



FERRO FLASH

N°170
Mai - juin 1994

périodique bimestriel à taxe réduite
Bureau de dépôt : 1450 Chastre

Editeur responsable : M. Broigniez, Allée des Jonquilles 18 - 1457 Walhain (Perbais)



CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

Documentation
Modélisme
Informations ferroviaires

**Secrétariat Bruxelles
et
Relations publiques**

Michel Broigniez
Allée des Jonquilles, 18
1457 Walhain (Perbais)
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 se font auprès de votre secrétariat respectif.

Les changements d'adresse sont à faire parvenir uniquement au secrétariat de Bruxelles.

Pour toute correspondance, prière de joindre une enveloppe timbrée et auto-adressée.

Montant des cotisations

Membre avec service FERRO-FLASH :

BEF 700, -

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

BEF 400, -
sans FERRO-FLASH

Membre bienfaiteur :

à partir de BEF 1000, -

Pour les moins de 18 ans, s'adresser au secrétariat respectif

Les articles et photos pour parution dans FERRO-FLASH sont à faire parvenir à votre secrétariat respectif.

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

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 :

Mr. Pierre Hauteфин (Président)
Rue Argentin, 1
7140 Morlanwelz

Sommaire

Editorial

Le billet de l'équipe p. 3

Propos

Parlons des Ferro flash spéciaux
par Jean-Luc Francq p. 4

Modélisme

Comment ne pas manquer d'air
par Daniel Levecq p. 5

Modèles de l'année 1993
par Guy Bridoux p. 19

Documentation

Les voitures ex-allemandes de la SNCB en modélisme
par Guy Bridoux p. 6

Voie étroite

Cela chauffe à Rebecq
par Guy Tyteca p. 12

Informations ferroviaires

Quais et rampes de chargement
par Jules Dewulf p. 15

Echos

Ballade en autorail p. 11

Le réseau vicinal de Don Sibley à la gare musée
par Jean-Luc Francq p. 17

Première présentation en public de la 26101 du PFT p. 18

Vapeur vive à Forest p. 24

Divers

Jeu - concours p. 16

Nos activités p. 21

Agenda p. 23

Photo de couverture : La chapelle de Bombay (près de Visé) est reproduite avec bonheur au 1/100° par Donald Sibley sur son réseau SNCV (photo Guy Bridoux)

Le billet de l'équipe.

Raymond Legros écrivait dans l'éditorial du Ferro Flash n° 165 : «Un club vit par l'activité de ses membres». Pareillement, le bulletin d'un club se nourrit des articles que ses membres rédigent.

Vous avez pu constater, depuis quelques numéros le souci des bénévoles qui assument la publication de Ferro Flash de vous offrir un bulletin mieux présenté, mais offrant aussi, du moins ils l'espèrent, de l'intérêt. Ce qui ne gache rien c'est que sa réalisation ne coûte pas plus cher à la caisse du club.

Comment cela a-t-il été possible ? Grâce à la volonté de quelques uns de poursuivre et renouveler la revue ainsi que la collaboration active de tous ceux qui ont fourni les articles et sans lesquels, finalement, rien n'aurait pu se faire.

Tous les membres du C.F.C., toutes sections confondues, donc vous qui lisez ce numéro 170, pouvez beaucoup pour la revue. Chacun de vous, avec vos différences, vos préférences, vos centres d'intérêt personnels... pouvez nous faire profiter de vos connaissances, de vos expériences vécues, d'un truc...

L'ennui, dit-on, naquit un jour de l'uniformité. Cette diversité dans nos affinités peut devenir, si nous le voulons, source de richesse et de vitalité pour la revue.

Oui mais diront certains, je n'ai pas le temps, je ne sais pas écrire, je ne sais pas dessiner, je ne sais pas photographier, etc... Le principal c'est d'avoir un sujet à présenter. Si vraiment vous avez des problèmes pour réaliser votre article, parlez-en aux responsables de la revue et l'on pourra très probablement trouver un arrangement satisfaisant.

Que souhaitons nous ? Des articles sur des sujets qui traitent de notre hobby, ce qui est très vaste.

Il ne faut pas nécessairement faire un roman, une demi-page peut suffire, agrémentée si possible d'une ou plusieurs photos ou schémas suivant le sujet et les possibilités de l'illustrer. Dans certains cas, une simple photo avec une bonne légende peut être intéressante.

L'idéal serait de recevoir vos textes sur disquettes (3"1/2 ou 5"1/4 DD ou HD, cela n'a pas d'importance), tapés sans fioritures ni présentation particulière, sauvegardés au format ASCII. Si vous n'en avez pas la possibilité, donnez nous le texte dactylographié ou manuscrit.

Remettez les disquettes, textes et documents, lors d'une réunion, à Jean-Luc Francq pour la section du Centre, à Guy Bridoux ou Raymond Legros pour la section de Bruxelles.

Un dernier détail : n'oubliez pas d'inscrire vos coordonnées afin que nous puissions garder le contact pendant l'élaboration de la revue en vue de discuter ensemble de la présentation et de la mise en page de votre contribution.

Comité de la section de Bruxelles et Responsables de FSR

Guy Bridoux

Coordinateur revue
02/374.88.93

Electronique, voitures ex-DB,
nouveau sur le marché du train miniature

Michel Broigniez

Président de la section de Bruxelles
010/65.87.48
Chemins de fer suisses
(CFF, RhB, FO, BLS)

Gilbert Collin

Responsable du réseau FSR
02/770.45.20 en soirée
Electricité, électronique

Pierre Cooreman

Responsable du local FSR
02/460.13.40
Electricité, électronique, informatique

Roger Lefrancq

Responsable du local FSR
02/523.15.97

Jean Mathurin

Trésorier de la section de Bruxelles
à contacter lors des réunions
Tout ce qui a rapport avec la quincaillerie
(visserie, outillage, etc...)

Jean-Pierre Tramasure

Responsable pour les expositions
010/41.54.91 - 02/516.94.73
Atelier de modélisme,
alimentation mixte 2 et 3 rails,
prêt de documentation

Guy Tyteca

Responsable du local FSR
067/67.02.46
Chemins de fer à voie étroite (Europe et USA),
LGB, HOm,
vapeur vive (voie de 600 mm)

Jean-Luc Wyns

Responsable du local FSR
02/428.95.88 en soirée
Réglementation SNCB, CFL,
matériel SNCB

**Comité de la section
"Centre"
et
Responsables des réseaux**

Richard Debliquit

Responsable des rapports avec
les administrations et de l'organisation
des journées Vapeur vive

064/21.18.81

Rue Donat, 28 - 7110 - Houdeng-Goignies

Jean-Luc Francq

Responsable des Animations en gare
et de la bibliothèque

064/44.25.71

Avenue Churchill, 18 - 7140 - Morlanwelz

Henri Haube

Responsable des rapports avec les
autres associations, du fichier
des membres et du secrétariat

064/22.51.23

Rue Docteur Grégoire, 51 - 7100 - La Louvière

Pierre Hautefin

Président de la section "Centre"

064/44.99.60

Rue Argentin, 1 - 7140 - Morlanwelz

Jean-Pierre Hoven

Responsable des réseaux

064/54.05.53

Rue Abel Wart, 171 - 7170 - Fay-lez-Manage

Philippe Marchal

Trésorier

067/87.75.62

Marc Pater

Responsable pour les fournitures de bureau
et pour les réunions Place Caffet

064/28.31.57

Rue Henri Léonard, 50 - 7170 - La Hestre

Raphaël Renuart

Responsable des réseaux

Frank Wéry

Responsable des réseaux

Propos

Parlons des Ferro Flash spéciaux

par Jean-Luc Francq

Certains s'étonnent de la parution de plus en plus fréquente de Ferro Flash hors série. En voici l'explication.

Notre revue bimestrielle est éditée actuellement par la section de Bruxelles, qui réalise là un travail particulièrement soigné. Les articles y figurant proviennent, en principe, de chaque section. Je dis bien en principe car actuellement, la production de la section Centre est des plus faibles. Il s'agit là d'une situation ponctuelle non d'une volonté délibérée de laisser tout le travail aux éditeurs actuels ! Nous tâchons de transmettre en temps utile notre programme d'activité à Haine-Saint-Pierre.

Parlons-en justement de ces animations en gare mensuelles. En accord avec l'Ecomusée régional du Centre, nous ouvrons la gare au public une fois par mois et nous avons à coeur de proposer chaque fois une activité thématique que nous essayons de rendre la plus intéressante possible. Les idées ne manquent pas et le programme est quasiment bouclé jusqu'à la fin de 1994. Oui mais...

La mise sur pied de ces journées n'est pas toujours évidente : le projet de départ évolue, se peaufine, prend parfois une direction non envisagée à l'origine, suivant l'apport des participants, des collaborateurs éventuels qui se manifestent parfois un peu tardivement - L'important est qu'ils se manifestent !

Des opportunités se présentent à nous en cours de saison : un exemple - et quel exemple ! - la venue de Don Sibley chez nous. Cela méritait bien un petit feuillet supplémentaire.

De toute manière, ce supplément est et restera uniquement un support à une information propre à une activité. Pas question d'y insérer des articles de fond : ceux-ci ont leur place dans le Ferro Flash régulier et, de plus, ils n'entrent pas dans le cadre d'une publication à envoi rapide. Si on peut y adjoindre une publicité, c'est tout avantage pour nos finances.

Enfin, plutôt que de le numéroter - numéro propre ou bis...ter - nous lui trouverons un titre bien à lui : Ferro Flash hors série, news, express...

En conclusion, notre feuillet poursuit deux but :

- un but altruiste : vous tenir au mieux informés en temps réel de l'évolution de notre programme.

- un but égoïste : insister, vous rappeler si nécessaire des informations déjà parues, afin que la participation à nos activités soit à la hauteur du travail réalisé pour les mettre sur pied.

Comment ne pas manquer d'air

par Daniel Levecq

Avec ce titre, vous pensez peut-être que je suis gonflé. Pourtant comme certainement la plupart d'entre vous, c'est avec réticence quand je dois déboursier de l'argent autrement que pour l'achat direct de matériel ferroviaire.

Je veux en arriver à vous parler de l'aérographe et de son élément indispensable, le compresseur. Après une étude du marché des différents systèmes et d'expériences négatives (air en bombe, chambre à air d'auto...), j'ai récupéré un groupe moteur-compresseur de frigo, une bonbonne à gaz (vide) et un manomètre d'une installation de chauffage central.

