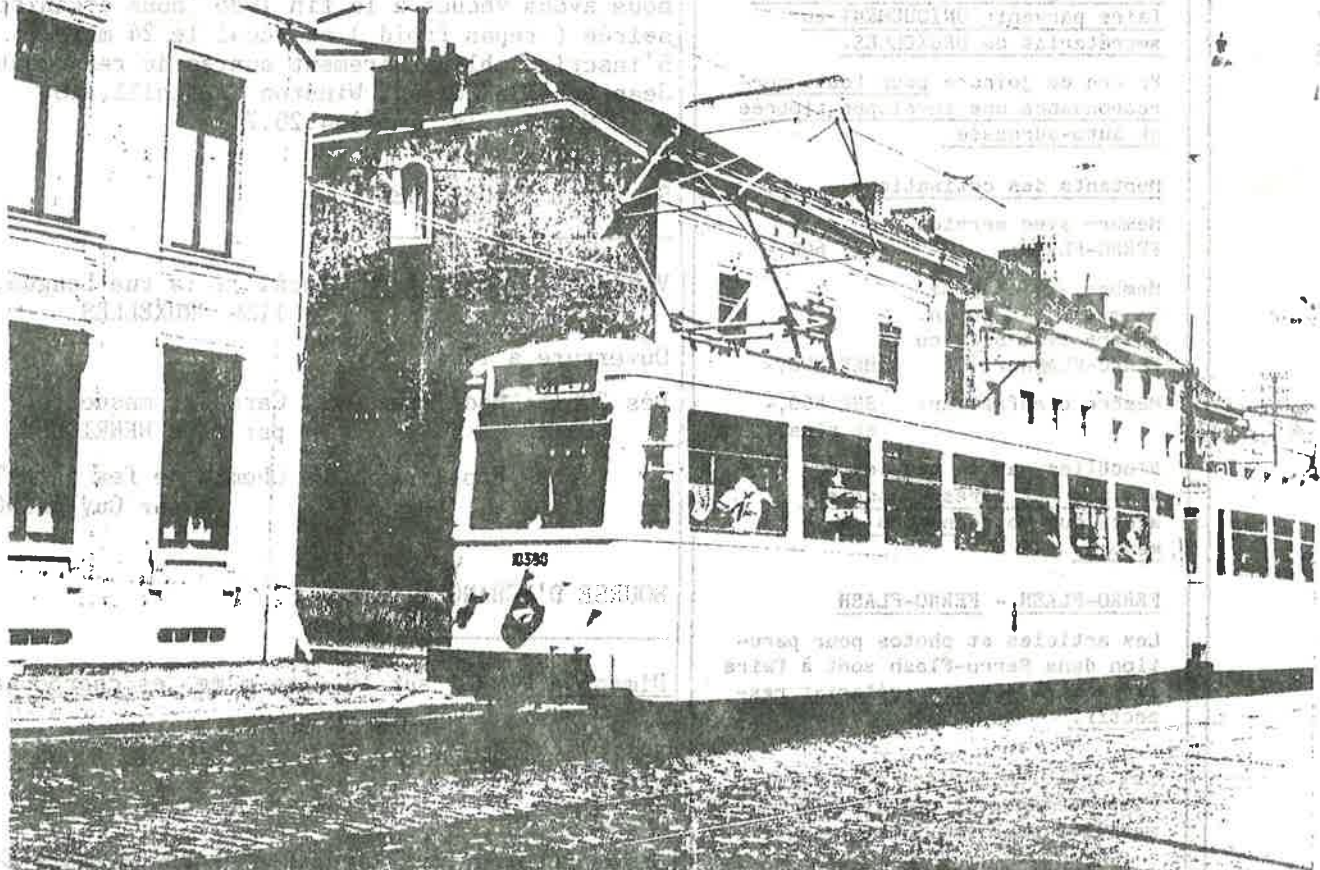


# FERRO

# FLASH



MARS - AVRIL 1989 N° 139



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

## CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

MENSUEL

DOCUMENTATION  
MODELISME

INFORMATIONS FERROVIAIRES

Secrétariat BRUXELLES

Michel BROIGNIEZ  
Allée des Jonquilles 18  
5865 Walhain-Saint-Paul  
Tél: (010) 65.87.48

Secrétariat CENTRE

Henri HAUBE  
Rue Docteur Grégoire 51  
7100 La Louvière

Comptes bancaires:

BRUXELLES: 068-2027267-91

CENTRE: 271-0061822-65

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

Les changements d'adresse sont à faire parvenir UNIQUEMENT au secrétariat de BRUXELLES.

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

Montants des cotisations

Membre avec service  
FERRO-FLASH: BEF 600,-  
Membre vivant sous  
le même toit qu'un  
membre avec service  
FERRO-FLASH: BEF 300,-  
Membre bienfaiteur: BEF 800,-  
et plus...

N'oubliez pas de mentionner vos nom 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 à votre secrétariat respectif.

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'information.

ECHANGE DE REVUES INTER-CLUBS

Les revues sont à faire parvenir à Pierre HAUTEFIN

Chaussée de Mons 125  
7160 Haine-Saint-Pierre.

C.F.C. réunions C.F.C.Section CENTRE

Samedi 25 mars 1989: local de la place Caffet  
HAINE ST PAUL

Dès 14 heures: ouverture du local et réunion libre  
16 heures: les diodes et leurs applications (suite)  
présentation des diodes électroluminescentes

Réunion module: dimanche 19 mars place Caffet de 10 à 13 heures

samedi 25 mars de 14 à 18 heures

+ 09/04 et 23/04

Voyage de printemps: jeudi 30 mars

Matin: A.C. Luttre

Après-midi: T.A.U. (voir pages intérieures)

"Réveillon" de Pâques: vendredi 24 mars

Suite au succès des deux soirées pré-réveillon que nous avons vécues à la fin 1988, nous organisons une soirée (repas froid) au local le 24 mars.  
S'inscrire obligatoirement auprès du responsable:  
Jean-Luc FRANCO Av. Winston Churchill, 18  
6510 Morlanwelz (064)44.25.71

Section BRUXELLES

Vendredi 17 mars 1989: local de la rue Longue, 84  
1150 BRUXELLES

Ouverture à 19h45

Dès 20h15: Modélisme avec Gares et maquettes  
par Marc HENRIOUL

Projection: Le Chemin de fer d'ANATOLIE  
par Guy BRIDOUX

BOURSE D'ECHANGE

Dimanche 21 mai sur le site même des charbonnages de  
BOIS DU LUC

ARBAC

Salon international des chemins de fer gare Centrale  
- du 11 au 16 avril -

Photo de couverture:

Rame SNCV "Braine le Comte" à HOUDENG-GOEGNIES

Photo F. DRUGMAND  
Coll. C. F. C.

R.T.L.: Modélisme ferroviaire: vendredi 17 mars 16 heu

Recommandation

Edition 1987

Cotes en mm

**1. But et principe**

Le passage sans transition d'un alignement à une courbe circulaire ou d'une courbe à une contrecourbe provoque sur les véhicules:

- une secousse latérale due au changement subit d'orientation,
- un écart transversal entre extrémités attelées de deux véhicules contigus.

Afin de réduire ces perturbations il est recommandé, pour la pleine voie et pour les voies directes des gares, d'intercaler un arc de raccordement, AdR.

L'AdR entre un alignement et une courbe circulaire est un arc à courbure progressive, dont le rayon diminue de façon continue depuis l'infini, à la sortie de l'alignement, jusqu'au rayon  $R$  de la courbe circulaire.

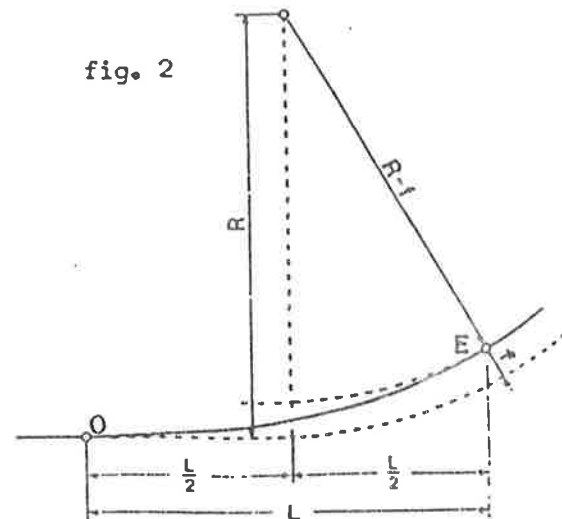
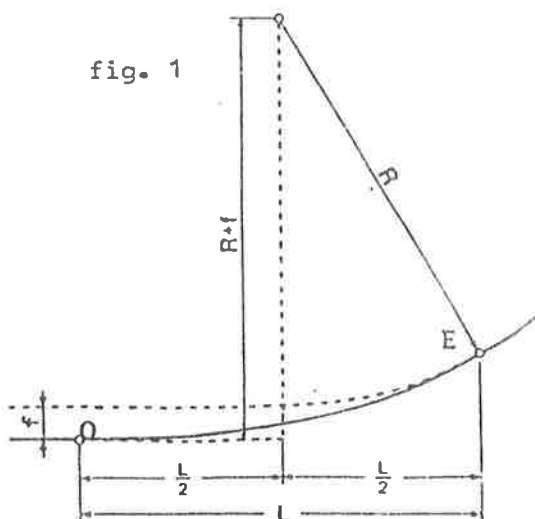
Les AdR sont surtout utiles pour les courbes de petits rayons, alors qu'on peut ne pas les estimer nécessaires pour les courbes de grands rayons, de l'ordre de  $60\text{ G}^1$ ) et plus.

**2. Description****2.1. Généralités**

L'AdR se substitue par moitiés aux longueurs équivalentes prélevées sur l'alignement d'une part et sur la courbe circulaire d'autre part.

