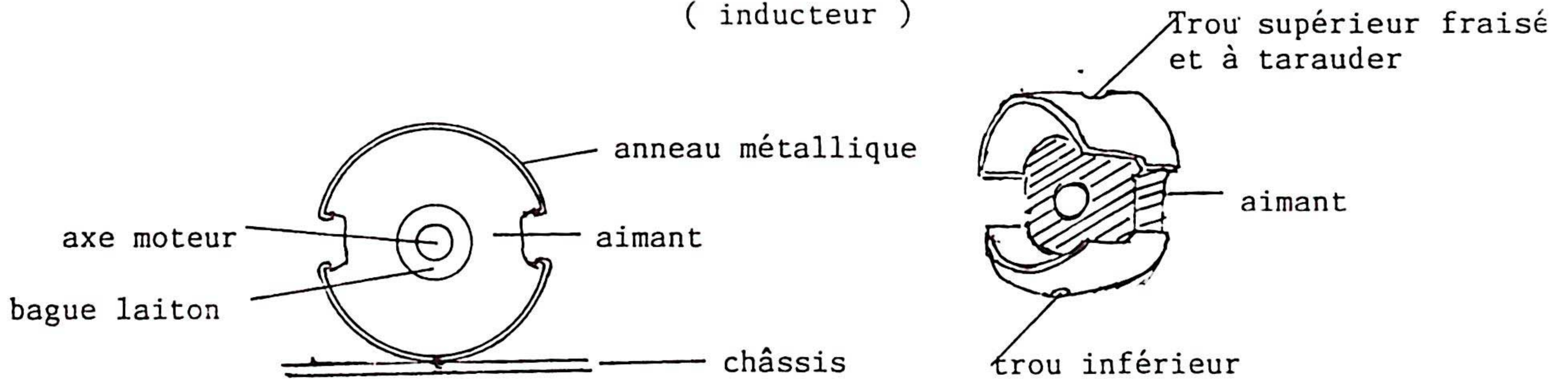
LE CHÂSSIS KLEINBAHN



En pointillé: l'emplacement du moteur et du bogie

LE MOTEUR

(inducteur)



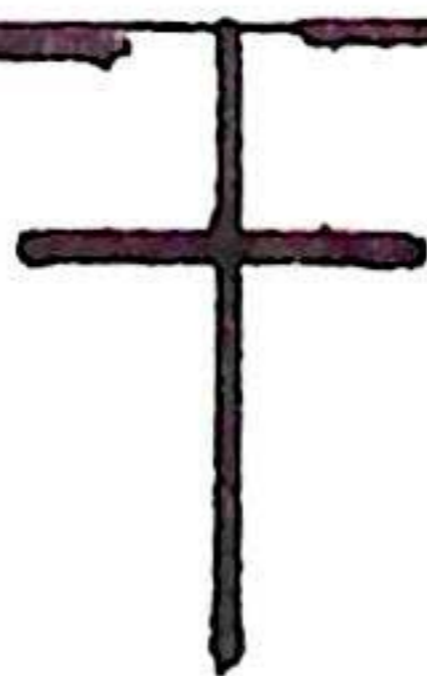
Tout ferroviphile belge se devait d'acheter la volume de photos de locomotives à vapeur belges publié par Monsieur Delie sous le titre de "Vapeur B". Mais, vous aurez constaté que des erreurs involontaires se sont glissées dans les légendes. Pour vous aider à les corriger, la Revue "Ferro Flash Namur" a publié un tableau. Avec la très aimable autorisation du Rail Miniature Mosan, nous le publions à notre tour. Nous pensons ainsi vous rendre service.

Page	il y a	il faut
10	6010	6040
27	710	740
33	230 A 582	230 B 591
36	1622	1627
40	2213	2243
46	3006	3086
47	type 33 n° 3313	type 31 n° 3213
65	à Bruxelles-Midi en 1942	à Gand-St-Pierre en 1942
69	type 70 n° 7001	type 71 n° 7001
73	8002	8032
90	type 98 avec tender d'appoint	type 98 n° 9846 avec tender d'appoint type 17bis n° 20.238
104	type 10 Mortsel 6/56	type 10 n° 10.038 Mortsel début des années 1950
115	type 16 n° 16.007 probablement à Termonde date inconnue	type 16 n° 16.007 vue au dépôt de Termonde le 23 mars 1963
146	tender provenant d'un type 7	tender provenant d'un type 31
154	type 53	type 53 n° 53.149
160	type 60 n° 60.005	type 60 n° 60.006
189	type 98 n° 98.010	type 98 n° 98.040
Pour rappel		
128 (voir FFN n° 18)	en provenance de Gouvvy	en provenance de Gorcy
176 (voir FFN n° 16)	en gare de Gouvvy	en gare de Libramont

Ajoutons à cette liste que la photo n° 25, représentant une locomotive type 6, a été imprimée à l'envers.

A votre service.

Marcel Thibaut.



Nous avons la profonde douleur de vous faire part du décès de Monsieur Marcel LORIS, membre de la section de Bruxelles et ami personnel de BAL. Il nous a quitté le 14 juillet 1986 terrassé par une crise cardiaque dans sa 59ème année. Pour ceux d'entre vous qui le connaissaient il était d'une jovialité et d'une amabilité sans bornes, toujours prêt à rendre service. Le C.F.C. adresse à son épouse, sa fille ainsi qu'à toute sa famille leurs très sincères condoléances.

Nous en garderons le souvenir.

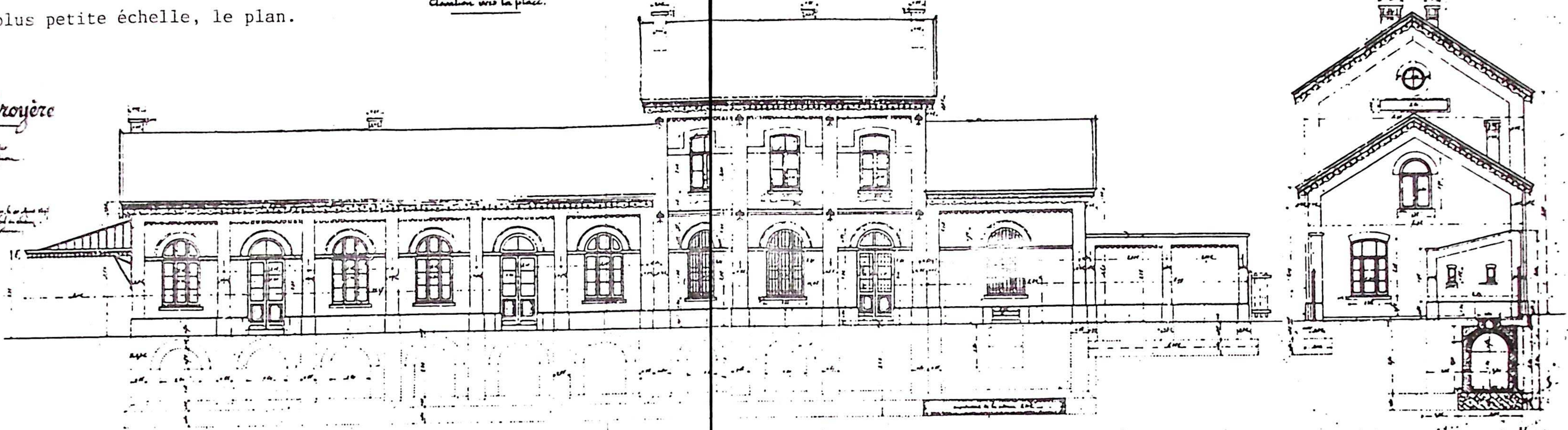
GARE DE LA CROYERE

Grâce à l'amabilité de Monsieur d. M. et de notre membre P. RASSON et son père, nous pouvons vous proposer, à notre expo. ou lors des réunions, un plan à l'échelle HO des bâtiments de la gare de LA CROYERE.

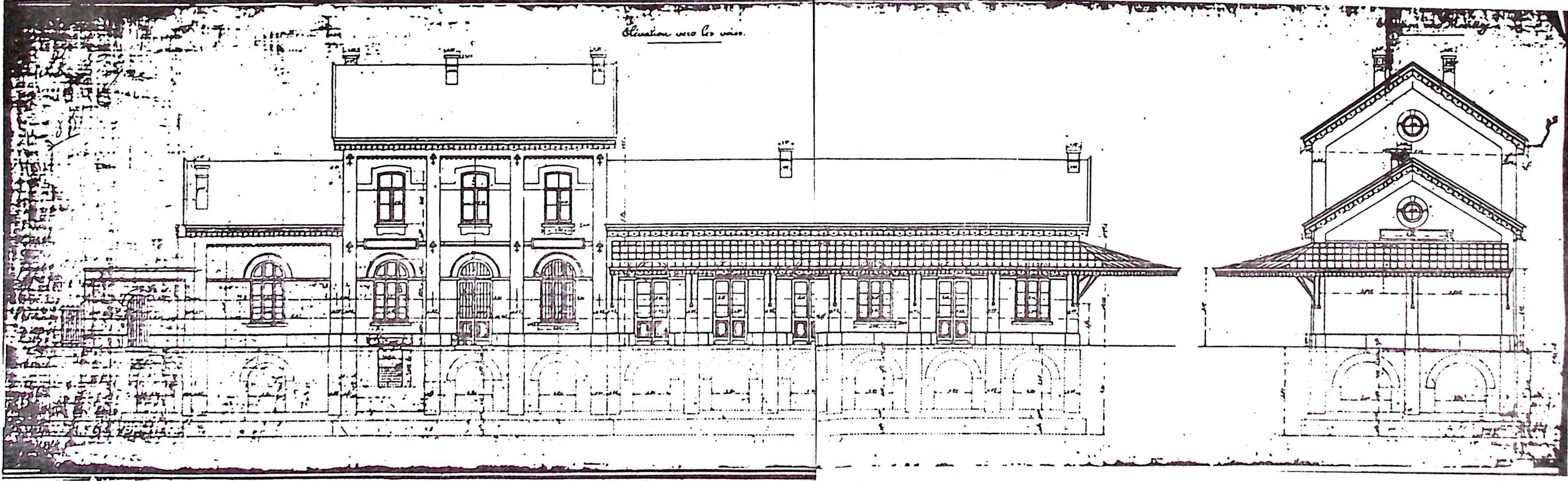
En voici, à plus petite échelle, le plan.

Commissaire de la Gare de La Croyère
Le 25 Mars 1877
Station de La Croyère
Construction d'un bâtiment des recettes avec circulation pour le dépôt de marchandises.
Architecte
M. de la Roche
Le 25 Mars 1877
Le 25 Mars 1877

Élévation vers la place.