Pour celui que l'électricité dérouté, il suffit de relier les deux fils du thermostat, ensuite vous branchez la prise et avec un peu de chance le moteur souffle dans un silence quasi total. A cela vous ajoutez un bout de tuyau, un collier de serrage, la chambre à air d'auto et le miracle s'accomplit.

Si, si cela fonctionne, mais le fonctionnement est très dépendant du travail de peinture envisagé et l'on est vite à bout de souffle.

C'est ici que la bonbonne à gaz trouve son emploi. D'une contenance de 26 litres, j'y ai placé le manomètre et me voilà avec une installation de pro. Seul inconvénient, il faut dix

minutes pour avoir une pression de 2 kg/cm², mais ce temps peut être mis à profit pour préparer les autres accessoires.

Pour parfaire le tout (en opposition à mon principe rappelé ci-dessus), j'ai acheté une soupape de sécurité réglable, ainsi je peux modifier à souhait la pression, le moteur fonctionnant constamment.

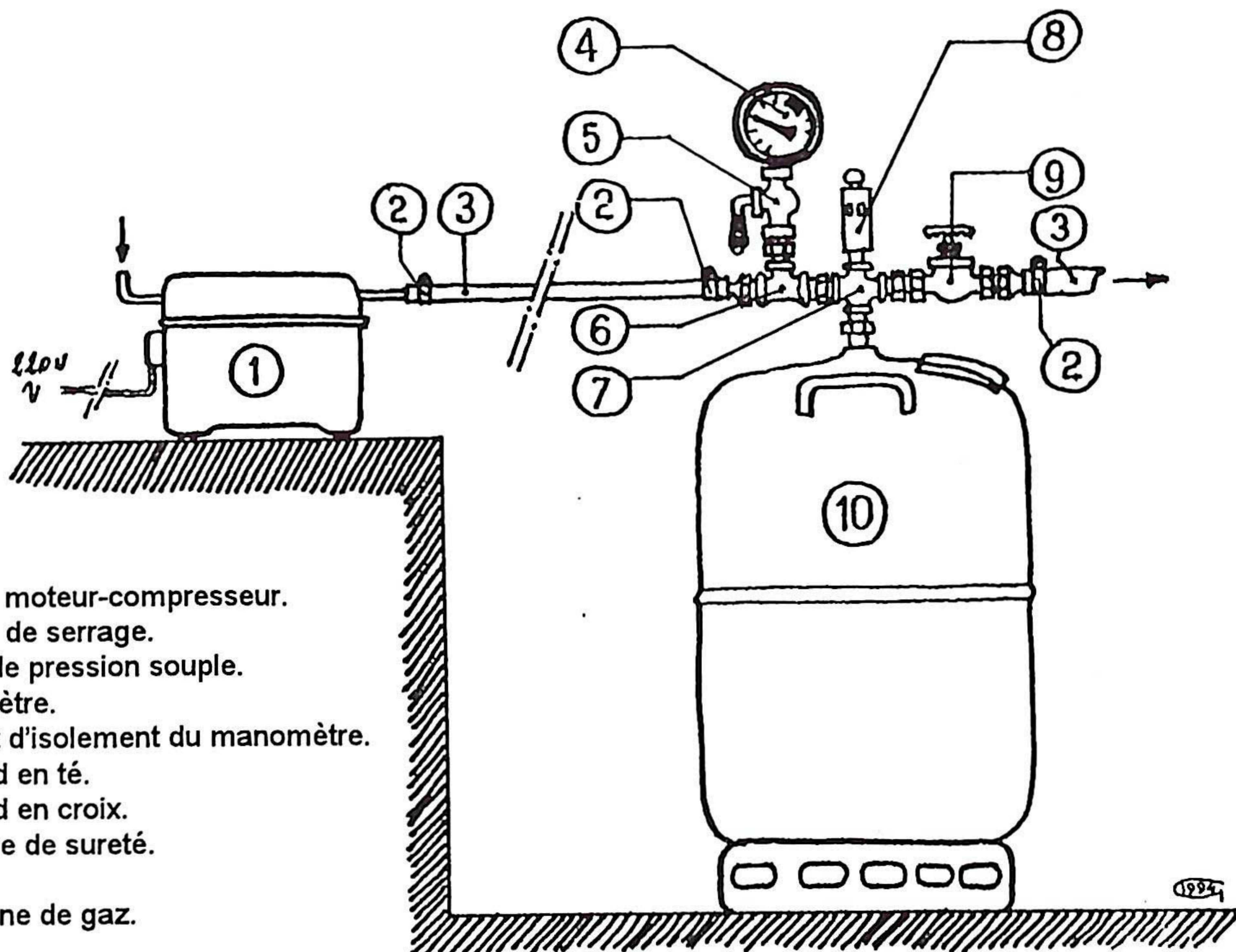
Les liaisons de l'ensemble sont assurées avec des pièces de récupération de plombier ou de chauffagiste comme : té, raccord en croix, manchons, mamelons,...

J'ai poussé mon installation jusqu'à 7 kg/cm² sans avarie. Tout cela dans un silence de ... frigo et une consommation électrique négligeable.

Voilà j'espère ne pas vous avoir pompé l'air, mais avoir plutôt suscité des émules.

ndlr.

Le carter d'un compresseur de réfrigérateur contient de l'huile. Celle-ci est indispensable à la lubrification des pièces en mouvement. Suivant l'état du compresseur et la quantité d'huile subsistant dans le carter, un peu d'huile pourrait être entraînée par l'air. Il suffirait, dans ce cas, de placer un déshuileur (entre les repères 8 et 9 sur le schéma).



1. Groupe moteur-compresseur.
2. Colliers de serrage.
3. Tuyau de pression souple.
4. Manomètre.
5. Robinet d'isolement du manomètre.
6. Raccord en té.
7. Raccord en croix.
8. Soupape de sureté.
9. Vanne.
10. Bonbonne de gaz.

Les voitures ex-allemandes de la SNCB en modélisme

par Guy Bridoux

Additions et corrections de la brochure éditée par le CFC en septembre 1991.

Chapitre 2 : Le matériel à deux essieux

Au § 2.1 :

- *Sous la référence Roco 4203E, à la quatrième ligne, il faut lire :*
pour être déclassé du service actif en 9/58
et, au deuxième alinéa, remplacer «L'un d'entre eux...» par :
L'ex-54014...
- *Sous la référence Roco 4204E, il faut ajouter, en fin de paragraphe :*
En 2/58, il reprit l'immatriculation 85401 et ne fut mis H.S. qu'en 10/73.

Au § 2.2 :

- *A la référence Roco 44235 supprimer le texte de la page 2.4.*
Ajouter :
Antérieurement cette voiture a été diffusée par Röwa sous la référence 3607 et par Trix sous la référence 3731 : elles semblent toutes trois sorties du même moule.
A la première ligne de la page 2.5 remplacer «également» par :
tenter de
et ajouter, en fin, le texte ci-après :
En fait, ce véhicule est trop court de 8 mm car la 82525 était une BC, les compartiments B plus larges conduisant à une longueur hors tout de 11,8 m. Elle fut la seule acquisition de la deuxième guerre mondiale à être peinte en bicolore pour être homogène avec l'autre élément de la rame U.
- *Ajouter, immédiatement après :*
 - la référence Perl 110 de type BC
Ce modèle disponible uniquement en kit tout laiton est également une BCi Pr-05. De longueur correcte, il permet de représenter la 27509 qui fut rapatriée en 5/50. Elle sera au catalogue de ce constructeur en 1994.

référence : (2) p. 123

- la référence Perl 098

Disponible dès à présent cette ex-prussienne type Cid-21 est l'ancêtre des boîtes à tonnerre dont elle épouse la silhouette. Il y en eut neuf identifiées à la SNCB dont certaines achevèrent leur carrière comme véhicules de service. Citons la 27349 qui devint en 1954 la 85317, et termina sa

carrière comme 2e classe en 12/58. La 27365 devint la 85319 et transporta des voyageurs jusqu'en 4/59.

référence : (2) p. 89

- la référence Perl 114

Un véhicule de ce type Ci Pr-03 circula sur notre réseau sous le numéro 27332 ; sa date de mise hors service n'est pas connue.

référence : (2) p.93

- *Ajouter, en fin du paragraphe 2.2:*

- la référence Märklin 4397 qui, en collaboration avec Trix, présente un coffret de trois véhicules SNCB ex Cd-21 identiques à la référence Trix n° 3759 citée ci-avant, portant les immatriculations 27310, 27328 et 27337.

référence: (2) pp. 80, 81

- la référence PERL 120 annoncée pour 1994.

Il s'agit d'une ex-Cid Bad-11 qui a circulé chez nous, en exemplaire unique, sous le n° 27385 jusqu'en 5/50.

référence: (2) p. 102

- *Sur la légende des photos de la p. 2.7, supprimer la mention «boîtes à tonnerre» qui est erronée. Celle-ci ne fut en effet appliquée qu'aux voitures de construction entièrement métallique produites à partir de 1927.*

Chapitre 3 : Le matériel à trois essieux

Au § 3.1

- *la page 3.3 sous la référence Roco 44512, il est plus sage d'écrire à la première ligne :*

ont sans doute perdu

car il faut se méfier en la matière de toute généralisation.

Après «la n° 37382» l'on peut ajouter la précision :

en fait une C3tr Bay 07.

- *Sous la référence Roco 44514, à la dernière ligne, il faut lire 53313 au lieu de 53613.*

- *A la page 3.4, la remarque 1 doit se lire comme suit :*

Certaines de ces caisses typiques furent dotées de châssis à deux essieux au lieu de trois tout en conservant un empattement de 7,5 m. En 1920, la DR nouvellement créée a décidé de transformer des véhicules à trois essieux en supprimant l'essieu central et en modifiant le châssis en vue de reporter les efforts sur les essieux restants.

