

FERRO FLASH

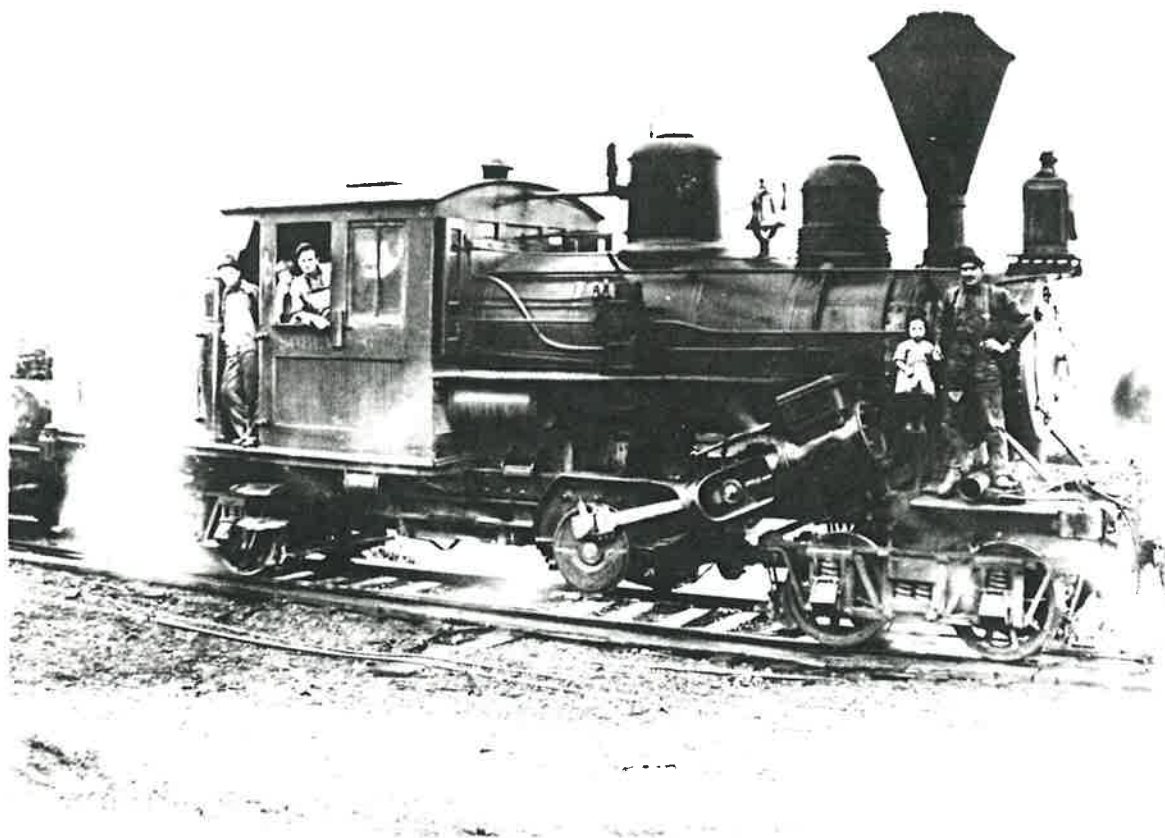
N°172

Septembre - octobre 1994

périodique bimestriel à taxe réduite
Bureau de dépôt : 1450 Chastre

Locomotion

Holle Eikaard 45
2550 Kontich



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 : 000-1560678-45

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 démissionnaire)
Rue Argentin, 1
7140 Morlanwelz

Sommaire

Voie étroite

Les chemins de fer forestiers américains
par Guy Titeca page 3

Informations ferroviaires

Les crocodiles suisses
par Daniel Levecq page 8

Modélisme

Un réseau transportable en HO
par Michel Vander Elst page 12

Echos du Centre

Gare musée
Des nouvelles du front page 15
Voulez-vous rouler ? page 16
Le viaduc Saint-Pierre page 16
Appel aux candidats page 17
Promenade sur le canal du Centre page 26

Jeu concours

Résultats page 18

Divers

Rectification page 2
Les voitures ex-allemandes de la SNCB en modélisme
par Guy Bridoux page 19
A vendre page 19
Agenda page 20

Documentation

Quelques définitions à l'usage des débutants... et des autres
source SNCB page 24

Photo de couverture : *Locomotive Climax (photo Kinsey, collection Martin Hansem)*

Rectification

A la page 24 du Ferro Flash n° 171, photo du haut, il faut lire :

La HLD 671 et une courte rame de citernes particulièrement bien salées (pas à l'aérographe !) quittent Manage et se dirigent vers Feluy, ligne 116 (photo Jean-Luc Francq - Janvier 1994).

Les chemins de fer forestiers américains.

par Guy Tyteca

Un des aspects les plus fascinants des chemins de fer américains est sans conteste celui constitué par les chemins de fer forestiers, non seulement pour son côté «exotique», mais surtout pour la conception de ses locomotives et les techniques de débardage à vapeur à très grande échelle, totalement inconnues en Europe.

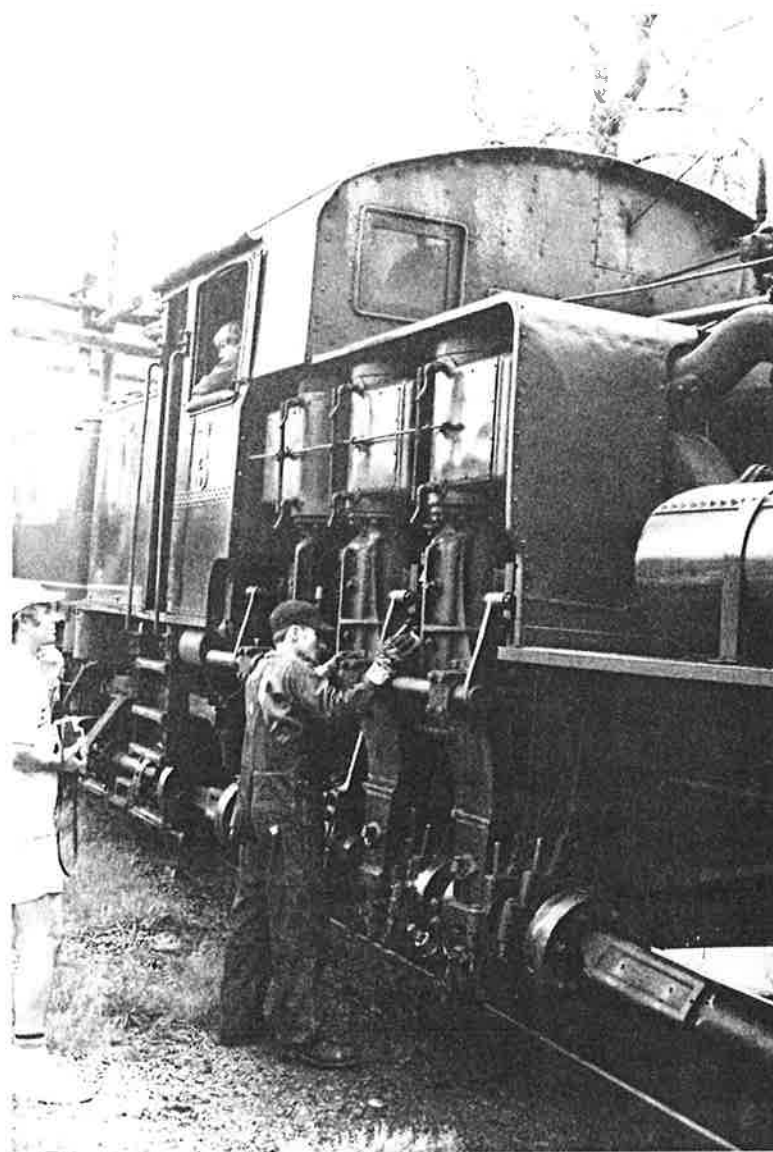
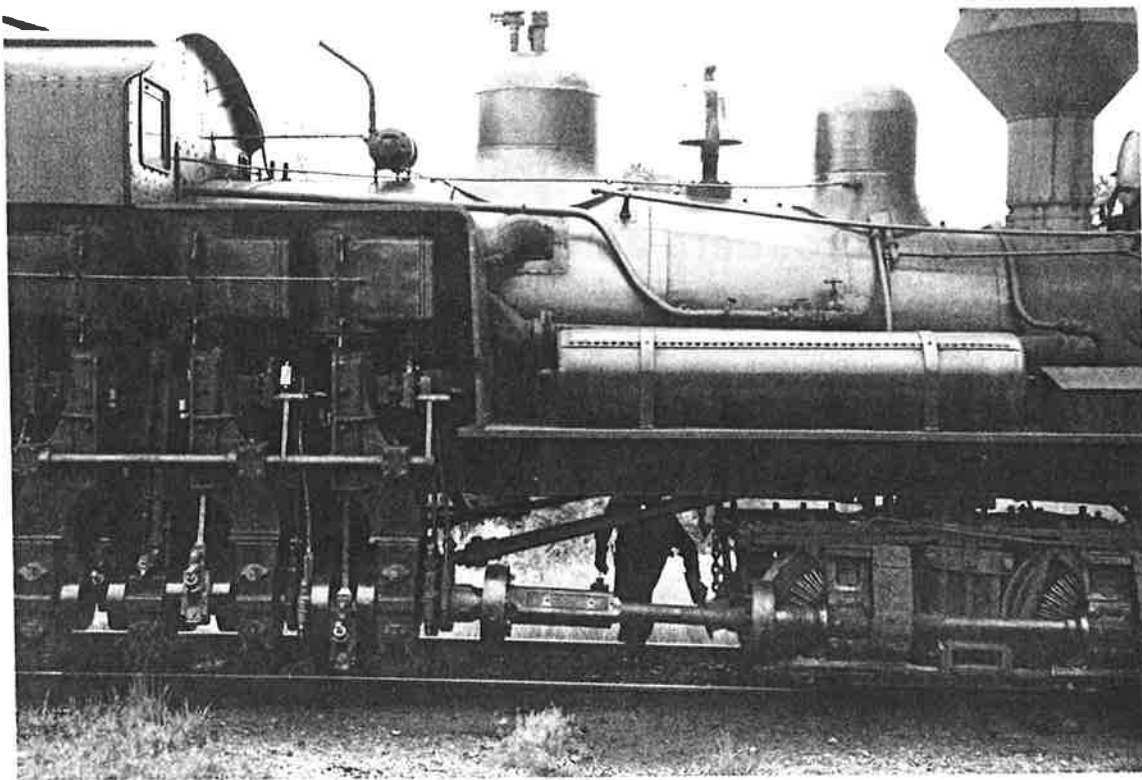
Nous nous sommes efforcés de ne pas nous appesantir sur le côté peu écologique de ces techniques «rouleau compresseur» : de splendides régions boisées d'arbres d'essences rares et parfois millénaires entièrement mises à nu sur des milliers d'hectares et les conséquences désastreuses sur l'éco-système. A l'époque, fin 19^{ème}, début 20^{ème} siècle, cet aspect des choses ne rentrait absolument pas en ligne de compte.