Élévation vers les voies.



Dans le Ferro-Flash n°106 de septembre 1985, page 9, rubrique "En Bibliothèque", Marcel Thibaut nous présentait succinctement "Train et Modèles de Train" de C. Lamming, il terminait en précisant :

"Une seule objection : la signalisation y présentée est celle en vigueur en France. Qui nous fera une présentation de la belge?"

C'est aujourd'hui chose faite et ce grâce à un membre de notre section de Bruxelles.

Vous allez donc découvrir dans les pages qui suivent, le premier chapitre sur la représentation schématique de la signalisation en vigueur à la SNCB.

Soyez gentils, si vous avez des critiques ou remarques, **de ne pas** tirer à boulets rouges sur l'auteur, mais de nous les transmettre, nous nous ferons un plaisir de les publier.

La rédaction

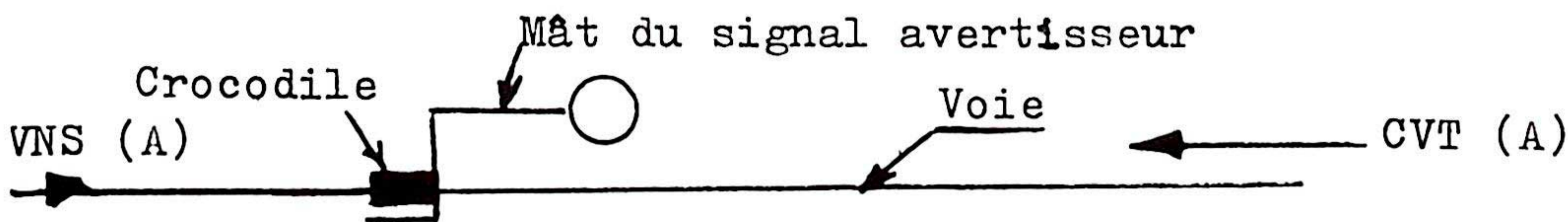
DOCUMENTATION

SIGNALISATION EN VIGUEUR EN BELGIQUE:

- § 1 Le signal avertisseur indépendant.
- § 2 Le signal d'arrêt ordinaire.
- § 3 Le Signal combiné.
- § 4 Le signal automatique (permissif).
- § 5 Le signal de direction.

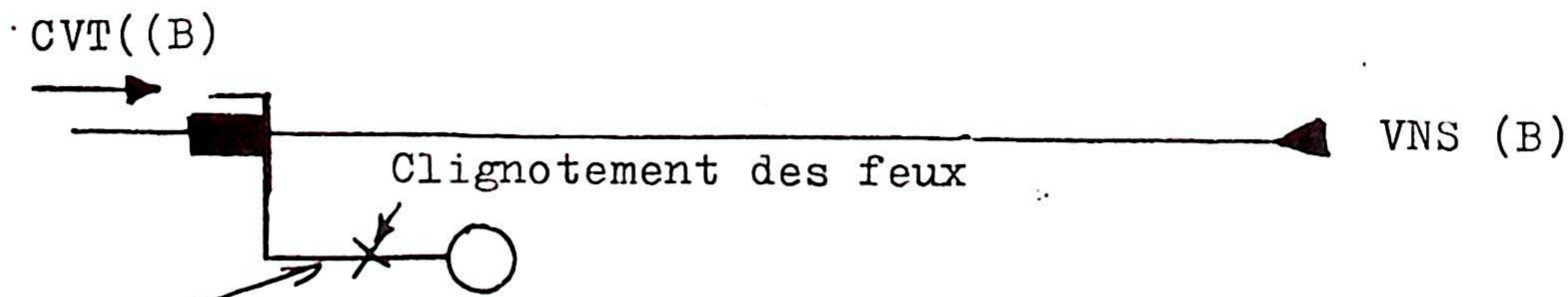
Présentation de signalisation SNCB.

§ 1: Signal avertisseur indépendant:



Lignes où la vitesse dépasse 70 kmh.

Signal implanté à gauche: circulation à voie normale: VNS

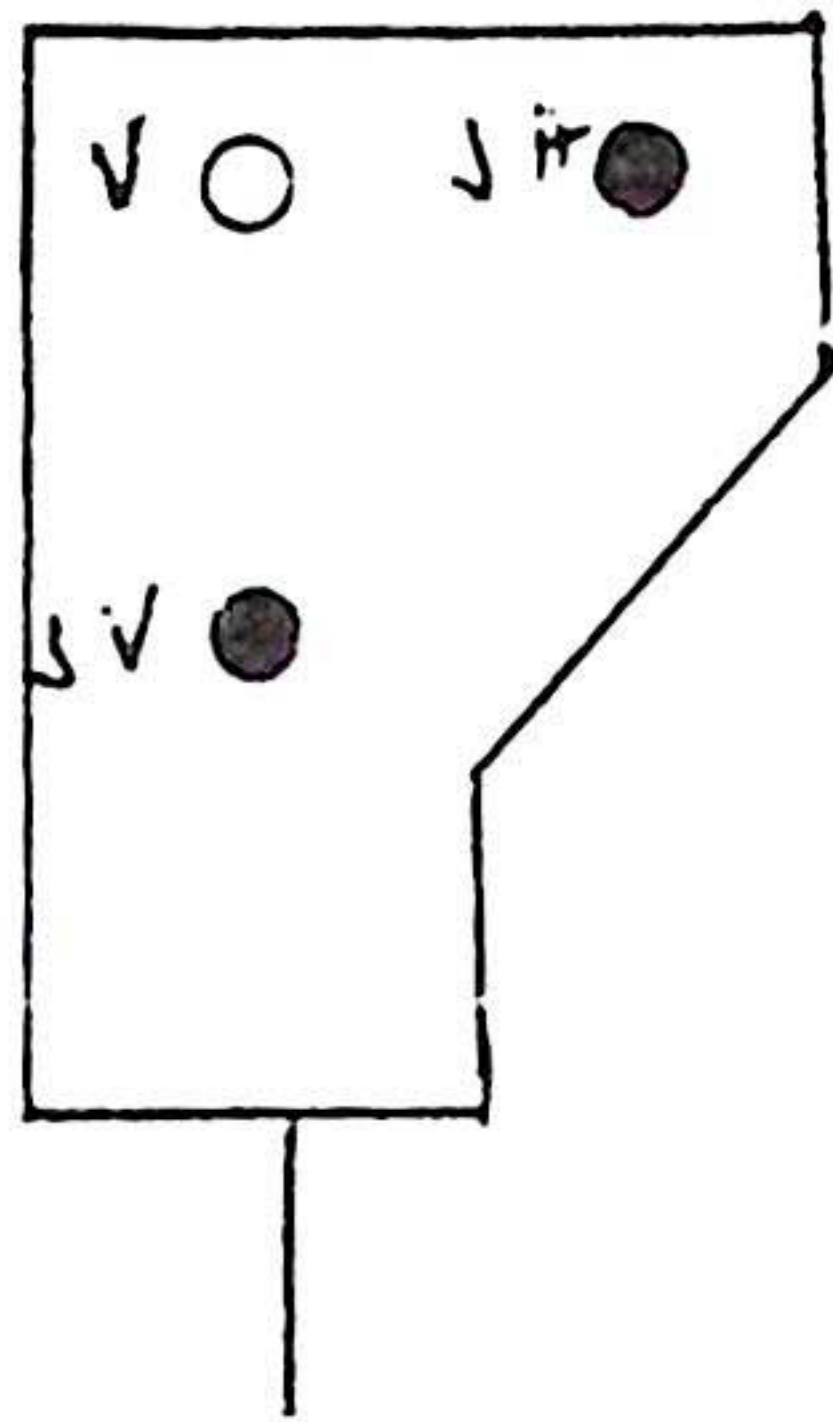


Mât du signal avertisseur

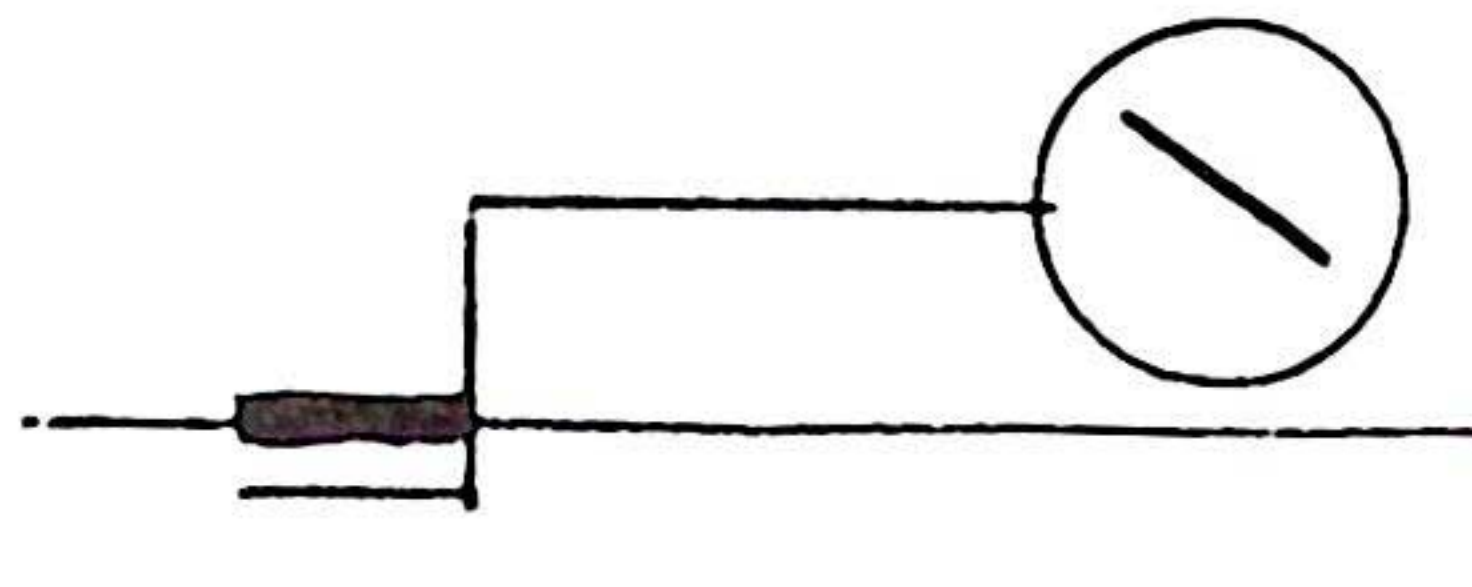
Signal implanté à droite: circulation à contre-voie: CVT

§ 11: Panneaux des feux:

