

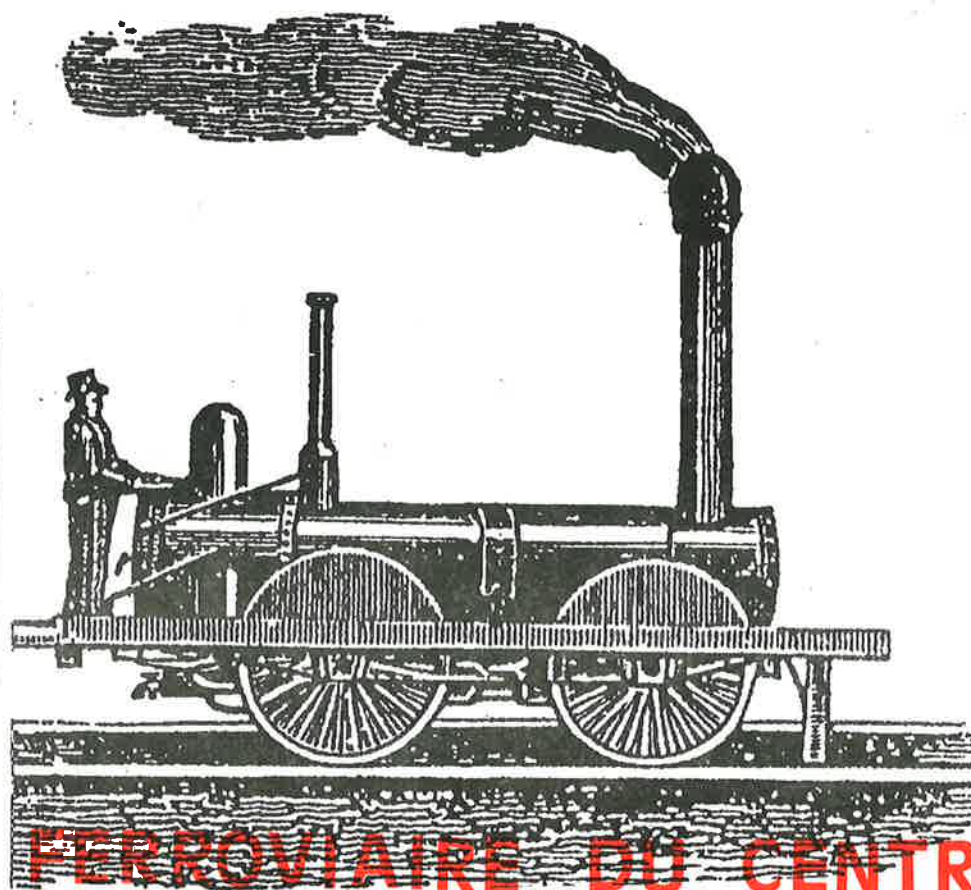
# FERRO FLASH



JUILLET - AOÛT 1989

N° 141

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.

Prérez 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.

# Bonnes

# Vacances



-N'oubliez cependant pas que vos animateurs Bruxelles et La Louvière seront présents à BRUXELLES-MIDI les 21,22 et 23 juillet  
C.F.C. LA LOUVIERE: local Caffet ouvert tous les vendredis de 19h30 à 23 heures

## V I E D U C L U B

\*\*\*\*\*

REUNION DE COMITE DU 21 AVRIL 1989

Sous réserve d'approbation

Membres présents: non communiqué (ndlr.: un léger oubli de notre rapporteur bénévole, ça arrive, on n'est que bénévole et on ne retiendra pas ça pour notre avancement, alors! )

Préparation de la bourse d'échange.

Confection de panneaux pour fléchage de l'itinéraire d'approche et d'accès.

Découpe et mise en peinture jaune de panneaux dont la matière est fournie par O. BANNEUX. Le logo bourse est réalisé au local par C et A Caufriz pour le jaune, JL Francoq pour le pochoir et F. Wéry et C. Charlot pour la mise en peinture.

A partir 16.5, mise en place des affiches par P. HAUTEFIN assisté de deux jeunes (ndlr dont un non-membre merci aux 97 autres) ainsi que par P. Marchal

Le 19.5, fléchage par P. Hauteфин et son équipe ainsi que par P. Bouillon et D. Allard

Mise sur rail de la saison vapeur vive

Les dates suivantes sont retenues.

Houdeng: 27,28/05 25/06 13/08 10/09

Bois du Luc: 2,3/09 14/10

P; Karpinski propose de faire du 10.09 une JOURNEE INTERNATIONALE DE LA VAPEUR VIVE ainsi qu'il l'avait déjà organisé l'an dernier

Elaboration de la permanence à Bois du Luc

Option à prendre sur de nouveaux locaux

P. Marchal, R. Debliquit et P. Hauteфин font rapport sur la visite qu'ils viennent d'effectuer au balcon du "Ciné-Centre" transformé en une magnifique salle qu'il nous serait possible d'occuper; une salle de 15 x 5 m Une demande d'occupation provisoire avait déjà été introduite en 1986. Après mûre réflexion, il est décidé:

1 de garder le local de la place Caffet pour entreposer les réseaux et y travailler.

2 d'utiliser le local d'Houdeng pour nos activités ouvertes au public ce que nous ne pouvons pas faire à la place Caffet pour des motifs de sécurité incendie

3 de maintenir notre demande d'occuper les locaux qui nous sont réservés en la salle d'attente de 3e classe de l'ancienne gare de Haine-Saint-Pierre.

REUNION DE COMITE DU 16 JUIN 1989

Sous réserve d'approbation

Membres présents: P. Marchal, R. Debliquit, M. Pater, F. Wéry, P. Hauteфин, O, Banneux

Excusés: P. Karpinski, P. Cléricy, H. Haube

Approbation du P.V. de la réunion de comité du 21.04

P. Marchal relance le débat sur le dernier point de cette réunion: le local à Houdneg est-il indispensable.

En bref deux tendances: dispersion contre local accessible au public. Ce dernier avantage sera retenu et le P.V. approuvé.

Calendrier des manifestations

permanence à Bois du Luc: consiste en la vente de livres de notre association et à faire rouler du matériel sur les réseaux 3 rails et Z laissés à l'abandon par le détaillant de La Louvière qui les a apportés

P. Marchal suggère de mettre au point, à cette occasion, une animation portative qui pourrait servir à faire connaître le Club lors d'animation p.e. dans le hall des grandes surfaces. Les suggestions à ce sujet sont à lui faire parvenir.

Vapeur vive: alors qu'il en avait fait la suggestion lui-même, P. Karpinski fait savoir qu'il a pris d'autres engagements (!) pour la journée internationale vapeur vive et qu'il ne peut en assumer, comme il l'avait dit, l'organisation. A l'unanimité, il est décidé d'annuler la circulation du 10/09.

Forum Febelrail: pour rappel le 14/10 et il y aura beaucoup à faire ce jour là. J-L. Francoq propose une animation vidéo.

Portes ouvertes à Bruxelles-Midi 21, 22 et 23/07

Décision est prise d'y participer avec sur la brèche: JP Hoven, O. Banneux, P et P-M Hauteфин avec la bonne collaboration de JP Blanchart à qui des remerciements sont adressés pour l'aide précieuse apportée lors des journées portes ouvertes à Manage.

L'annulation de notre circulation du 10.09 nous rend éventuellement libre pour une autre manifestation.

#### Changement de l'adresse postale du Club

Pour éviter toute confusion, le Président demande que l'adresse postale du Club soit modifiée. En attendant la disposition de la gare de Haine-Saint-Pierre, H. Haube accepte que son adresse devienne l'adresse postale du Club.

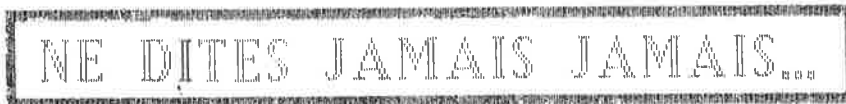
#### Redynamisation du Club

P. Hauteфин propose des ateliers à partir du mois de septembre ( travail du métal blanc: montage type 24 )  
Il signale que l'appel à une aide rédactionnelle est resté vain.