Confrontés depuis longtemps aux gros besoins en bois de toutes essences, dès l'apparition de la machine à vapeur, les exploitants forestiers ont appliqué cette technique nouvelle de façon extrêmement variée et imaginative. Dès le milieu du 19^{ème} siècle, le bois devenait de plus en plus demandé par les diverses industries utilisant ce matériau : construction des bâtiments dans les villes (souvent villes-champignons !), étaçonnage des nombreuses mines d'or, d'argent, de charbon, etc..., chauffage individuel, chauffe des locomotives et machines à vapeur, traverses de chemins de fer, et plus tard constructions aéronautiques.

Nous aborderons dans ce premier chapitre les différentes locomotives adaptées aux lignes forestières. Les forêts,

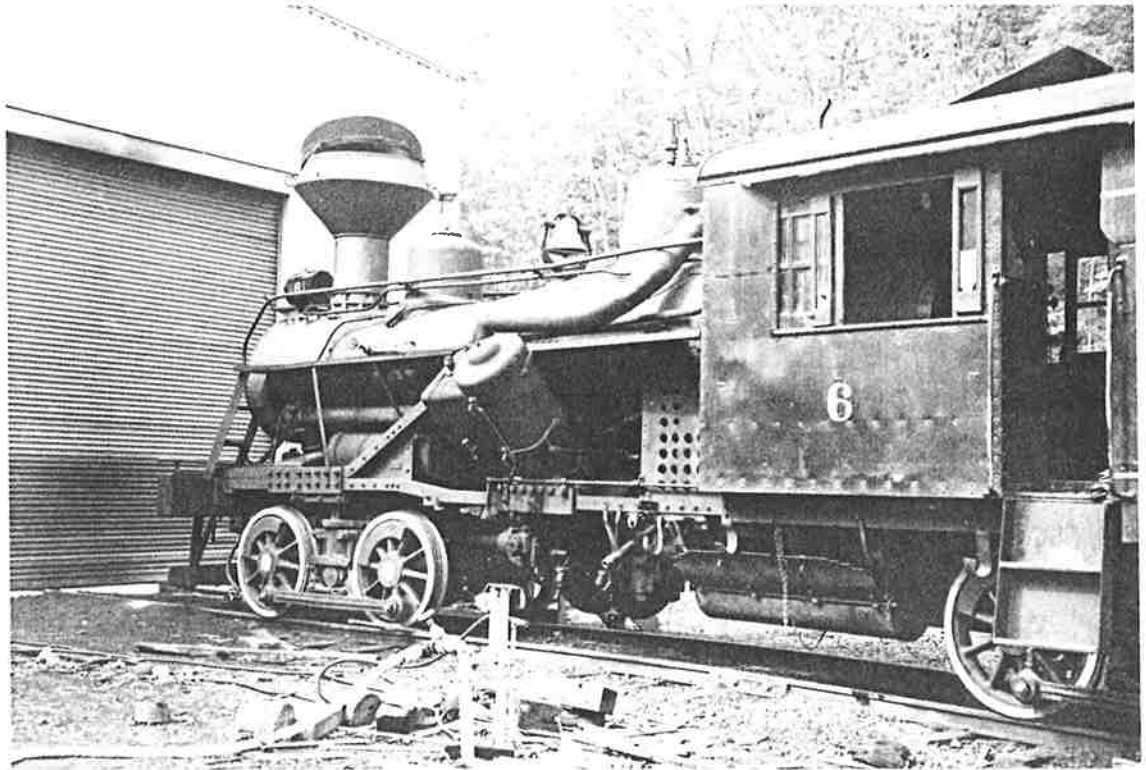


*Locomotive Shay n° 5, prête au départ
Photo Guy Tyteca - Cass (Virginie de l'Ouest) 3-4-5 septembre 1981.*



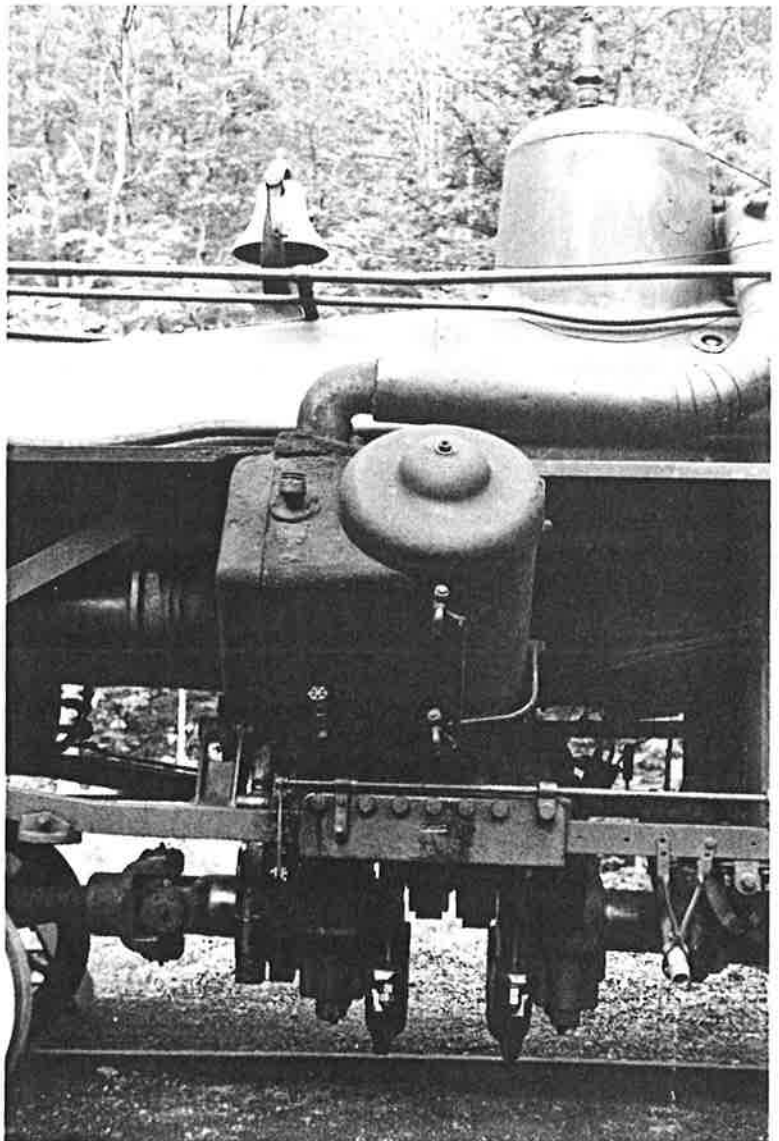
*Gros plan sur les cylindres et la transmission
d'une locomotive Shay*

*(Photos Guy Tyteca - Cass en Virginie de
l'Ouest 3-4-5 septembre 1981).*



Locomotive Heisler n°6

*(Photo Guy Tyteca - Cass en Virginie de l'Ouest
3-4-5 septembre 1981).*



*Gros plan sur un des cylindres et la transmission
d'une locomotive Heisler*

*(Photo Guy Tyteca - Cass en Virginie de
l'Ouest 3-4-5 septembre 1981).*

nombreuses à l'est autant qu'à l'ouest des Etats Unis, furent intensivement exploitées, certaines lignes atteignant parfois 250 km avec les différents embranchements ! Il s'agissait donc de trouver les systèmes les plus performants pour faire rouler des locomotives à vapeur sur des lignes à profil difficile : courbes très serrées, pose à la hâte d'une voie légère et temporaire, parfois même dans les lits des rivières, pentes importantes (jusqu'à 15 %). Il fallait des locomotives à traction intégrale, reposant sur des bogies moteur articulés, robustes et puissantes. Par contre leur vitesse avait peu d'importance, la plupart plafonaient à 25 km/h. Les locomotives classiques à «bielles» sont ici totalement inefficaces à cause de leur manque de flexibilité en courbe et de la limite de l'articulation et de la suspension des essieux.