Signal de voie normale

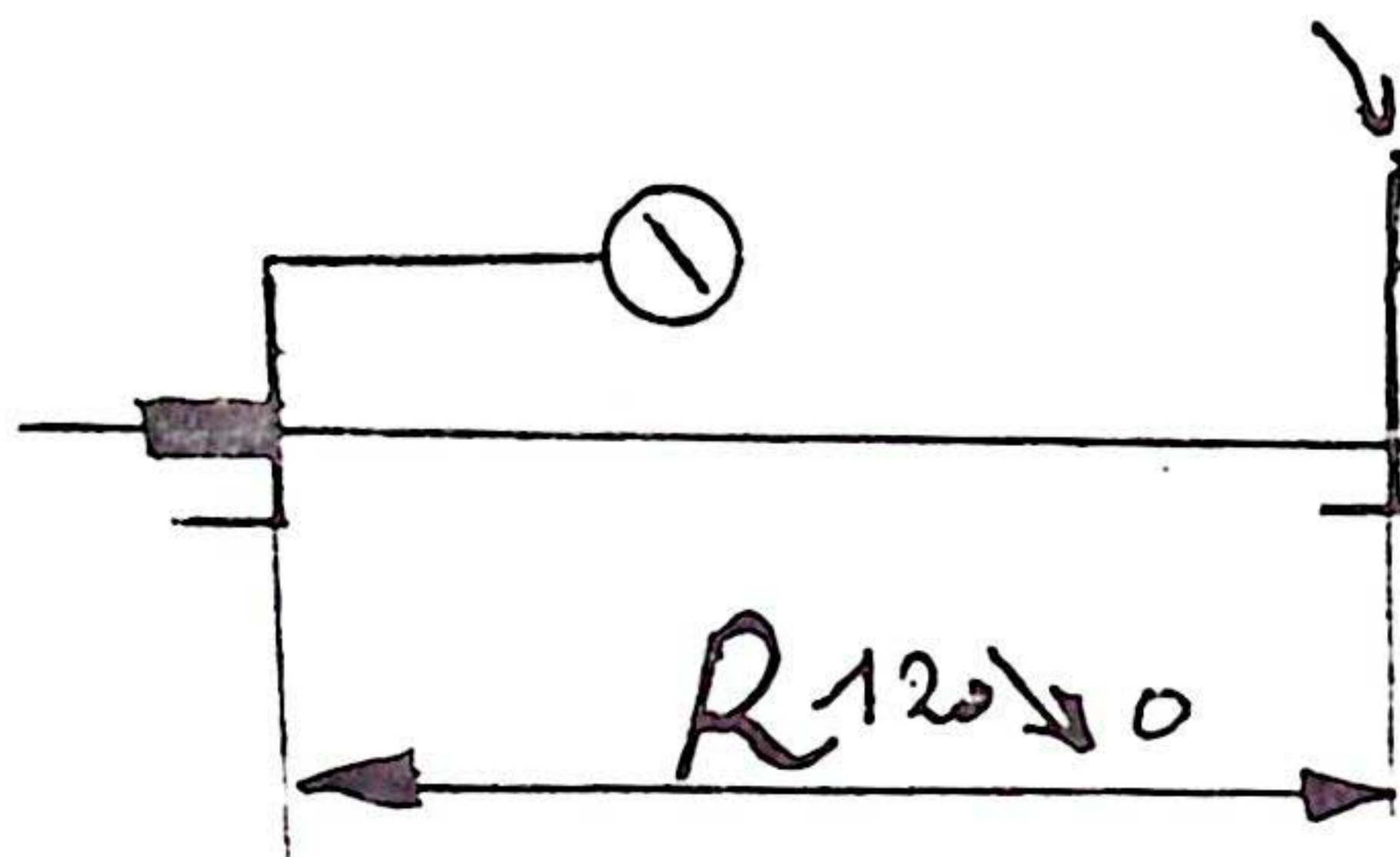


● Lampes allumées
○ Lampes éteintes



Le signal d'arrêt suivant C impose l'arrêt

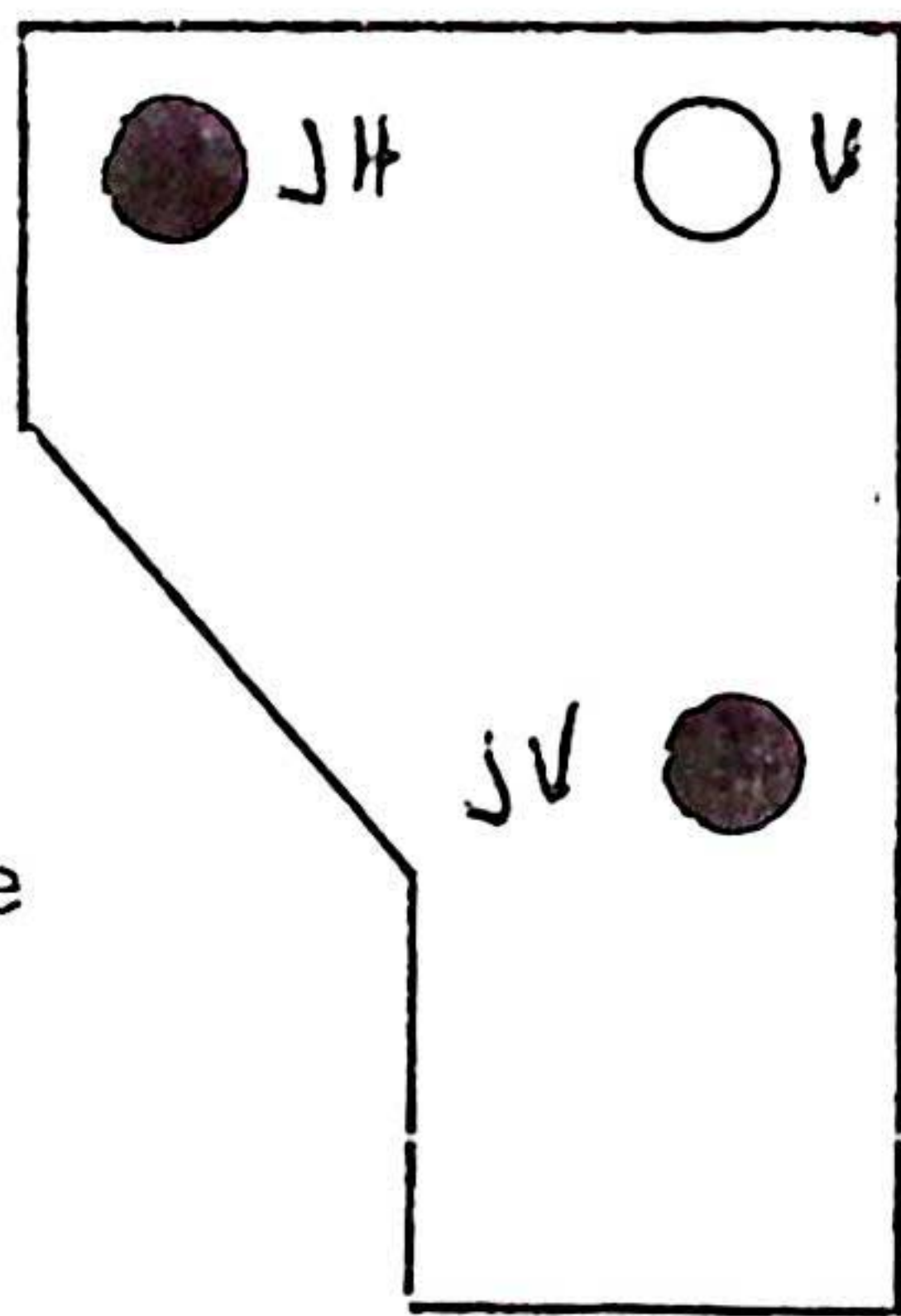
Armoire téléphonique en relation avec le poste de block.



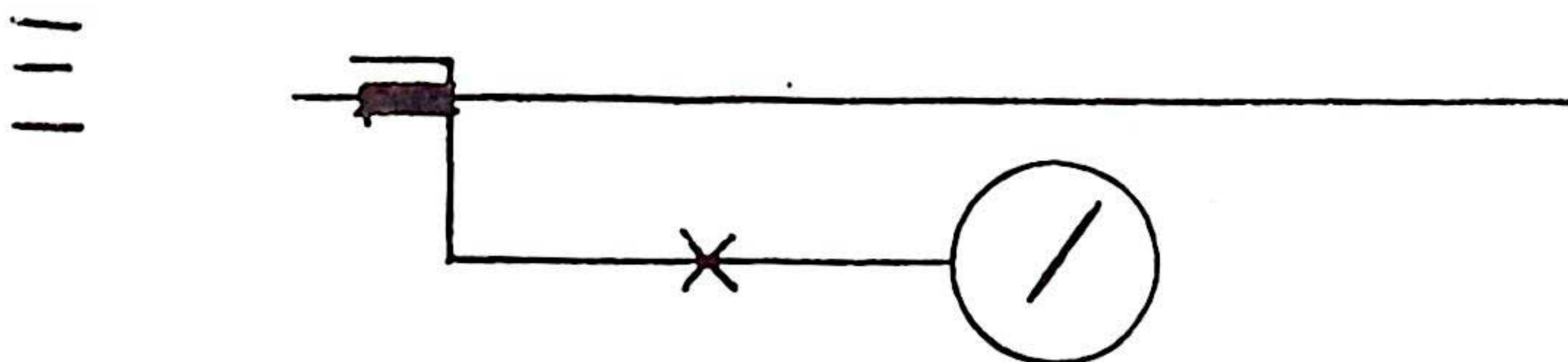
Le carré représente le feu rouge du signal C.
Le trait horizontal=blanc lunaire

l'20 = vitesse autorisée en amont du signal avertisseur.

Les signaux avertisseurs seront toujours placés à la distance de ralentissement R des signaux d'arrêt.