La mise en place de l'AdR exige:

- ou bien que l'alignement soit déporté parallèlement de la cote  $f$  (fig. 1),
- ou bien que le rayon  $R$  de la courbe soit diminué de la même cote (fig. 2).



Courbe et contrecourbe ne nécessitent pas d'alignement intercalé, pourvu que sur chacune soit ménagé un AdR.

S'il est prévu de poser les courbes avec dévers, il y a lieu de respecter la NEM 114.

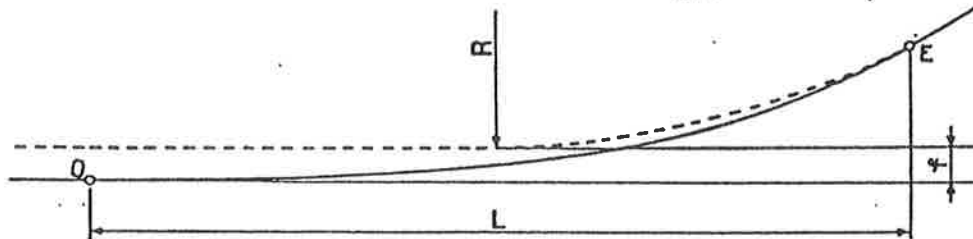
1)  $G = \text{Ecartement}$

3. Dimensions

Les deux dimensions caractérisant un AdR (fig. 3) sont:

- L = longueur de l'AdR,
- f = déportement de l'alignement ou réduction du rayon de la courbe.

fig.3



On a le choix entre deux méthodes pour obtenir un couple de valeurs convenant aux dimensions L et f de l'AdR approprié à une courbe de rayon R:

3.1. Utilisation de dimensions recommandées

- Dans cette méthode on adopte pour chacun des écartements une valeur fixe de la cote f, selon le tableau 1:

Tableau 1

Ecartement G	6,5	9	12	16,5	22,5	32	45
Cote f	3	4	6	9	13	18	25

- La longueur L à donner à l'AdR peut être calculée par la formule

$$L = \sqrt{f \cdot 24 R}$$

ou bien être prise (avec l'interpolation voulue) dans le tableau 2:

Tableau 2

G \ R	150	175	200	250	300	350	400	500	600	700	800	1000	1200	1400	1600	2000
6,5	100	110	120	135	145	160										
9		130	140	155	170	185	195	220								
12				190	210	225	240	270	295	320						
16,5						275	295	330	360	390	415	465				
22,5								395	430	465	500	560	610	660		
32										550	590	655	720	780	830	930
45												775	850	915	980	1095

3.2. Choix arbitraire de la longueur L

- Dans cette méthode on choisit la longueur L qu'on veut donner à l'AdR indépendamment du rayon R de la courbe, dans les limites suivantes:

- L doit être plus petit que R, de préférence rester < 0,8 R;
- L doit toutefois être au moins de l'ordre de la plus grande longueur des véhicules en circulation.

- La cote f varie selon le tableau 3 en fonction du rapport L : R.

Tableau 3

L/R	< 0,6	0,6 - 0,8	> 0,8 à éviter
f	$\frac{L^2}{24 R}$	$\frac{L^2}{23 R}$	$\frac{L^2}{22 R}$

4. Tracé d'un AdR

Edition 1987

Les deux dimensions L et f étant déterminées, l'origine O et l'extrémité E de l'AdR peuvent être positionnées de la façon suivante:

- après avoir, soit déporté l'alignement, soit ramené la courbe circulaire à son rayon réduit, on trace la parallèle à l'alignement distante de  $y_E = 4 f$ ; son intersection avec le cercle est l'extrémité E de l'AdR (fig. 4);
- l'origine O peut alors être marquée sur l'alignement à la distance L du pied de la perpendiculaire abaissée de E.

Deux procédés sont ensuite utilisables au choix pour le tracé.

4.1. Construction par points

Le tableau 4 donne, par rapport à l'ordonnée  $y_E$  de l'extrémité, les ordonnées  $y_i$  de quelques points intermédiaires d'abscisses  $x_i$ .

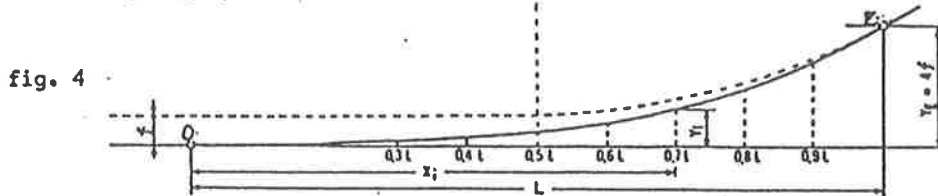


fig. 4

Tableau 4

$x_i$	0	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	1,0 L
$y_i$	0	0,03 $y_E$	0,06 $y_E$	$0,125 y_E = \frac{f}{2}$	0,21 $y_E$	0,33 $y_E$	0,49 $y_E$	0,72 $y_E$	1,0 $y_E = 4 f$

Exemples:

Données: Ecartement:  $G = 16,5$  // Rayon de la courbe:  $R = 600$

suite à la méthode 3.1

- valeur fixe de f (tableau 1):  $f = 9$
- longueur de l'AdR (tableau 2):  $L = 360$
- ordonnée de l'extrémité  $y_E = 4 f = 36$

Calcul de l'ordonnée  $y_i$  pour le point intermédiaire d'abscisse  $x_i = 0,7 L$

- $x_i = 0,7 \cdot 360 = 252$
- $y_i = 0,33 \cdot 36 = 12$

suite à la méthode 3.2

- longueur d'AdR choisie:  $L = 420$  ( $0,7 R$ )
- valeur de f du tableau 3:  $f = \frac{L^2}{23 R} = 13$
- ordonnée de l'extrémité:  $y_E = 4 f = 52$

- $x_i = 0,7 \cdot 420 = 294$
- $y_i = 0,33 \cdot 52 = 17$

(à l'avenant pour un autre point intermédiaire)

Remarque: Pour les petits écartements il suffira généralement de calculer  $y_i$  pour  $x_i = 0,3 / 0,5 / 0,7 L$ .

4.2. Tracé au "bâton élastique"

Le tracé d'un AdR peut être exécuté à l'aide d'un instrument dit "bâton élastique" qu'on aura réalisé selon la fig. 5. Au mieux, c'est une tige métallique parfaitement élastique, de section rectangulaire ayant approximativement les dimensions du profilé de rail.

Une extrémité de la tige est rigidifiée par soudure sur une plaque, qui servira aussi à immobiliser cette extrémité sur le plan de travail.

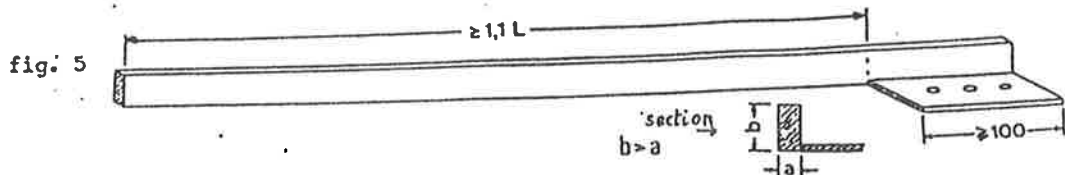


fig. 5

On pose la tige en position de tangente en E à la courbe circulaire et on fixe la plaque. Par flexion la tige est alors amenée à toucher une butée en O et est utilisée comme règle courbe pour le tracé de l'AdR (fig. 6).

Si l'orientation du rayon R n'est pas sûre (centre de la courbe inaccessible), la tangente en E peut être déterminée par le point K.

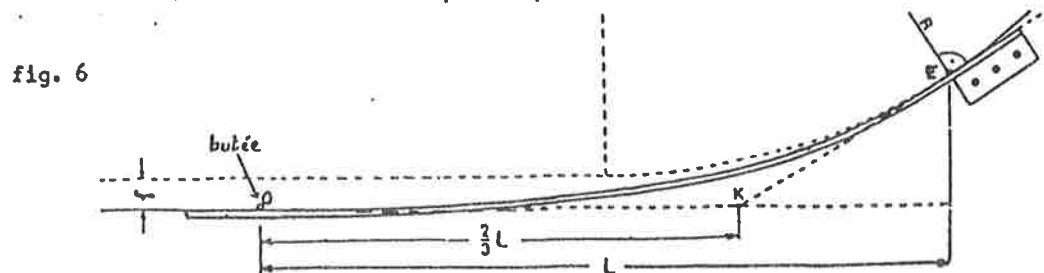


fig. 6

2) Le modéliste s'en tenant en général à une certaine gamme de rayons de courbure, il lui est recommandé, du moins pour les petits écartements, de se confectionner par le procédé de tracé de son choix un jeu de pistolets répondant à ses besoins.



## Commentaires sur la NEM 113 "Arcs de raccordement"

Dans les chemins de fer réels l'arc de raccordement qui, sur les voies principales des gares et en ligne, est toujours interposé entre l'alignement et une courbe circulaire, comme entre deux courbes contrariées, remplit une fonction importante au regard du comportement dynamique des circulations. Si les transitions ci-dessus n'étaient pas aménagées en arcs de raccordement, le train s'engageant d'un coup dans la courbe à trop grande vitesse déraillerait inmanquablement sous l'effet de l'accélération centrifuge brutalement intervenue.

En modélisme ce risque n'est pas aussi accusé, du moins si nous ne lançons pas nos trains "comme des bolides" au mépris du réalisme. En fait les arcs de raccordement pratiqués en modélisme en raison des courbures qui y sont de rayons beaucoup trop petits, ont bien plutôt un rôle d'ordre esthétique: ils évitent la secousse produite par le changement brutal de direction et atténuent l'écart transversal survenant entre les extrémités attelées de deux véhicules contigus. C'est pourquoi le modéliste un peu exigeant devrait systématiquement aménager des arcs de raccordement sur son réseau.