Quelques bricoleurs de génie ont inventé des machines qui, après les balbutiements du départ et certains échecs spectaculaires, se révélèrent, après leur développement qui suivait celui de la technique, très bien adaptées. Au tout début, on installait simplement chaudière et moteurs à vapeur de marine sur un wagon plat et la transmission se faisait par chaînes !

Voici la description des machines les plus performantes de l'époque, dites à «engrenage» par opposition aux machines traditionnelles à «bielles». Une belle photo valant mieux qu'une longue description, voyez donc les illustrations !

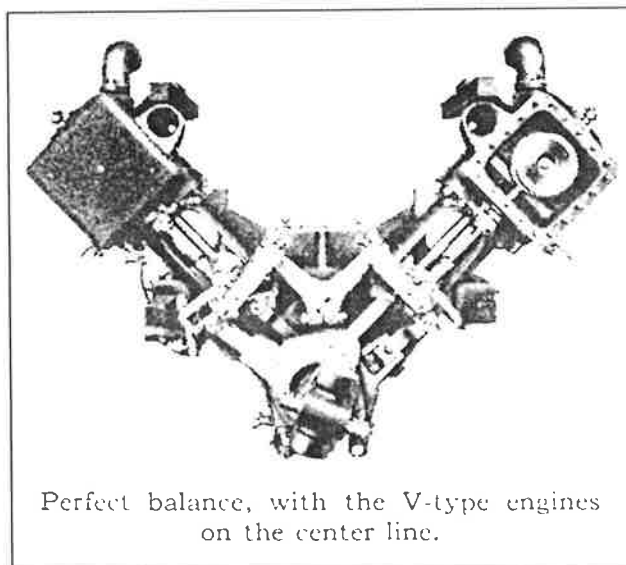
1. Locomotive système «Shay» :

Elle est inventée en 1880 par Ephraïm Shay, simple exploitant forestier, qui devait révolutionner cette industrie. Les deux ou trois cylindres verticaux sont situés à droite juste devant la cabine. Le vilbrequin, fort semblable à celui d'un moteur à explosion, est prolongé en ligne vers l'avant et l'arrière par une suite d'arbres télescopiques. Le mouvement est transmis en bout de chaque essieu par un renvoi d'angle. Ces locomotives possèdent deux ou trois bogies moteurs, le troisième situé sous le tender. Quelques unes en furent équipées de quatre. Du fait de cette disposition et pour l'équilibre des masses, la chaudière est décalée sur la gauche. Construites en 2771 exemplaires à divers écartements, jusqu'en 1945, par Lima, par ailleurs grand constructeur d'autres locomotives prestigieuses, telles les Daylight du Southern Pacific ; elles furent de loin les plus performantes et les plus efficaces dans les forêts des Etats-Unis et exportées dans le Pacifique et jusqu'en Chine (Taïwan). Une centaine de Shay sont préservées, dont trente-deux sont

utilisées actuellement sur différents chemins de fer touristiques américains et canadiens.

2. Locomotive système «Heisler» :

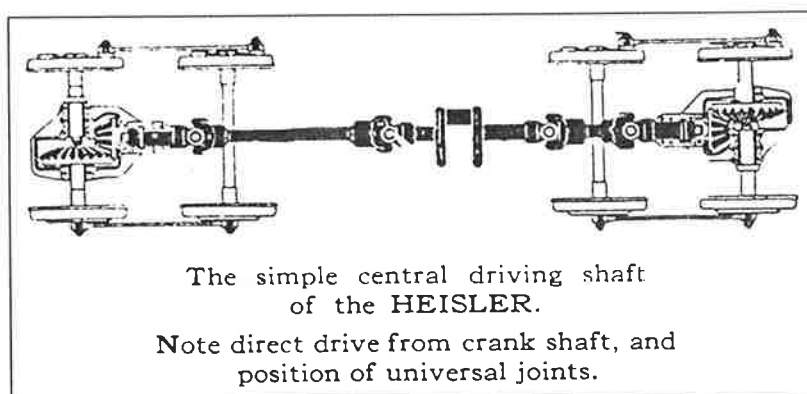
Conçue en 1891, elle a été construite jusqu'en 1941 à 650 exemplaires. Deux cylindres en V à 45° «face à la route» actionnent un vilbrequin longitudinal et



transmettent le mouvement via des cardans, par un renvoi d'angle au deuxième essieu de chaque bogie, l'autre essieu étant connecté par des bielles d'accouplement. Trente-quatre Heislors sont préservées, dont onze en service touristique.

3. Locomotive système «Climax» :

Presque «conventionnelles», d'aspect seulement, les deux cylindres sont situés, comme sur les locomotives traditionnelles, mais inclinés vers le haut d'à peu près 20° de façon à dégager le bogie moteur avant. Chaque cylindre actionne son volant moteur, les deux sont connectés entre eux par un axe transversal. Celui-ci transmet le mouvement à un axe longitudinal qui, via des cardans, le transmet à son tour à chaque essieu par un renvoi d'angle. Comme cette description l'indique, c'est le système le plus compliqué mécaniquement, donc



le moins fiable. Inventée en 1888, les Climax ont été construites à 1100 exemplaires jusqu'en 1928. Dix-neuf sont préservées, dont cinq en service touristique. J'ai eu personnellement la chance de pouvoir visiter en 1981 (aïe, ça ne nous rajeunit pas !), le «Cass Scenic Railroad», dans les monts Alleghany de la Virginie de l'Ouest. Il s'agit d'une ancienne ligne forestière à voie normale, reconverte sur 38 km en touristique dès 1963 et utilisant uniquement du matériel à «engrenage» : cinq Shays et une Heisler. En outre, la Shay n° 6, en provenance du musée de Baltimore, où elle fut

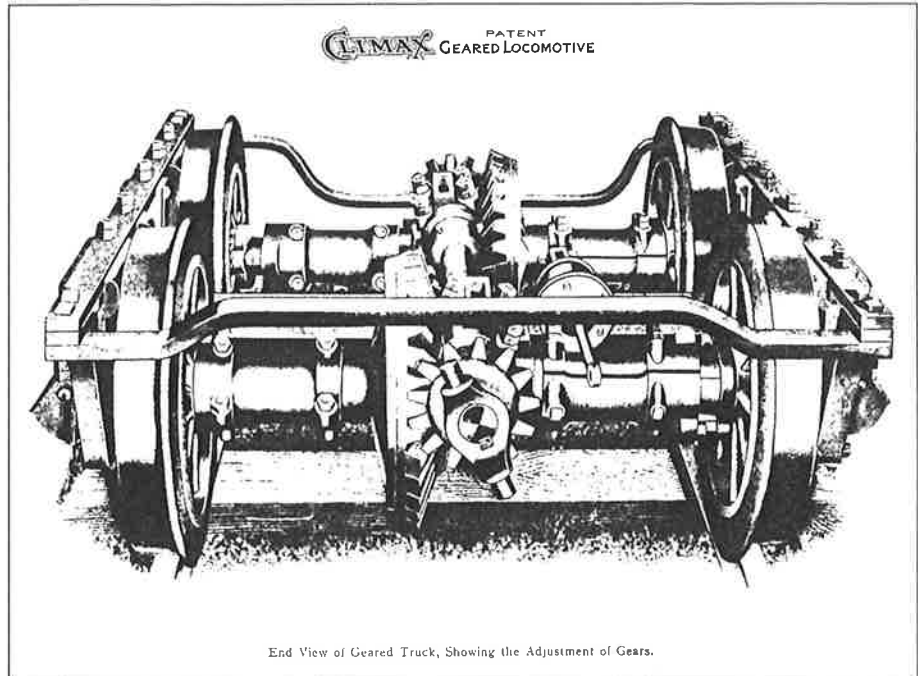
exposée pendant vingt-sept ans, a été échangée contre deux locomotives à bielles. C'est la dernière Shay construite par Lima en 1945 pour le Western Maryland. C'est aussi la plus lourde avec 150 tonnes en ordre de marche. Assister au démarrage d'une grosse Shay à trois cylindres, qui arrache son train en pleine montée à 15 %, constitue une expérience mémorable !