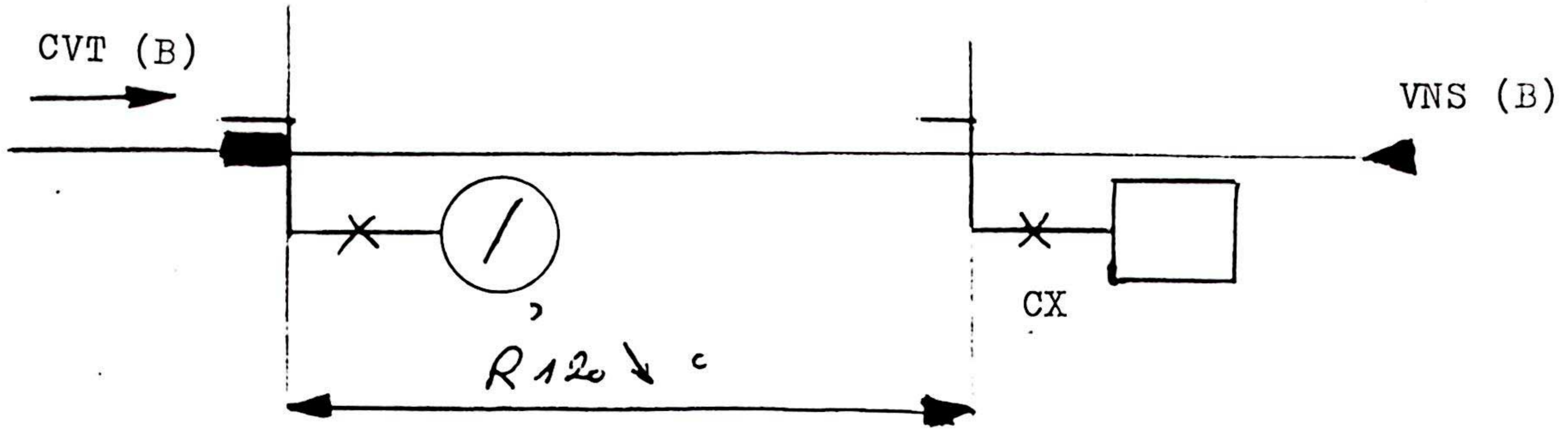


!! Clignotement des feux jaune vertical et horizontal.



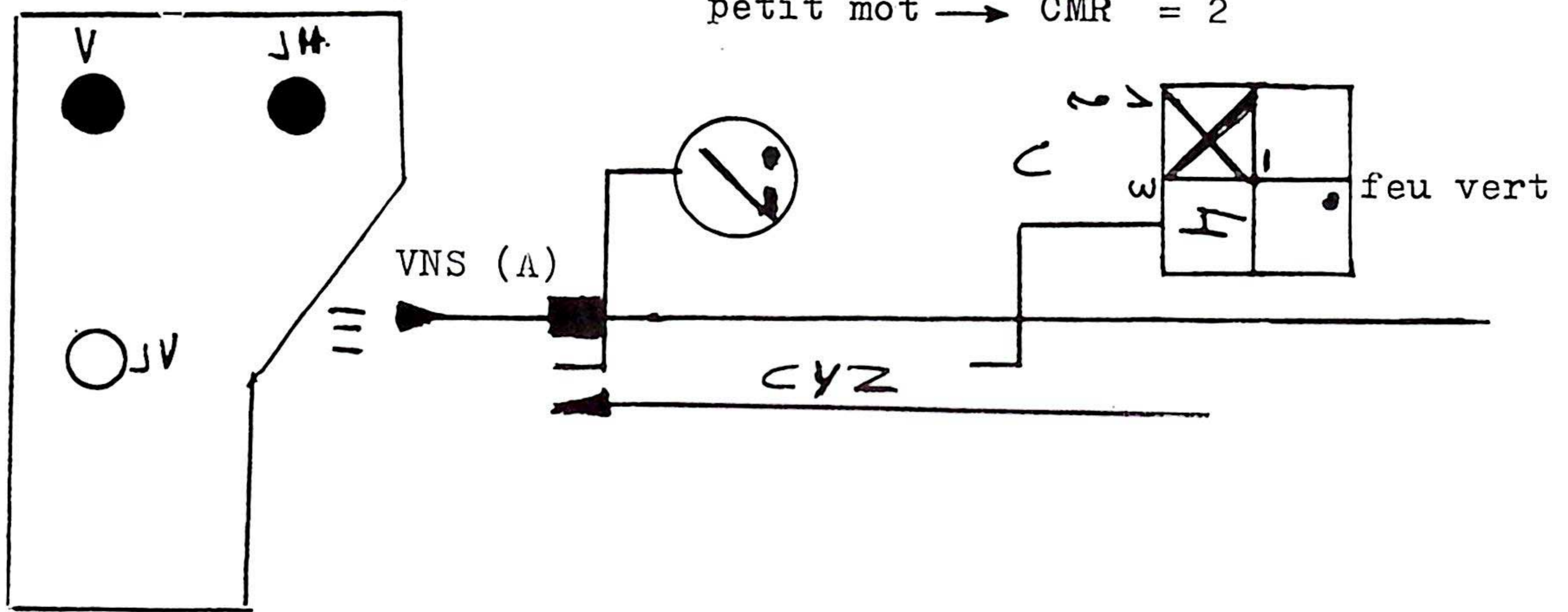
Le signal d'arrêt suivant CX impose l'arrêt.

Signal de contre-voie



§ 12: Panneau des feux:

Passage aut avec ral CSA3 = 3
 petit mot → CMR = 2



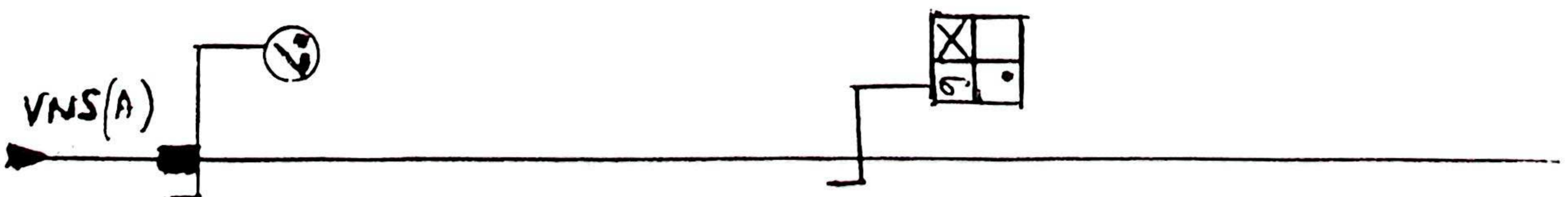
Le signal d'arrêt suivant c autorise le passage mais impose un ralentissement 4 = 40 kmh.

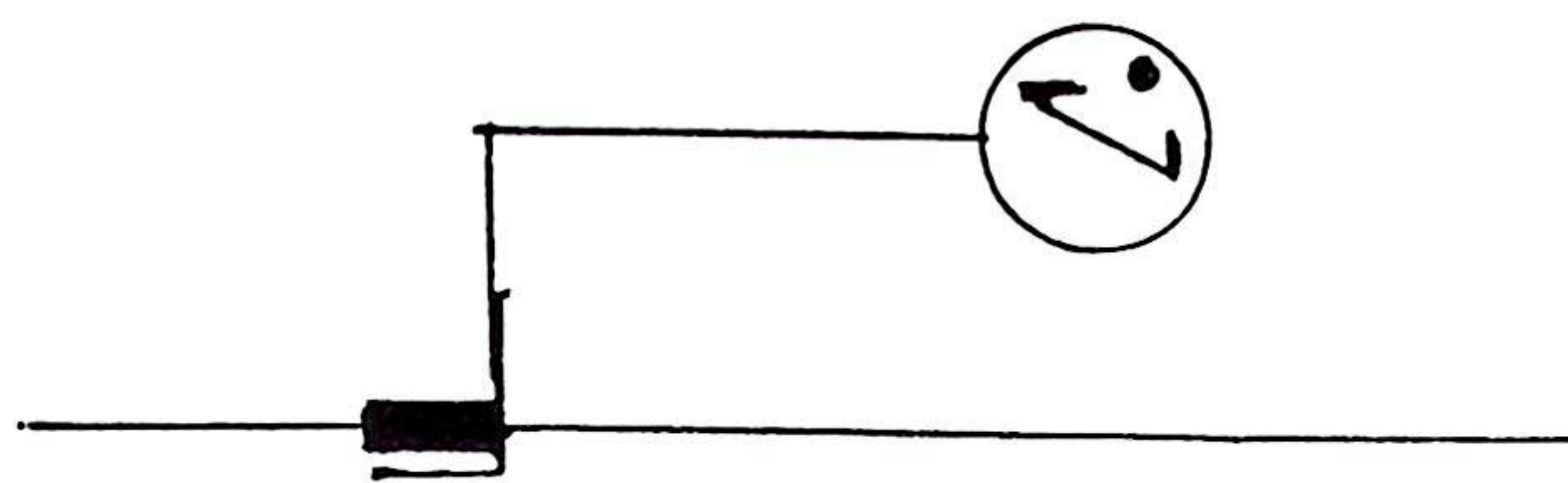
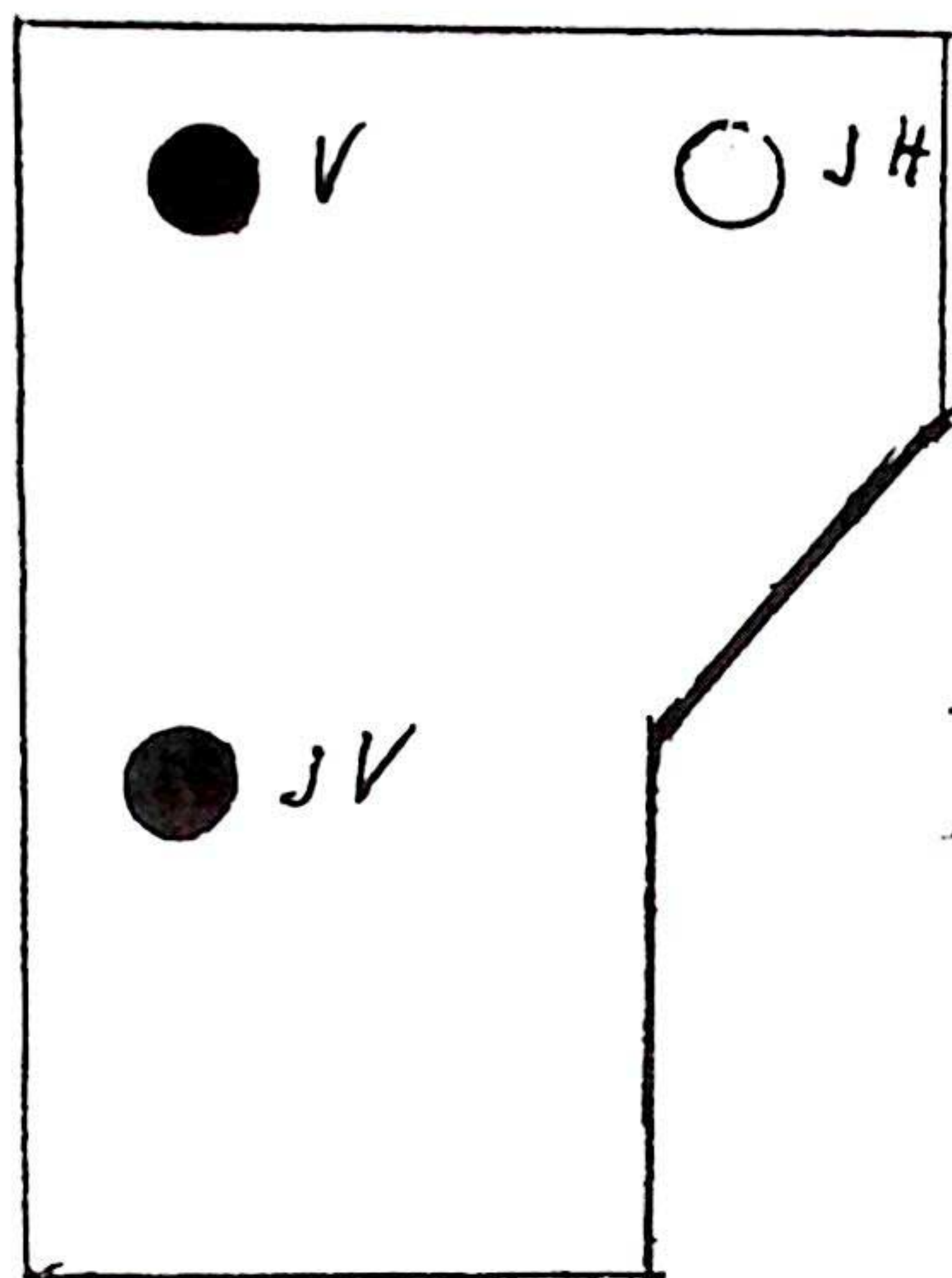
En pratiques l'armoire du signal C enverra du 110 V afin d'exciter le relais CY2 qui se trouve dans la loge ou l'armoire du signal avertisseur.