Le modéliste qui va éprouver des difficultés, c'est celui qui emploie exclusivement les coupons de voie tout montés de l'industrie, car celle-ci n'offre pas encore des coupons formés en arcs de raccordement. Il y a bien tout de même quelque chose à faire, c'est de poser des coupons courts de courbure progressive, celui qui est abordé par l'alignement ayant le plus grand rayon possible. On réalise ainsi une transition "en anse de panier", qui joue, même imparfaitement, le rôle désiré.

Heureusement les voies courbables que l'on trouve aussi dans le commerce donnent à chacun la possibilité, en s'aidant des indications exposées dans la NEM 113, de réaliser sur son réseau des arcs de raccordement à l'image de ceux du prototype. Tout comme pour le prototype il serait possible de calculer l'arc de raccordement comme parabole cubique, comme clotoïde, comme lemniscate; mais pas de panique! Pas besoin de rafraîchir les connaissances en maths de vos études! La NEM 113 vous offre la solution. Au demeurant, constatation faite que ces diverses courbes mathématiques conduisent, si on prétend s'attacher à une rigueur de calcul selon leurs propriétés respectives au niveau de nos petits rapports de réduction, à des anomalies perceptibles, il n'en a été retenu qu'un principe transposé à une application pratique. Encore a-t-on dû prendre en compte que le modéliste peut, au stade de la détermination des dimensions (page 2), éprouver quelque difficulté à harmoniser la bonne longueur de l'arc et l'ordre de grandeur du déportement "f" (les deux ne pouvant être indépendants tout en se prêtant à une certaine liberté de choix). C'est pourquoi la NEM 113 va, dans le sens de la simplification, jusqu'à permettre le recours à des tableaux de dimensions recommandées.

Quant aux procédés d'exécution du tracé (page 3), il n'est guère besoin de commentaires, la norme conduisant pas à pas les opérations pour chacun des deux proposés, en sorte que le modéliste, même débutant, les exécutera aisément. En règle générale, d'ailleurs, il s'en tirera avec seulement quelques arcs différents convenant au nombre souvent limité de rayons de courbure pratiqués. Dans ce cas il lui sera utile de se confectionner les pistolets de traçage appropriés qui lui économiseront bien du travail. L'un des deux procédés mérite une recommandation appuyée, surtout quand on veut poser l'arc de raccordement en place sur le réseau même, c'est l'utilisation du "bâton élastique", très sûre et qui épouse avec bonne précision la décroissance de courbure. Mais l'élasticité est la condition essentielle; pas question d'une tige déformable en plastique!

Les arcs de raccordement ont fait l'objet de nombreuses communications dans la presse modéliste. Avec la NEM 113 toutefois on dispose pour la première fois d'un guide valable pour toutes échelles, tous écartements, faisant de chaque arc de raccordement un "être géométrique" identifié par un couple de caractéristiques, laissant à l'utilisateur certains choix, tout en étant présenté dans une forme simple et accessible à chacun.

## NUREMBERG 1989

---

*Il n'entre pas dans nos intentions, en ces quelques lignes, de dresser un bilan exhaustif des nouveautés de la grande foire allemande. Nous en ferons plutôt un survol avec quelques escales belges. Pour plus de détails, nous vous renvoyons aux mensuels traditionnels qui consacrent plusieurs pages avec photos à cette manifestation ( RAIL MINIATURE FLASH, etc ) Nous terminons en remerciant chaleureusement MM. A. WITMEUR et P. BOUILLON qui nous ont permis ce survol.*

Avant d'emprunter le train 1989, revenons sur une nouveauté 1988 dont nous venons de faire

connaissance il y a quelques jours: le FALLER Car System: c'est bêtement génial et prodigieux: un véhicule routier autonome ( moteur Faulhaber et accus rechargeable ) avec un timon de direction guidé par aimant, un fil métallique noyé dans la route: et ça marche du tonnerre. Déjà phosphore chez les plus audacieux l'adaptation d'une caisse autobus SNCV ou chez les timides une livrée des bien connus "Cars LENOIR" qui sont, contrairement à ce que vous pouvez penser, bleus ou actuellement à livrée blanche. Continuons avec les nouveautés: FALLER: feux lumineux routiers + section stop des véhicules. manèges forains et pavillon musical "dansant" en modèle de l'année. Résine époxy pour les cours d'eau. MKD: avec sa friterie et un 14 juillet preiserien. LUX avec un original wagon aspirateur ( faut y penser, faut le faire ).

ROCO annonce..sa 6215 mais plus sérieusement aussi une V60 DB dont l'importateur affirmait déjà aux Galeries Anspach la descendance logique série 80 SNCB. Nos voisins du nord et du sud sont plus gâtés cette année avec une série 1000 NS et une BB 9300 SNCF . Dans les accessoires: jeu attelage court pour wagon 2 essieux toutes marques et nouvel assortiment de voie avec ou sans ballast code 83 compatible avec essieux aux normes NEM 311 ( bigre, ça s'affine ) LIMA joue du pinceau avec une 23 bleue à bande jaune, une 15 jaune à bande bleue et des M2 toujours aussi peu à l'échelle en livrée IC/IR: voilà un moule bien amorti!

TRIX et ses voitures bavaroises à 2 essieux dont une mixte 2e/3e ainsi que ses wagons d'époque. LILIPUT avec un tombereau bois vert ou brun avec ou sans cabine/passerelle ( déjà disponible) FLEISCHMANN commercialise pour l'Europe la caméra U.S. LIONEL glissée dans une voiture-pilote ou une locomotive menante mais menée d'une U.M.: parcourir votre réseau comme un machiniste au 1/87e: alléchant..mais à quel prix?

MARKLIN: extension du moteur 5 poles. Une série 16 repeinte en bleu à bande jaune. Des attelages conducteurs de courant. Une AB et une B Bénélux et comme chez FALLER, on danse chez MARKLIN avec musique, mouvement et jeux de lumière: quel souci de réalisme. A appliquer partout svp!. Pour les collectionneurs, une pensée émue à leur portefeuille pour les nombreuses exclusivités de l'année.

Non repris dans les feuillets nouveautés mais annoncé néanmoins:

- chez ROCO: nouvelles variantes de la 62: 2 exclusives Belgique, 1 au catalogue
- chez KLEINMODELLBAHN: chuchoté sur un stand: ni plus ni moins: une série 60!

## TOUT BEAU, TOUT NEUF

---

RIVAROSSI: locomotive S3/6 S drive en version E.B. ( n.d.l.r.: y-a-t-il un g.m. qui peut nous faire part de son expérience du système.)

KLEINMODELLBAHN: wagon tombereau transport de verre réf. 3101  
wagon Hbikks (encore) version salie, numéro différent

LILIPUT: wagon fermé époque III version verte  
idem version brune

JOCADIS: plaques constructeur A.B.R. , A.F.B. et B.N. (pour les 62 notamment)

# RETRO

Suite à la demande de notre membre, Monsieur Gilles Durvaux, parue dans le Ferro-Flash n°135, juillet-août 1988 et concernant les effectifs des locomotives vapeurs de Montignies, Walcourt et Mons ainsi que les effectifs des locomotives dies els de ligne de Monceau et Saint-Ghislain, Monsieur Robert Huymans nous a aimablement communiqué ce qui suit :

1) affectations de la HL 16.033 : fgh de 12/47 à 05/63.

2) effectif des types 97 de Montignies (fmy)

97.001 de 09/62 à 05/63  
 97.009 de 09/62 à R 10/64  
 97.010 de 09/62 à R 01/65  
 97.012 de 09/62 à R 08/63  
 97.013 de 11/61 à R 01/65  
 97.014 de 09/62 à R 08/63  
 97.031 de 09/61 à R 09/62  
 97.032 de 09/62 à R 01/65  
 97.034 de 11/61 à R 04/64  
 97.035 de 11/61 à R 08/63  
 97.036 de 09/62 à 08/63  
 97.037 de 03/64 à R 01/65  
 97.042 de 09/62 à R 01/65  
 97.043 de 03/64 à R 01/65  
 97.045 de 09/62 à R 08/63

Il n'y a pas eu de type 97 à fmy avant septembre 1961.

97.032 restituée 11/45 pour fhr--(11/46)fps--(02/56)fhr--(02/57)  
 flu--(06/57)mbx--(08/58)ftm--(09/62)fmy

3) effectif des types 97 de Walcourt (lwc)

Type 97 lwc

97.013 de 11/59 à 11/61  
 97.015 de 12/59 à S 08/63  
 97.021 de 03/60 à S 09/62  
 97.023 de 11/59 à S 08/63  
 97.026 de 12/59 à 08/61  
 97.031 de 02/60 à 08/61  
 97.033 de 11/59 à S 09/62  
 97.034 de 11/59 à 11/61  
 97.035 de 01/60 à 10/61  
 97.037 de 09/63 à 12/63  
 97.041 de 09/60 à S 08/63  
 97.043 de 12/59 à 12/63  
 97.056 de 12/59 à S 09/62