Les voitures à portières latérales multiples construites en 1921 furent équipées d'origine de deux essieux au lieu de trois. Ce sont des voitures appartenant à cette série qui se sont retrouvées sur notre réseau après 1945 : l'on en a connu sept dont deux ont survécu jusqu'en 1955 (la n° 85313) voire même jusqu'en 1959 (la n° 85312). Une photo de cette dernière figure dans les collections de l'ARBAC. La firme Gunther propose sous la référence B 332 les pièces nécessaires à la modification de deux châssis Roco référence 44500 ou équivalents.

référence : (2) p. 92

- *A la page 3.5, sous la rubrique Fleischmann, après la référence 5695, il convient d'ajouter :*
Fleischmann a présenté à Nürnberg 93 des références 5794 et 5795, dérivées des 5694 et 5695 citées ci-avant, par l'adoption de l'éclairage électrique au lieu de l'éclairage au gaz, et le placement d'un attelage à élongation. De cette nouvelle production mieux adaptée à la reproduction des voitures ayant circulé à la SNCB, il a été édité un jeu de trois véhicules portant les numéros 37388, 37856 et 37409 conformes donc sous la petite réserve citée ci-avant en face de la référence 5694 à propos de la position de l'un des WC.
- *A la page 3.5 encore, à la fin du paragraphe Märklin, remplacer la dernière phrase par :*
Le recensement de 1946 ne comporte plus de véhicules type X qui ne soit pas doté d'au moins un W.C.

Au § 3.2 :

- *A la page 3.7 compléter l'alinéa relatif à la référence Roco 44233 par :*
Ce modèle fut antérieurement diffusé par Röwa, ainsi que par Trix sous la référence 3730 : ici également ces productions semblent issues d'un même moule.
- *Toujours à la page 3.7 remplacer le reste du paragraphe Roco par:*
 - la référence Roco n° 43050 a présenté en série limitée un ensemble de voitures bavaroises ex C3i Bay 99 en livrée SNCB portant les numéros 37365, 37366, 37368 et 37847 qui circulèrent de fin 45 à 1950.
Il est dommage qu'il ait fallu simultanément acquérir la locomotive 96025 que beaucoup d'amateurs possédaient déjà. Rappelons que les véhicules de ce type, dont on dénombrait 300 exemplaires sur notre réseau en 1926, furent entre autres les composants de rames légères de type «T».
référence: (2) p. 163
 - la référence Roco n° 44858 est une évolution du type précédent, sans doute une C3i Bay 13 contrairement à ce qu'indique le catalogue, convertie à l'éclairage électrique. La 37846 appartient à cette série : elle devint en 8/54 la 86308 pour terminer sa carrière, convertie en 2e classe, en 4/59. Similaire d'aspect la 37866 devint la 86312 et circula également jusqu'en 4/59. Une photo ARBAC la représente en 7/58.
référence: (2) pp. 167 et 169
- *En bas de la page 3.7, ajouter la phrase :*
Le modèle Trix, tant par la date de construction de son prototype que par sa longueur, correspond le mieux à la 51412.
- *A la page 3.8, avant le § 3.3, ajouter les modèles ci-après :*
 - les références 095 et 096 de Perl annoncent un véhicule de 3e classe.
Il s'agit de l'ex-voiture prussienne type C3itr Pr18 représentée en deux versions, 095 pour les époques IIb et IIc, 096 pour les époques IIIa et IIIb, cette dernière ayant le toit lisse et les orifices du lanterneau obturés.
Une dizaine de tels véhicules ont circulé chez nous dans la série 60151 à 60160 mais les dates de mises H.S. n'ont pas toujours pu être établies, qu'il s'agisse d'une disparition anticipée ou de fait de guerre.
On peut avancer avec certitude que :
 - la 60154 construite en 1912 roula jusqu'en 4/54

- la 60155 construite en 1914 roula jusqu'en 11/55 et devint en 54 la 56151
- la 60158 construite en 1905 roula jusqu'en 1/59 et devint en 54 la 56152, cette dernière étant convertie en 2e classe en 1956, comme il se doit.

(Pour la période II l'on peut ajouter la 60153 et, probablement, les 60151, 60152, 60156, 60157 et 60160 déclarées «non retrouvées» dans l'inventaire de 1946).

Il est important de noter qu'une voiture de ce type est toujours présente à Luttre en livrée grise de véhicule de service.

- la référence 114 de Perl reproduit une ex BC3i Pr10

Ce matériel figurera au catalogue 94 de la firme suédoise. Deux véhicules de ce type ont circulé à la SNCB après 1945 pour être ensuite rapatriés en 12/50 ; ce furent les 37502 et 37503.

référence: (2) pp. 182, 183

Un troisième a figuré dans une rame T sous l'immatriculation 83682 sans avoir subi de modification de structure, et ce jusqu'en 11/56 (fig 3.7 ci-après).

D'autres, de même origine, ont été modifiées pour le couplage permanent en rames type T, voir § 3.3 et fig. 3.5 et 3.6 ci-après.

Au § 3.3 :

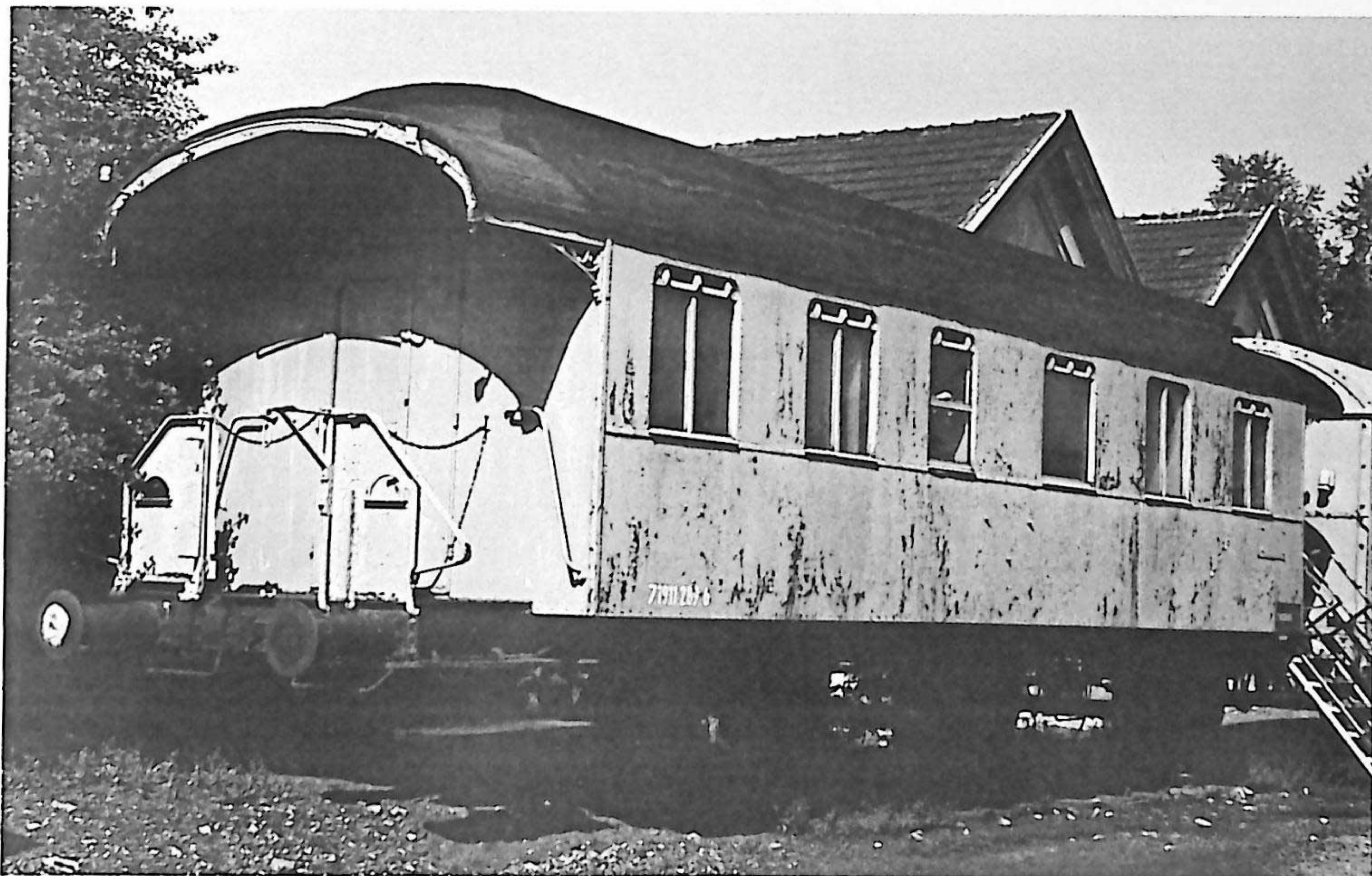
- En bas de la p. 3.8, après "... dans leur état d'origine" insérer le texte additionnel ci-après :

Il faut ajouter qu'un compartiment de service a généralement été ménagé face au W.C. de la voiture de 3e classe réduisant ainsi sa capacité à 60 places. Ce ne fut pas une règle générale et ce compartiment était parfois situé à d'autres emplacements.

- Page 3.9, 1er alinéa, remplacer la dernière phrase «Leur reproduction en HO n'existe pas sur le marché» par :

Voir la référence 114 de Perl

dans le présent additif.



EX C3itr Pr18 PHOTOGRAPHIÉE A LUTTRE EN 1984

Chapitre 4 : Le matériel à bogies

Au § 4.1 :

- Page 4.1 sous la référence 5085 B de Fleischmann, ajouter à la fin du texte :

Dans le groupe de voitures «armistices» l'on doit mentionner également la voiture n° 57099 qui a circulé momentanément en type A2B5 à 14 + 31 places avant de redevenir une B7 et être mise hors service en 4/53.

- Page 4.3, 3e alinéa : remplacer «à la référence Trix 3722 mentionnée» par :

aux références Fleischmann n° 5080 et TRIX n° 3722 mentionnées

- Page 4.3, référence 294.90 de Liliput, ajouter, à la fin de la première phrase :

... ci-après, auquel l'on se référera pour d'éventuelles applications.

et remanier l'alinéa suivant :

En effet, l'immatriculation 60901 correspond à un unique véhicule «armistice» mis H.S. dès 4/40 et dépourvu d'intercirculation ainsi...

- Page 4.4, ajouter à la fin du § 4.1 :

Piko, pour sa part, a annoncé en 1993 des voitures ex-KSStEB (chemins de fer de l'ancien royaume de Saxe) :

- la référence 53010, une voiture A2B6 sans vigie de serre-frein
- la référence 53011, la même avec vigie de serre-frein

Le fascicule présentant les nouveautés 1994 mentionne les mêmes ex-B4Sa99 en livrée DRG, donc d'après 1920 :

- la référence 53012, une voiture B8 sans vigie de serre-frein
- la référence 53013, la même avec vigie de serre-frein

Il s'agit dans chaque cas de la même caisse dépourvue de lanterneau, contrairement aux voitures prussiennes, dont certains exemplaires ont circulé chez nous dans le lot des voitures «armistice». D'une longueur hors tout de 19,3 mètres elles présentaient un espacement de bogies de 13,3 mètres.