Remarque:

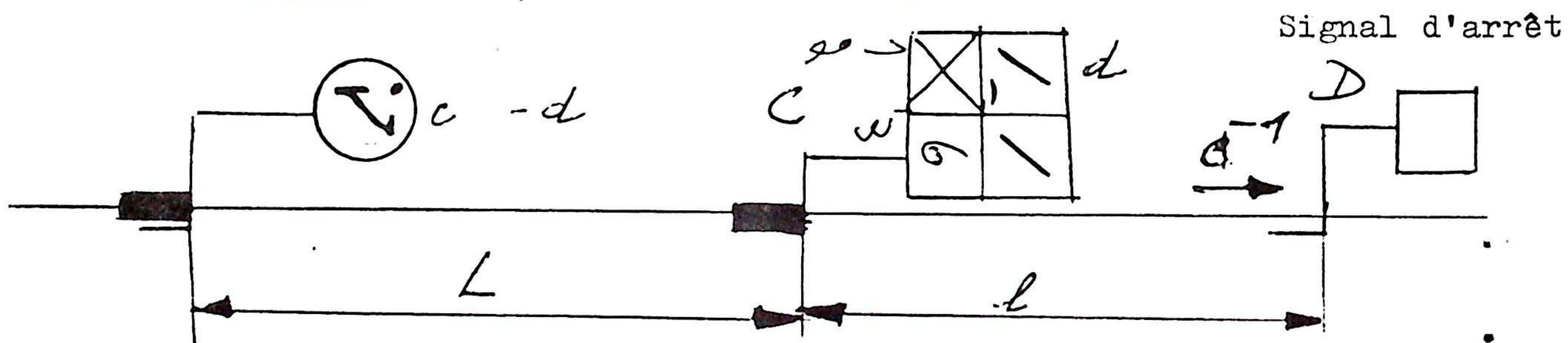
Lorsque la plus petite vitesse signalée au signal cx dépasse 40 kmh, on attire l'attention du conducteur en plaçant un Triangle blanc posé sur pointe 6 sur le mât du signal avertisseur.

CE PANNEAU N'EST PAS REPRESENTÉ SUR LES PLANS DE SIGNALISATION



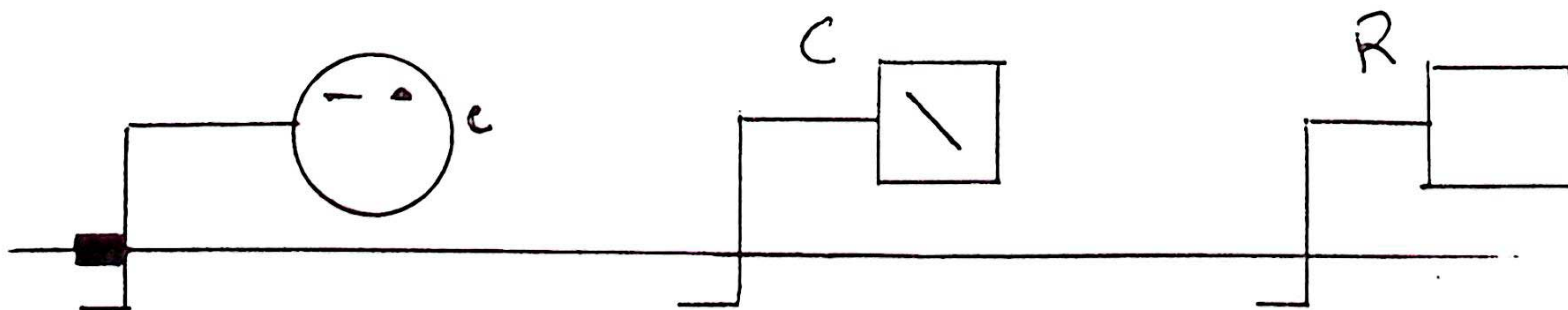


Signal combiné

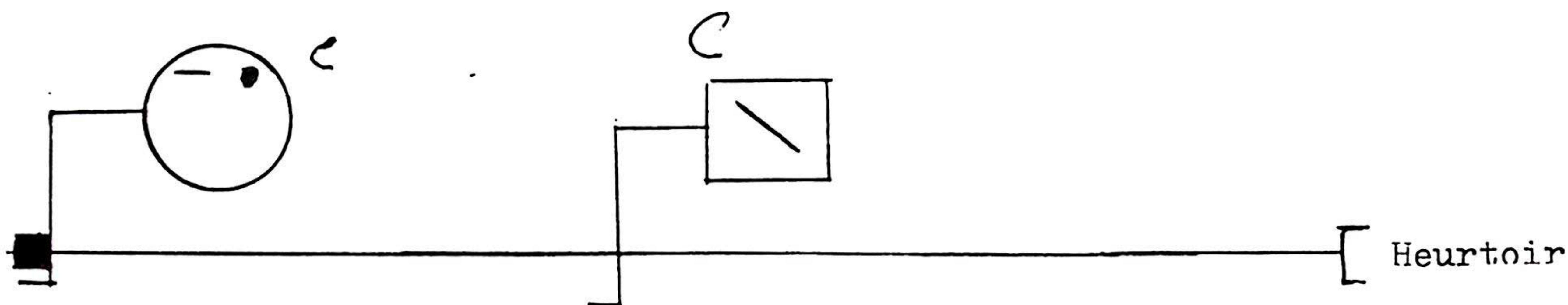
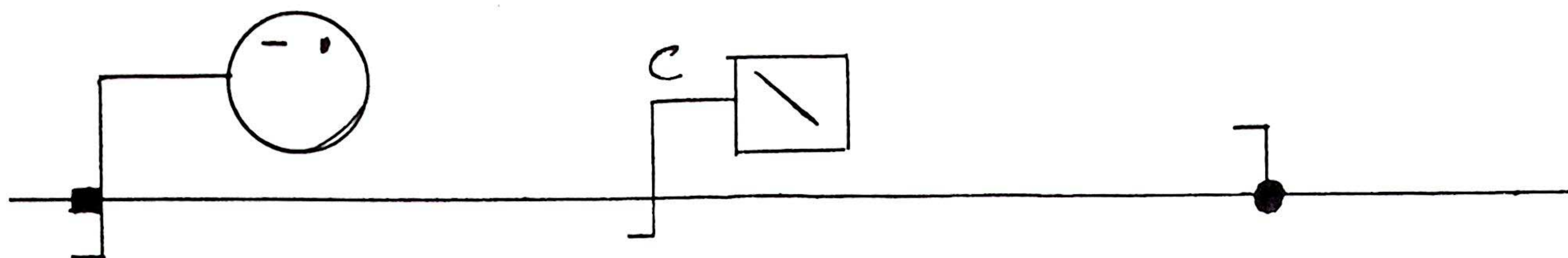


- Le signal C répète les indications du signal D
 - Le signal avertisseur répète les indications des signaux C et D.
 - L. distance réglementaire d'avertisseur $l < L$
- Le premier signal d'arrêt suivant (C) autorise le passage, mais le second signal d'arrêt
- (D) impose l'arrêt et est situé en VP à une distance inférieure à la distance réglementaire d'avertissement.
- est un signal fixe, un signal mobile ou un signal de **heurtoir**, situé sur une voie de réception

signal d'arrêt



C ne répète pas R



A suivre...

J. HAESEVOETS

MODULES HOSECTION LA LOUVIERE

Aïe, aïe, on ne peut pas dire que la saison 85/86 baigna dans l'allégresse. Motivation et enthousiasme manquèrent à tous sauf à l'ami Jean-luc BROWEZ qui, une fois de plus, coiffa tout le monde en réalisant deux magnifiques modules que vous pourrez admirer à notre expo de septembre, et à nos amis C. et A. CAUFRIEZ et M. THIBAUT qui, dans le délai imparti, nous apportèrent leur réalisation terminée. Haro sur tous les autres (dont -mea culpa- je suis)! Ne cherchons pas d'excuses et gardons le moral et le bon cap (ou plutôt la bonne voie).

Vous le savez, nous avons de gros problèmes de local actuellement. Je m'efforce de les résoudre au plus vite et au mieux afin d'offrir aux modules et aux modulistres une pièce où notre réalisation pourrait rester montée en permanence et où nous pourrions élaborer, à notre meilleure convenance, notre réseau modulaire tel qu'il se présenterait au public lors des expositions futures.

Sans vouloir m'immiscer dans le travail que réalise courageusement notre ami et responsable modules M. SUPLIS, je pense que, dès le local obtenu, nous pourrions reprendre le travail inachevé en utilisant les modules déjà réalisés comme base: le système d'exploitation resterait le trois rails mais, sous une forme à définir en commun.

A bientôt, laissez-nous souffler de l'expo, on se recontacte vers novembre.

P. HAUTEFIN

§ 2 UN HISTORIQUE MOUVEMENTE ou une histoire de mouvement

"Ces locomotives constituèrent un véritable triomphe technique, économique, national et financier" note ironiquement Monsieur A. DAGANT dans son livre "LES LOCOMOTIVES A VAPEUR DE L'ETAT BELGE A LA S.N.C.B." livre auquel nous vous renvoyons pour les détails complémentaires sur l'historique de ces machines.