R=mois de la radiation

97.009 restituée 11/45 pour fhr--(12/50)fym--(07/57)  
 ftm--(09/62)fmy R 10/64



## 4) effectif des types 40 de Mons (fms)

40.005 lrs--05/47 fms jq 02/53 et de 10/59 à 05/63  
 40.006 de 01/59 à R 11/63  
 40.007 de 02/46 à 09/46  
 40.013 de 08/55 (arrivée réelle fin 1957) à 05/63  
 40.014 de 12/45 lrs-- 05/47 fms jq 02/54 et de 06/56 à 05/63  
 40.016 de 12/46 à 04/59  
 40.018 de 12/45 lrs-- 05/47 fms jq 10/47  
 40.020 de 12/45 lrs-- 05/47 fms jq R 05/60  
 40.021 " " " " " " " " R 03/61  
 40.023 de 05/51 à 09/52 et de 05/58 à R 11/63  
 40.024 de 04/47 à R 06/61  
 40.026 de /45 à 11/56  
 40.027 de 01/52 à R 08/63  
 40.030 de 02/47 à R 06/61  
 40.031 de 02/47 à 04/59  
 40.033 de 12/45 lrs-- 05/47 fms jq 10/58  
 40.035 de 03/51 à 10/56  
 40.036 de 01/46 à 02/53  
 40.037 de 04/47 à 02/54  
 40.044 de 08/56 à 05/63  
 40.045 de 07/46 lrs-- 05/47 fms jq R 08/63  
 40.047 de 12/45 lrs-- 05/47 fms jq 02/54  
 40.048 de 04/47 à 12/52  
 40.049 de 12/46 à 10/51  
 40.050 de 11/47 à 05/63  
 40.053 de 06/47 à 11/47  
 40.055 de 10/46 lrs-- 05/47 fms jq 05/63  
 40.056 de 12/45 lrs -- 05/47 fms jq R 10/61  
 40.058 de 04/59 à R 11/63  
  
 40.060 de 11/47 à 10/51  
 40.061 de 12/45 lrs-- 05/47 fms jq 10/54  
 40.064 de 12/45 lrs-- 05/47 fms jq 02/54  
 40.065 de 06/46 à 09/46  
 40.067 de 02/46 à 09/46  
 HL 40.014: Depuis la Libération. Gwi--(11/44) fym--(11/44) fms  
 --(12/45?) lrs--(05/47) fms --(03/54) fls--(06/56) fms  
 --(05/63) fc R 12/64  
 40.045 En 1945 fym--( /45) fsu--(07/46) lrs--(05/47) fms  
 R 08/63

## 5) effectifs des types 200 de Monceau et 210 de Saint-Ghislain

200.008, 017, 020, 027, 031, 035, 040, 043, 046, 049 et 052 livrées  
 de mars à novembre 1962  
 200.065, 067, 070, 071, 075, 079, 080, 081, 085 et 086 livrées de février  
 à juillet 1963  
 210.014, 016, 018, 020, 022, 024, 025, 026, 028, 031, 034, 036, 037, 038, 040,  
 042, 044, 048, 049, 052, 053, 054, 058, 059, 060, 062, 065, 068 et 071,  
 livrées de juin 1963 à juillet 1965.

# DE L'AIDE ! HULP ! HILFE ! HELP !

## SAUVETAGE D'UN TRAIN BRAINE-LE-COMTE

La régionalisation se poursuit ! Le dépôt de Kalken qui abrite divers tramways, dont une majorité de la SNCV, doit être vidé de ses véhicules non Flandriens. Les ressources actuelles de l'Amutra, qui y gare la motrice Braine le Comte 10393 ainsi sa remorque, ne permettent ni le transport, ni l'hébergement de ces deux véhicules, cette association nous a gentiment proposé leur préservation. A défaut, ces véhicules auraient été MITRAILLÉES d'office par la SNCV. Ce train sera garé à Thuillies et sera remis en état pour circuler sur le réseau de Charleroi dès que possible.

AFIN DE POUVOIR PRESERVER CE TRAIN BRAINE-LE-COMTE, NOUS AVONS BESOIN DE VOTRE AIDE FINANCIERE.

N'oubliez pas, s'il vous plaît de renouveler votre cotisation, ou mieux encore effectuer un don au 310-0811064-36 de l'ASVi, don qui nous permettra de sauver définitivement ces véhicules uniques.

### Rappel technique

La série des motrices 10374 à 10394 contraste complètement avec les traditions de la SNCV, notamment par leur caisse, construite en aluminium. Avec les motrices Pcc et les motrices prototype N, elles illustrent également la volonté de modernisation du matériel dans l'immédiate après-guerre.

Livrées en 1949 et 1950, ces motrices étaient de deux types. Les 10374 à 10388, en livrée crème, étaient équipées de quatre moteurs ACEC MTV 505 de 47kW. Le reste de la série, dont les bas de caisse étaient peints en vert pâle, avaient une transmission à cardans et des moteurs MTV215. Cette dernière série fut "standardisée" en recevant des équipements de la première série, et la livrée crème. Elles reçurent 24 remorques de conception semblable, numérotées de 19456 à 19479. La construction légère de ces motrices provoqua divers problèmes au châssis, qui amenèrent un déclassement rapide. Les premières motrices furent mitraillées entre le 20 août 1962, soit douze ans à peine après leur mise en service et le quatre juillet 1967, à l'exception de la 10377 qui devint un abri de jardin et la 10393, qui fut préservée par l'Amutra. Cette série connut peu de modifications, seule la 10375 reçut une porte centrale à la suite d'un accident routier.

Les motrices de cette série furent initialement allouées au réseau de Charleroi, que ce soit les lignes urbaines, telles les boucles de Jumet, ou les longs trajets interurbains, comme le 67 Charleroi-Namur. En 1952, six d'entre elles furent essayées entre Bruxelles et Louvain. Les 21 motrices de la série furent ensuite transférées au dépôt de La Louvière, par étapes.

ASVi asbl rue Belliard 187  
1040 Bruxelles

Gageons que cet appel ne laissera pas insensible les Centraux.

En effet comme le rappelle si bien la courte notice de l'étincelle, ces motrices passèrent une bonne partie de leur existence sur l'étoile de LA LOUVIERE et plusieurs d'entre nous les empruntèrent sur le chemin de l'école.

3 RAILS ~ → 2 RAILS =



OPPORTUNISTES, profitez de l'occasion!

Un de nos membres entreprendra sous peu la transformation de plusieurs de ses modèles ( séries 16 et 52 Märklin en 2 rails ); tant qu'à faire, il veut bien accepter quelques pièces supplémentaires des mêmes séries à transformer aux conditions suivantes:

- les pièces doivent être impérativement déposées le samedi 25 mars de 14h30 à 17 heures au local C.F.C./LA LOUVIERE de la place Caffet à Haine Saint Paul.
- elles seront à reprendre à la mi-juin au même endroit.
- la transformation comprendra isolation des roues, fourniture et mise en place d'un aimant permanent, idem diodes pour inversion des feux, les essieux porteurs seront suspendus. Mise éventuelle du boudin aux normes NEM: à discuter sur place. P.a.f.: ± 1000 francs

## 150 ANS DE CHEMIN DE FER DANS LE CENTRE

L'ECOMUSEE REGIONAL DU CENTRE veut marquer, lui aussi, les 150 ans de présence ferroviaire dans notre région. Deux expositions lui seront consacrées: l'une, sur le site de BOIS DU LUC, évoquera l'histoire ferroviaire de notre région, l'autre en l'ancienne gare même de HAINE ST PIERRE présentera notre riche, mais hélas, passé de constructeur ferroviaire. L'ECOMUSEE REGIONAL DU CENTRE a sollicité notre aide que, volontier, nous apportons sous forme de modèles réduits illustrant le matériel traction de la SNCB, de réseaux animés ( fournis par les imprtateurs et un détaillant local ) dont nous assurerons l'entretien, de dioramas, de documents, d'animations ( bourse d'échange et forum Febelrail ) et d'un stand de vente de publications ferroviaires. Les expositions se dérouleront du début avril à la mi-octobre et exigeront une permanence le week-end en vue d'assurer la vente de littérature ferroviaire. Il serait souhaitable que ce ne soit pas toujours les mêmes qui se retrouvent derrière le stand. En plus, la vapeur vive reprendra ses activités saisonnières régulières, vous l'avez compris:

\*\*\* S.O.S. BÉNÉVOLES \*\*\*

Dès maintenant, si vous disposez d'un dimanche ou d'un samedi, si vous estimez qu'être membre d'un club c'est aussi participer ( je peux vous rassurer en soulignant que les animateurs - toujours les mêmes d'ailleurs - n'ont reçu aucune formation spéciale, qu'ils present bénévolement - c'est peut-être ce qui vous gêne mais on s'y fait à la longue - et qu'ils ne s'offusqueraient pas de vous voir prendre leur place ), alors n'hésitez pas envoyez chez l'ami Henri HAUBE, rue Docteur Grégoire, 51 7100 LA LOUVIERE une petite carte postale signalant: " je suis libre pour assurer une permanence tel jour"

Deux jours chauds: dimanche 21 mai 1989: bourse d'échange  
samedi 14 octobre 1989: forum FEBELRAIL

8

DIMANCHE 21 MAI 1989

LA LOUVIERE  
CHARBONNAGE DE BOIS DU LUC

# BOURSE D'ECHANGE

RUILBEURS

SWAPMEETING

RAINS AUTOS MAQUETTES JOUETS ANCIENS

CHARBONNAGE DE BOIS DU LUC (ATELIER DE MECANIQUE) DE 10 À 15 HEURES

-----  
 Bulletin de réservation à remplir et à retourner avant le 10 mai 1989 au CLUB FERROVIAIRE  
 DU CENTRE, chaussée de Mons, 125 à 7160 HAINE ST PIERRE

NOM \_\_\_\_\_ PRENOM \_\_\_\_\_  
 Adresse \_\_\_\_\_ N° Bte \_\_\_\_\_ Code postal \_\_\_\_\_ Commune \_\_\_\_\_

Je réserve ... table(s) au prix de 600 FB la table de 3m ou 400 FB la demi-table

Je verse .... x 600=... au compte 271-0061822-65 du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE LA LOUVIERE  
 x 400

Je joins un chèque barré au nom du C.F.C. de ....FB  
 Effacer la mention inutile

Ik reserveer ..... tafel tegen 600 BF voor een 3m. lange tafel / 400 BF voor een half tafel

I reserve table for the price of 600 BF for a 3m tafel/ 400 BF for one half table

Ik stort ....x 600= BF op nr. 271-0061822-65 van CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE LA LOUVIERE/ 400

deposit .....x 600= BF on bank account nr 271-0061822-65 of CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE LA LOUVIERE/ 400

Ik verbij een cheque tenbate van C.F.C. LA LOUVIERE

I attach a cheque to the benefit of c.F.C. LA LOUVIERE

Ik wil de gewenste doorhale ° Cross unwanted way of payment

De exposant et un seul accompagnateur seront admis dès 9h15

The exposant door een enkele persoon vergezeld zal vanaf 9uur15

The exhibitor with a single attendant will be admitted from 9.15

Voor tout renseignement

For verdere inlichtingen : CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE Chaussée de Mons, 125 7160 HAINE ST PIERRE

For further information

064/22.39.43

Les visiteurs seront admis dès 10 heures. P.A.F. visiteurs: 50 BF

## VAPEUR EN BELGIQUE

PHIL. DAMBLY

Alléluia, alléluia, après des mois et des années d'impatience folle teintée d'espoir, c'est décidé, c'est fait, VAPEUR EN BELGIQUE sortira enfin cette année.