#### Gardiennage du local de la place Caffet

Les clefs sont déposées en permanence chez le Président. le double que possédait JC Bouckaert, indisponible momentanément, est remis à F. Wéry.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée.



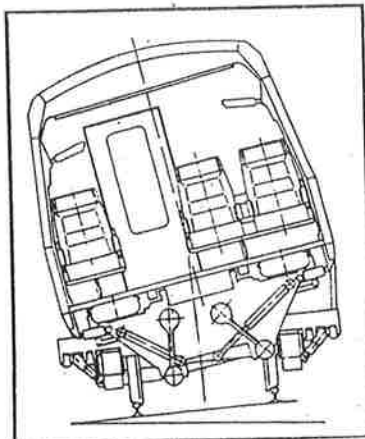
- 5400 tonnes, 3 locomotives, 65 wagons et 900 mètres, c'est ce que vous pourrez voir dans le Boulonnais entre Caffiers et Dunkerque.

- Une anglo-batave sur nos rails. Curieuse histoire que celle des 1500 des N.S. Après avoir couru le rail anglais entre Sheffield et Manchester entre 1954 et 1968, elles firent carrière aux Pays-Bas jusqu'en 1986. Cette locomotive à l'esthétique curieuse aussi n'est pas une inconnue pour les rails belges: arrivée à Zeebrugge en 1969 de la E27002, nous ne savons rien du transfert du reste de la troupe et cette année, transfert de la machine retournée au musée de Manchester via Dunkerque et nos rails. Qui peut nous en dire plus sur les transferts belges de cette machine exceptionnelle.

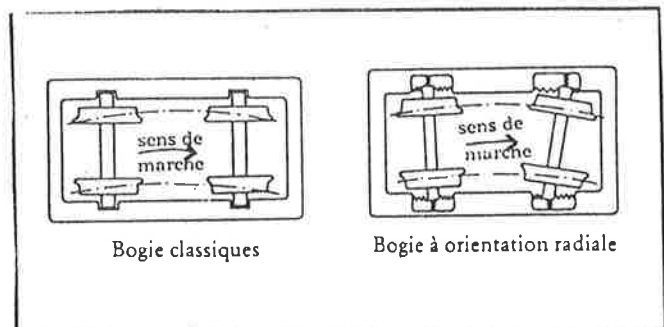
N.d.l.r.: voilà une excellente excuse pour les modélistes "qui ne font que du belge" pour acquérir la magnifique reproduction en H.O. de cette machine en 2 ou 3 rails, modèle monté ou kit produit par PHILOTRAIN.

- Décidément très forts nos amis du Nord, leur cent cinquante ans de chemins de fer se fête à l'europpéenne ( Il faut reconnaître qu'à côté, la S.N.C.B., malgré ses efforts et la restauration de la T.12 parait bien pâle. Pour nous consoler, encore des transferts inhabituels: sur la L.96 dans la nuit du 18 au 19/06: une série 11 + CC 7.107 + voiture accompagnement + T.G.V. Atlantique + couvert à bogies. Le 19/06: 141R420 à toute vapeur + Eaos plein de bon charbon de France + voiture dortoir + fourgon à bogies court. Puriste à vos réseaux!

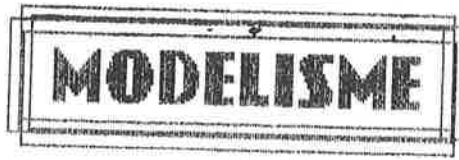
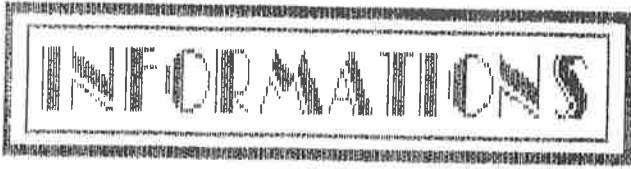
- Le pendule à la place du T.G.V., c'est la proposition alternative que proposent les Ecolos au passage du T.G.V. chez nous: garder les lignes actuelles et y faire rouler à (plus) grande vitesse des trains pendulaires. Malheureusement, ils ne s'étendent pas sur le problème déjà connu de la saturation de certaines lignes ou de l'intégration des trains à marche rapide dans les graphiques de circulation: copie à revoir à notre sens. Ce groupement diffuse une brochure sur la question dont nous extrayons deux schémas permettant de resituer les techniques pendulaires d'application en Suède et en Italie. Pour rappel, la tentative anglaise, entourée de beaucoup de bruits, a fait plouf!



*Système pendulaire hydrostatique pour l'inclinaison des voitures adopté par les SJ.*



Le système des bogies à orientation radiale permet à chaque roue de suivre au plus près les courbes (alors que les bogies classiques "grincen" dans les courbes), ce qui procure une moindre dépense d'énergie, et occasionne une moindre usure des roues et de la voie.



## LES WAGONS VILLACH

Européenne avant la lettre cette série de wagons construite à près de 50.000 exemplaires par la Deutsche Reichsbahn à partir de 1941 et diffusé, par le concours des circonstances, à travers l'Europe.

En miniature, LILIPUT reproduit ce wagon à l'échelle H.O. La firme autrichienne s'est coupée en quatre pour offrir aux amateurs un modèle tout en finesse avec en plus: tampons à ressort, boyau de freinage, attelage factice à choquelle. Quelques pièces à rapporter: mains montoires, marchepieds, barre de verrouillage. Ces dernières pièces à manipuler avec toute la prudence d'un modéliste. Pour l'exploitant: présence d'un boîtier NEM 362. L'amateur belge est particulièrement gâté avec, d'office, mise sur le marché de 4 références différentes:

217 95: époque IIIa vert

217 96: époque IIIa vert avec plate-forme

217 90: époque IIIb brun

217 91: époque IIIb brun avec plate-forme

Un bon point pour LILIPUT, une notice historique accompagnée de quelques conseils de montage accompagne la boîte....que nous remplaçons de suite par un mauvais car, pas si européenne que ça, la notice est uniquement en langue allemande!

Néanmoins, grâce à notre brave Roger MARTIN, vous en saurez plus:

### WAGONS A MARCHANDISES DES SERIES LINZ ET VILLACH

A partir de 1941, la D.R. a fait construire 24.735 Omm32 "Linz" et 48115 wagons Omm33 "Villach".

Les caractéristiques les plus marquantes de ces tombereaux étaient: une charge portée à 29 T., une bonne tenue de voie jusqu'à 75 km/h, un empattement de 6 m et une hauteur de caisse de 1 m. pour les "Linz" et de 1,55 m. pour les "Villach". Ces wagons étaient équipés de frein à main pour certains. Sur le "Villach": présence de cabine de serre-freins. Ces cabines furent supprimées plus tard par la D.B. En 1960, cette dernière possédait encore plus de 6.000 "Linz" et plus de 15.000 "Villach". Le reste était réparti dans toute l'Europe mais surtout au C.F.L., à la S.N.C.F. et bien sûr à la S.N.C.B. Le modèle LILIPUT a un châssis lourd en zinc (ndlr: sans doute zamac) coulé sous pression qui garantit une bonne tenue de voie. Des portées en 3 points assurent un bon contact avec la voie et le respect des normes la compatibilité avec les autres marques. Le respect des cotes et la richesse des détails en font une pièce qui a aussi sa place dans une vitrine.

Les wagons à plate-forme serre-freins n'ont pas de marche-pied ni main montoire, ni barre de verrouillage sur l'extrémité plate-forme.

Pour les modèles de vitrine: imitation d'attelage en plastique n°8150 ou en métal n° 44743 Crochet standard réf. 548 ou système Fleischmann réf. 594.

Roues système Märklin réf. 526.