En modélisme, peu de choses disponibles en Europe. Ces locomotives compliquées existent cependant toutes montées en laiton, à différentes échelles. En HO toutefois, une exception notable : le splendide modèle de la Heisler de Rivarossi à deux ou trois bogies. Une mention pour le kit MDC Roundhouse (USA), parfois disponible chez

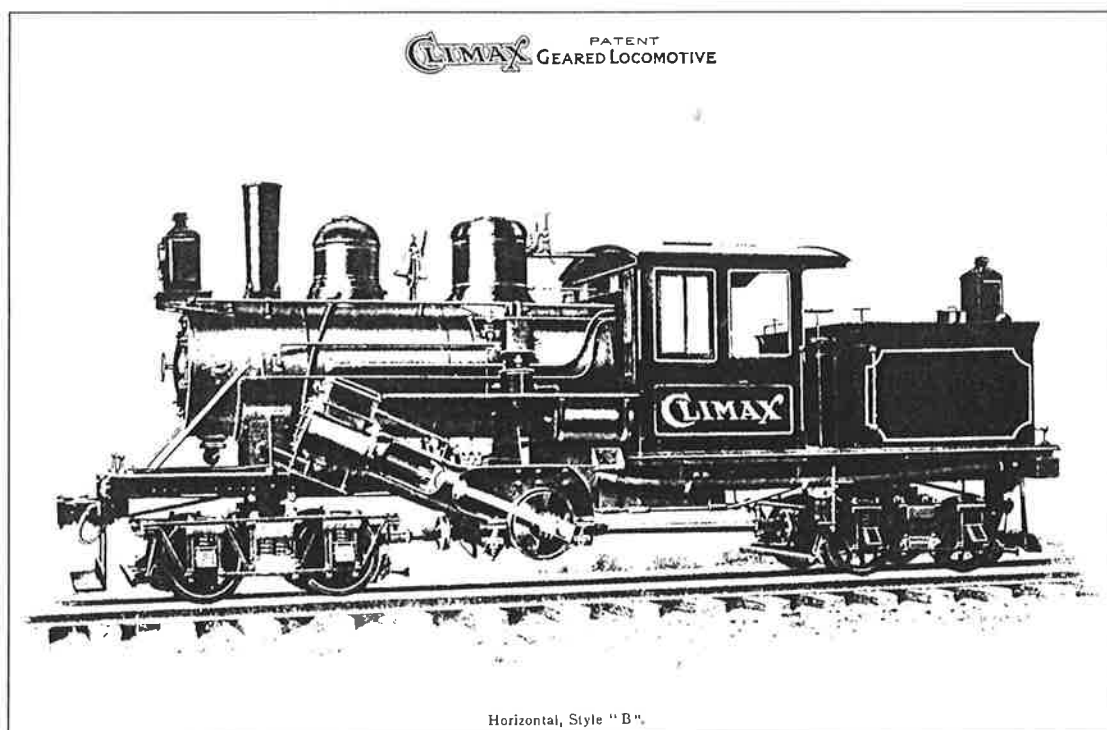
nos détaillants. Il est fort délicat et peu performant, sauf si on y installe un autre moteur et une transmission différente, le tout fort coûteux !

Dans un prochain article, nous passerons en revue les différentes techniques diaboliques de débardage et déchargement sur les wagons, de même que les différents modèles de wagons utilisés. De plus, si l'intérêt se manifeste, je pourrais également programmer une projection vidéo pour illustrer ces descriptions et techniques.

Les illustrations proviennent des catalogues Heisler de 1914 et Climax de 1912.



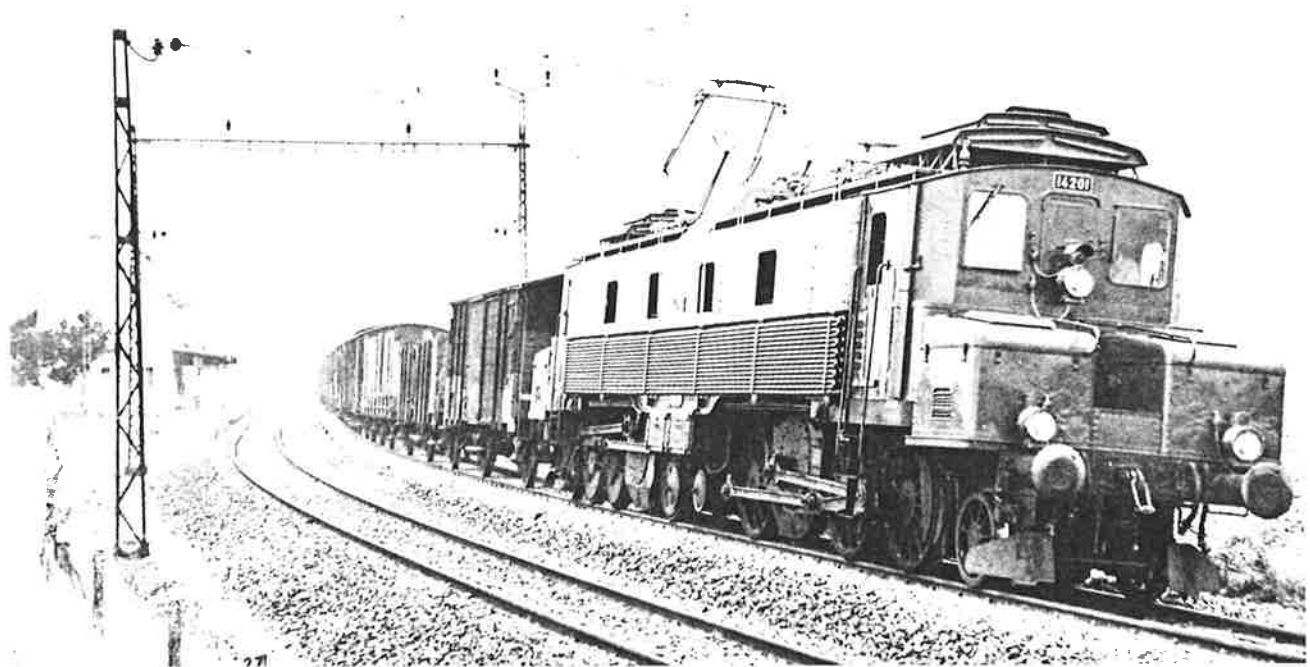
End View of Geared Truck, Showing the Adjustment of Gears.



Horizontal, Style "B".

Les crocodiles suisses

par Daniel Levecq



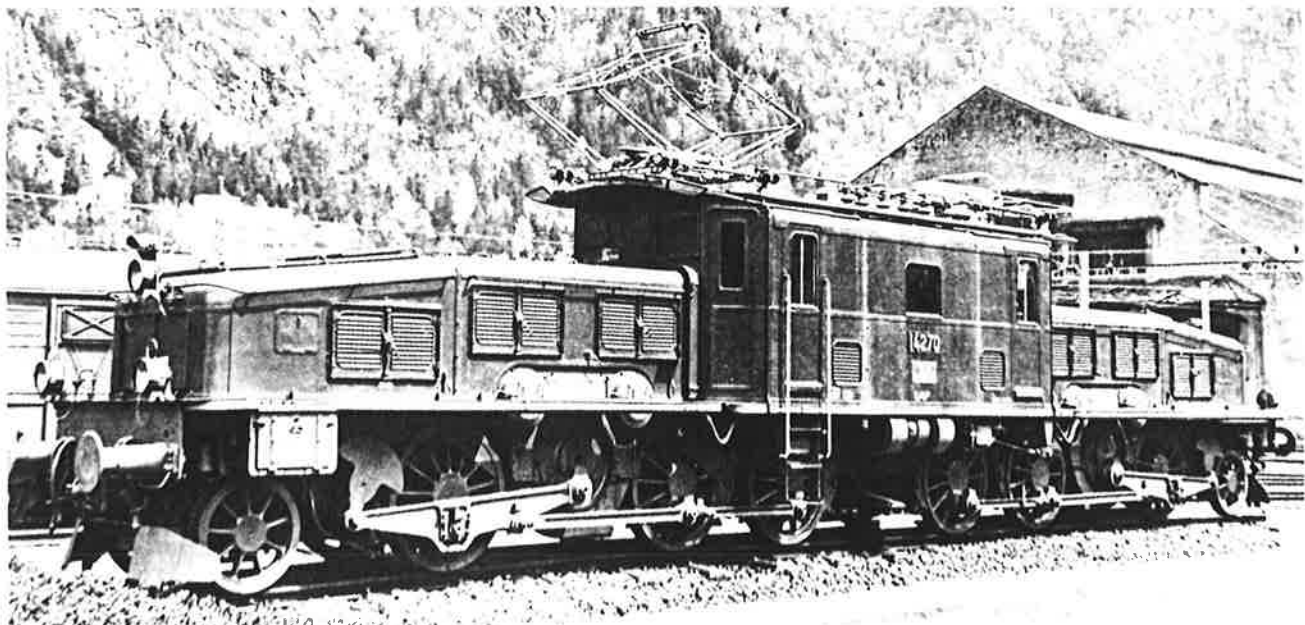
Le prototype de 1920 : la Ce 6/8 I (voir schéma page 10).

Rassurez-vous, je ne vais pas vous expliquer comment les accommoder, ni vous parler du jardin extraordinaire, quoique, à propos de jardin, les crocodiles suisses aient évolué dans le plus beau.