Ces voitures semblent avoir disparu ou avoir été transformées au cours des années trente et l'on n'en retrouve pas trace après 1945. L'on connaît un croquis illustrant la n° 57026 de la SNCB en version A2B6 ; elle fut vraisemblablement mise hors service avant 1934.

référence : (1) p. 213

Chapitre 5 : Les voitures postales

Au § 5.2 :

- A la page 5.2, compléter le 4e alinéa :

La référence Fleischmann 5080 ou les Liliput 294.XY peuvent être utilisées pour représenter des voitures postales de 1929 (n° 9058 à 9065), assurant ensuite depuis 1932 le service...

et remplacer le ? par 1957.

Modifier l'alinéa suivant :

En mars 1957, le véhicule immatriculé 99560 fut...

Au § 5.3 :

- A la page 5.3, la référence LILIPUT 838.00 doit être complétée par (ou 02, ou 03, ou 10).

Remarque :

Les références Perl citées dans le présent additif sont celles de la firme

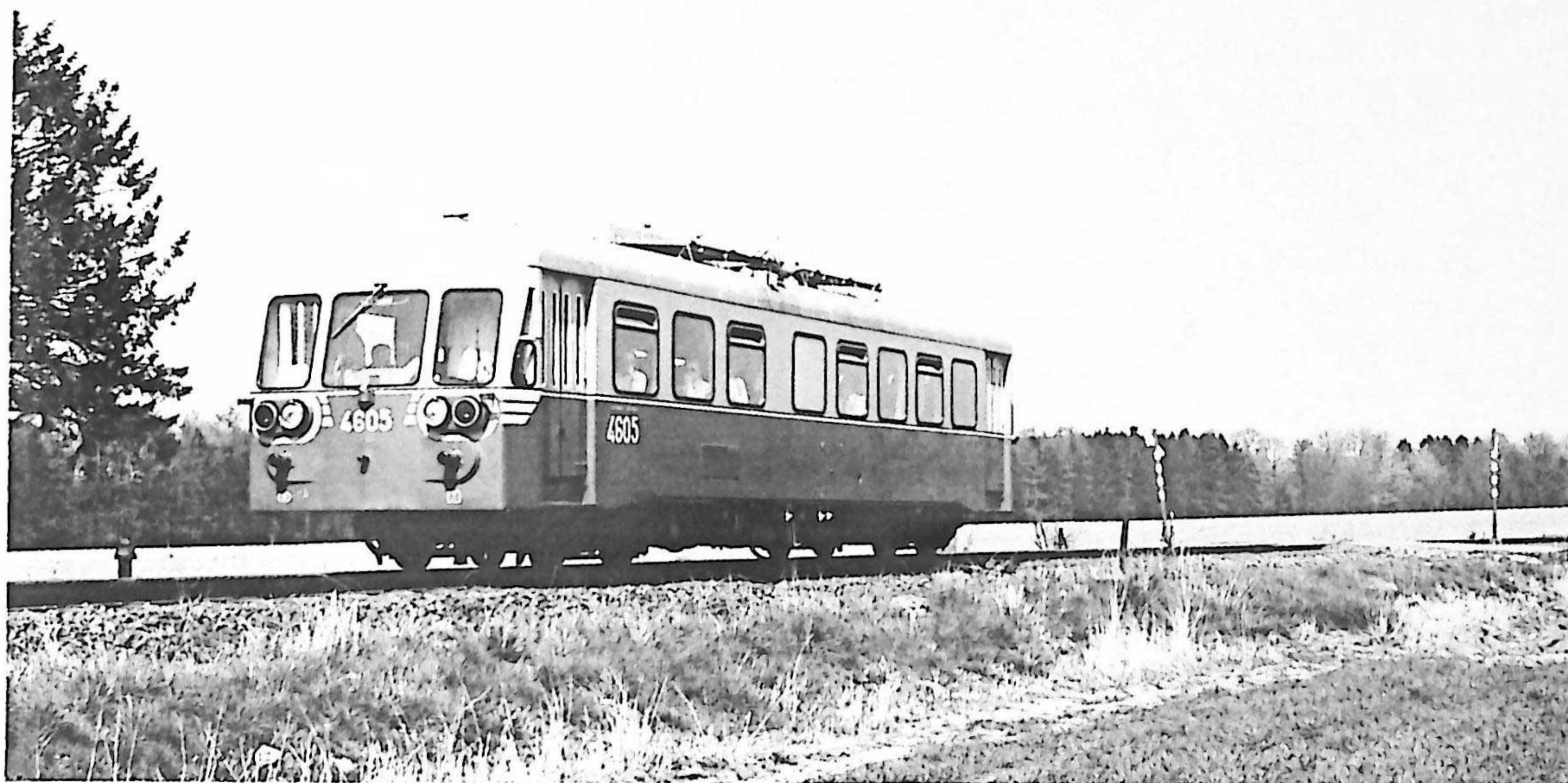
Perlmodell AB
Box 3
S-14707 Grödinge

spécialisée en kits tout laiton de haut de gamme. Les maquettes peuvent, sur commande, être obtenues montées et peintes mais les prix sont dans ce cas assez dissuasifs. Les modèles SNCB sont livrés avec des instructions et des transferts correspondants à l'époque indiquée.

Les firmes Jocardis et Sprim'Hobby importent dès à présent ces kits, d'autres détaillants spécialisés suivront sans doute.

Echos

Ballade en autorail



Fébelrail avait organisé, le vendredi 22 avril, dans le cadre du Morop (voir Ferro Flash n° 169), un voyage avec l'autorail 4605 du PFT : Gembloux - Ciney - Spontin et retour via les lignes 161, 162 et 128. Le voici immobilisé pour la bonne cause -un arrêt photo -, un peu au-delà d'un passage à niveau agreste, sur la belle ligne 128, non loin de Ciney. Une quarantaine de photographes sont en action (photo Camille Nain)

Cela chauffe à Rebecq !

par Guy Tyteca

Superbe ce petit matin de juin. Le soleil est déjà bien en place, il est 6h30. Aujourd'hui jeudi, il y a un train spécial *troisième âge* dès 9h30 et c'est moi qui suis de service. Les oiseaux chantent dans les arbres qui entourent le petit dépôt attendant au Bloc U de Rognon, anciennement cabine d'aiguilleur pour l'embranchement de la ligne Tubize - Quenast - Rognon sur l'axe Braine-le-Comte - Enghien (ligne 123), lui aussi déposé depuis peu.

Mais pas le temps de faire de l'histoire ce matin, faut préparer *Pistache*, notre petite 020 à voie de 60. Je passe mon bleu de chauffe.

Première chose, faire le plein d'eau de la chaudière. J'effectue les branchements et pendant que l'eau monte lentement (on peut la voir s'élever dans les niveaux), je vais nettoyer le foyer et surtout vider le cendrier, premier travail salissant car les cendres se mettent à voler en tous sens. Zut, encore une grille qui s'est déplacée, par la chaleur ou par un coup de ringard intempestif. Heureusement elle n'est pas déformée et aura vite retrouvé sa place.

Petite inspection de la boîte à fumée, autre extrémité des tubes qui traversent la chaudière : là ça va, les tubes sont bien dégagés. Quelques coups de pelle et de balai ont rapidement éliminé les résidus de combustion et escarbilles trop lourds pour partir dans la cheminée. Je referme la porte de la boîte à fumée et maintenant je peux préparer le feu.

C'est comme un feu ouvert : papier journal, carton, petit bois sec, mais pour gagner du temps, je rajoute par dessus un chiffon huileux imbibé de mazout. Une allumette et le tour est joué : crépitement joyeux dans cette masse métallique et je peux bientôt rajouter quelques petites bûches. Mais où en sont les

niveaux ? Ça y est, c'est rempli. Je ferme la vanne et vais installer le tuyau d'amenée d'eau pour le remplissage de la soute, située sur cette loco entre les roues. Il y rentrera un bon 800 litres. Pendant que l'eau coule, je vais chercher une brouettée de bûches, d'anciennes traverses à demi pourries mais qui brûlent diablement fort. Sur le Rebecq - Rognon, on peut rouler au bois, question d'économies. Attention pourtant, il faut du *bon bois* et parfois on est quand même obligé de rajouter quelques pelletées de charbon, histoire de boucher les trous ou de suppléer au bois trop humide. Entretemps, soute remplie, je peux arrêter l'eau et replier le tuyau.

Quelques souvenirs me reviennent, en rajoutant quelques bûches dans le foyer qui fait à peine 800 mm de long : les stages vapeur sur le Chemin de fer du Vivarais en Ardèche. Ah, quel pied ! Plusieurs années de suite, j'ai participé à ces stages et en ai retiré un grand nombre d'enseignements pratiques et de théories sur la vapeur, le tout dans une ambiance chaleureuse assez extraordinaire, en compagnie d'amateurs venus des quatre coins de France et d'autres pays d'Europe.



L'auteur en pleine euphorie sur une *Mallet 030-030T* du Vivarais à Toumon le 7 août 1985



Le parc vapeur du Rail Rebecq Rognon - à gauche Pistache 020T O&K 19
- à droite Bir-Land 020t O&K 19 (photo Guy Tyteca).

Là-bas, tous les jours de la saison touristique, c'est à 6h qu'on allume la ou les locos, ces fameuses *Mallet 030-030* à voie métrique. Nous y participons par équipes, seulement, comme notre logement se situait dans la montagne au-dessus de Lamastre, et que le dépôt est à Tournon, la route n'étant pas franchement rectiligne, c'est 1h30 qu'il fallait pour parcourir les 60 km ! Donc lever dès 4h du matin... Et ce après une soirée bien arrosée et, il faut le reconnaître, un tantinet prolongée : dur, dur, mais quand on aime... Bref, je m'égaré.