Notice allemande LILIPUT traduite par Roger MARTIN





## TYPE 93 A. B. L.

Notre excellent confrère "RAIL PHOTO" les évoquait en son numéro 24 (toujours disponible d'ailleurs au C.F.C.), l'Armée Belge possédait deux locomotives à vapeur type 93: la 93.001 et la 93.021 en son bataillon des Chemins de fer à Kapellen. A la livrée traditionnelle, on peut distinguer en plus blason et cocarde belge sur les flancs, roue ailée sur les faces avant et arrière et numéro (celui de la SNCB d'ailleurs) en relief.

Pour les amateurs de l'insolite la firme autrichienne propose une série limitée de cette machine en livrée A.B.L. (Eh oui, après avoir porté les calcifs A.B.L., on se rue sur les machines de même origine).

En quelques mots: nous avons apprécié particulièrement le blason ainsi que cocarde belge et roue ailée. Par contre nous sommes un peu réticent quant à l'ovale portant la numérotation (93.001) et, à la limite, nous demandons comment un importateur a pu accepter un travail aussi douteux. De même, nous avons eu deux machines en main; à l'une, il manquait la lanterne arrière sans doute enlevée lors des opérations transformation et oubliée. Ça peut arriver bien sûr mais c'est triste.

### SAIS - TU QUE

HOOFSTADE est un lac creusé artificiellement?

Certainement mais sais-tu que son creusement résulte du quadruplement de la ligne ANVERS-BRUXELLES de 1905 à 1910. Celui-ci, exécuté avec le relèvement de la ligne et la suppression des passages à niveau a nécessité l'emploi d'une énorme quantité de remblai en provenance d'une excavation située à HOOFSTADE....qui s'est progressivement remplie d'eau pour constituer ce que nous connaissons.

Revue T.C.B. du 15.2.1935

Lors d'une DOUBLE TRACTION, l'effort de traction ne correspond qu'à la somme des deux tiers de l'effort de chacune des locomotives.

Revue T.C.B. du 15.2.1935

"pour le centenaire des chemins de fer"

### COURRIER DES LECTEURS

PLASTIC WELD: un de nos lecteurs recherche une solution qui "soude" le plastique mais aussi - c'est moins courant - l'ABS, le plexiglass, la lucite. Cette solution s'appelle PLASTIC WELD et est fabriquée outre-Manche par EMA. Où peut-il se la procurer en Belgique nous demande-t-il.

PETIT COLIS et SNCB: un de nos lecteurs nous demande où s'adresser pour expédier un petit colis. Il a d'abord téléphoné au service renseignements de la gare de LA LOUVIERE ou, après concertation, il lui fut répondu que la firme Depaire acceptait toujours les petits colis (nous étions le 26 juin 1989). Un coup de fil à cette firme le rend perplexe car, tout d'abord, il lui est demandé si il est client de la firme, ensuite, on lui précise que, pour les petits colis, il faut s'adresser au Chemin de fer!!!!  
Qui peut lui préciser les modalités exactes de l'expédition des colis

Deux nouveautés entrées en bibliothèque ce mois-ci. Elles viennent d'outre-atlantique, sont en anglais bien entendu mais photos et plans parlent d'eux-mêmes. Le texte reste, néanmoins, accessible pour tout un chacun possédant les rudiments de la langue.

#### BASIC ELECTRICITY AND ELECTRONICS FOR MODEL RAILROADERS

par Don Fiehmman aux Editions KALMBACH

Un livre qui se veut élémentaire ...et qui le reste. Pas de schéma complexe mais des techniques de base et des conseils de bon aloi sur celles-ci. Epinglons l'incoutournable "Cab control" cher aux modélites d'outre-Atlantique, la commande des aiguilles par "diode matrix", l'alimentation des solénoïdes de ces mêmes aiguillages, un intéressant éclairage constant avec batterie NiCad.

Pour débutant.

Ce livre peut-être obtenu directement aux Editions KALMBACH 1027 North Seventh Street, MILWAUKEE, WI 53233 U.S.A. contre la somme de \$9.95 plus \$3 pour expédition.

#### kitbashing HO MODEL RAILROAD STRUCTURES

par Art Curren aux Editions KALMBACH

Un livre nettement plus original qui nous amène sur l'établi du charcutier en bâtiments. Malgré l'avertissement de l'auteur signalant que les kits du marché américain sont fortement chargés d'européanisme, les exemples choisis sont peu applicables de ce côté de l'Atlantique sauf 2 ou 3 gros bâtiments industriels. Néanmoins, une lecture à recommander pour les bonnes idées et suggestions visualisées par photos et plans. Après quelques conseils et astuces (notamment l'idée de photocopier les murs et préassembler ces photocopies retravaillées pour obtenir une vue préalable du bâtiment imaginé), l'auteur traite par le détail 17 transformations.

Ce livre peut aussi être obtenu directement chez KALMBACH: \$8.50 + \$3 pour port.

#### ELECTRONIQUE PRATIQUE juin 1989

En page 49, un intéressant klaxon ferroviaire deux tons à temps d'action aléatoire. N.d.l.r.: cette nouveauté aurait dû, en bonne logique, paraître dans notre rubrique "EN PARCOURANT". Hélas, le g.m. qui, spontanément, avait accepté la charge de cette rubrique et bien que recevant...et gardant les revues ne nous donne aucun signe de vie quant au résultat de ses longues soirées sur nos revues. Nous en sommes réellement désolés et attendons vos propositions pour le futur de cette rubrique dont, par le passé, vous nous aviez, déjà, exprimé votre intérêt.

# MANIFESTATIONS

## Corrigendum

Veillez rectifier votre agenda et annuler 10.09 JOURNEES INTERNATIONALES VAPEUR VIVE

PORTES OUVERTES EN GARE DE BRUXELLES-MIDI: 21, 22 et 23 juillet 1989

Avec la participation effective et active des deux sections.

Outre les activités S.N.C.B., vous trouverez: réseau modulaire HO section Bruxelles, réseau N. J.P. Blanchart, stand R.M.F....et bien sûr vos incontournables animateurs.

alors REUNION MENSUELLE DES 2 SECTIONS: BRUXELLES-MIDI 21,22 ET 23 JUILLET

FESTIVAL DU TRAMWAY A LOBBES-THUIN: 12, 13 et 15 août 1989

TOUR DE L'EST DE LA BELGIQUE: 12 août 1989

Organisé par une nouvelle association le GLADIES (Groupement Liegeois des Amateurs de DIESEL)  
Départ d'Anvers vers 8h30 avec une double traction 59 + 5401 ou 5407 ou 5319 selon choix des participants.

Tous renseignements: GLADIS-Serge Bodart Rue du Carmel 5 à 4020 LIEGE

## SERVICE DOCUMENTATION

Il nous reste un petit solde des séries photos tirées l'an dernier. Le succès ayant largement dépassé nos prévisions, un deuxième tirage a dû être fait, il en reste quelques pièces avant épuisement.