1914-1918: la guerre, la Grande, laisse un pays exsangue aussi bien sur le plan des transports ferrés que sur celui de ses ateliers de construction.

Le trafic reprenant, le parc de traction de nos chemins de fer est insuffisant malgré un apport de matériel dommagé de guerre allemand (près de la moitié du parc de l'époque était constitué de ce matériel) ainsi que l'apport des locomotives du War Department (type 39, 40, 50, 57, 58). Nos industries pillées par l'envahisseur, supposées ne pouvoir répondre à une commande, le gouvernement décide, "vu l'urgence", de commander le matériel nécessaire à l'étranger.

350 machines sont alors commandées pour combler le déficit du parc belge:

- 150 aux U.S.A. chez ALCO et BALDWIN: elles formeront le T.38.
- 200 en GRANDE-BRETAGNE chez ARMSTRONG et WHITWORTH: c'est le type 37.

Si les premières font merveille, sont bien appréciées des roulants, notamment ceux de chez nous (HAINE ST PIERRE, MONCEAU, LUTTRE, ST MARTIN, MONS), on ne peut pas dire la même chose des secondes.

Voyons donc comment concevoir un modèle désastreux et essayons de suivre aussi ses nombreux changements de type et de numérotation dans son évolution.

1914: l'ETAT BELGE commande à TUBIZE quatre locomotives de disposition d'essieux 1-4-0, disposition par excellence des machines mixtes mais pas encore représentée en BELGIQUE, à cette date, sur aucune machine; c'est une magnifique bête compound à 4 cylindres qui sort des ateliers de TUBIZE....en 1921. Entretemps, la commande était passée à 8 locomotives (juste assez pour nourrir son étude). C'est le type 33.

Après la guerre, les bureaux d'études de nos Chemins de fer s'inspirent de cette magnifique machine pour concevoir notre fameux type 37. Dans un souci d'économie, ils simplifient la belle: fini le compoundage, on revient à la simple expansion à 2 cylindres moteur, le timbre est ramené de 16 à 14 K, le mouvement est voulu robuste avec tiges, crosses et glissières énormes déséquilibrant la marche de l'engin.

Résultat: une machine plus lourde, quoique plus simple en principe, à la marche limitée à 50 km/h.

Fournies, par l'industrie britannique, de 1921 à 1923, elles sont, vous vous en doutez, très peu appréciées par le personnel de conduite. Incapables de tenir un horaire, elles seront, très rapidement, garées en attente de transformations qui, dès 1936 améliorent sensiblement la marche de l'engin: allégement du mécanisme, amélioration du circuit de vapeur (ces deux modifications parfaitement visibles sur les photos que l'on possède de ces machines), timbre porté à 16 K.. Bref, elles peuvent alors tracter honorablement leur convoi à 90 km/h et, enfin, remplir leur rôle de machines mixtes. Ces transformations se prolongeront sous l'occupation, le besoin de matériel aidant, ainsi qu'après la fin de la seconde guerre mondiale jusqu'en 1947. On peut les voir alors dans notre région encore puisqu'on les trouve affectées à HAINE ST PIERRE, MONS, LUTTRE. Mais les types 29 sont là et les remplacent avantageusement. Nos ARMSTRONG émigrent alors vers le nord du pays où elles termineront leur service en 1960.

Terminons en signalant que, comme toutes les grandes séries, ces machines sont entretenues par l'atelier central de MALINES.

Mentionnons aussi l'essai de chauffe au fuel sur 5 locomotives du dépôt de SCHAERBEEK.

UNE HISTOIRE DE NUMERO

• Selon la date, selon les transformations nos 37 ne sont plus des 37 mais deviennent 31, puis 30 ou 31 selon, ou, aussi, 30 avant de redevenir 31. Nous essayerons, ici, d'en dégager les grandes lignes; pour le détail, nous vous renvoyons à l'étude de Monsieur A. DAGANT.

1921: la fourniture sous le type 37 de machines numérotées E.B. 5001 à 5200

1931: la désignation type 31 est libérée; nos 37 deviennent type 31 numérotées de 3100 à 3299.

1941: division en deux types selon que l'engin est transformé ou non à cette date:

type 30: de 3000 à 3091: les locos non transformées toujours semblables au type 37 original.

type 31: les machines transformées gardent ce type ainsi que leur numéro de série.

1946: renumérotation à 5 chiffres des engins moteur. C'est cette dernière numérotation qui survécut jusqu'à la fin du règne de la vapeur sur notre réseau.

Les 31 sont numérotées de 31.001 à 31.200 avec des lacunes dont certaines seront comblées par la suite des transformations. Même numéro dans série en notant que 3100 devient 31.200, que 3101 devient 31.001 et 3201 devient 31.101.

Les 30 de 30.001 à 30.091 avec aussi des lacunes lors des transformations (passage en T.31, la machine reprenant alors le numéro de série qui lui était resté libre)

Bibliographie: LES LOCOMOTIVES A VAPEUR DE L'ETAT BELGE A LA S.N.C.B.

de A. DAGANT

13

Nous terminerons en présentant le tableau, aimablement fourni par Monsieur R. HAVALANGE, des machines de type 31 présentes à HAINE ST PIERRE après la guerre.

MACHINES TYPE 31 D'HAINE ST PIERRE APRES LA GUERRE

(liste établie par M. R. HUYSMAN)

Réception	N° HL	Cession	pour	HT (a)	NB
12/44	<u>31.002</u>	11/46	FKR	24.082	
12/45	<u>31.004</u>	07/46	FTL	24.038	
?	<u>31.006</u>	07/46	FTL	x	
?	<u>31.008</u>	06/46	FLV	24.079	
09/44	<u>31.011</u>	06/46	FLV	24.181	
?	<u>31.014</u>	06/46	FMY	24.459	
?	<u>31.015</u>	10/46	FLV	24.092	
09/45	<u>31.020</u>	07/46	FMY	24.040	
05/45	<u>31.024</u>	12/46	FBM	24.729	HT de t.10 ou 36
11/44	<u>31.035</u>	03/46	FMS	24.488	
09/44	<u>31.037</u>	06/46	FLV	24.427	
?	<u>31.039</u>	01/46	FMS	24.141	HL à GT fin 1944
10/44	<u>31.043</u>	07/46	FMY	24.143	
06/45	<u>31.052</u>	01/46	FMS	24.313	
/45	<u>31.058</u>	mi 46	FMY	24.325	
03/45	<u>31.059</u>	07/46	FTL	x	(ou 24.041?)
07/45	<u>31.061</u>	07/46	FMY	24.028	
11/44	<u>31.066</u>	06/46	FMY	24.210	
06/45	<u>31.070</u>	07/46	FTL	24.039	
09/45	<u>31.072</u>	08/46	FBM	20.018	
01/46	<u>31.075</u>	12/46	FBM	24.339	
09/44	<u>31.080</u>	04/46	FLV	24.115	
09/44	<u>31.088</u>	12/46	FKR	24.424	
10/44	<u>31.089</u>	11/45	FLS	24.493	
05/45	<u>31.091</u>	03/46	FMS	24.275	
10/44	<u>31.094</u>	11/45	FLS	24.074	
?	<u>31.098</u>	début 46	FTL	24.199	
08/45	<u>31.106</u>	07/46	FMY	24.069	
/45	<u>31.107</u>	fin 45	FSR	24.482	
06/45	<u>31.121</u>	07/46	FBM	24.015	
10/44	<u>31.122</u>	04/46	FLV	24.023	
01/46	<u>31.129</u>	07/46	FTL	24.004	
06/45	<u>31.134</u>	07/46	FMY	24.025	
?	<u>31.145</u>	03/46	FMS	24.034	Papier?
03/46	<u>31.157</u>	07/46	FLV papier	24.066	--10/46 FMY
01/46	<u>31.159</u>	02/46	FMS	24.061	Papier?
08/45	<u>31.161</u>	07/46	FMY	24.253	
11/45	<u>31.165</u>	07/46	FMY	24.366	
10/45	<u>31.166</u>	08/46	FBM	24.345	
01/46	<u>31.170</u>	début 46	FMY	24.261	
07/45	<u>31.173</u>	08/46	FBM	24.030	
05/45	<u>31.177</u>	08/46	FBM	24.177	
10/44	<u>31.185</u>	11/46	FKR	24.060	
07/42?	<u>31.190</u>	01/46	FMS	24.044	
12/45	<u>31.192</u>	07/46	FMY	24.184	
11/45	<u>31.197</u>	07/46	FMY	24.105	

Numéros soulignés Observations visuelles avec annotations comme étant à GT.

(a) Premier HT noté comme accouplé à la HL après 1945. Il ne peut être certifié que chaque HT mentionné était réellement accouplé à la HL correspondante pendant tout ou partie de son affectation à GT.

Monsieur HAVELANGE ajoute: 31.006 possédait le 24253 encore observé le 23.3.46 avec 31.161 qui hérita de 24289 (observation du 1.6.46.)

31.024 possédait en réalité le 24429 (de type 10) et non 24729, n°apparaissant temporairement par erreur sur le dit tender. 31.059 fut effectivement accouplée à 24041 pendant son séjour à GT (obs. 13.10.45)
On peut ajouter à cette liste: 31.114 avec 20008 et 31.155 avec 24454 (obs. 1.6.46 et 25.7.45 respect.)

Nous exprimons nos vifs remerciements à Monsieur HAVELANGE pour les renseignements précieux qu'il nous a communiqués.