Comme nous l'avions laissé entendre, cet ouvrage sortira en deux volumes. La chose n'était pas prévue au départ mais devant la masse de documents inédits glanés et dénichés de-ci, de-là par l'auteur il fallait faire un choix: sacrifier des documents ( sur quels critères ? ) ou passer aux deux volumes. Nous approuvons personnellement ce choix.

La sortie du premier tome est toute proche puisque annoncée le 10 AVRIL 1989.

Disponible au local dès réception: prix prévu auprès de votre association: 1880,- francs

Note pour les souscripteurs

Tout d'abord, nous vous remercions tous pour la confiance que vous nous avez témoignée lorsque, sans cesse, nous annoncions la sortie prochaine toujours reportée.

Les données fondamentales concernant cet ouvrage étant totalement modifiées, nous vous proposons:

- soit remboursement du trop perçu en même temps que livraison du tome I. Le montant de celui-ci sera défini en avril. Nous pouvons juste annoncer qu'il dépassera les 300 francs.

- soit livraison du tome I et transformation du solde ( sur le montant calculé au plus juste du tome I ) en bon à valoir sur le tome II qui sera livré également, ET AUX SEULS SOUSCRIPTEURS, au plus juste.

Nous sommes attentifs à toute autre proposition éventuelle.

Dès disponibilité, nous ferons parvenir un courrier aux souscripteurs et leur demanderons de marquer leur option.

## COURS "ETAT BELGE" SECTION "TRACTION ET MATÉRIEL"

Ce cours, donné en 1924 à ceux qui entraient aux chemins de fer de l'Etat Belge, est un document de première valeur sur les chemins de fer de cette époque. Il nous donne une description minutieuse des divers organes des locomotives à vapeur, des différents modes de chauffage, d'éclairage, de freinage des trains, nous renseigne sur les différents types de locomotives et de wagons utilisés à cette époque, sur les opérations à effectuer à la rentrée et à la sortie des locomotives, sur la vie du personnel roulant, les diverses avaries qui peuvent survenir aux locomotives et bien d'autres choses encore. A la lecture de ce cours, vous découvrirez la locomotive à vapeur comme si vous aviez vécu cette époque. un document historique qui intéressera autant les historiens que les mordus de la vapeur, et en général tous ceux qui aiment le chemin de fer.

Fac-similé édité par l'ami  
J.P. HAMBLENNE.

Disponible lors des réunions  
Prière néanmoins réserver  
par simple carte postale au-  
près de votre secrétariat

275 francs





De Monsieur CRIKELAIRE Roger:

Monsieur CRIKELAIRE nous pose une question qui nous ramène aux premiers tours de roue (ou pre que ) de nos chères 201/59 maintenant condamnées.

Nous vous soumettons celle-ci et faisons appel à vos souvenirs:

Comme l'on parle tant actuellement du retrait de service des locomotives du type 59 (ex 201). Ces locos ont débutés leur carrière aux dépôts de GT (Haine-St-Pierre) et NK (Kinkempois).

En 1959 ces locos tractaient de longs trains complets de charbon uniquement composés de tombereaux principalement NS (anciens types GTM et GTU/GTO) de Louvain vers la région de Charleroi.

J'ai pu observer en passage à Wavre ces convois journallement et conclu plus tard que ces trains venaient du Limbourg Hollandais (Lanaken, etc..)

Une personne pourrait-elle me renseigner si ces trains transitaient via Baulers et Manage (gare active à l'époque) ou bien passaient par Charleroi-Ouest et Monceau. Ces trains devaient sans doute alimenter les hauts-fourneaux de la région. Ces circulations doivent avoir pris fin vers 1961.

P.S. Bien que la ligne de Baulers à Genappe soit actuellement hors service et abandonnée. La ligne de Ottignies à Genappe par contre connaît un regain d'activité pendant la période sucrière; avec des circulations de locomotives des séries 52 et 53 qui n'ont jamais auparavant circulés sur cette ligne.

Ancien de G.T. ou lecteur averti, nous attendons votre réponse soit à votre secrétariat respectif ou directement chez Monsieur CRIKELAIRE Rue du Grand Cortril 56 1300 WAVRE

De Monsieur HANNECART Jean-Marcel:

Un courrier plus désagréable à transmettre: en effet, Monsieur HANNECART a été victime d'un vol. A côté de pièces plus traditionnelles, les malandrins ont aussi, hélas, emporté une partie de la collection de notre membre. Evidemment, rien ne ressemble plus à une P8 qu'une autre P8 en l'absence de toute marque d'identification particulière. Néanmoins si votre attention est attirée par un lot ou une partie de lot proche des pièces disparues, prévenez immédiatement Monsieur HANNECART au 065/35.36.95 heures de bureau. Ajoutons que, comble, les voleurs se sont emparés aussi...de la vitrine contenant tout ce matériel. Dernier détail, tout ce matériel est sans boîte et à l'état neuf.

VOL DE MATERIEL FERROVIAIRE H O  
UNE VITRINE CONTENANT:

LOCOMOTIVES H O		Tél (H de bureau):	
MARKLIN		ROCO	065/ 35.36.95
3111 vapeur belge brune		3 versions différentes de	
3015 crocodile		type 59 dont une 3 rails	
3076 autorail double rouge		Loco BR 29	
3094 carénée noire		Loco Be 4/6	
3101 pet. vapeur belge		Klein bah	
3098 vapeur P8 tender baignoire		Loco Re 4/4	
3086 vap. belge tender 3 essieux		LIMA	
3069 diesel belge ABR		Belge électrique verte	
3014 RE. 4/4 SEB.CFF.		Belge électrique bleue	
3001 petite électr. rouge		DIVERS au 1/43	
3046 grosse vapeur télex		2 modèles différents Citroën	
3166 électr brune		C4	
3157 électr rouge		1 Eligor Peugeot 201	
3152 type 16 belge bleue		JOUEF	
3163 type 16 belge jaune		Belge vapeur 150	
3066 GoCo belge			
divers insignes de comptoir			
"MARKLIN"			

16	MITRINE en bois teinté foncé, séparations horizontales en bois, tout tapissé de feutrine rouge. chaque séparation est éclairée à sa partie supérieure par deux sackets MARKLIN
	Dimensions: L 50 / H 75
	NOTE: Tout ce matériel est [REDACTED], dans un état presque neuf.

## NOTRE PROCHAIN FERRO-FLASH

Notre prochain bulletin sera consacré dans sa majeure partie à la peinture des modèles et à l'utilisation de l'aérographe avec un travail des amis Pierre, Jean-Pierre et Gilles qui ont mis en commun leur expérience.

Mais vous aussi, vous devez participer en nous faisant part de vos trucs et astuces dans le domaine même si vous pensez qu'ils sont éculés, ils ne le sont peut-être pas et seront alors bienvenus.

Trucs et astuces sont compilés et mis en musique par l'ami Pierre; C.F.C. Chaussée de Mons, 125 à 7160 HAINE ST PIERRE.

## VIADUC SAINT-PIERRE

Avec l'ami Pierre RASSON, revenons, une fois de plus, sur le magnifique site du viaduc ST-PIERRE situé dans les bois de Morlanwelz-Mariemont ( pour rappel: rivière en aqueduc, SNCV, Voie étroite, re-SNCV, SNCB et privé en voie normale au même point sur 5 niveaux différents ). Une visite sur le site avait livré à nos regards un poteau télégraphique très curieux ( traverser tout le souterrain du trainage, se munir d'une lampe torche ) L'ami Pierre n'a pu résister au désir de le croquer pour vous.

Nous présumons qu'il s'agissait à l'origine d'un poteau double dont, pour une raison quelconque, une base d'un mât est disparue ( pourriture, accident? ). La base de l'autre mât est devenue porteuse des deux par l'intermédiaire d'une solide pièce métallique en S fermement amarrée aux deux mâts.

\_Voilà une belle pièce à reproduire en HO, à qui le gant?!