### Série 1

Loco 64.149 ( 2 dômes ) à TOURNAI Margarine + T.16  
Loco 81.479 à MONCEAU\*  
Loco 53.016? à TOURNAI  
Loco 16.052 à ATH  
Loco T.41 préchauffage à TOURNAI  
Locos 29.242 et 29.119 dos à dos ss tender à BRAINE L C  
Loco 122.015 à BXL-M  
Loco 201.018 avec étoile à LA LOUVIERE Boël  
Loco bouteille COCKERILL des A.B.R. ENGHIEU  
Loco 231G sur pont tournant

### Série 2

Loco 53.??2 à BRAINE LE COMTE  
Loco 81.075 à ATH  
Loco 29.102 à NAMUR  
Loco 231E25 en vitesse à SOIGNIES  
Loco 64.146 en démarrage à TOURNAI  
Loco 16.0?? à HAINE ST PIERRE\*  
Loco 41.099 à COURTRAI  
loco 253.016 à MONCEAU  
Loco 101.016 à SCHAERBEEK ( livrée avec boîtiers pour UM )  
Loco 200.003 en vitesse à BRAINE LE COMTE

### Série 3

10018 à STREPY-BRACQUEGNIES  
AR 153 au triangle de BRACQUEGNIES  
AR ?? à BRACQUEGNIES  
motrice Eugies à JEMAPPES film 2  
Motrice Eugies à JEMAPPES film 9  
St 10169 film 10  
S9781 place St Lambert LIEGE\*  
AR 153 sur pont-levis à BRACQUEGNIES  
St 10257 film 8  
St 10267 film 8

### Série 4

St 9752 film H  
St 10175 film 1  
St 10264 film 14  
ART 108 BRACQUEGNIES rue des Canadiens avec marchandises  
St 10308 avec remorque 2 essieux film 34 HOUDENG\*  
Rame BLC 10380 au triangle de BRACQUEGNIES  
St 10271 + Eugies ?? place Léopold à MONS\*  
St unidir. + remorque BLC vue arrière bifur. TRIVIERES  
St 10276 film 16 à OBOURG  
AR 153 à BRACQUEGNIES

Les négatifs repérés \* présentent un défaut visible

La série: 270 francs à virer au compte 371-0075228-22 de Pierre HAUTEFIN Chaussée de Mons 125 à HAINE ST PIERRE en indiquant lisiblement la ou les série(s) choisie(s) ainsi que vos nom et adresse.



C

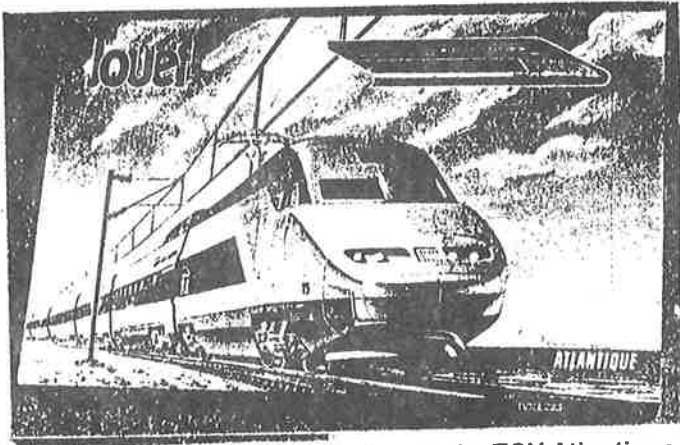
\*\*\*\*\* SUPER PROMOTION ETE 1989 \*\*\*\*\*

T.G.V. ATLANTIQUE DANS SA COMPOSITION AUTHENTIQUE..... 8.450 FR

Soit une motrice, une voiture intermédiaire 1e, 2 voitures 1e, 1 voiture bar, 5 voitures 2e, 1 voiture intermédiaire 2e et une motrice ( voir Voies Ferrées n° 53, pages 10 et 11 )

Soit en JOUEF: 1 x 7400, 2x 5903, 1x 5904, 5 x 5902

Prix conseillé	5375	745	745	745	soit un total de 11.335 francs
Prix promotion	4250	590	590	590	8.970 francs
<b>PRIX SUPER PROMO ETE 89</b>					<b>8.450 francs</b>



7400 - TGV Atlantique

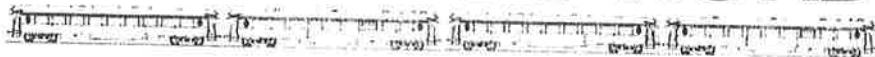
Composition :  
 1 motrice  
 1 voiture d'extrémité 1<sup>er</sup> class  
 1 voiture d'extrémité 2<sup>e</sup> class  
 1 fausse motrice  
 Coffret 56 x 36 x 6 cm

*Et le décor*

JOUEF H.O.

1033	GARE DE LUSIGNY.....	485 FR
1022	HALL À MARCHANDISES.....	895 FR
1034	POSTE D'AIGUILLAGE.....	365 FR
1035	CHATEAU D'EAU ANCIEN.....	365 FR

# L'ETOILE DU NORD



**L'ETOILE DU NORD** - Chaussée de Mons, 125 - B-7160 HAINE-SAINT-PIERRE - Tél. (064) 22 39 43  
 R.C. Ch. 162.223 - T.V.A. 764.102.850 - C.C.P. 000-1446019-40 - C.C.B. 063-1375457-32

A  
L'été, le jardin  
... et le train

# L-G-B

TRAIN DE JARDIN

Echelle 1/22,5

\*\*\*\*\* NOS PROMOTIONS ETE 1989 \*\*\*\*\*

LA BOÎTE DE DÉPART 20301..... 8.700 FRS

Contenu: 1 loco. 020T réf. 2020, 2 voitures voyageurs 2 essieux,  
4 figurines, 1 ovale de voie, 1 transfo

LOCO-TENDER DU ZILLERTAL 2071D..... 8.995 FRS

031T avec fumigène

IDEM EUROVAPOR 2073D..... 8.995 FRS

LOCO-TENDER MALLET 2085D..... 23.395 FRS

Locomotive type Mallet 0-3-3-0T, avec fumigène, une petite merveille

TRAMWAY 2 ESSIEUX 2035..... 8.290 FRS

AUTORAIL WISMAR 2066..... 10.995 FRS

TRANSFO 32 VA 5000..... 2.570 FRS

LOCO VAPEUR VIVE FRANK 2901..... 69.950 FRS

Véritable loco à vapeur vive, chauffe au gaz. NOUVEAUTE 1989

Autres références: nous consulter au 064/22.39.43

Réservation avec acompte de 50% du montant à virer au compte C.C.B. 063-1375457-32

# B O N D E C O M M A N D E

D

Je soussigné **Nom** **Prenom** A découper et à renvoyer à L'ETOILE DU NORD  
**Rue** **numéro** **boîte**  
**code postal** **commune**

passer commande des articles suivants:

Quantité	numéro référence	Description de l'article (marque et dénomination)	prix à l'unité	total
TOTAL DES ARTICLES				
Frais de port				40,-
Recommandé, ajouter				80,-
Super promo TGV ou L.G.B. ou 2 modèles métal blanc, ajouter				150,-
TOTAL				

Je vire aujourd'hui même au compte 063-1375457-32 de L'ETOILE DU NORD à Haine-St-Pierre 50 % du total de ma commande.

Dès avis de disponibilité

- ° je paierai le solde majoré des frais de port et demande l'expédition franco.
  - ° j'emporterai le matériel
    - ° sur place après rendez-vous
    - ° au local du C.F.C/LA LOUVIERE le vendredi de 21h à 23h.
- et réglerai le solde de ma commande lors de la réception des articles.

° Biffer la mention inutile

Pour la France uniquement:  
 soit virement au ccp 000-1446019-40  
 soit mandat poste international

Date et signature (pour les mineurs,  
signature des parents)

DE LAI DE LIVRAISON

L.G.B.: de 3 jours à 4 semaines selon stock importateur.

MODEL LOCO: importation directe d'Angleterre: 5 à 6 semaines

JOUEF: 1 à 2 semaines sauf hors stock importateur

UN RENSEIGNEMENT: nous sommes à votre disposition au 064/22.39.43 de préférence en soirée  
 Les vendredis soir: vous pouvez nous retrouver au local du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE à la place CAFFET à Haine-Saint-Paul de 21 heures à 23 heures.  
 Vous pouvez nous rendre visite et discuter petits trains sur rendez-vous en soirée ou du week-end.