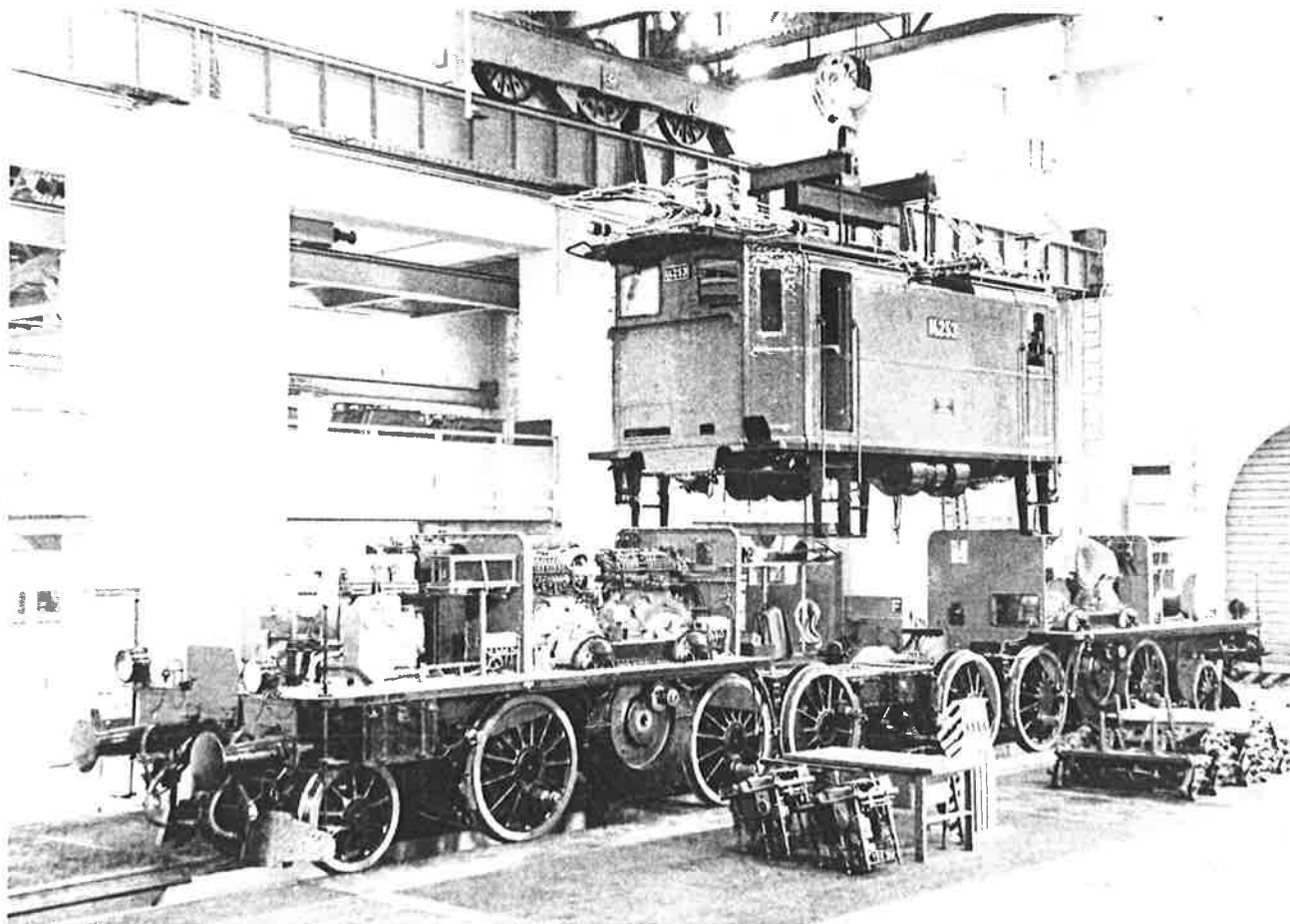
Tout a commencé avec l'électrification de la ligne du

Gothard, où les pentes ont une moyenne de 26 pour mille. Il fallait un engin à forte adhérence pour remorquer de plus en plus vite des charges de plus en plus lourdes.

Un prototype fut construit en 1920 : le numéro 14201 qui répond au doux nom de Ce 6/8 I (C désigne le



La Ce 6/8 II n° 14270 (voir schéma page 11).



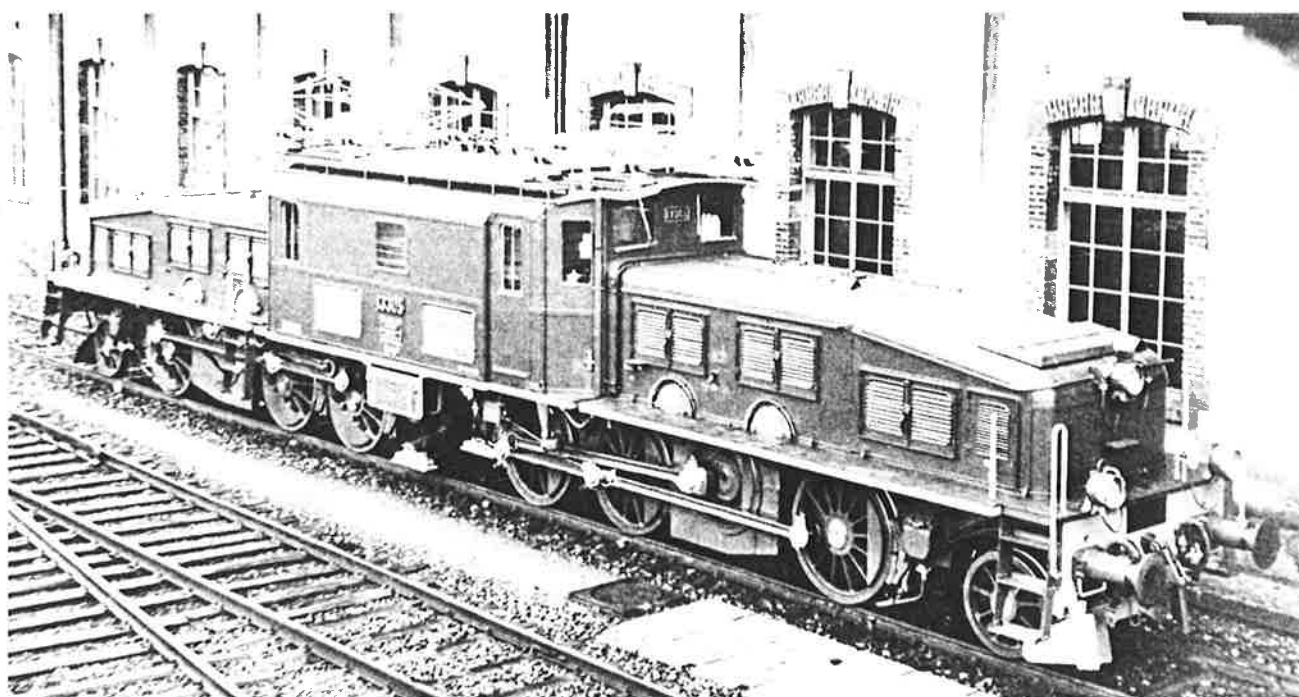
La Ce 6/8 II n° 14253 en grande révision.

matériel moteur limité à 65 km/h ; le e minuscule donne l'énergie de traction ici l'électricité ; le 6 représente le nombre d'essieux moteur, le 8 le nombre total d'essieux ; le I indique qu'il s'agit de la première version).

Cette locomotive se compose de deux châssis coiffés d'une caisse, encadrée par deux petits capots. Un

châssis englobe deux moteurs qui entraînent un faux essieu relié par bielles aux roues motrices. La livrée est brun clair pour la caisse, noir pour les roues et châssis. Cette pièce unique est conservée au musée des transports à Lucerne.

La période d'essais terminée il s'ensuit de 1921 à 1922,



La Be 6/8 III n° 13305



De gauche à droite : la Be 6/8 III n°13305 des CFF, la 1089.06 des ÖBB et la De 6/6 des CFF.

une fabrication de trente-trois locomotives Ce 6/8 II numéros 14251 à 14283 d'une puissance de 1649 kW (2240 Ch) et, en 1926, suivent les Ce 6/3 III numéros 14301 à 14318 d'une puissance de 1811 kW (2460 Ch). Ces nouvelles locomotives gardent la disposition des deux châssis moteurs et la transmission par bielles, mais la caisse est plus courte et prolongée par deux longs capots.

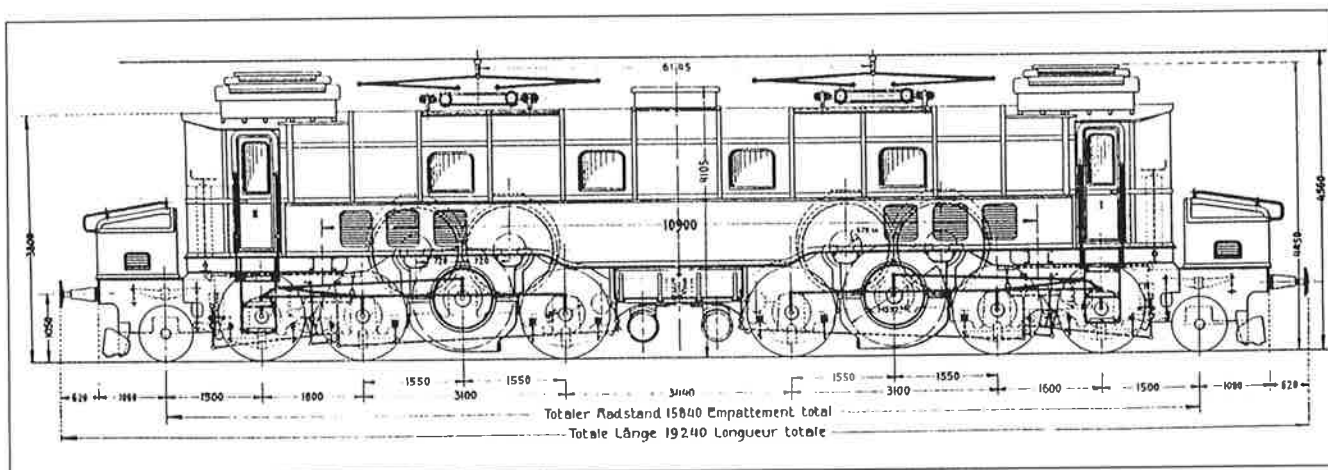
C'est son déhanchement dans les courbes et contre-courbes qui fait penser au déplacement du saurien, d'où son célèbre surnom donné par les amateurs ferroviaires du monde entier.