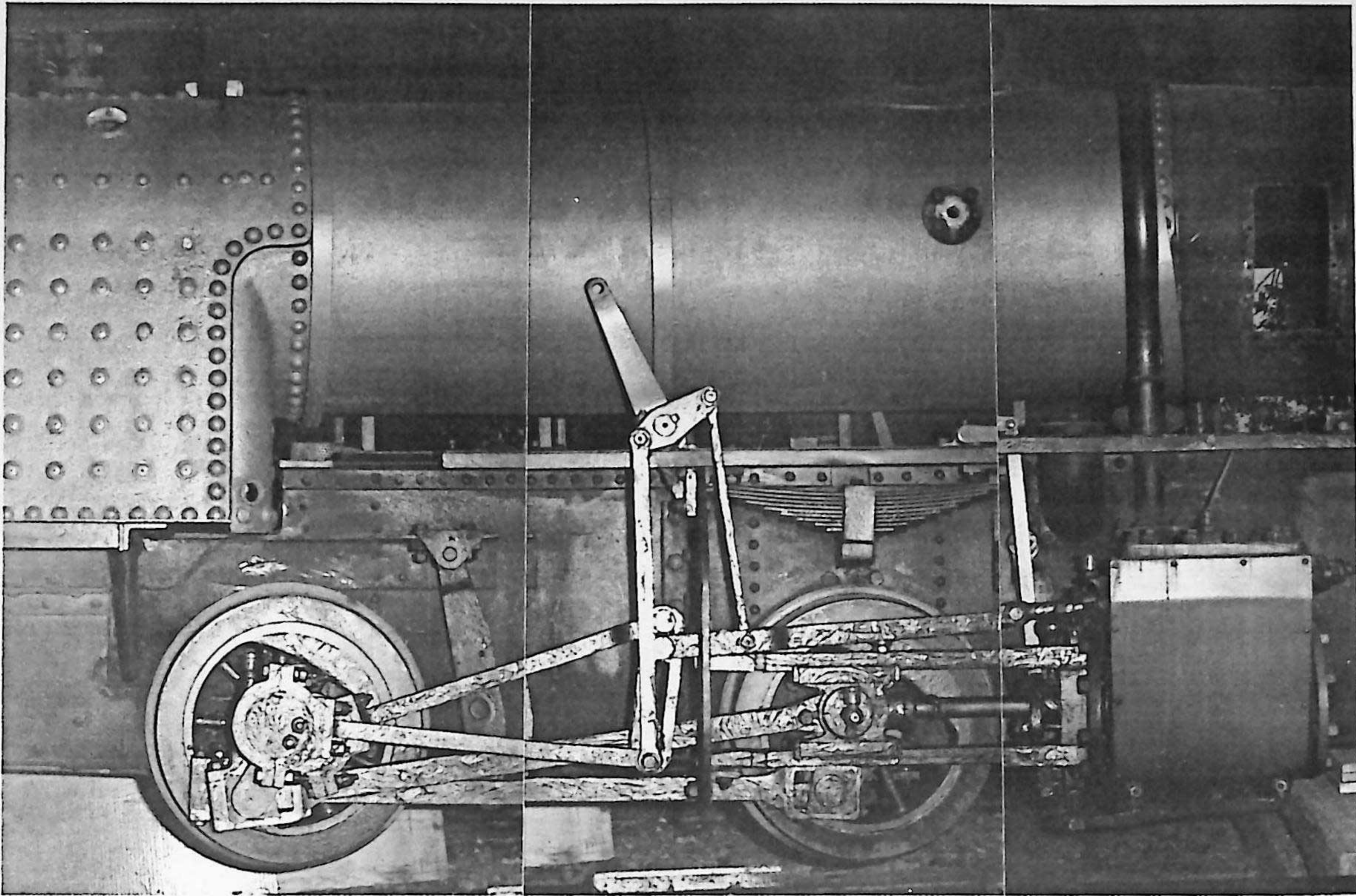
Le foyer des Mallet fait facilement 3 m de long et ici on roule au charbon, alors, bonjour les coups de pelle : une au fond au milieu, une à gauche, une à droite, puis devant pareil avec une pelletée en plus en talon, juste derrière la porte du foyer. Et faut que la couche soit bien égalisée, surtout pas de trous. A l'arrêt au dépôt, ça va, mais en ligne quand ça balance bien (lire avec l'accent du midi), bonjour ! Il a aussi fallu approvisionner le charbon, d'abord des briquettes, dix kilogrammes chacune, apportées sur une planche branlante jetée entre un tombereau et la cabine : une bonne centaine seront nécessaires et on complète avec du tout venant, à la pelle. Comme il n'y a pas de tender, tout est effectivement à caser dans la cabine, le mur de briquettes retenant le charbon en vrac. Inutile de dire que le chargement du foyer dans ces conditions, sans recul possible et enroulant, c'est une expérience enrichissante pour tout amateur de vapeur !

Le graissage n'est pas triste non plus : deux distributions (Walschaerts) de chaque côté, douze roues et autant de

boîtes d'essieux, plus les graisseurs. Mais quand tout est terminé et que le feu gronde dans une chaudière encore chaude de la veille, premier moment privilégié de la journée : le petit déjeuner à l'*ardéchoise*, gros pain de campagne, saucisson local, fromage de chèvre, le tout arrosé d'un petit blanc parfumé, en compagnie de l'équipe de conduite Vivarais titulaire, tous deux anciens SNCF. Ils en ont des souvenirs à raconter avec leur accent savoureux du temps de la vapeur : nous buvons leurs paroles (en plus du petit blanc déjà cité !). Il est à peu près 8h, il fait déjà chaud dans ce dépôt CFD de Tournon et la vie est belle. Et puis ce sera la mise en tête du train de 10h après accrochage du fourgon derrière la loco et quelques manoeuvres pour rajouter des voitures, si nécessaire. Il peut y en avoir jusqu'à quatorze (500 personnes). Le départ n'est plus loin et, bientôt, le premier arrêt de Colombier le Vieux avec encore une dégustation d'un autre p'tit blanc plus corsé !

Bien, on arrête de rêver et on revient à Rebecq. Personnellement, j'apprécie énormément le fait d'allumer seul cette petite machine et de participer à la lente montée de la pression dans la chaudière. Maintenant le feu gronde et la *bouilloire* commence à chanter, signe que l'eau bout : la vapeur n'est plus loin.

Je vais m'attaquer au graissage, bien facile sur cette machine à deux essieux. D'abord vider à l'aide d'une seringue les boîtes d'essieux de toute l'eau et les impuretés qui y sont retombées, puis y mettre de l'huile fraîche. Ensuite refaire les niveaux de chacun des graisseurs fixés sur chaque articulation et excentrique.



Gros plan sur la distribution *Allan* de *Pistache* lors d'une grande révision en 1984 (photo Guy Tyteca).

La distribution étant du type *Allan* à double excentrique, il y en a des p'tits pots à remplir : exactement douze de chaque côté de cette loco. Et enfin, toujours avec la burette, un petit jet d'huile sur chaque endroit sujet à frottement. Ne pas oublier de faire le plein du distributeur mécanique d'huile lourde destinée à lubrifier les cylindres.

Je retourne au foyer pour rajouter quelques bûches et, çà y est, il y a un kilo de pression (bar) sur le manomètre. Je m'octroie cinq minutes de répit et déguste une Jupiler avec un croissant que j'avais emmené : il est huit heures et quart. Voilà mon chauffeur qui s'amène, il va s'attaquer à un autre *sale boulot*, le nettoyage au mazout de la locomotive, indispensable sur un touristique ! Pendant ce temps, je réapprovisionne une fois de plus le feu et remplis la soute et la cabine de bûches, partout où il reste de la place : çà brûle plus vite que le charbon ! Ensuite un peu de ménage, un coup de balai dans la cabine, un coup de chiffon sur les niveaux et le manomètre. Celui ci indique quatre kilogrammes. C'est bon, je peux déplacer la loco, je préviens par un coup de sifflet et, éternel émerveillement, cette masse de ferraille s'ébranle lentement et prend de la vitesse pour se mettre en tête de sa rame de quatre voitures. Attelage fait, je vérifie la sécurité électrique et desserre les freins. A 9h, il sera temps de descendre sur Rebecq. Toujours attentif à la descente, le double ruban d'acier peut réserver des surprises depuis le dernier train : branches tombées, coulées de boue, animaux étonnés, etc...

Encore un groupe enthousiaste qui va faire connaissance avec notre belle ligne touristique. Faites comme eux et venez sur le Rail Rebecq-Rognon. On roule en saison tous les dimanches et jours fériés à partir de 14h15.

Et pour ceux qui ne le connaîtraient pas encore, le Chemin de Fer du Vivarais (Ardèche), à 100 km au sud de Lyon, déroule ses 33 km de voie métrique. Il roule tous les jours de mai à septembre.

Evolution du système de distribution à double excentrique *Stéphenson*, la distribution *Allan*, fut relativement largement répandue jusqu'au début de ce siècle.

Par la suite, la distribution *Walschaerts*, inventée par *Egide Walschaerts* - un belge - dès 1844, a équipé la grande majorité des locomotives à vapeur dans le monde entier. Elle est plus performante, surtout pour les grandes vitesses.

La raison pour laquelle *Pistache* (Orenstein & Koppel de 1911) est équipée du système *Allan* plutôt que du *Walschaerts* n'est pas connue!

Pour les modélistes, la T3 de Fleischmann (références 4010 et 4115) possède une distribution du système *Allan*, par ailleurs fidèlement reproduite.

Quais et rampes de chargement

Jules Dewulf



Quai de déchargement vu des voies - Gare de Wavre (photo Marc Pireyn)

Certains amis se demandent parfois pourquoi des quais et rampes de chargement pour wagons plats et fermés subsistent dans certaines de nos petites gares n'ayant plus d'autres dessertes marchandises que celles prévues par wagons entier et par raccordements particuliers. Autre particularité de ces petites gares, le déchargement des wagons a lieu à partir de plates-formes au niveau des

rails et non à partir des quais hauts, c'est notamment le cas de la gare de Wavre.

Après de patientes recherches, il apparaît que la subsistance de ce quai haut et de sa rampe est liée à l'existence du dépôt militaire de Limal (situé le long de la ligne Wavre - Ottignies) ainsi que de la base de



Quai de déchargement vu de la rampe - Gare de Wavre (Photo Marc Pireyn)

Beauvechain. Ce type de quai accompagné de sa rampe permet entre autres le chargement et le déchargement de véhicules (lourds) transportés par wagons plats.

L'entretien de ce quai et de sa rampe est subsidié par la Défense nationale qui ne dispose pas d'un raccordement particulier avec le dépôt de Limal. Ce quai est également utilisé exceptionnellement par la base aérienne de Beauvechain pour des chargements spéciaux. Il est à remarquer que la Force aérienne n'utilise plus très

souvent ce moyen de transport et, à l'exception du dépôt de Zellik, n'a plus de raccordement particulier.