## COMPARTIMENT COMMÈRES

Entendus lors des soirées de réveillon:

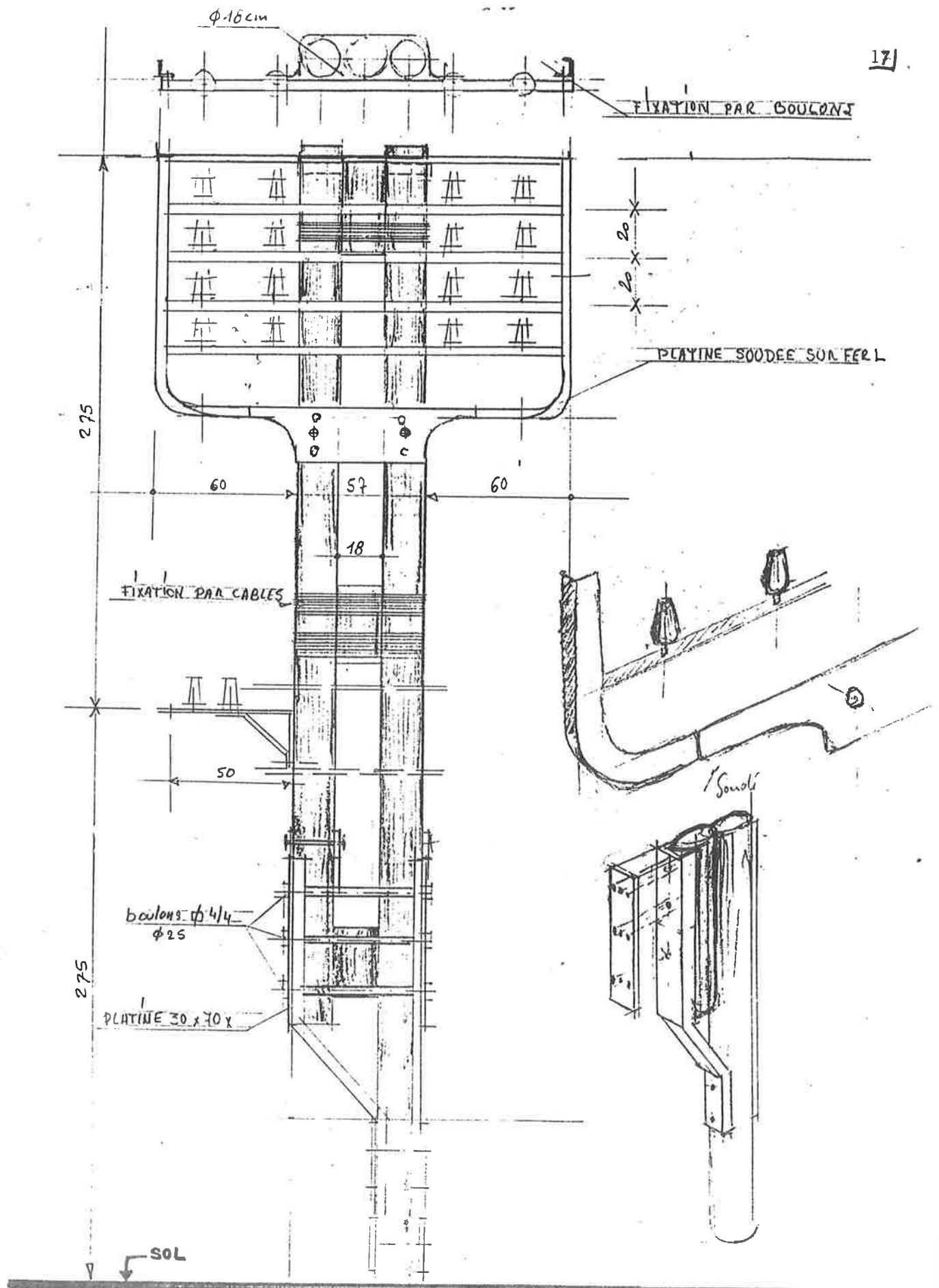
Les nouvelles positions du modélisme dépassant de loin les chinoises et japonaises:

- couché sur linex
  - debout sur la pédale de l'homme mort
- et- trois heures dans le cul de Sac.

Un exposé intéressant et exclusif sur la vie de A. SCHWEITZER ( merci Jacques )

Ont été élus à l'unanimité rois du tire-bouchon: P. MARCHAL et J. CHARLOT

Ont été testés et éprouvés des nouvelles techniques de peinture



RELEVÉ - NOV 88 - PR

POTEAU TELEPHONE - CULEE VERS  
OUVRAGE ST PIERRE - ECH=5cm/1m

# Quel transport urbain pour la Cité ardente aux soixante-cinq millions de voyageurs ?

On sait que Charleroi réclame avec fermeté la poursuite et l'achèvement de son métro, que La Louvière est demeurée du GLT, transport public bi-mode. Mais Liège ? Un inquiétant silence est observé sur l'avenir du transport automatisé urbain des ACEC qui lui avait été fermement promis en compensation de ce qui a été réalisé ailleurs.

Avec son horizon bouché de cité excessivement endettée pour vingt ans encore (sinon davantage), sa population en décroissance, le discrédit voire l'hostilité qui l'entourent et ses querelles politiques, Liège semble engagée dans une spirale descendante.

Cette spirale autoriserait-elle qu'on tienne Liège à l'écart du flux d'investissements que la régionalisation réoriente ?

Le 24 février dernier, le collège échevinal a accordé le certificat d'urbanisme pour la réalisation du T.A.U. : à tout le moins les Liégeois ne pourront-ils être accusés d'avoir scié la branche sur laquelle le projet était perché; cette autorisation est néanmoins singulièrement moins musclée que le vote unanime du conseil communal de Charleroi à propos du métro. Velléitaires, les Liégeois ?

Mais quelle est encore la crédibilité du T.A.U. à l'heure de l'éclatement des ACEC, de la reprise de sa division ferroviaire par Alstom, et après la reprise du fournisseur de la carrosserie du T.A.U., Brugeoise-et-Nivelles, par le canadien Bombardier (qui possède sa propre division ferroviaire et un projet de transport automatisé, le « People Mover ») ?

Liège frôlant l'impasse, les groupes de pression qui jusqu'à ce jour ont tonné chaque fois contre son rééquipement se taisent aussi...

## Et pendant ce temps-là...

Les réalisations routières, les projets routiers à Liège, eux,

\*65.000.000 de voyageurs de la STIL et de la SNCV en zone urbaine) : la comparaison se soutient quant aux chiffres.

Car il faut compter ici comme on le fait ailleurs. De Retinne à Awans et de Flémalle à Oupeye, on trouve la moitié de la population provinciale, une population urbanisée, centrée pour ses besoins haut de gamme sur Liège-ville. Le seul défaut de cette communauté urbaine qui n'en a pas le nom — et que le président du « Grand Liège », Jacques Levaux, a appelée récemment de ses vœux — serait d'être « teintée socialiste ». Mais la province, n'est-elle pas déjà ?

continuent : à une question du sénateur libéral Janine Delruelle, le ministre Baudson répond que le percement du tunnel sous Cointe (liaison entre les autoroutes de Bruxelles et des Ardennes) continue comme prévu; au plan de secteur de Liège figure l'idée de long tunnel à grand gabarit reliant l'autoroute de Maestricht à l'autoroute des Ardennes (un projet au coût monstrueux)...

Parallèlement, le VAL (transport automatique urbain français) adopté par Lille, Chicago, Jacksonville, etc., poursuit sa percée.

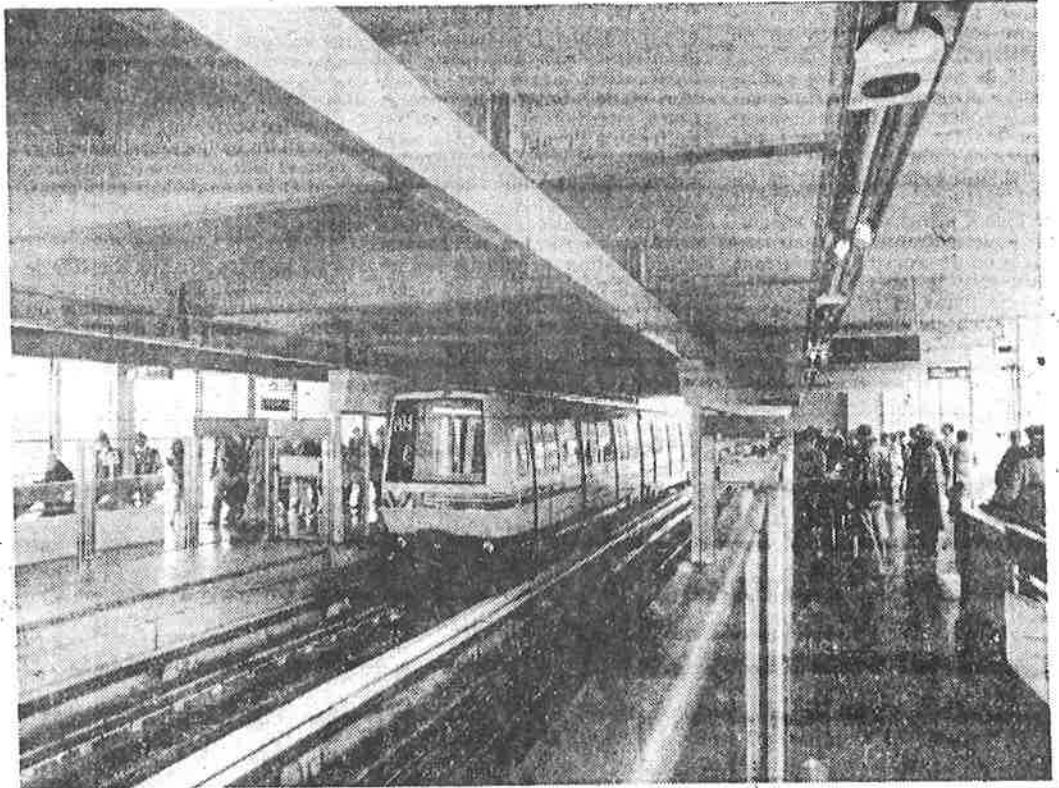
Trois cent trente rames seront

fournies aux clients d'ici à 1995 : cent deux à Taiwan, seize à Paris pour la desserte d'Orly (dès 1991 et alors qu'actuellement Orly n'est qu'à dix minutes du métro RER), etc. A Paris, encore la RATP étudie-t-elle le projet *Météore* de liaison rapide est-ouest basé sur le VAL. La Communauté urbaine de Bordeaux a décidé de s'équiper en VAL, Toulouse a entrepris des travaux en 1986 et sera équipée en 1993 (seize stations); Strasbourg pourrait décider en faveur du même engin dans les prochaines semaines (deux lignes, vingt-quatre stations pour la seule première li-

gne); à Lille, vitrine du VAL, on continue le développement du réseau : on a inauguré le 27 février la ligne 1 bis (dix-huit stations).