B

# Vive Le NORD



\*\*\*\*\* NOS PROMOTIONS METAL BLANC NORD \*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*

E135	ATLANTIC NORD TENDER 19 M3.....	4.995 FRS
E137	ATLANTIC NORD TENDER 37 M3.....	4.995 FRS
E123	230D TENDER 23A.....	5.190 FRS
E104	140A TENDER 23A.....	5.580 FRS
E153	231C TENDER 37A avec le nouveau moteur et réducteur 36:1 ....	7.985 FRS

# JOUEF

\*\*\*\*\* NOS PROMOTIONS \*\*\*\*\*

8274	141R CHARBON + BROCHURE .....	2.780 FRS
	"COMMENT TRANSFORMER UNE 141R EN T.29 SNCB"	
8255	231K TENDER 38A.....	2.690 FRS
8602	AUTORAIL BUGATTI.....	2.395 FRS
8601	AUTORAIL PICASSO.....	1.700 FRS
8621	AUTORAIL TROIS ÉLÉMENTS BLEU.....	3.190 FRS
1153	AUTORAIL DEUX ÉLÉMENTS ROUGE.....	2.395 FRS
5307	VOITURE LITS CIWL TYPE Z COLLECTION "PRESTIGE".....	899 FRS
5308	VOITURE LITS CIWL TYPE L COLLECTION "PRESTIGE".....	899 FRS
7400	T.G.V. ATLANTIQUE 4 ÉLÉMENTS.....	4.250 FRS
5902	T.G.V. A. VOITURE INTERMÉDIAIRE 2E CLASEE.....	590 FRS
5903	T.G.V. A. VOITURE INTERMÉDIAIRE 1E CLASSE.....	590 FRS
5904	T.G.V. A. VOITURE INTERMÉDIAIRE BAR.....	590 FRS

# MODELISME

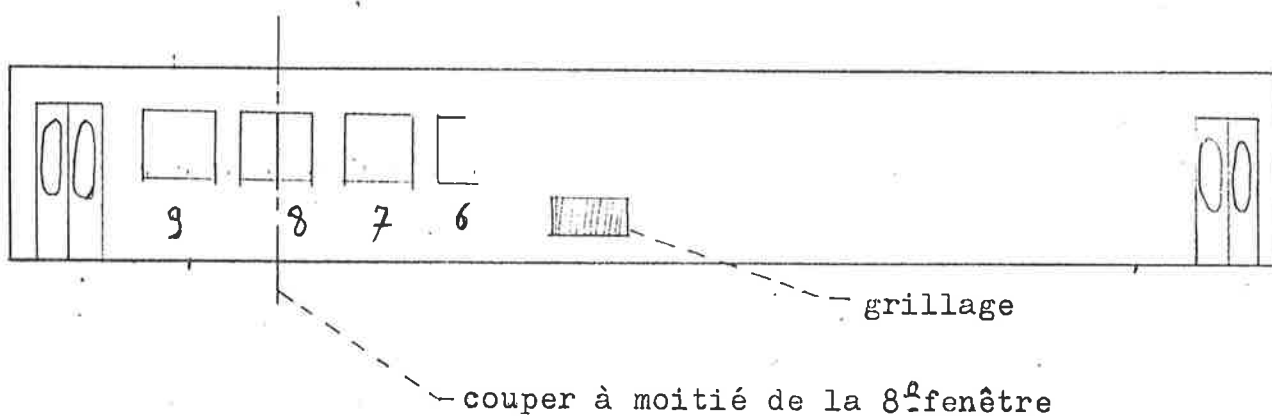
## Transformation d'une M4 1<sup>re</sup> classe en voiture pilote.

Ne trouvant pas de voiture M4 pilote dans le commerce, je décidais d'en construire une.

Je rédige cet article en espérant vous faire comprendre la construction de cette voiture, et éventuellement pour vous permettre de la construire.

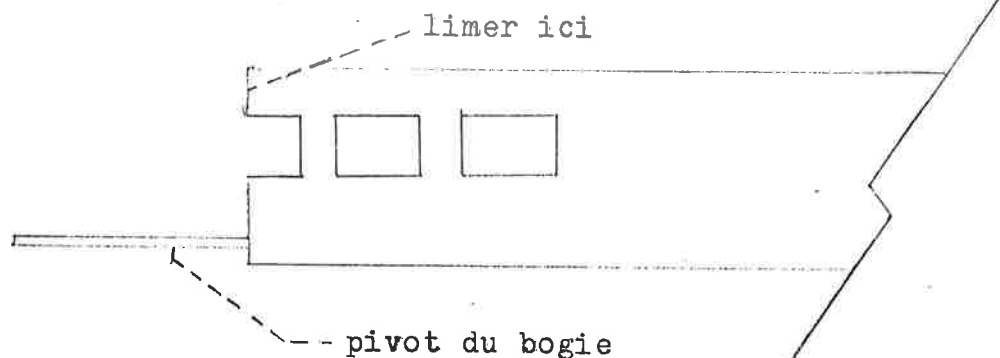
### Exécution.

-Prendre une voiture M4 de 1<sup>re</sup> classe, la démonter et découper les parois latérales suivant le croquis.



Attention, ne pas couper le pivot du bogie.

On obtient:

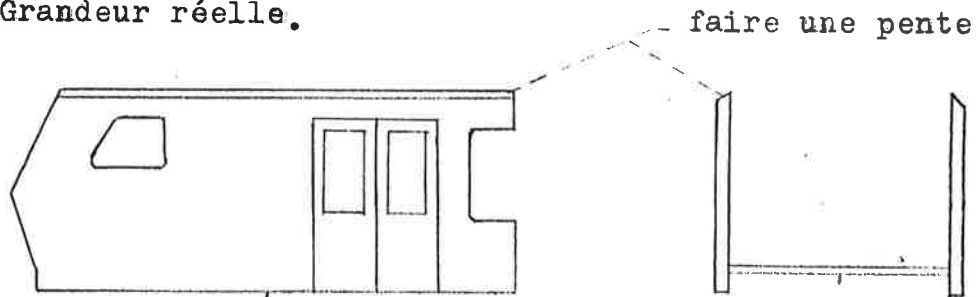


Limer les parois tout en gardant l'équerrage.

-Fabrication des côtés et de la face: j'ai utilisé du plastique dur et transparent tel que boîtes de cigares, certains préfèrent le plasticard, à vous de choisir le plastique qui vous convient.

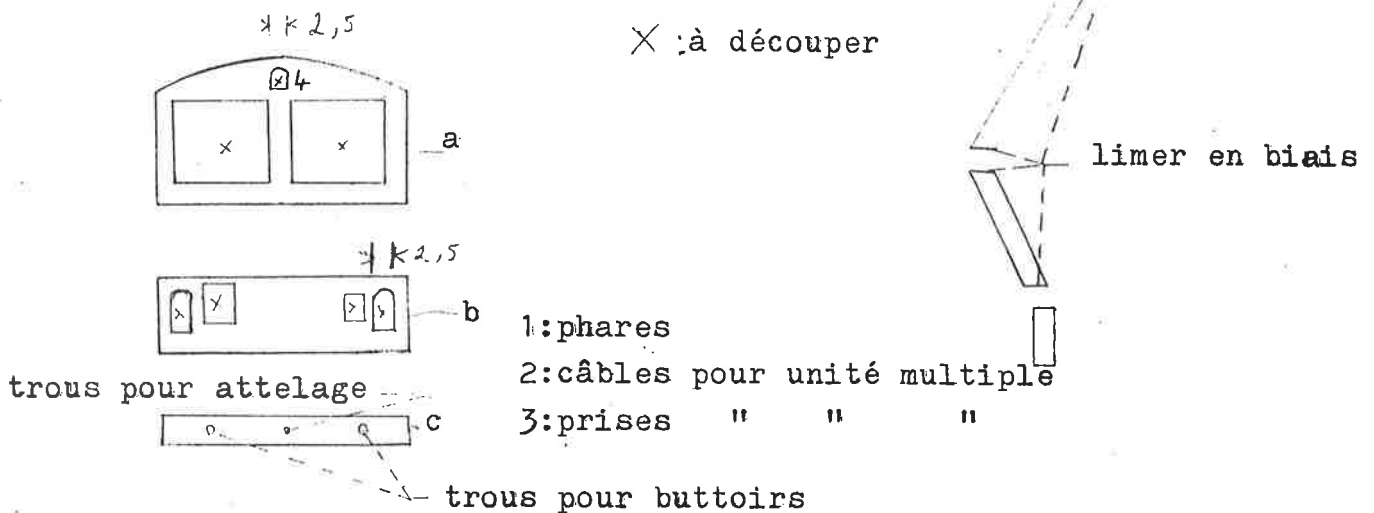
Les côtés:

Grandeur réelle.