Avec la disparition d'un nombre élevé d'unités militaires pour cause de restructuration une grande partie de ces quais et rampes subsistant à l'heure actuelle disparaîtront dans des délais assez courts.

Amateurs de reproductions de gares avec certains quais particuliers, il est grand temps de les photographier.

Jeu concours

Réponses à la troisième épreuve (Ferro Flash n° 169)

1. Numérotation des lignes:

0 = Jonction Nord-Midi (Schaerbeek - Bruxelles-Midi est aussi correct).

12 = Antwerpen-Centraal - Essen (frontière NS).

28 = Y. Laeken - Y. Bruxelles-Petite-Ile.

78 = Mons - Tournai.

167 = Y. Autelbas - Athus (Arlon - Athus est aussi acceptable).

N.B. «Y.» signifie : bifurcation.

2. Abréviations :

HL = Locomotive (vapeur)

HT = Tender (de loco vapeur)

HK = Train (en général)

HLT = Machiniste

HKM = Train de marchandises

3. La déclivité maximale sur le réseau SNCB

encore en exploitation actuellement se trouve sur la ligne 36 et est de 33 pour mille (ou 3,3%) entre Liège-Guillemins et Ans, appelée communément «Plans inclinés de Liège».

En fait, comme la plupart d'entre vous le savent certainement, ces fameux plans inclinés sont constitués de deux parties : une première «grimpe» de Liège-Guillemins à Liège Haut-Pré à 27 pour mille, suivie d'un faux plat de 17 pour mille situé environ à la halte de Liège Haut-Pré (actuellement supprimée). Vient ensuite la partie à 33 pour mille située exactement au kilomètre 96 entre Liège Haut-Pré et Montegnée (halte qui est supprimée depuis... un certain temps). La halte de Montegnée est juste au dessus des plans inclinés et en palier.

C'est là que naguère les machinistes poussaient un «Ouf» de soulagement : ils étaient arrivés au sommet de la côte. Après comme le disait un ancien chef-instructeur, «ça descend» jusque Bruxelles !

Dernière épreuve pour départager les ex-aequo éventuels :

Un jour de janvier 1978, le train international 432 Bruxelles-Midi - Paris-Nord était composé de huit voitures DB (deux Am et six Bm), ainsi que de six voitures «Corail» SNCF. Le train était tracté par une locomotive série 18 et la masse totale du train était de 754 tonnes.

Sachant tout ce qui précède, nous ne vous demanderons pas l'âge du capitaine, mais ... devant effectuer un freinage d'urgence lancé à la vitesse de 140 km/h, quelle distance fut nécessaire pour obtenir l'arrêt complet de

ce train. Exprimez votre réponse en mètres uniquement (exemple : 173 mètres).

Veillez faire parvenir votre réponse uniquement au secrétariat de la section de Bruxelles avant le 20 juin 1994 dernier délai. A vos calembrets et bon courage aux valeureux participants.

Nous pouvons maintenant vous dévoiler que le premier recevra une magnifique voiture de son choix dans les échelles N, HOm ou HO.

Réponse et liste des gagnants dans le Ferro Flash n° 171.

Le réseau vicinal de Don Sibley à la gare musée

par Jean-Luc Francq



Monsieur et madame Sibley derrière leur réseau
(photo Renato Andreolli).

Monsieur et Madame Sibley habitent Londres. Ils ont une affection toute particulière pour les voies ferrées belges, notamment les voies vicinales, à tel point qu'ils ont acquis une seconde résidence en Belgique, dans la région de Rebecq.

Ils étaient donc de passage chez nous, avec leur réseau vicinal miniature.

Premier moment de stupeur : la dimension des modules démontés. Croyant bien faire, j'avais ouvert au maximum



Vue de la station et du dépôt (photo Guy Bridoux).

les portes d'accès à la gare ! Attitude qui provoqua l'hilarité de la sympathique Madame Sibley ! En effet, le réseau prend place dans des valises fort peu encombrantes.

Deuxième moment de stupeur : la rapidité du montage. Les différentes parties du réseau sont réunies en un tour de main. Les liaisons mécaniques et électriques de la caténaire sont simples et efficaces.

Troisième moment de stupeur : la richesse des détails, tant du décor que du matériel roulant.

Quatrième moment de stupeur : la circulation des différents trams à une vitesse tout à fait réaliste.

Tous nos visiteurs restèrent muets d'admiration devant cette remarquable réalisation, notamment notre ami Renato Andréolli, journaliste à la Nouvelle Gazette. Il fut particulièrement sensible à la publicité de son journal qui apparaît sur la façade de la librairie ; il ne manqua

pas de faire part à ses lecteurs de l'émotion ressentie à la vue de cette reconstitution.

Enfin, nos invités répondirent avec beaucoup de gentillesse - et en très bon français ! - aux visiteurs ébahis par la beauté et le réalisme de cette véritable oeuvre d'art.

Pour notre traditionnel dîner, nous avons choisi de faire confiance à un commerçant de la rue de la Station ; voilà une manière bien modeste de faire participer nos voisins à nos activités ! Celui-ci s'acquitta au mieux de sa tâche ; la satisfaction des participants au repas en témoigne.

Lors de cette animation en gare des animateurs des deux sections du C.F.C. se réunirent et organisèrent une petite réunion informelle, avec pour sujet, l'élaboration du Ferro Flash. Cette réunion fut des plus constructives ; il faudra renouveler l'expérience à l'occasion : c'est en se voyant et en se parlant qu'on se comprend !

Echos

Première présentation en public de la 26101 du PFT



Cette machine livrée en août 1943 à la DR sous le n° 52.3554 a été, lors de la débâcle du Reich en 1945, capturée par l'armée rouge qui, quelque temps après, la mis à la disposition des SZD. Sa deuxième carrière se déroula donc en URSS jusqu'en 1967, où elle fut cédée aux PKP (Pologne) qui l'enregistrèrent sous le n° TY2-3554. Rachetée par le PFT en 1990, elle fut entièrement révisée et remise en état « belge », celui de nos anciennes type 26, à l'exclusion des portes de la cabine qui ont été conservées. (photo Guy Bridoux - 2 avril 1994)

Modèles de l'année 1993

par Guy Bridoux

Le 12 mars dernier l'élection du modèle de l'année s'est déroulée pour la troisième fois dans les locaux du MSCM De Pijl.

Vingt-huit articles se sont disputés le prix d'excellence dans les trois catégories.

Douze associations étaient présentes, dont la commission de modélisme, neuf membres de FEBELRAIL et deux non-membres.

Dans la catégorie *Matériel de traction* la bataille entre la **type 7** (Jocadis) et la **type 1** (Olaerts) fut très serrée. A la fin, un point seulement séparait les deux concurrents.

Dans la catégorie *Matériel remorqué* le prix fut attribué à Klein Modellbahn pour son wagon tombereau **Eas**. Il faut remarquer que Klein Modellbahn plaçait ses modèles aux cinq premières places : la gamme des wagons Eas et Eaos s'est révélée bien réussie.

Enfin, le camion **M. Depaire** de la firme AMW prenait la première place dans la catégorie *Eléments du décor*.

En général les articles présentés étaient d'un très haut niveau. L'effort produit par les artisans-commerçants est remarquable : la qualité de leurs produits égale bien souvent celle des produits des grandes firmes.

Les critères auxquels les modèles sont soumis sont très sévères : un exemple est le test des qualités de roulement.

Pour procéder à cette vérification essentielle, la commission modélisme dirigée avec compétence par Roland Paternoster (De Pijl) a conçu une table d'essai qui comporte ou comportera les moyens ci-après (*le «comportera» indique que la réalisation actuelle est partielle et perfectible : les volontaires seront les bienvenus car Roland oeuvre trop souvent seul !*).

Le circuit d'essai *deux rails* comprend plusieurs type de rails, des courbes de rayon bien déterminé, une déviation conduisant à un garage doté d'une traversée jonction double,...etc. Un circuit comparable équipé de rails et d'appareils de voie Märklin, tant M que K, est bien évidemment destiné au matériel *trois rails*.

Chacun des circuits comprend un tronçon rectiligne de longueur connue pour faciliter la mesure des vitesses à tension nominale constante.

Enfin, un circuit en spirale est destiné à déterminer le rayon de courbure minimal acceptable pour un matériel donné.

Ces dispositifs *HO* sont complétés par des circuits



Le modèle de l'année 1993 - Type 7 de Jocadis (photo Journal du chemin de fer).

permettant l'essai des matériels *HOm* et *N*, les autres échelles, moins courantes, n'étant pas actuellement traitées sur cette table d'essai.

Ce seul exemple montre à quel point les dix critères d'appréciation font l'objet d'un examen attentif et compétent, ce qui ne suffit pas à mettre la commission

modélisme à l'abri de la critique. Le nombre de prix décernés, le choix des critères et le mode de cotation associé sont en effet régulièrement mis en question. Tout est bien sûr perfectible, mais l'essentiel est que de tels prix existent et qu'ils récompensent constructeurs et artisans qui font l'effort de produire des modèles belges de qualité.

Tableaux des résultats

Matériel de traction			
Modèle	Marque	Echelle	Total
HL type 7	Jocadis	HO	89,73
HL type 1	Olaerts	HO	88,80
Tram ART	Jocadis	HOm	88,65
Tram S	Jocadis	HOm	84,38
HLD série 80	Märklin 3459	HO	77,89
HL type 96	Arnold 2294	N	76,89
Autorail série 44	TTM	HO	71,75
Autorail Brossel 551	Sprim'hobby	HO	70,67
HL Cockeril	Gécomodel	HO	60,51

Matériel remorqué			
Modèle	Marque	Echelle	Total
Wagon Eas (1415A0)	Klein Modellbahn 341B	HO	85,39
Wagon Eas (1415A0)	Klein Modellbahn 3412	HO	83,57
Set wagons (1415A1 & A3)	Klein Modellbahn 3300S	HO	83,31
Wagon Eaos (1415A3)	Klein Modellbahn 3406	HO	82,28
Wagon frigo (époque 3)	Klein Modellbahn 3198	HO	77,13
Wagon Shimms (3614B0)	Märklin 4709	HO	76,99
Wagon Uapps <i>Amylum</i>	Euroscale 8807	HO	73,57
Set voitures anciennes	Märklin 4397	HO	72,16
Wagon Fads (1000F5)	Lima 32.074	N	69,51
Set voitures anciennes	Fleischmann 5794B1, 5794B2 & 5795B	HO	65,25
Wagon E (1215A0)	Arnold 4204	N	61,09
Wagon Gbs (2216A4)	Märklin 4731	HO	52,92
WR Grill-Express	Euroscale 8810	HO	52,08

Eléments de décor			
Modèle	Marque	Echelle	Total
Camion M. Depaire	AMW 60006	HO	92,00
Camionnette La Poste	Herpa	HO	80,00
Camion Sabena	AMW	HO	66,00
Camion Weerts Express	AMW	HO	60,00
Camionnette Police	Herpa	HO	58,00

Nos activités

Vendredi 20 mai à 19.30 h

Section du Centre

Réunion Place Caffet
Bibliothèque

Haine-Saint-Paul (B)

Renseignements : Jean-Luc Francq 064/44.25.71

Samedi 21 mai de 14 à 18 h

Section de Bruxelles

Réseau de FSR
Gare de Schaerbeek

Responsable : Jean-Luc Wvyns
On travaille

Renseignements : Gilbert Collin
02/770.45.20 en soirée

Samedi 21 mai et dimanche 22
mai

Section du Centre

Sortie du réseau C.F.C. - Dupuis
au salon international du
modélisme de Charleroi.