Dans un prochain FERRO-FLASH, nous aborderons les plans au 1/87e de cette machine à l'histoire si tourmentée ainsi qu'une recherche des documents photographiques de ce matériel, recherche à laquelle je vous invite à participer; faites-nous parvenir le résultat de vos investigations en style télégraphique (mais précis) même sur simple carte postale adressée au CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

Chaussée de Mons, 125

7160 HAINE ST PIERRE

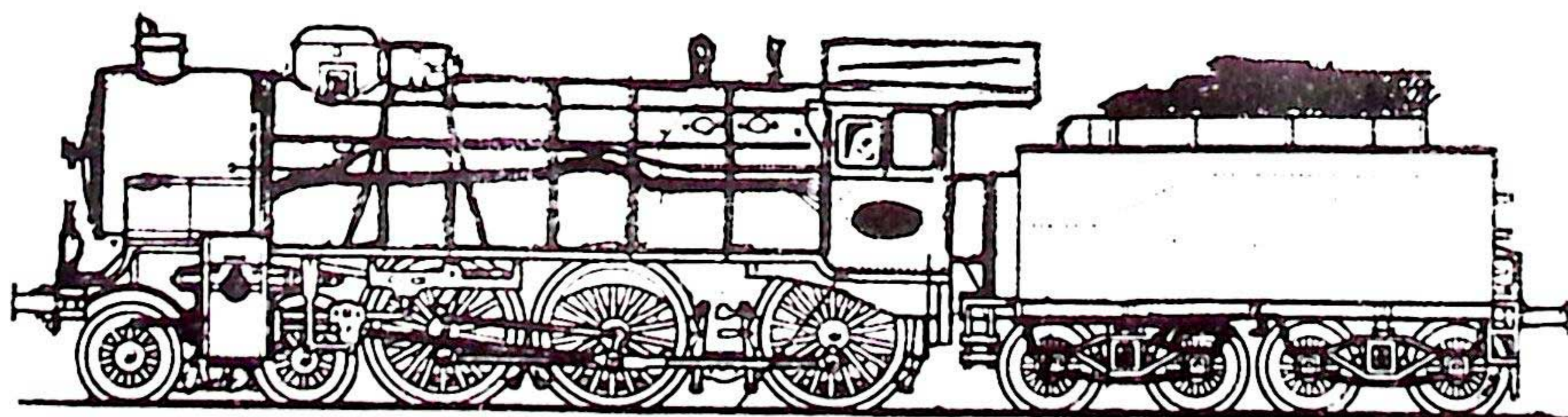
*p.e.: une photo de 31.189 dans "Souvenirs de la vapeur" Rail Magazine-R. Belot
page 18*

VAPEUR VIVE

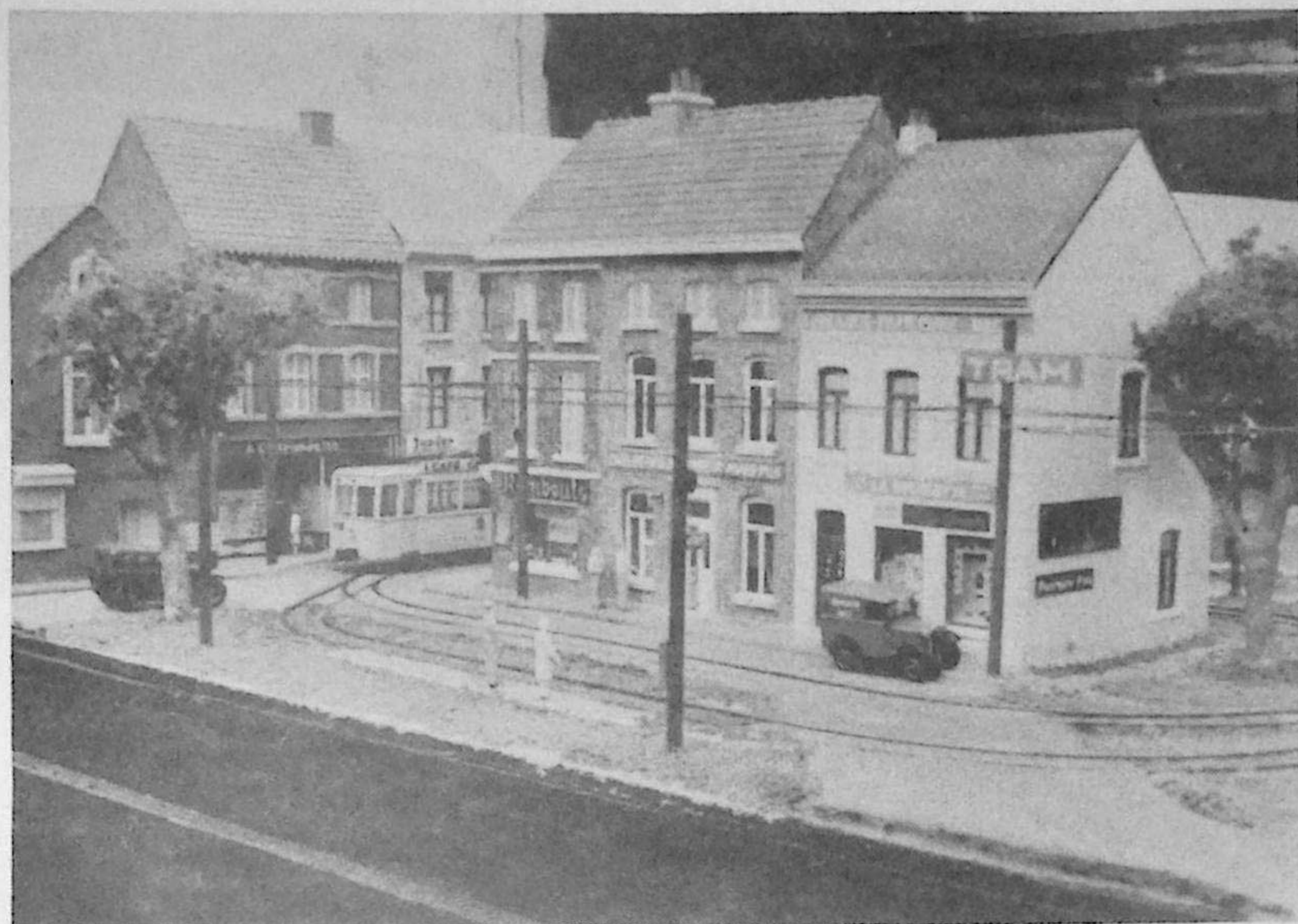
ECARTEMENT 5"

Les membres réellement intéressés par la construction en commun d'une locomotive à vapeur vive à l'écartement de 5", type 64 S.N.C.B., d'origine H. CLARKSON and SON pour les plans, peuvent nous le faire savoir par simple carte postale adressée au CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE Chaussée de Mons, 125 7160 HAINE ST PIERRE. Une première réunion de contact pourrait avoir lieu en novembre.

Attention, débutants, cette réalisation demande un outillage minimum....ou un ami bien outillé! Ne foncez pas tête baissée, ça saignerait!



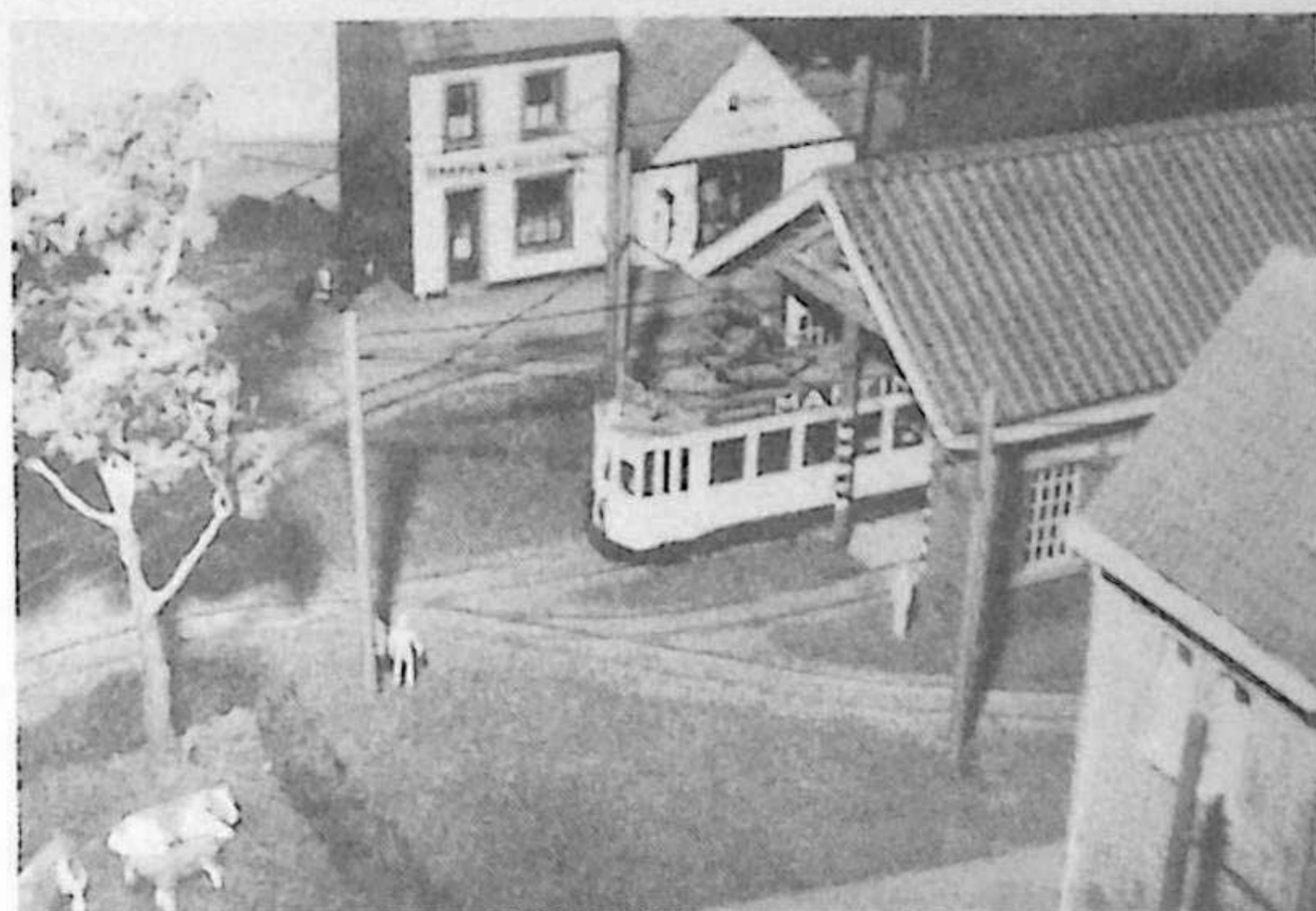
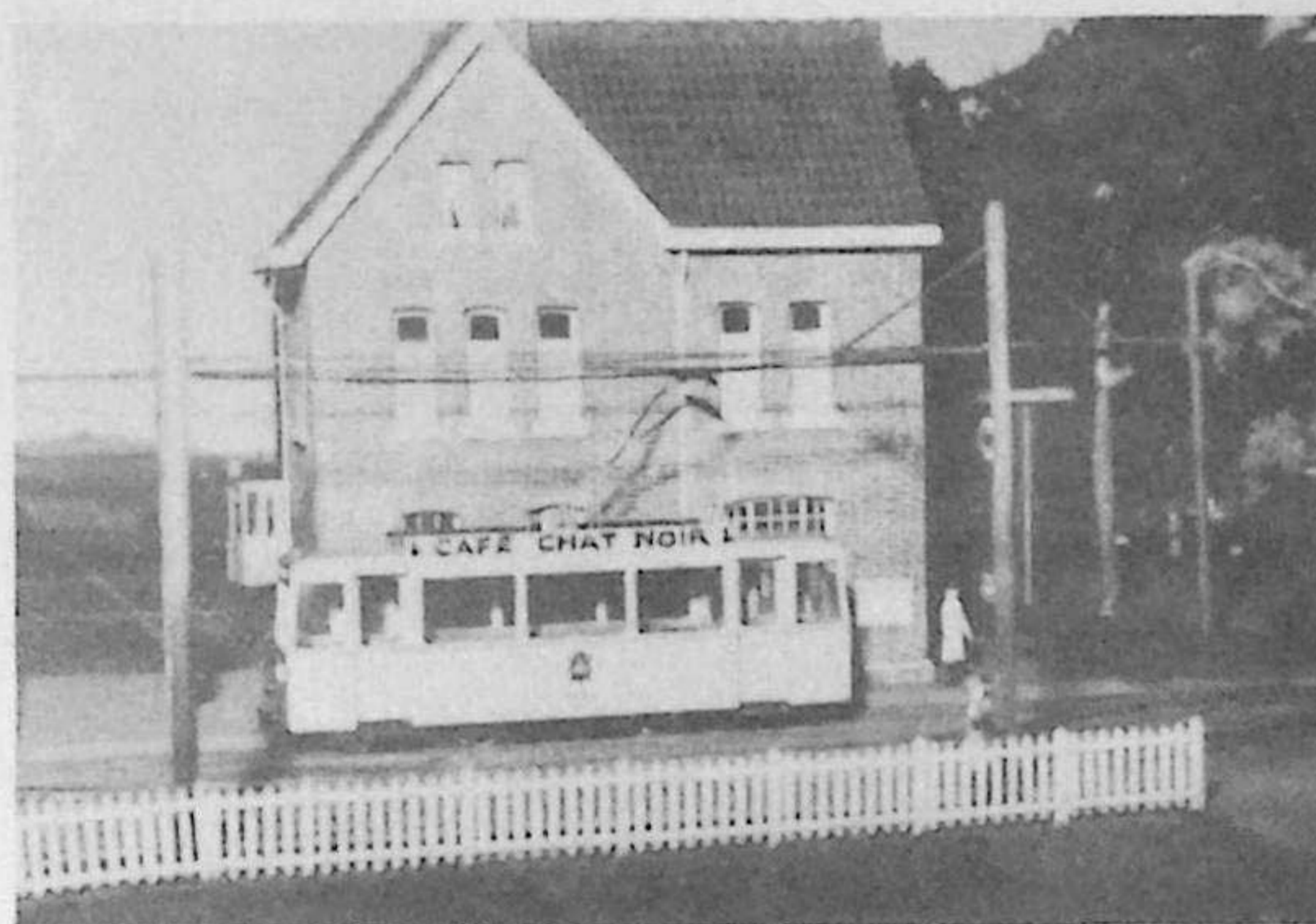
ATMOSPHERE VICINALE OUTRE-MANCHE