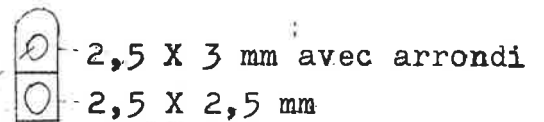


La face:

Grandeur réelle.



Reprenons le 1:2 pièces le constituant:



trous pour les phares

vue de profil:

Reprenons le 2:2 pièces:

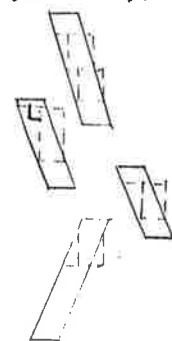
vue de profil:

Reprenons le 3:1 pièce:

vue de profil:

Reprenons le 4:1 pièce:

vue de profil:



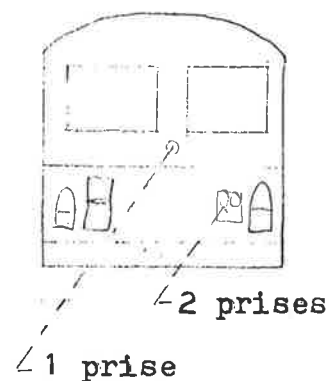
Il n'est pas nécessaire de forer le trous pour le phare, puisqu'en Belgique les trains roulent avec 2 phares.

Ajuster ces petites pièces et collez-les sur les pièces a et b.

Pour les prises de courant; prendre de l'isolant de fil électrique de 1 mm de  $\varnothing$  et le couper à 1 mm de longueur (3 X), puis découper sur un fin carton la forme suivante qui représente le clapet:



Se documenter de quelques photos.



Opération suivante: ponçage et mise en couleur: il vaut mieux remettre toute la voiture en couleur pour ne pas avoir des teintes différentes.

Pour les quelques détails qui restent; tuyaux de frein, essuie glace, aidez-vous grâce à vos photos.

Placer des prises de courant aux roues pour les relier aux phares et aux feux rouges. Pour boucher les trous de ceux-ci, utiliser du silicone transparent. Pour la pente du toit, utiliser de la pâte à bois, et lui donner la forme adéquate.

J'espère que mes conseils vous permettront de fabriquer aisément cette voiture.

-----  
CAUFRIEZ A.

Si j'avais disposé de plus de temps libre...ou d'une aide dans la rédaction, vous auriez pu trouver comme lecture de vacances:

- L'Atelier Central de LUTTRE
- Le T.A.U., métro de l'avenir ou jouet ferroviaire inutile
- Non au retour du tramway dans le Centre.
- Le travail à l'aérographe.

J'espère vous les présenter en septembre.



# EDIBLANCHART

S. P. R. L.

AVENUE ERNEST MASOIN 15 - 1090 BRUXELLES

☎ (02) 478 37 06 - ~~478-07-06~~

COMPTE CH. POSTAUX 000-0037275-27

REG. COMMERCE BRUXELLES 324.806

T.V.A. 401.848.432

Juin 1989

Cher Ami des chemins de fer,

En ce premier jour de juin, nous venons de remettre à l'imprimerie le montage des dernières pages du tome I du livre tant attendu de Phil Dambly VAPEUR EN BELGIQUE.

Nous pouvons dès lors vous communiquer ce qui suit : le livre au format de 22 X 30 cm aura 244 pages et plus de 550 illustrations, dessins, cartes et tableaux. Le tome I qui couvre la période des origines à 1914 débute avec un peu d'histoire et 52 pages sur les aspects techniques de la locomotive à vapeur belge, les constructeurs et le style et la décoration. Ce sont ces 64 pages qui étaient déjà imprimées et qui furent exposées en avril au dernier Salon des Chemins de fer organisé par l'ARBAC. Cela vous permettait de juger de la qualité de l'ouvrage. Nous n'en dirons pas plus, préférant vous donner des dates et annoncer des prochaines parutions.

Début juin	: Spoorwegen in Nederland 100 jaar geleden. Hesselink	700 F
	<i>disponible qu'en version néerlandaise</i>	
Début août	: Vapeur en Belgique, Tome I. Dambly (version française)	1.980 F
Septembre	: Monographie Vapeur type 25 SNCB Delie	prix à fixer
Début octobre:	Stoom in België - Deel I. Dambly (version néerlandaise)	1.980 F
Début novembre:	Autorails belges -	
	Belgische treinstellen Delie	prix à fixer

Il est aussi question que nous distribuions d'autres livres dont un sur les trains blindés des origines à nos jours. Nous confirmerons cela quand nous aurons tous les éléments : genre de livre, date de parution, prix, etc..

Prenez donc de reposantes vacances, car la rentrée sera chaude et la lecture ne manquera pas pour les longues soirées d'hiver !

Avec nos meilleurs souvenirs et à bientôt,

EDIBLANCHART SPRL  
Charles Blanchart

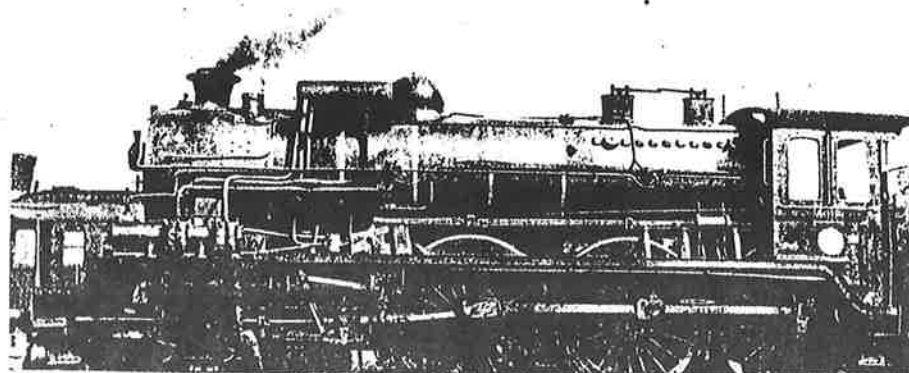
N.d.l.r.: dès réception, nous procéderons à la distribution des livres réservés depuis près de deux ans. Merci pour votre patience.

Afin de vous mettre en appétit, nous vous proposons une page du livre de Phil DAMBLY