*Venez nous retrouver et passer
un agréable moment en notre
compagnie ainsi qu'avec nos
voisins du Club ferroviaire de
Mons et leurs modules.*

Nous cherchons des bénévoles
pour :

- le transport du réseau le
vendredi 20 et le lundi 23 mai
- l'exploitation de deux réseaux
- des démonstration du travail à
l'aérographe

- la vente de littérature

S'inscrire auprès de Jean-Luc
Francq ou de Pierre Hautefin

Vendredi 27 mai à 19.30 h

Section du Centre

Réunion Gare Musée
Travaux sur le réseau

Gare musée de Haine-Saint-Pierre
Rue de la Station
Haine-Saint-Pierre (B)

Renseignements : Jean-Luc Francq 064/44.25.71

Vendredi 27 mai à partir de 19.45 h

Section de Bruxelles

Réunion mensuelle

Local «Jean Boulon»
Rue Longue, 84
Stockel

Renseignements : Michel Broigniez
010/65.87.48

Vendredi 3 juin à 19.30 h

Section du Centre
Réunion Gare Musée

Film dans le cadre de
"Ciné gare"

*Ciné gare est un tout jeune ciné-club
mis sur pied à la Gare-Musée. Il propose
une fois par mois, dans l'ambiance des
anciennes salles de quartier, un film le
plus souvent rétro et comportant au
moins une scène ferroviaire. Le film est
choisi collégalement par les membres
présents le vendredi précédent la
scéance, suivant les possibilités. Dès
septembre, un programme semestriel
sera établi.*

Gare musée de Haine-Saint-Pierre
Rue de la Station
Haine-Saint-Pierre (B)
Renseignements : Jean-Luc Francq 064/44.25.71

Dimanche 5 juin à 10 h

Section du Centre

Animation en gare

Super projection de diapos :
"Les trains dans le Centre"

Gare musée
Rue de la Station
Haine-Saint-Pierre (B)
Renseignements : Jean-Luc Francq
064/44.25.71

Mardi 7 juin de 20 à 23 h

Section de Bruxelles

Réseau de FSR
Gare de Schaerbeek

Responsable : Guy Tyteca

On roule

Renseignements : Gilbert Collin
02/770.45.20 en soirée

Vendredi 10 juin à partir de 19.30 h

Section du Centre

Réunion Place Caffet
Bibliothèque

Haine-Saint-Paul (B)

Renseignements : Jean-Luc Francq 064/44.25.71

Vendredi 17 juin à partir de 19.30 h

Section du Centre

Réunion Gare Musée
Travaux sur le réseau

Gare musée de Haine-Saint-Pierre
Rue de la Station
Haine-Saint-Pierre (B)
Renseignements : Jean-Luc Francq 064/44.25.71

Samedi 18 juin de 14 à 18 h

Section de Bruxelles

Réseau de FSR
Gare de Schaerbeek

Responsable : Jean-Pierre
Tramasure
On travaille

Renseignements : Gilbert Collin
02/770.45.20 en soirée

Vendredi 24 juin à partir de 19.30 h

Section du Centre

Réunion Place Caffet
Bibliothèque

Haine-Saint-Paul (B)

Renseignements : Jean-Luc Francq 064/44.25.71

Vendredi 24 juin de 20 à 23 h

Section de Bruxelles

Réseau de FSR
Gare de Schaerbeek

Responsable : Roger Lefrancq
On roule

Renseignements : Gilbert Collin
02/770.45.20 en soirée

Vendredi 1er juillet à 19.30 h

Section du Centre
Réunion Gare Musée
Film dans le cadre de
"Ciné gare"

Gare musée de Haine-Saint-Pierre
Rue de la Station
Haine-Saint-Pierre (B)
Renseignements : Jean-Luc Francq 064/44.25.71

Vendredi 8 juillet à partir de 19.30 h

Section du Centre
Réunion Place Caffet

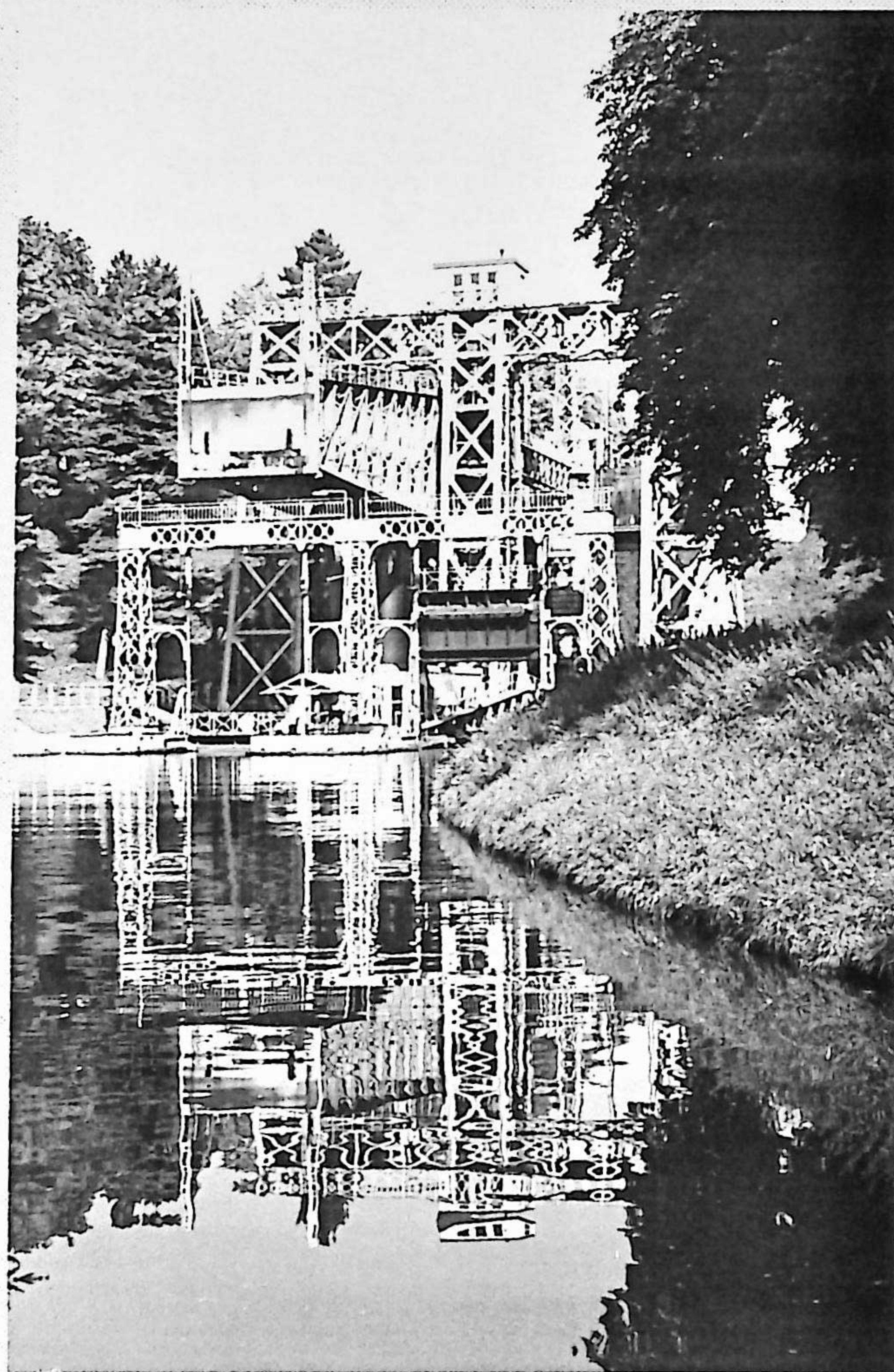
Bibliothèque

Haine-Saint-Paul (B)
Renseignements : Jean-Luc Francq 064/44.25.71

Vendredi 15 juillet à partir de 19.30 h

Section du Centre
Réunion Gare Musée
Réunion de vacances

Gare musée de Haine-Saint-Pierre
Rue de la Station
Haine-Saint-Pierre (B)
Renseignements : Jean-Luc Francq 064/44.25.71



Dimanche 3 juillet

Section du Centre

Animation spéciale :

«le canal du Centre»

Découverte du site, du nouvel ascenseur,
excursion tractée à l'ancienne...

Il est possible qu'un train routier nous prenne en
charge au départ de la gare.

Si cette activité spectaculaire vous intéresse,
envoyez au plus vite une lettre sel-adressée à
Jean-Luc Francq, avenue Churchill 18 à 7140
Morlanwelz - tél.: (064)44.25.71.

Vous recevrez ainsi toutes les informations
relatives à ce voyage : j'attends que l'on me
confirme par écrit le programme complet de la
journée.

Rendez-vous à la gare : 9.30 h

Retour : 17.30 h

Pour le repas de midi : prévoir un pique-nique ;
les boissons sont à acheter sur place.

Prix : 510 BEF (enfants : 440 BEF) qui peut être
légèrement majoré si on vient nous chercher en
gare.

Dimanche 3 juillet 19.30 h :

Barbecue sur le quai.

Histoire de bien finir la journée.

Prix : 350 BEF boissons non comprises.