Photos L. WEAL - CONTINENTAL MODELLER

et D. SIBLEY (voir FERRO-FLASH 114)

Le dépôt vicinal est inspiré de celui de BASTOGNE



Informations SNCB(suite)...

Le Musée officiel des Chemins de Fer belges se trouve à Bruxelles-Nord, il est ouvert du lundi au vendredi de 9 à 16h30, à partir du mois de septembre, il sera également ouvert de 9 à 16h30 le premier samedi de chaque mois (sauf s'il s'agit d'un jours férié). L'accès est gratuit.

Extrait de SNCB Presse et Relations Publiques août 1986.

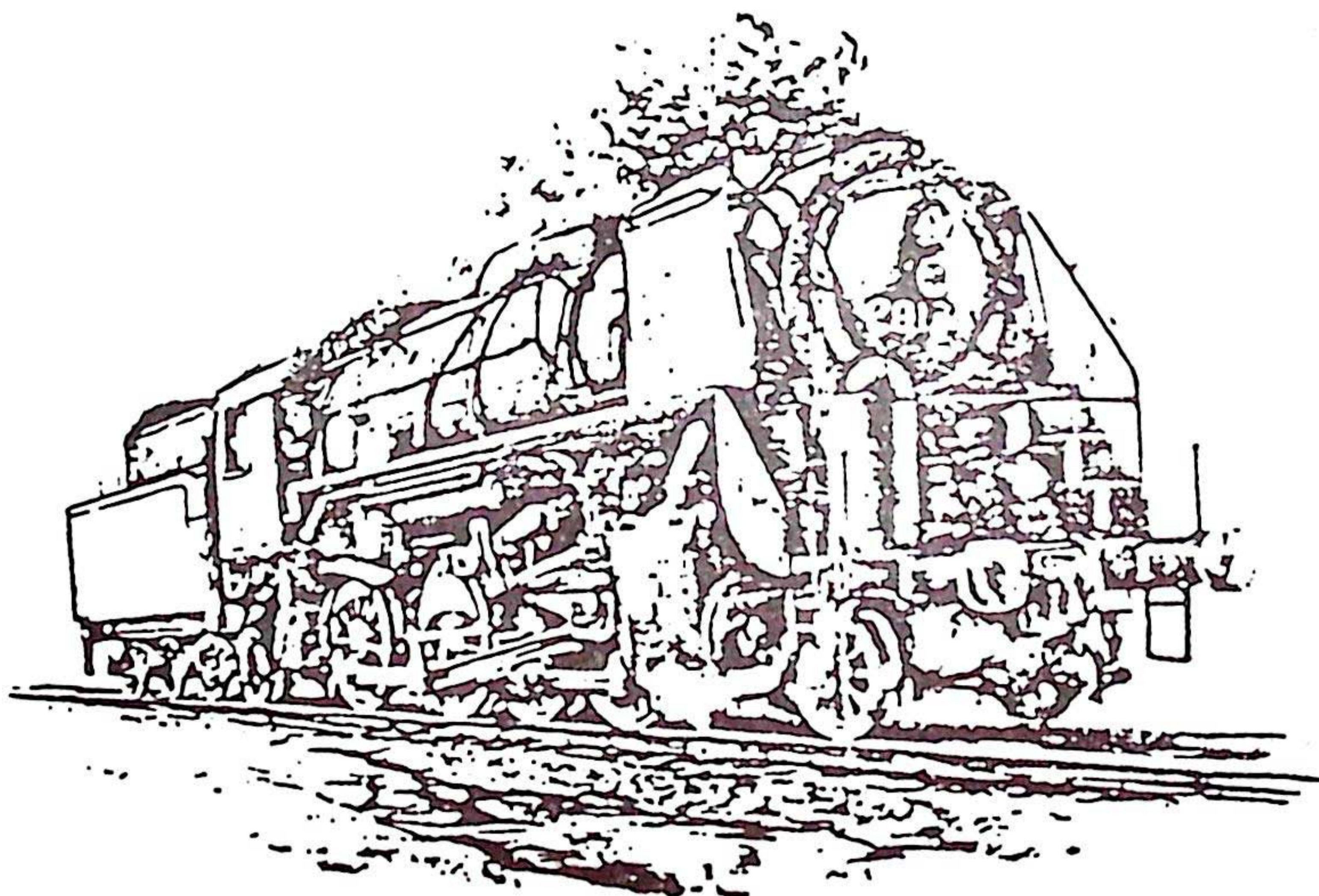
Train spécial à vapeur "Viroinvalexpress" à destination de Mariembourg.

28 septembre 1986

Contrairement a ce qui avait été annoncé dans FF N°115 Juillet/Août, LE BILLET SPECIAL DONNE DROIT A SOIT UN VOYAGE MARIEMBOURG-TREIGNES, SOIT UN VOYAGE MARIEMBOURG-CHIMAY AVEC L'AUTORAIL 4006.

LES BILLETS SPECIAUX du train à vapeur sont VALABLES dans les trains du SERVICE REGULIER pour revenir le soir de Bruxelles vers la gare où a été emprunté le train à vapeur.

Application de l'avis 17C (réduction de 50%) pour se rendre à Bruxelles-Midi ou une autre gare de départ du train à vapeur.





EDIBLANCHART

S. P. R. L.

Concerne : calendrier LOCO 87 (42 X 30 cm)

A. <u>12 photos</u> :	JANVIER	Locomotives électriques BB série 11 SNCB (*)
	FEVRIER	Autorail Z 110 et remorque CFL à Luxembourg
	MARS	Locomotives vapeur type 25 et 26 SNCB
	AVRIL	Locomotive vapeur type 40 SNCB
	MAI	Locomotive diesel-électrique 5306 SNCB (*)
	JUIN	Locomotive vapeur type 64 SNCB
	JUILLET	Locomotives vapeur types 1 et 40 SNCB
	AOUT	Autorail triple n° 4001 SNCB (*)
	SEPTEMBRE	Locomotives diesel-électriques type 204 SNCB
	OCTOBRE	Locomotives vapeur types 10 SNCB et 231 K SNCF
	NOVEMBRE	Locomotive vapeur 4102 des CFL
	DECEMBRE	Locomotive diesel-hydraulique 7103 SNCB (*)

Les 4 vues marquées d'un (*) sont en couleurs.

B. Légendes techniques : dans les 4 langues (FR, NL, D, GB)

A réservez dès maintenant, en versant la somme de 295 francs, pour les MEMBRES EN REGLE DE COTISATION SEULEMENT, sur le compte de votre section respective :

section Houdeng 271-0061822-65 Club Ferroviaire du Centre HOUDENG

Section Bruxelles 068-2027267-91 Club Ferroviaire du Centre
Section Bruxelles

En n'oubliant pas de mentionner clairement : VOTRE NOM ET VOTRE ADRESSE COMPLETE, LE NOMBRE DE CALENDRIERS DESIRES.

POUR INFORMATION :

Deux ouvrages sont actuellement en cours de préparation, il s'agit de

DIESEL B par Delie et Casier parution prévue pour octobre 86

VAPEUR EN BELGIQUE par Dambly parution prévue pour Pâques 87

LOUVAIN : DU 6 AU 10 SEPTEMBRE 1986 INCLUS; JOURNEE PORTES OUVERTES
AU DEPOT DU MUSEE ET EN GARE.

Chaque jour, une locomotive à vapeur sera mise sous pression et effectuera de courtes évolutions dans l'enceinte de la remise, notamment vers le pont tournant. Le samedi 6 septembre une grue à vapeur évoluera tout en effectuant certains travaux.

Une place est également réservée à la signalisation et à des équipements de gare.

La distance séparant la remise de la gare est courte. Néanmoins, des parcours spéciaux seront assurés entre les deux points par des autorails historiques. Des tarifs réduits sont prévus au départ de toute gare belge, à l'intention des visiteurs qui se rendront aux journées portes-ouvertes.