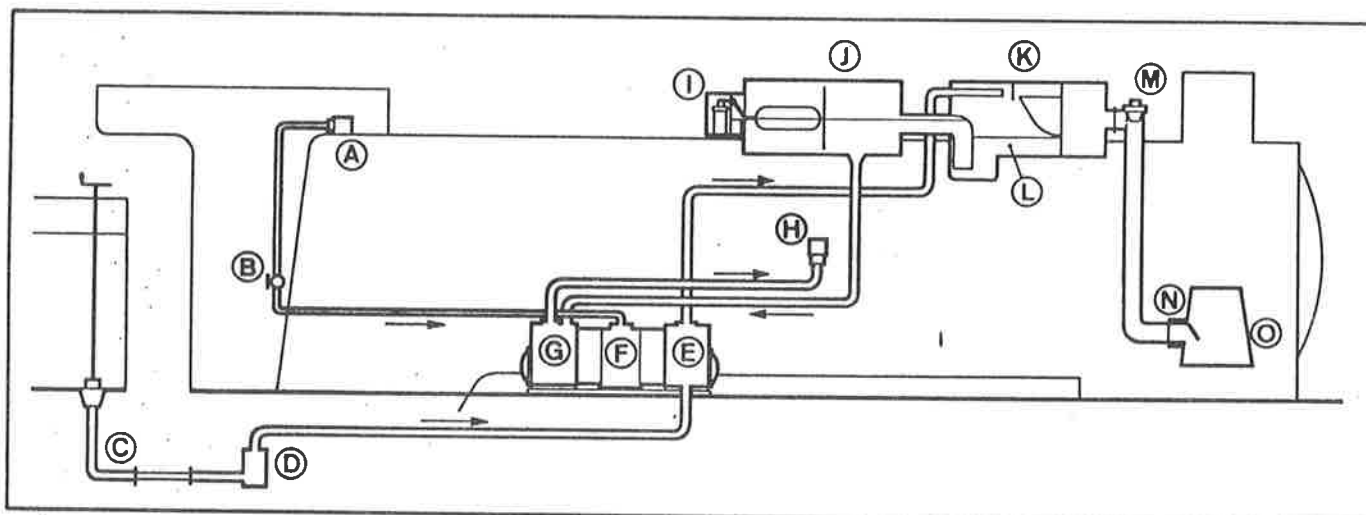


En effet, dans les réchauffeurs par mélange, la vapeur prélevée à l'échappement était condensée dans l'eau d'alimentation, lui cédant ainsi toute sa chaleur. Ces appareils comportaient presque toujours un déshuileur. Les réchauffeurs Worthington (américains) et ACFI (français), ainsi que l'injecteur à vapeur d'échappement Davies & Metcalfe (anglais) appartenaient à cette catégorie. Dans ces appareils, à l'exception de l'injecteur Metcalfe, l'eau réchauffée était refoulée à la chaudière au moyen d'une pompe spéciale dont la vapeur de décharge venait s'ajouter à la vapeur d'échappement récupérée.

Le réchauffeur Worthington vertical fut appliqué à quelques locomotives type 38, de construction américaine. Dans cet appareil, la pompe de circulation comportait un cylindre à vapeur actionnant directement deux corps de pompe superposés, accolés au réchauffeur proprement dit. L'ensemble était installé dans la boîte à fumée. En résumé, l'eau aspirée du tender par la pompe supérieure pénétrait dans le réchauffeur où elle était largement en contact avec la vapeur d'échappement. L'eau chaude descendait alors dans un réservoir situé dans l'axe de la chambre de mélange, après quoi elle était aspirée par la pompe inférieure qui la refoulait à la chaudière.



Une type 9 munie de l'ACFI. On voit les réservoirs au-dessus de la chaudière et les pompes en tandem sur l'avant du tablier. Locomotive 4018, future 918, à Ostende-Quai en 1930. (Coll. de l'auteur.)



Le réchauffeur Worthington horizontal, qui équipait les locomotives type 29 venues d'outre-Atlantique, se présentait comme suit: une pompe centrifuge, placée sous l'abri et actionnée par une petite turbine à vapeur, aspirait l'eau du tender et la refoulait vers la chambre de mélange installée dans la boîte à fumée. Réchauffée à une température d'environ 116°, l'eau descendait vers une pompe à piston qui l'envoyait dans la chaudière. Les réchauffeurs Worthington montés sur les locomotives type 29 ne comportaient pas de déshuileur, les Américains n'installant ce dispositif que sur demande.

Le réchauffeur ACFI fut mis sur le marché par L'Auxiliaire des Chemins de Fer et de l'Industrie, qui avait repris les activités de Caille et Potonié. Essayé sur une type 38, il fut ensuite appliqué aux locomotives types 5, 7, 9, 10, 31, 36, 64, etc., de même qu'à des machines du Nord-Belge.

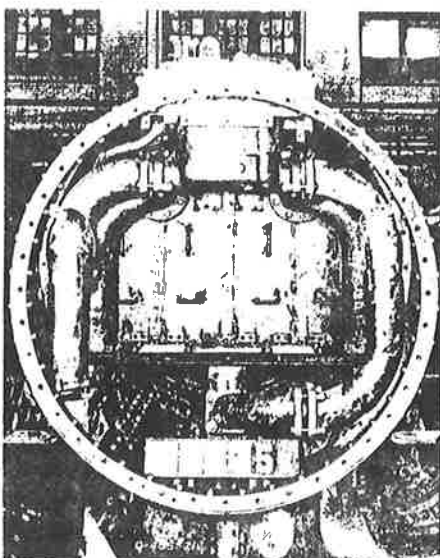
L'appareil était constitué par un ensemble de deux corps cylindriques jumelés, placés au-dessus de la chaudière, derrière la cheminée. Le premier de ces corps était une chambre de mélange raccordée à l'échappement et dans laquelle l'eau froide était projetée à travers la vapeur sous forme de pluie fine. Tandis que l'eau s'échauffait à une température de 100°, les sels calcaires qu'elle contenait étaient recueillis dans une poche de vidange. Ensuite, l'eau passait dans le réservoir constitué par le second corps cylindrique. Elle pénétrait d'abord dans une petite chambre, puis se déversait dans la chambre principale d'où elle était refoulée à la chaudière.

La pompe à eau froide, la pompe à eau chaude et le cylindre à vapeur qui les actionnait directement étaient montés en tandem sur le tablier de la locomotive.

Le réchauffeur ACFI type RM intégral était appliqué aux locomotives type 1. Il comportait

Schéma d'ensemble du réchauffeur ACFI type RM intégral. A. Prise de vapeur pour le cylindre actionnant les pompes; B. Régulateur d'admission; C. Arrivée d'eau du tender; D. Crépine (filtre) d'aspiration; E. Pompe à eau froide; F. Cylindre à vapeur; G. Pompe à eau chaude; H. Introduction de l'eau chaude dans la chaudière; I. Régulateur de niveau; J. Réservoir d'eau chaude; K. Chambre de mélange eau/vapeur d'échappement; L. Eau réchauffée; M. Régulateur de température; N. Volet de captation de vapeur; O. Colonne d'échappement.

Ci-dessous: réchauffeur Worthington de la locomotive type 29. Il est raccordé à droite à la conduite de vapeur d'échappement, à gauche à la conduite de sortie d'eau chaude. (Musée ferroviaire canadien.)



aussi des pompes en tandem, cette fois avec cylindre à vapeur médian. Le réchauffeur proprement dit était également constitué par deux corps cylindriques jumelés, mais le réservoir d'eau chaude était muni d'un régulateur de niveau à flotter. Le niveau de l'eau chaude étant maintenu constant et le réchauffeur étant installé à l'endroit le plus élevé de la chaudière, il s'ensuivait que la charge à l'aspiration de la pompe à eau chaude restait invariable, ce qui assurait un meilleur rendement. A une vitesse de battement de 30 coups simples par minute, le débit des pompes à eau chaude ACFI variait de 70 à 210 litres/min selon les dimensions de leurs cylindres.

L'injecteur à vapeur d'échappement Metcalfe était basé sur le même principe qu'un injecteur ordinaire. Malgré sa pression peu élevée (de 0,2 à 0,3 kg/cm<sup>2</sup>), la vapeur d'échappement possédait une énergie assez considérable et, par sa condensation progressive, elle était encore capable de communiquer à l'eau une vitesse suffisante pour vaincre une pression de 11 kg/cm<sup>2</sup> à la chaudière. Pour alimenter celle-ci à une pression plus élevée, on renforçait le jet de vapeur d'échappement, suivant son axe, par un jet de vapeur vive, dite supplémentaire. Lorsqu'on fermait le modérateur, la vapeur d'échappement faisant défaut, on la remplaçait par une certaine quantité de vapeur vive, dite auxiliaire, qui se détendait dans une chambre précédant la tuyère de l'injecteur. Pour arriver à un résultat optimal, l'accès de la vapeur et de l'eau d'alimentation devait se faire

## A C Q U I S I T I O N S

Grâce à l'amabilité de Monsieur André DAGANT, votre club a pu se porter acquéreur des pièces suivantes:

### BASCULE VICINALE DE BOURCY

Bien connue grâce au livre de Monsieur DAGANT, cette bascule avait pu être sauvée par ses soins de la destruction.

Nous avons repris le flambeau et assumons dorénavant la conservation de cette pièce en compagnie d'ailleurs d'un

### WAGONNET VICINAL DE LA VOIE

Lui aussi, malgré ses modestes dimensions, un grand moment de l'histoire vicinale. Ce wagonnet illustré en page 52 du livre MARCHE-ARLON de A. DAGANT a participé, bien malgré lui, à la démolition de la plus longue ligne vicinale de Belgique.