Les crocodiles assurent les services voyageurs et marchandises lourds sur les pentes nord et sud du Gothard. De 1942 à 1947 grande révision et changement de livrée : la livrée brune est abandonnée au profit du vert pour la caisse et les capots, gris pour les roues et châssis comme tout le matériel moteur de l'époque.

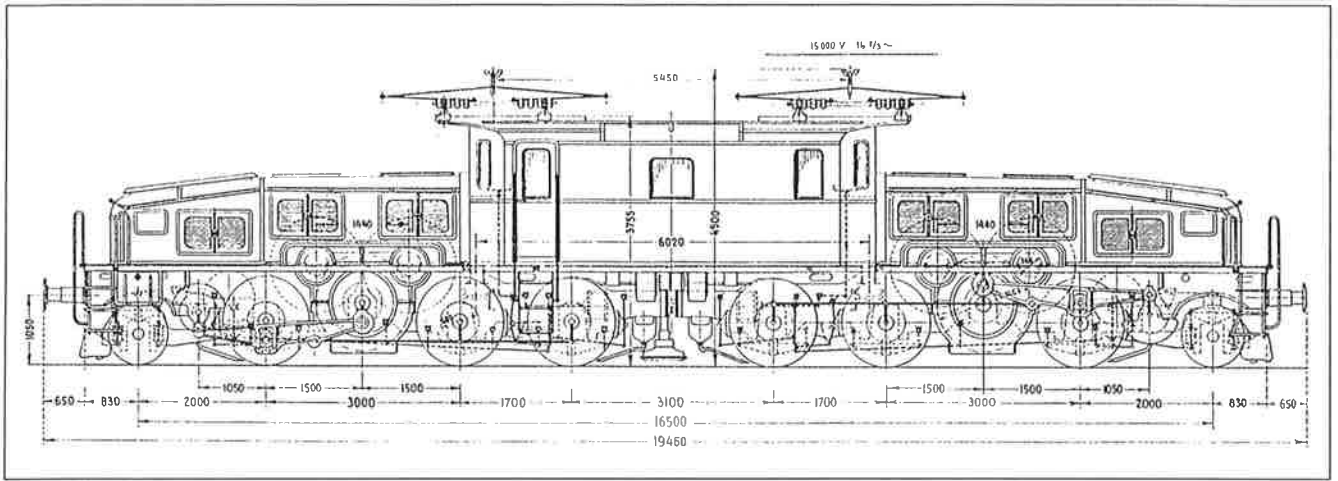
Dans la même période, les CFF ayant constaté une augmentation de trafic, treize locomotives de la série II reçoivent des modifications techniques, notamment au niveau des moteurs, ce qui porte leur puissance à 2679 kW (3640 Ch). Elles sont alors classées Be 6/8 II (B désignant le matériel moteur limité à la vitesse de 70 à 80 km/h) et leur numérotation devient 13251 à 13259, 13261 et 13263 à 13265. La série III voit aussi sa vitesse maximum relevée et devient ainsi un ensemble de Be 6/8 III sous les numéros 13301 à 13318.

Le début de la fin commence en 1952-1953. Devant l'accroissement constant du trafic et les charges plus lourdes les essais d'une certaine Ae 6/6 de 4291 kW (5830 Ch) donnent entière satisfaction (A désigne ici le matériel moteur limité à 125 km/h).

La période de livraison des nouvelles venues va s'étendre jusqu'en 1965, les crocodiles sont alors affectées progressivement à des tâches moins lourdes et en plaine.



Le prototype de 1920 : la Ce 6/8 I (voir photo page 8)



La Ce 6/8 II (voir photo page 8).

En 1965 la 14274 et les suivantes sont modifiées en locomotives de manoeuvres pour les triages par la pose de tôles pleines à chaque extrémité, de nouvelles poignées de sécurité pour le personnel et la suppression d'un pantographe ce qui va singulièrement changer la silhouette de la machine.

La période de radiation sera pourtant exceptionnellement longue. La 14284 (ex 14260 suite au changement de numérotation de 1947) est garée en février 1965 et la 14276 sera la dernière en 1986. Locomotive de manoeuvre en gare de Bâle celle-ci a été offerte par les CFF au club ferroviaire de Chiasso qui va la remettre en ordre et la faire circuler en ligne. Cette manifestation a eu lieu le 22 mars 1986 avec voyage entre Bâle et Chiasso via le Gothard en voitures historiques tractées par cette locomotive. Une copie du carnet de marche indique qu'elle a parcouru 4.828.212 kilomètres de 1921 à 1985.

Souvent copiées, jamais égalées (tiens...! j'ai déjà entendu cela...) je cite ses cousines des autres compagnies comme les De 6/6, les Ge 6/6 des Rhb et les 1089 des ÖBB.

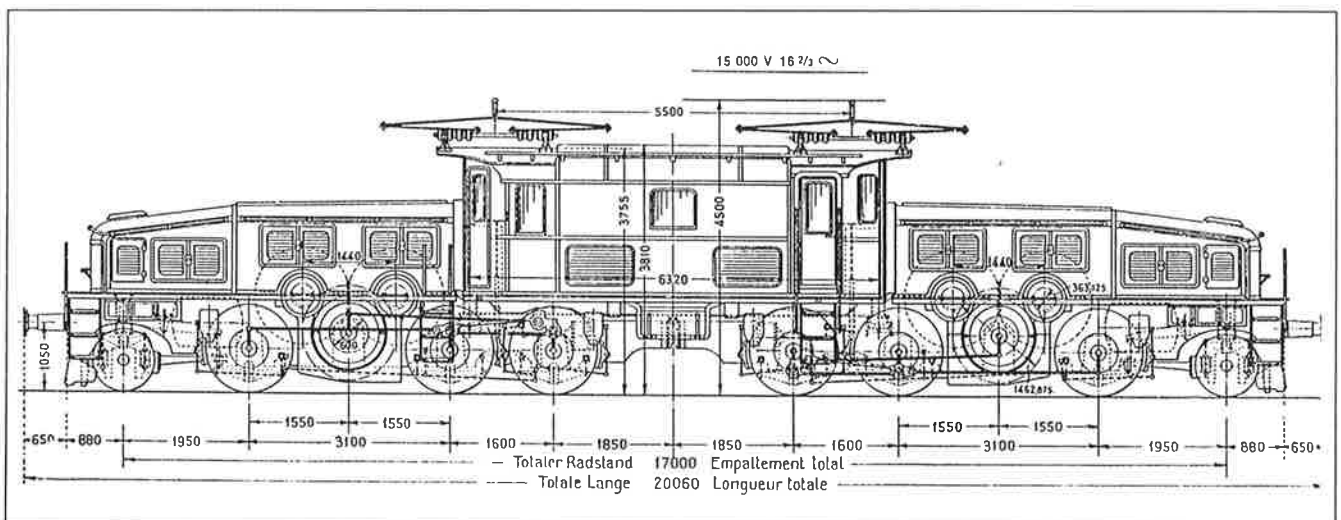
Il ne faut pourtant pas vous reporter aux miniatures pour la voir (l'avoir..., si...), elles sont visibles :

en statique :

- 13254 au musée de Lucerne
- 14270 locomotive monument au dépôt de Erstfeld
- 14282 chemin de fer historique à Francfort

en ordre de marche :

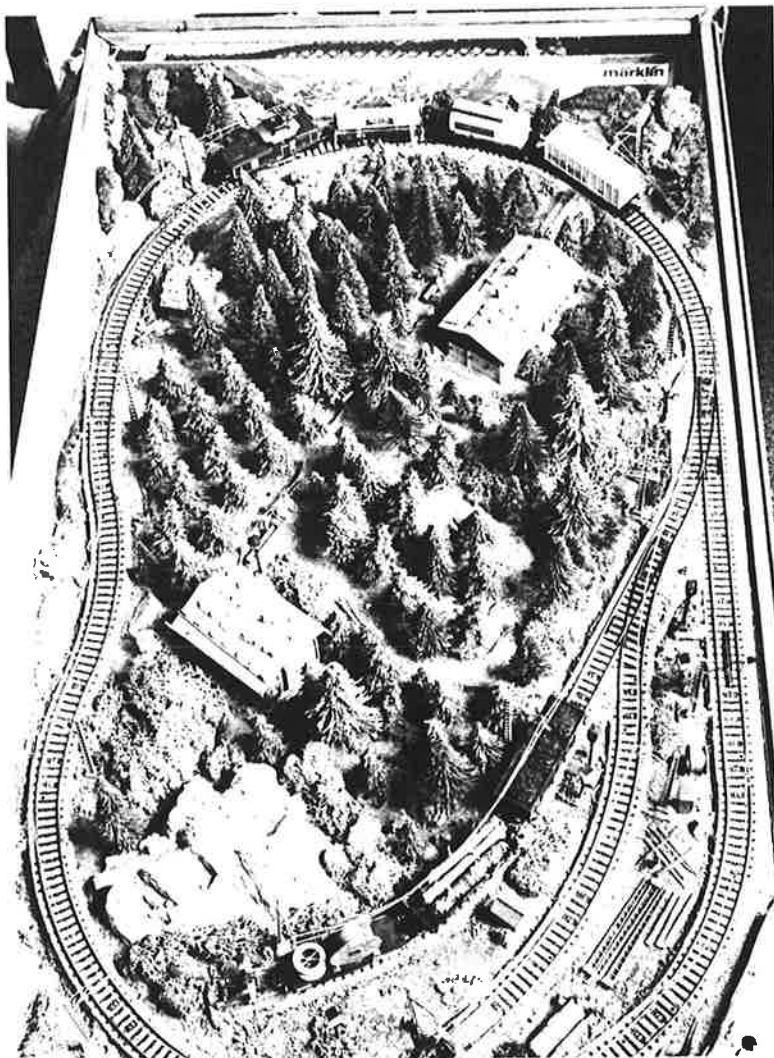
- 13305 et 14253 locomotives historiques des CFF
- 14257 locomotive historique des ÖBB 14276 club de Chiasso



La Ce 6/8 III (une des grandes différences extérieures entre les séries Ce 6/8 II et Ce 6/8 III se situe au niveau de la transmission par bielles).