Preuve de la percée de l'automatisation : Paris étudie l'automatisation de son métro lourd, Lyon programme pour l'an 1990 onze kilomètres de métro lourd sans pilote sur sa ligne « D ».

Bordeaux (600.000 habitants et 65.000.000 de voyageurs par transports en commun), Toulouse (450.000 habitants, 65.000.000 de voyageurs), Strasbourg (375.000 habitants, 37.000.000 de voyageurs), Liège (475.000 habitants pour la grande agglomération,



Le VAL, le transport automatique urbain français adopté par Lille, poursuit sa percée. D'ici 1995, trois cent trente rames seront fournies à divers pays dont cent deux à Taiwan (Photo : François CORNIL.)

Revenons aux transports pour rappeler que, récemment encore, René Grosjean plaiderait au nom de l'Université de l'Etat et de ses dix mille navetteurs quotidiens, pour une liaison efficace entre Liège et le Domaine Universitaire, liaison que le VAL — qui franchit des pentes de 7% — pourrait concrétiser.

## Les sous ?

Et le financement ? demandera-t-on à propos de Liège à défaut de le faire pour Bruxelles, Charleroi ou Anvers.

A Toulouse, c'est le Crédit local de France et la Caisse des dépôts et consignations qui financent le projet VAL.

A Liège, cela ne pourrait-il être le Crédit Communal d'autant qu'il s'est récemment associé au Crédit local de France ? La Société liégeoise de financement, la Société mutuelle des assurances publiques (SMAP), la Société régionale d'investissement pourraient s'associer à ce « financement privatisé ».

Mais on n'en est pas là encore.

Pas plus qu'on ne parle des deux grandes unités d'épuration des eaux domestiques sous Cointe et près d'Herstal, on ne parle des transports publics liégeois.

Sans doute s'est-on, une fois de plus, satisfait de paroles, convaincu qu'on était que le principal en disgrâce demandait l'aumône plutôt que ses droits ?

MICHEL HUBIN.



Effeverscence mardi 21 février dans le parc de la crèche communale de HOUDENG-GOEGNIES: une petite équipe du C.F.C. ( toujours les mêmes bien sûr ) assistée de quelques bras amis, une locomotive rutilante sous le soleil de février prête à enlever son train et une cinquantaine de gosses ravis de l'aubaine attendaient de pied ferme l'équipe de tournage de R.T.L. ( émission 'Entrée libre' de Philippe SOREIL ). Sitôt arrivée, le tournage commençait avec des prises de vue diverses des circulations en cours. Après, l'ami Pol fut mis à contribution: démarrages répétés, freinages répétés jusqu'à un millimètre de l'objectif provoquant la panique de l'accessoiriste-preneur de son, marches sans machiniste foyer ouvert ( excellent pour la montée en pression ) etc... de quoi en baver!

Ensuite, l'équipe de tournage s'est rendue sur le réseau en O et I: là aussi, des choses exceptionnelles que l'on ne voit pas tous les jours: 141R, 242A, série 27, rames prestigieuses de la CIWL, train de marchandises interminable ( c'est vrai qu'en O, on arrive vite à une rame de 10 mètres ), mise en chauffe d'une locomotive en I: encore de quoi réaliser d'excellentes images.

Last but not least: visite de notre local avec démonstration du système modulaire, circulations sur notre "grand" réseau, manoeuvres multiples et répétées..ainsi que très sonores de l'ami P.C. ( ~~Par~~ Caterpillar pour les intimes ) et pendant de la Decauville au 1/3 de la vapeur vive, longues prises de vue de rames au 1/160e défilant devant une pièce de 5 francs! Quatre heures de travail, deux heures de tournage donneront une séquence de ...quatre minutes sur RTL-TVI vendredi 17 mars "Entrée Libre" de Philippe SOREIL 16 heures.

Rassurez-vous, ces quatre minutes seront suivies d'un débat en direct ( Brrrr..) sur le modélisme ferroviaire

\*\*\*\*\* R. T. L. MODELISME FERROVIAIRE \*\*\*\*\*

\*\*\* PROGRAMMEZ VOTRE MAGNÉTOSCOPE: VENDREDI 17 MARS 1989 À 16 HEURES \*\*\*\*\*

A FOND LA CAISSE! MAIS GARE À L'ACCROCHAGE!

Titre accrocheur à escient. Nous voudrions organiser en novembre une réunion avec présentation et débat: le sujet: les attelages. Depuis quelques années, de nouveaux produits sont apparus sur le marché, le choix est devenu plus vaste mais finesse et (pseudo)réalisme sont-ils compatibles avec tenue de voie et fiabilité? Faites-nous part de vos réflexions, apportez votre petit grain de sable au moulin. Moins bien connus, les attelages Kadee, pouvez-vous en apporter? Nous nous souvenons avoir vu des accrochages sensationnels avec ceux-ci mais normes NEM ne riment pas avec normes NMRA, alorrrrs!? A vous la plume; centralisation Chaussée de Mons, 125 à 7160 HAINE ST PIERRE.

La section LA LOUVIERE/CENTRE du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE est heureuse de renouer avec la tradition et de vous inviter à sa

## JOURNEE FERROVIAIRE DE PRINTEMPS

JEUDI 30 MARS 1989

LE MATIN: visite guidée de A.C. WAGONS DE LUTTRE

Rendez-vous: "parcours groupé" et "service membre" : parking LA LOUVIERE SUD: 9h20 précise

• Entrée A.C. LUTTRE ( rue de l'Arsenal Pont-à-Celles ): 10 h. précises

LE MIDI: le repas de midi sera pris en commun à l'A.C. LUTTRE.

C'est l'occasion de se retrouver et d'échanger les points de vue. La participation aux frais est modeste et la nourriture est bonne m'a-t-il déjà été dit: de 100 à 150 francs.

L'APRÈS-MIDI: visite guidée du T.A.U. DE JUMET ( TRANSPORT AUTOMATISÉ URBAIN )\*

Depuis quelques années les anciens A.C.E.C. mettent au point un système de transport à gabarit relativement faible et à conduite automatique ( similaire au VAL de LILLE ).

La B.N. quant à elle a fourni les caisses et certains se souviendront les avoir vues lors d'une portes ouvertes de cette firme.

Les installations d'essai sont situées dans le zoning industriel de Jumet et présentent les diverses particularités d'un trajet urbain: souterrain, au sol, courbe serrée etc..

Le T.A.U., c'est un peu le monstre du Loch Ness ferroviaire belge: très discret et invisible si on le cherche avec de temps en temps une remontée en surface dans les médias ( voir par ailleurs article du journal "LE SOIR" )

ATTENTION, pour cette journée ferroviaire, INSCRIPTION PREALABLE OBLIGATOIRE.

Je soussigné Nom \_\_\_\_\_ Prénom \_\_\_\_\_ carte membre n° \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Participe à la journée ferroviaire du 30 mars 1989

- ° je serai à 10 heures à l'entrée de l'A.C. LUTTRE
- ° je serai à 9h20 au parking de LA LOUVIERE-SUD et peux emmener...membre(s) dans mon véhicule
- ° je serai à 9h20 au parking de LA LOUVIERE-SUD, je ne dispose pas de véhicule.

Je glisse un billet de 100 francs dans mon enveloppe pour acompte participation au repas.

Signature \_\_\_\_\_

° barrer la mention inutile

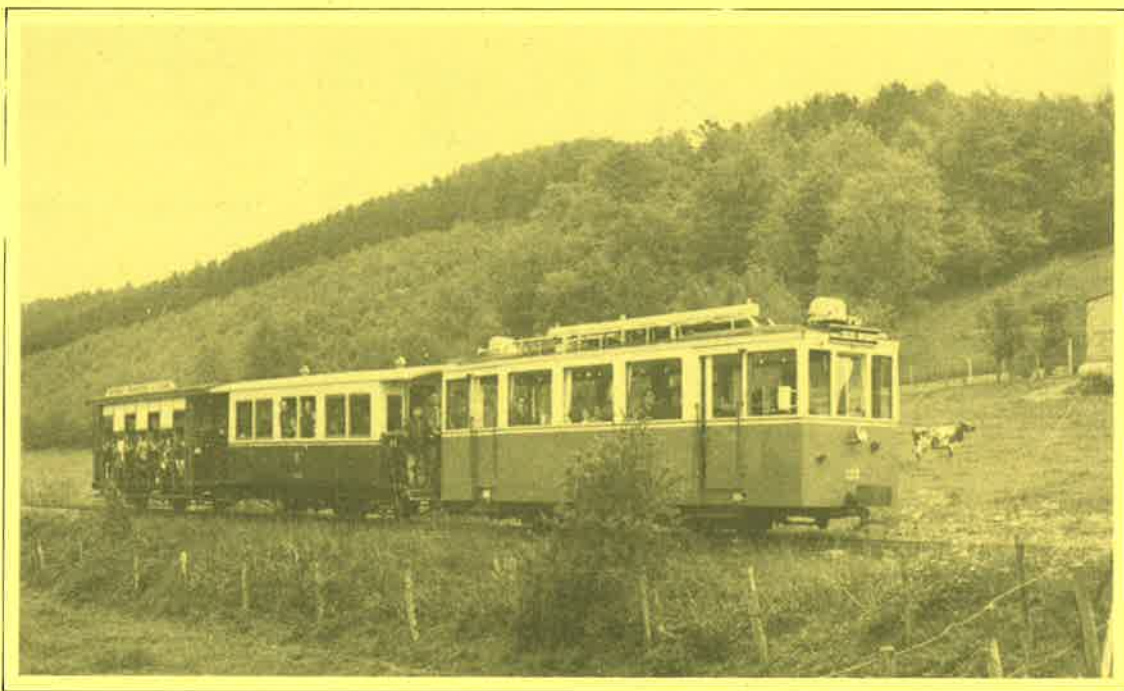
----- à renvoyer au plus tôt au CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE Chaussée de Mons, 125 -----

7160 HAINE ST PIERRE

\*sous réserve d'obtention des dernières autorisations.