Cette pièce à l'intérêt historique évident trouvera place dans le futur musée de Haine-Saint-Pierre après quelques restaurations. (ndlr: nous avons entendu déjà les plus audacieux projetant une descente sur le site propre à Houdeng-Aimeries ou à Morlanwelz ou même pourquoi pas une balade sur le pont Capitte)

### LES BOULES DE MONS

En 1918, il était déjà considéré par l'E.B. comme ancien. Le jeu de boules de la gare de Mons (Marchandises) ne fut cependant livré au démolisseur qu'après la deuxième guerre mondiale. Récupéré par Monsieur DAGANT, nous l'avons aussi acquis et en assurons la préservation.

### Commentaire du Président

*L'intérêt évident des pièces proposées ainsi que la mission que nous devons remplir, en compagnie de l'ECOMUSEE, en gare de Haine-Saint-Pierre ne m'ont pas laissé l'ombre d'une hésitation lorsque la transaction d'achat me fut proposée. J'y ajoute que le prix demandé était plus qu'honnête (la valeur mitraille pratiquement). Malheureusement, ça a coïncé un peu du côté transport; 1500 kilogrammes sur 160.000 mètres, ça dépasse le tarif "petit colis" des postes. En 1990, nous continuerons notre mission de sauvegarde mais, à côté de celle-ci, nous nous devons d'investir dans l'outillage modélisme ainsi que, peut-être, dans notre réseau de la crèche où le besoin d'une machine C.F.C se fait cruellement sentir et nous permettrait une exploitation sans entrave ouverte à tous. Afin de nous permettre la réalisation de ces objectifs, un petit coup de pouce sous la forme de votre présence lors de nos manifestations ou de nous réserver vos achats quand cela est possible sera le bienvenu.*

### TOUR UNIMAT

Arrivé à la section Centre depuis plus de 8 mois, c'est l'occasion d'annoncer sa présence en notre local. Tout un chacun peut l'utiliser "en bon père de famille" selon la formule d'usage. A propos, un pressant appel aux spécialistes: une animation "Comment utiliser un tour" serait bienvenue un samedi d'automne et rendrait un énorme service à pas mal d'entre nous.

### CINTREUSE

Pour réaliser vos chaudières en H.O. ou en O., nous avons acquis et mettons à votre disposition une cintreuse (largeur: 30 cm.)

L'achat d'une plieuse est aussi envisagé.

Commencer par le commencement - J.C. Richardson.

=====

Je suis technicien du béton depuis 34 ans et il y a 5 ans que je fais des locos-vapeur - pour être plus précis UNE locomotive - et ceci en guise de détente. Mon centre d'activité est une annexe à la maison, rajoutée il y a 5 ans, mais aux dires de ma femme ce serait plutôt la maison qui est une annexe de l'atelier. On dit que j'y mange, à l'occasion que j'y dors. Quant aux amis et connaissances, c'est là qu'ils peuvent me trouver avec certitude, si je suis chez moi. Ma motivation ? Le défi que représente la réalisation d'un modèle réduit. Mon échelle ?  $3/4$  de pouce, écartement  $3\ 1/2$ , la joie de se servir de bons outils et le plaisir d'usiner des matériaux nobles comme laiton et bronze dont certains sont coûteux. D'autres sont meilleurs marché comme les écrous que l'on trouve aux ronds-points ou aux feux-rouges. Quand on ramasse ces pièces éparses on s'étonne du nombre de poids-lourds en circulation qui sont susceptibles de se dégingluer.

Puis, il y a l'intérêt de la programmation du travail. C'est important car il est décourageant d'en arriver au stade 3 et de se rendre compte, après des heures de travail, qu'au stade 2 on a enlevé la seule partie qui permettait de tenir la pièce à l'étau. On peut réfléchir à son plan de travail n'importe où, par exemple en voiture - aïe - ou pendant les temps morts d'une réunion; "voudriez-vous répéter la question ?" Même au lit, avant de s'endormir.

Mais, soyons sérieux. Le planning est agréable, mais c'est un stade exigeant du modélisme. Malheureusement on y passe souvent beaucoup trop peu de temps et alors, tout va de travers. Par exemple une pièce coulée coûteuse, presque terminée après 10 ou 12 heures de travail, glisse, l'outil se coince ou la pièce s'envole à l'autre bout de l'atelier, impossible de la récupérer. Content de constater que la vitre de la fenêtre est intacte, on se rend compte que la pièce a terminé son vol sur une dalle en béton. Personne ne pourrait-il concevoir un béton qui fasse moins de dégâts ?

Revenons-en à notre modèle. J'ai parlé des joies, qu'en est-il des peines ? "A quoi ça sert ?" est la question habituelle de nos compagnes du beau sexe. On a peine à admettre que ça sert à peu de chose. Un commentaire aimable souvent entendu: "Oui, c'est pas mal, mais je connais quelqu'un qui en a fait un beaucoup plus grand, énorme même." Un ample geste des bras accompagne ce commentaire qui fait penser au pêcheur qui a raté une bonne prise. A ce stade on décide de s'attaquer à une 2-10-0 ou une Garratt-Anderson. En général, les gens sont gentils. "N'est-ce pas que c'est beau ? Le petit Billy serait heureux s'il avait ça pour jouer." Ce ne sont que les remarques les moins blessantes.

Celui qui m'a suivi jusqu'ici se demandera quel est l'équipement nécessaire pour débiter un hobby aussi passionnant. En voici une liste concise: des pansements, une réserve inépuisable de thé et de café, de la patience, un tour, de menus outils, des matériaux et, vous l'avez deviné, encore des pansements.

Les plans et modes d'emploi sont faciles à trouver, les pièces brutes aussi. Pourtant, un mot d'avertissement à propos des modes d'emploi. Il semble que bien peu d'auteurs aient jamais essayé de réaliser les opérations "relativement simples" ou "très faciles" décrites en quelques mots. J'ai mon interprétation personnelle de tels clichés et, dans mon atelier, j'ai accroché au mur ma propre table de conversion:

relativement simple = abominablement difficile: exige trois mains et deux paires d'yeux. "Quelques minutes de travail" = si vous commencez quelques minutes avant le dîner, ne sera terminé qu'une heure après la fin du repas. "un peu d'ajustage à la lime = sang, sueur et larmes". "le plan publié le mois dernier a été légèrement modifié = recommencez tout. "on remarquera que = tout étant irrémédiablement terminé, un ami vous fera remarquer que...

Donc, jetez les modes d'emploi et travaillez à partir des plans. Les plans ? Qu'est-ce que je dis ? Ceux qui les conçoivent les enveloppent d'un profond mystère. Vue de profil, en élévation, éclatées, assorties de symboles, chiffres, flèches, cotes, pointillés, le tout saupoudrant la feuille et, s'il reste un espace libre, il est hachuré. Les résultats ? J'ai dit comment nos efforts sont appréciés et, jusqu'à un certain point, ceux qui nous critiquent n'ont pas tout à fait tort. Mais, passer 700 heures à réaliser une TICH contribue à la formation du caractère (un peu tard peut-être). Quant aux brûlures, coupures, écorchures, elles m'ont permis le luxe de proférer des mots rarement utilisés par une personne bien éduquée. Quand Kipling écrivait "IF", il ne faisait pas allusion au modélisme ferroviaire, mais sûrement y pensait quand il disait de tout recommencer à zéro.

Nous n'avons pu résister à la saveur, bien britannique, de cet article extrait de MODEL ENGINEER de mai 1982 dont notre ami et membre roger MARTIN nous a fourni une traduction bien savoureuse aussi.

En la lisant, j'ai pensé à la publicité d'une firme allemande qui avançait qu'il suffisait d'une foreuse portable, de limes et d'une scie à métaux pour construire leur engin. J'ai très vite déchanté.