Un réseau transportable en HO.

par Michel Vander Elst.



Vue plongeante sur le réseau (photo Guy Bridoux).

Lorsque j'ai reçu mon premier train, j'avais quatre ou cinq ans. C'était un Märklin assemblé sur la table de la cuisine un jour de Saint-Nicolas.

Depuis ce temps là, je suis passionné par cette chose amusante qu'est le train miniature. En un peu plus de trente ans, j'ai assemblé, cherché, collectionné tout ce qui se rapporte au réseau ferroviaire miniature, y compris les anciens catalogues et brochures de diverses marques. Je suis, comme tant d'autres, émerveillé devant le plus grand des réseaux, comme devant le plus petit ou le plus simple.

Le train miniature est un jouet qui fascine et qui fait rêver les enfants comme les adultes. Presque tout le monde, une fois au moins dans sa jeunesse a eu un train

électrique chez lui.

On le montait, on s'amusait, puis on le démontait et on le remettait dans sa boîte, celle-ci étant généralement rangée au-dessus d'une armoire. La fête une fois terminée, c'est la (triste) phase de démontage et de rangement, qui prend du temps et de la patience.

En feuilletant un nombre impressionnant de revues spécialisées sur la réalisation de réseaux de dimensions diverses, je me suis intéressé plus particulièrement au petit réseau. On peut très bien imaginer un grand réseau sans décor, et un simple ovale où l'on a investi des millions de francs dans sa décoration, sa finition et ses détails.

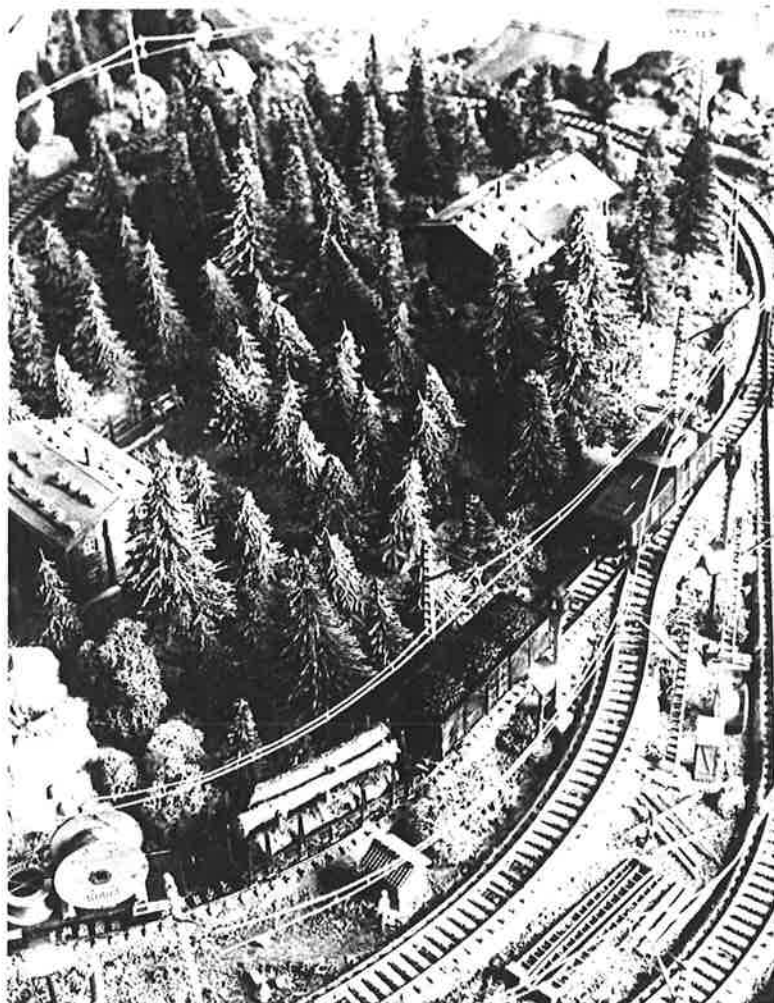
Avec l'arrivée sur le marché de l'échelle N et Z ensuite, on a pu concevoir des petits réseaux, même modulaires, transportables. La firme Märklin s'est faite une spécialité en lançant le Z. Dans le Märklin Magazine, on trouve des réalisations intéressantes d'installations de réseaux Z transportables. Par exemple dans une télévision, un attaché-case, un coffret à violon, etc...

A ce jour, je n'ai trouvé que très rarement un réseau tout fait, transportable sans devoir le démonter, à l'échelle HO.

J'ai pensé alors à concevoir un réseau d'animation simple mais efficace, facile à transporter, même dans le coffre d'une voiture, et prêt à l'emploi immédiatement. Rien à démonter ou à remonter, aucun rangement, il se placerait n'importe où, on brancherait l'alimentation, et l'amusement serait là.

Le montage.

Pour concevoir un tel réseau, il y a lieu d'abord de mesurer les dimensions du coffre de votre véhicule, afin de prévoir le transport aisé de ce réseau. Avec cette base, vous pouvez concevoir un tracé simple avec un maximum de possibilités et y insérer un beau décor riche en détails divers.



Evolution sur le réseau (photo Guy Bridoux).

La base : Il suffit de deux planches d'aggloméré, de quelques clous et outils. J'ai choisi deux planches de 62 x 124 cm et de 10 mm d'épaisseur, vendues dans les magasins brico. Suivant les dimensions du coffre de mon véhicule, j'ai construit un réseau de 62 x 105 cm. Vous sciez les deux planches pour qu'elles mesurent chacune 62 x 105 cm. Les déchets serviront au montage des montants latéraux.

La première planche, ou niveau 1 servira de base à l'assise du réseau et au rangement des boîtes. La seconde planche, ou niveau 2 servira à l'élaboration du réseau même.

Une fois terminé, le réseau aura les dimensions suivantes:

longueur:	105 cm (face)
largeur:	62 cm (profil)
hauteur:	20 cm (A + B)

Dans la partie inférieure de l'ensemble, vous aurez deux compartiments:

le C dans lequel l'installation électrique ainsi que les transformateurs seront protégés,

le D vous servira au rangement des boîtes des wagons, locos, etc... pendant que vous vous amusez.

Protection :

Il suffit simplement de le couvrir d'une feuille plastique transparente souple, tenue par des punaises, ou agrafée au montant arrière du réseau.

Le réseau :

Chacun a le choix de sa décoration, suivant ses goûts et son imagination. Personnellement j'ai choisi un décor de montagnes de type suisse.

Matériel non roulant :

Le réseau que j'ai élaboré comporte un simple ovale avec une partie sinueuse.

Un dépôt de wagons sur deux voies de garage. Un élément dételeur sur l'une d'entre elles et un second sur la voie principale, ce qui me permettra de créer la combinaison de plusieurs trains.

Deux locomotives peuvent y circuler : l'une prenant son courant sur la voie, l'autre sur la caténaire (système Märklin).











On peut créer les mêmes combinaisons avec les aiguillages intelligents de



Fleishmann ou par des systèmes électroniques comme Trix, Roco, etc...

Le plan du réseau (voir ci-dessous).