# TRAMWAY TOURISTIQUE DE L' AISNE

ASBL à EREZEE (Province du Luxembourg)



## RENSEIGNEMENTS - TARIFS HORAIRES 1989

Le **Tramway touristique de l'Aisne** (en abrégé T.T.A.), association sans but lucratif, fondée le **18 septembre 1964** (tous ses membres assurent l'exploitation **bénévolement**) est un véritable *musée animé* des tramways et chemins de fer secondaires (Tramways Vicinaux) dans notre pays et constitue par ses différents modes de traction, par la diversité de ses véhicules, qui ont conservé leur *aspect original*, une attraction unique en Belgique, une **attraction historique, et touristique!**

Il est utile de souligner que les *fondateurs* du T.T.A. ont été les **premiers** en Belgi-

que à se lancer dans une telle aventure! Leur audace a été très vite récompensée par l'afflux de touristes. Le succès croissant remporté par le T.T.A. a permis à d'autres associations similaires de voir le jour dans notre pays.

Avec une collection de plus de **65 véhicules différents**, le T.T.A. a voulu rappeler aux jeunes et moins jeunes que, notre pays a toujours possédé une industrie ferroviaire de grande renommée et s'est donné comme but essentiel de conserver un témoignage vivant de ces modes de transport qui firent et font toujours la renommée de l'industrie belge dans le

monde. Le T.T.A. réunit également dans son association toutes les personnes intéressées par les tramways et les vicinaux et qui souhaitent lui apporter leur aide.

En empruntant un de nos petits trains du temps jadis, avec une locomotive à vapeur, un autorail ou une baladeuse, vous ferez un voyage dans le temps et vous découvrirez, d'une manière inhabituelle, des régions touristiques très belles et encore fort peu connues. Vous découvrirez, à la manière de nos grands-parents, les charmes envoûtants et secrets de cet attachant **Val de l'Aisne!**

---

Le T.T.A. a son point de départ au Pont d'Erezée, ancienne gare de la ligne vicinale  
**MELREUX - EREZEE - MANHAY - COMBLAIN-LA-TOUR**

---

**Vaste parking gratuit pour voitures et cars.**

Erezée est situé au Nord de la Province du Luxembourg (Ardennes belges) à :

6 km de Hotton, de Barvaux et de Manhay,

15 km de Bomal et de Durbuy,

20 km de Marche-en-Famenne, de la Roche-en-Ardenne, de la Baraque Fraiture, ...

# RENSEIGNEMENTS PRATIQUES 1989

## I. HORAIRES ET JOURS DE CIRCULATION

Du dimanche 26 mars (Pâques) au dimanche 8 octobre : les week-ends et jours fériés (tous les jours du 1er juillet au 30 août)

	(1)	(1) (2)	(2)	(2) (3)	(2) (3)	(2) (3)
Pont d'Erezée	10.30	11.30	14.00	15.00	16.00	17.00
Amonines	10.40	11.40	14.10	15.10	16.10	17.10
Forge-à-l'Aplez	10.50	11.50	14.20	15.20	16.20	17.20
Moulin de Chaîneux ou Pont de Dochamps	Consultez les avis locaux					
Forge-l'Aplez	11.00	11.55	14.30	15.30	16.30	17.30
Amonines	11.10	12.04	14.40	15.40	16.40	17.40
Pont d'Erezée	11.20	12.14	14.50	15.50	16.50	17.50

(1) pas le samedi : en avril, mai, juin, septembre et octobre. Pas le lundi en juillet et en août.

(2) Ces trains sont mis en circulation si **minimum six personnes à tarif entier au départ du Pont d'Erezée.**

(3) Circule : les 1er, 4, 14 et 28 mai, du 4 juin au 10 septembre.

**N.B. Aucune circulation** les samedis en avril, le lundi 17 juillet, les 16, 23 et 30 septembre.

En cas d'affluence : services renforcés. En cas de mauvais temps : services réduits ou même supprimés.

Possibilités de réserver en dehors des horaires ci-dessus : renseignements : voir § III.

### CIRCULATIONS SPECIALES

Comme en 1988, le T.T.A. mettra en circulation une **rame complète composée de voitures à plates-formes ouvertes du début du siècle.**

Pour tous renseignements : voir § III.

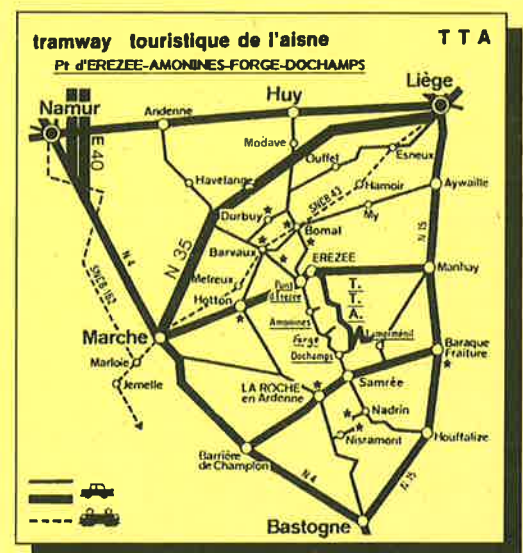
## II. TARIFS

Tous les tarifs donnent droit au voyage avec retour le même jour, avec le même billet. Pas de billet simple.

	Adulte	Enfant (4-12 ans)	Associat. touristiques agréées par le T.T.A. Groupes : 20 pers. min.
Erezée-Forge	110 frs	80 frs	80 frs
Erezée-Forge-Moulin Pt de Dochamps	160 frs 180 frs	110 frs 110 frs	110 frs 110 frs

### RESERVATION D'UN TRAIN ENTIER (Section Erezée-Forge)

	Traction Diesel	Traction Vapeur
Forfait	6.000 frs	12.000 frs
Capacité maximum par train	90 personnes	120 personnes



## III. CORRESPONDANCE - RENSEIGNEMENTS - RESERVATIONS

Monsieur **SERGE LANGE**  
rue Caquin 17, 4355 HANEFTE

086/47.72.69

Dépôt de Blier  
(les week-ends, jours fériés, tous les jours en juillet et en août)  
rue du T.T.A., 5461 AMONINES

03/239.67.10

Monsieur **LODE OPDEBEEK**

LISTE des VEHICULES (origine SNCV).

- 1.HL 1075: 030T 18 Grand'Hornu 1919
- 2.HL 1076: id.
- 3.ART 50: autorail-tracteur 20T (1)
- 4.ART 69: id.
- 5.AR 93: autorail-tracteur délesté SNCV-Leuven 1930.
- 6.ART 123: autorail tracteur mixte SNCV-Leuven 1932.
- 7.AR 133: autorail léger 1ère classe Baume et Marpent 1935.
- 8.A165: voiture salon 1904 -Franco-Belge.
- 9.A1208:voiture vapeur 1907-Tyberchamps.
- 10.A1348: voiture vapeur 1909-Franco-Belge.
- 11.A1584: remorque De Rechter 1893-Bailly.
- 12.A2115:voiture vapeur mixte 1920-Baume et Marpent.
- 13.B2227:fourgon 1890-Dyle et Bacalan.
- 14.A2355:fourgon 1899-Baume et Marpent.
- 15.A2402:fourgon 1903-Germain.
- 16.A3630:wagon plat à 2 essieux.
- 17.A3539: id.
- 18.A3711: id.
- 19.A5726:wagon haussettes 1893-Métallurgique.
- 20.A7500:wagon fermé.
- 21.A7848: id. , à bissels.
- 22.A8139:wagon plat à bogies 1913-La Sambre.
- 23.A8178: chasse-neige.
- 24.B8314:citerne à gadoues.
- 25.A8944: voiture ouverte 1916-CCC.
- 26.A10760:re orque à 2 essieux 1920-Braine-le-Comte.
- 27.A14436:wagon haussettes.
- 28.A14723: id.
- 29.A15734: id.
- 30.A18169: wagon fermé avec frein à vis.
- 31.A18230: id.
- 32.A18253: id. ,at à air.
- 33.19188: remorque à bogies Cureghem 1946.
- 34.19425: id.
- 35.19533: remorque à bogies Destelbergen 1956 (1).
- 36.19538: id.
- 37.19542: id.
- 38.19566: remorque à bogies Merksem 1952
- 39.19568: id.
- 40.19572: id.



../..

- 41.19578: remorque à bogies, type S-Merksem 1954.
- 42.19669: remorque à bogies, Destelbergen 1956, ex-motrice STD9817.(1)
- 43.A51742: wagon-citerne de 10.000L, ex-plat.
- 44. VT 17: wagon-coffre à 2 essieux pour outillage VT.
- 45. A20820: benne VT.
- 46. A59757: plat à 2essieux, ex-motrice.
- 47.HL 1000: locomotive type 18, ex-raffinerie de Tirlemont.(2).
- 48.A1344: remorque pour AR. (3).
- 49.A3694: wagon plat à 2 essieux De Rechter 1892 (1).
- 50.A7295: wagon plat à 2 essieux.

Le 12 décembre 1988.

(1): à Burdinne.

(2): en prêt à la SNCV, contre la A1344.

(3): en prêt de la SNCV, contre la HL 1000.