Vendredi 22 juillet
à partir de 19.30 h

Section du Centre

Réunion Place Caffet
Bibliothèque

Haine-Saint-Paul (B)
Renseignements : Jean-Luc Francq
064/44.25.71

Vendredi 29 juillet à partir de 19.30 h

Section du Centre

Réunion Gare Musée
Réunion de vacances

Gare musée de Haine-Saint-Pierre
Rue de la Station
Haine-Saint-Pierre (B)
Renseignements : Jean-Luc Francq 064/44.25.71

Dimanche 28 août

Voyage du C.F.C.

Vu le succès du voyage l'an passé,
nous comptons remettre ça cette année.
Destination : la découverte du chemin
de fer de la Baie de Somme.
Vous êtes intéressés ? Vite un petit mot
J.L.F. (air connu !).

Toutes les informations relatives à
ce projet paraîtrons dans le prochain
Ferro Flash (n° 171 juillet - août).

Manifestations - Bourses Expositions - Activités

Liste non exhaustive

Ni le CFC, ni la "rédaction" ne peuvent être tenus pour responsables d'erreurs qui se seraient éventuellement glissées dans cet agenda

Pour tout renseignement relatif aux activités mentionnées, nous vous renvoyons aux différentes associations et organisations concernées

Week-end du 21 et 22 mai
de 10 à 18 h

*Salon international de
modélisme 94*

Palais des Expositions
Charleroi (B)

Renseignements : 071/39.50.73

Week-end du 21, 22 et 23 mai

Stoomgroep Turnhout VZW

Internationale stoomdagen

Stadspark
Turnhout (B)

Dimanche 22 mai de 10 à 15 h

Bourse d'échanges

Palais des Expositions
Charleroi (B)

Renseignements : 071/39.50.73

Dimanche 22 mai de 9 à 13 h

Présence et action culturelles

Bourse d'échanges

Hôtel de ville de Châtelet
Place de l'Hôtel de ville
Châtelet (B)

Entrée : 60 BEF

Renseignements : 071/39.08.51 - 071/51.55.19

Lundi 23 mai de 10 à 19 h

MTUB

Musée du transport urbain bruxellois

*Evocation historique
100 ans de trams électriques*

avenue de Tervuren
Bruxelles (B)

Renseignements : Marc Grieten 02/660.65.32

Week-end du 28 et 29 mai

Samedi de 13.30 à 17 h
Dimanche de 10 à 17 h

LGB

De Bontridder BVBA

*Manifestation
pour les amis du LGB*

Molenstraat 139
Lint (B)

Renseignements : 03/455.49.49

Dimanche 29 mai

Adler - Modellspielzeugmärkte

Bourse

Gürzenich
Martinstr. 29-37
Köln (D)

Renseignements : 02103-51133 et 0203-746327

Dimanche 5 juin de 9 à 13 h

Hoeseltse treinclub

Bourse

Trains et accessoires

Centre culturel
Hoeselt (B) près de Hasselt

Renseignements : 089/41.23.18
ou 089/41.53.72 après 20 h

Vendredi 10 juin à 20 h

CFFL

Club ferroviaire
Froidmont-Locomotion

*Rétrospective des voyages
organisé par PFT*
présenté par Philippe Gousset

Centre culturel de Froidmont
Chemin du Meunier
Rixensart (B)

Renseignements : A. Defechereux 02/654.05.79
ou J.-C. Renier 010/41.85.33

Dimanche 12 juin de 9 à 13 h

*Internationale trein-
en autobeurzen*

Zaal Sint-Josef
Dalhiastraat 23
Wommelgem (B)

Renseignements : Marseloo 03/231.64.17
Van Kerkhove 03/774.13.05 - 03/774.50.98

Week-end du 18 et 19 juin

CFV3V

Fête du rail
(Dinant - Givet)

Renseignements : 060/39.09.48 (musée)
et 060/31.24.40 (CFV3V)

Dimanche 19 juin
à partir de 8 h

Bourse «en tout genre»

Shopping Center
Woluwé-Saint-Lambert (B)

Week-end du 25 et 26 juin
de 10 à 19 h

Association des modélistes
ferroviaires du Sud-Luxembourg

Expo - Bourse
3.000 m² de train

Hall polyvalent
Arlon (B)

Circulation d'un autorail Picasso
le matin: de Arlon à Arlon
via Virton, Bertrix, Libramont
L'après-midi : Arlon à Athus

Renseignements : 063/22.12.77

Dimanche 17 juillet
à partir de 8 h

Bourse «en tout genre»

Shopping Center
Woluwé-Saint-Lambert (B)

Jeudi 21 juillet

MTUB

Musée du transport urbain bruxellois

Circulations en tram

rue Royale
Bruxelles (B)

Renseignements : Marc Grieten 02/660.65.32

Week-end du 13, 14 et 15 août

A.S.Vi.

Association pour la sauvegarde
du vicinal

*Festival vicinal
Manifestation et Circulations*

Renseignements : Jean Laterre
071/37.00.05 - 071/51.66.03

Dimanche 21 août
à partir de 8 h

Bourse «en tout genre»

Shopping Center
Woluwé-Saint-Lambert (B)

Dimanche 28 août de 10 à 13 h

*Internationale ruilbeurs
Modeltreinen en toebehoren*

Demervallei 14
Aarschot (B)
Autoroute A2, sortie 22

Renseignements : Treinshop Olaerts

Week-end du 3 et 4 septembre

KMYCA

*Internationale
modelstoomdagen*

Provinciaal domein
Rivierenhof
Deurne (B)

Renseignements : W. Vermeiren 03/353.29.62

Dimanche 4 septembre de 9 à 13 h

*Internationale trein-
en autobeurzen*

Zaal Sint-Josef
Dalhiastraat 23
Wommelgem (B)

Renseignements : Marseloo 03/231.64.17
Van Kerkhove 03/774.13.05 - 03/774.50.98

Dimanche 4 septembre de 9 à 13 h

Hoeseltse treinclub

Bourse
Trains et accessoires

Centre culturel
Hoeselt (B) près de Hasselt

Renseignements : 089/41.23.18
ou 089/41.53.72 après 20 h

Vendredi 9 septembre à 20 h

CFFL

Club ferroviaire
Froidmont-Locomotion

*Vapeurs de l'Allemagne
de l'Est en dias*
par Wouter Janssens

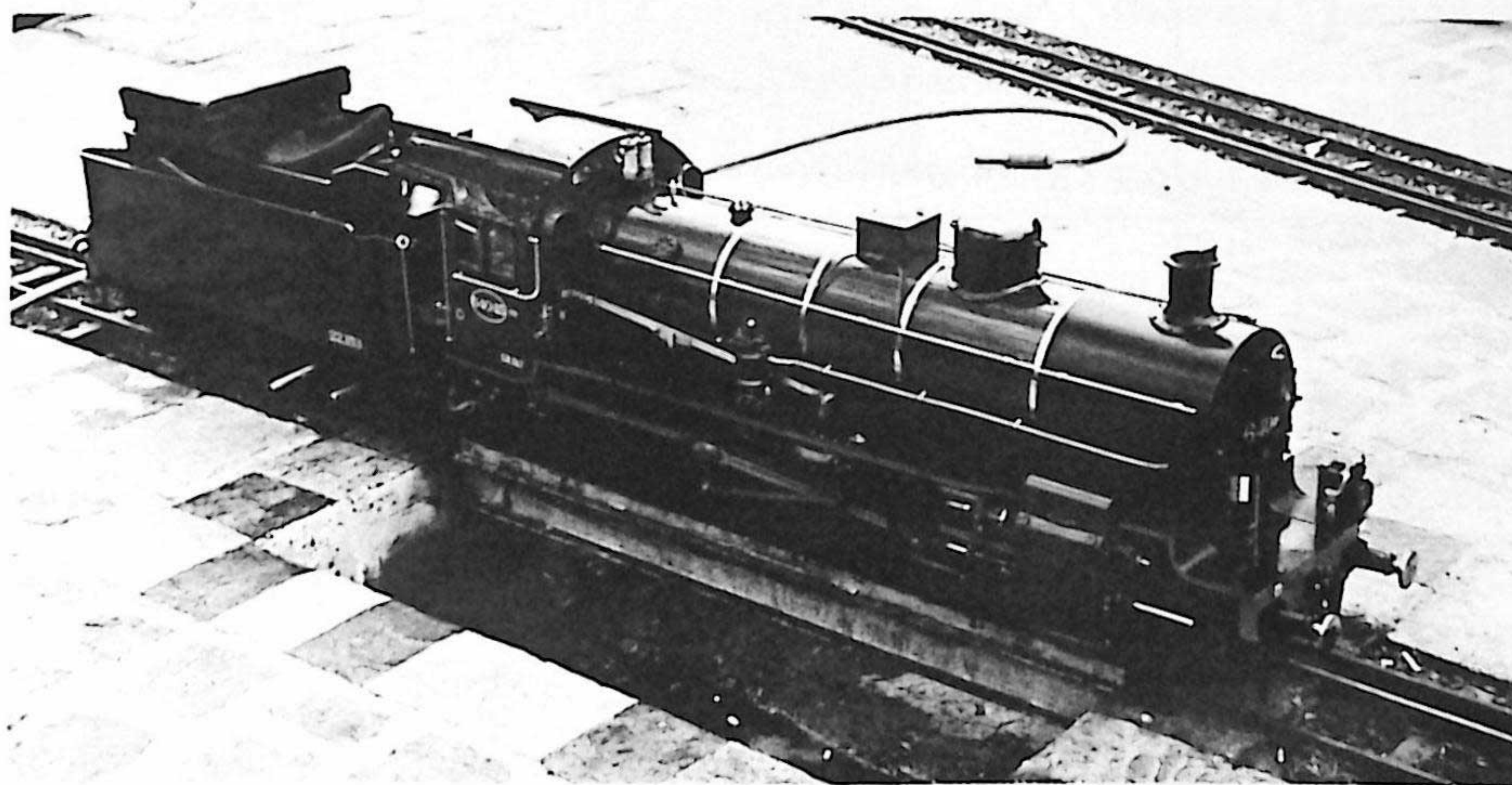
Centre culturel de Froidmont
Chemin du Meunier
Rixensart (B)

Renseignements : A. Defechereux 02/654.05.79
ou J.-C. Renier 010/41.85.33

*Suite dans le Ferro Flash
n°171
(Juillet - août)*

Echos

Vapeur vive à Forest



«Fêtes de la vapeur» au parc du Bempt à Forest. Préparation d'une type 81 sur une des fosses du dépôt (photo Guy Bridoux - 23 avril 1994)