Légende :

-  : montagnes
-  : sapins
-  : chemin alpin
-  : chalet
-  : réservoir ou citerne
-  : voie élément dételeur
-  : voie prise de courant
-  : butoir
-  : pylône prise de courant
-  : pylône caténaire

*Le matériel choisi, dans ce cas :
en voie M Märklin.*

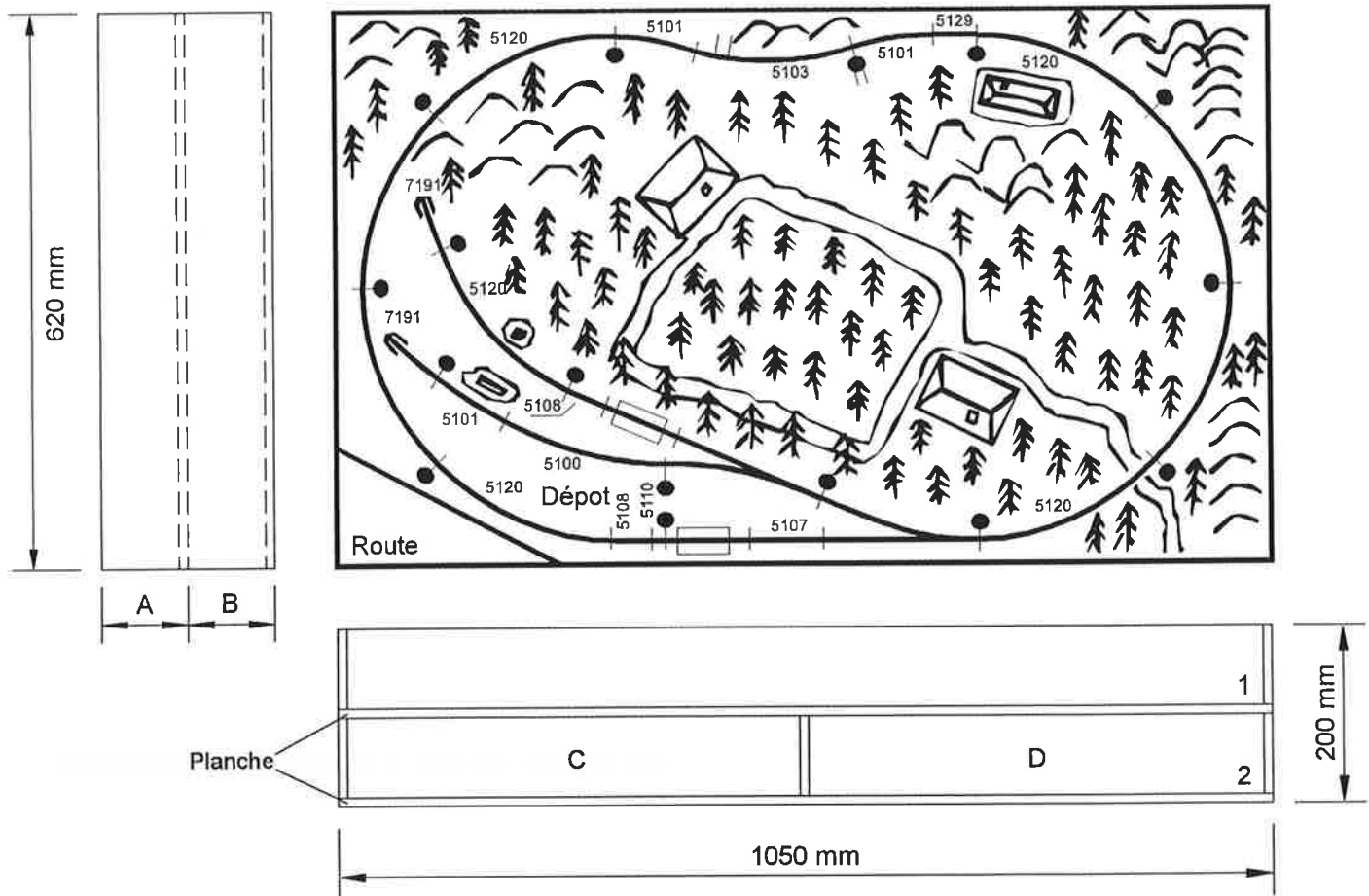
- 9 rails courbes n° 5120
- 3 rails courbes n° 5101
- 1 rail courbe n° 5100

- 1 rail courbe n° 5103
- 1 paire aiguillages n° 5202
- 2 heurtoirs n° 7191
- 3 lampadaires n° 7284
- 1 rail droit n° 5107
- 2 rails droits n° 5108
- 1 rail droit n° 5110
- 1 rail droit n° 5129
- 2 transformateurs n° 6631
- 1 pupitre n° 7072
- 2 plaques de dérivation n° 7209

La décoration choisie.

- FALLER :**
- 1 n° B 140
 - 1 n° 600
 - 1 n° 771
 - 3 n° 618
 - 6 n° 1318
 - 1 n° 525

- KIBRI :**
- 1 n° B 8008
 - 1 n° B 8002
 - 1 n° B 8004
 - 1 n° 4112
 - 1 n° 5978
 - 1 n° B 9430



PREISER :

1 n° 10 036
 1 n° 10 122
 1 n° 10 280

HEKI :

2 n° 2252
 1 n° 3393

La ligne aérienne Märklin :

1 pylône n° 7010
 15 pylônes n° 7009
 9 éléments de caténaires n° 7278
 3 éléments de caténaires n° 7018
 4 éléments de caténaires n° 7014
 4 éléments de caténaires n° 7015
 4 éléments de caténaires n° 7023
 1 élément de caténaire n° 7019

La matériel roulant est au choix de l'utilisateur.

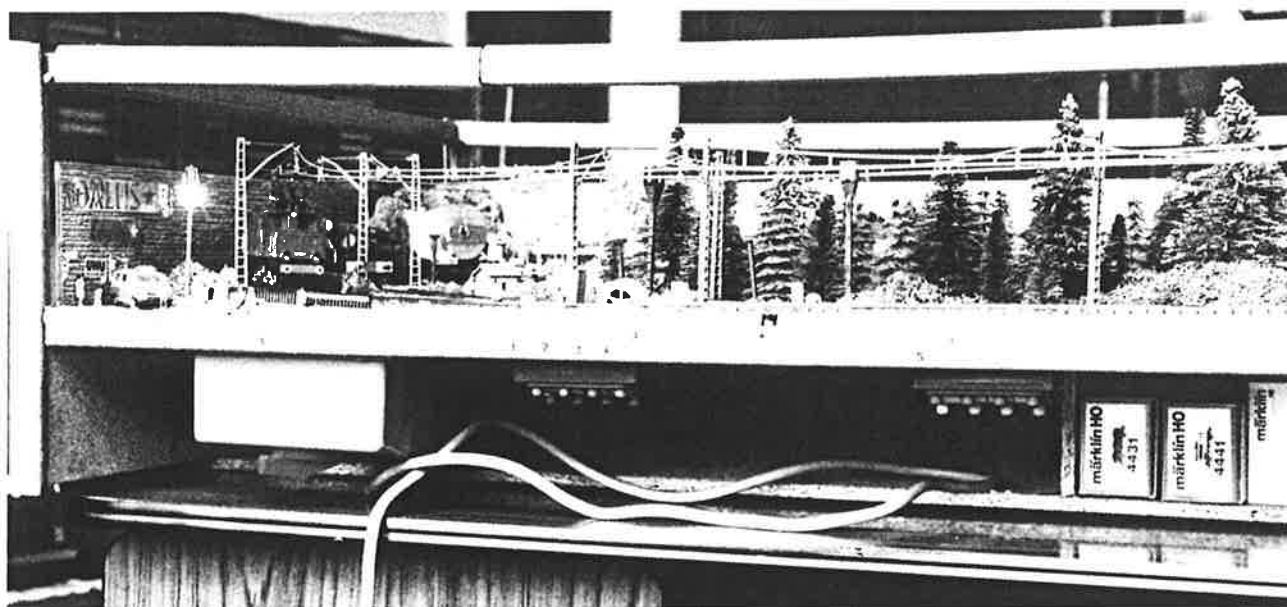
Conclusion :

Ce petit réseau HO entièrement transportable sans être démonté a eu un franc succès lors d'une exposition Märklin en juillet 1993.

Il est assez facile à concevoir et à construire, ne demande aucune notion particulière de bricolage ou d'électricité. En suivant bien les plans proposés dans chaque boîte, n'importe qui peut monter son propre petit réseau.

Vu ses faibles dimensions, il est facilement rangeable sous un lit ou au-dessus d'une armoire. Il se dépose tout aussi facilement sur des tréteaux, sur une table de cuisine ou sur un meuble. Il se transporte tout simplement dans le coffre d'une voiture, sur la banquette arrière, ou à bras par deux personnes, et on utilise du HO.

Cette conception simple sera peut-être le début d'une recherche d'autres conceptions par les mordus du petit train, individuellement ou dans un club.



Vue sur le réseau, les commandes et le rangement.

Echos du Centre

Gare Musée

Des nouvelles du front

Jean Boudart et Jean-Pierre Hoven ont travaillé d'arrache pied ces dernières semaines afin de rendre le réseau du *car system Faller* opérationnel. Cene fut pas une mince affaire et il fallut à plusieurs endroits aménager la voie (pardon, la route) pour que le bus roule parfaitement.

En avant maintenant pour le décor, la pose des voies en gare, le ballastage...

Petit à petit...

Autant que possible, les gros travaux sont réalisés en dehors des périodes de réunions régulières, en d'autres



*Jean Boudart en grande discussion, des auditeurs attentifs.
Le réseau a bien changé depuis cette photo prise en juin.*

termes, on *mâche la besogne* pour les éventuels travailleurs du vendredi, et on laisse ainsi la possibilité de rouler - le but principal du réseau, non ?

Voulez-vous participer à ces réunions de travail ? Téléphone... air connu.

Voulez-vous rouler ?

Certains vendredis, on se bouscule sur le réseau, à d'autres occasions par contre, c'est le désert... L'histoire se complique encore lorsqu'un inconditionnel du *trois rails alternatif* se présente en même temps qu'un mordu du *deux rails courant continu* !

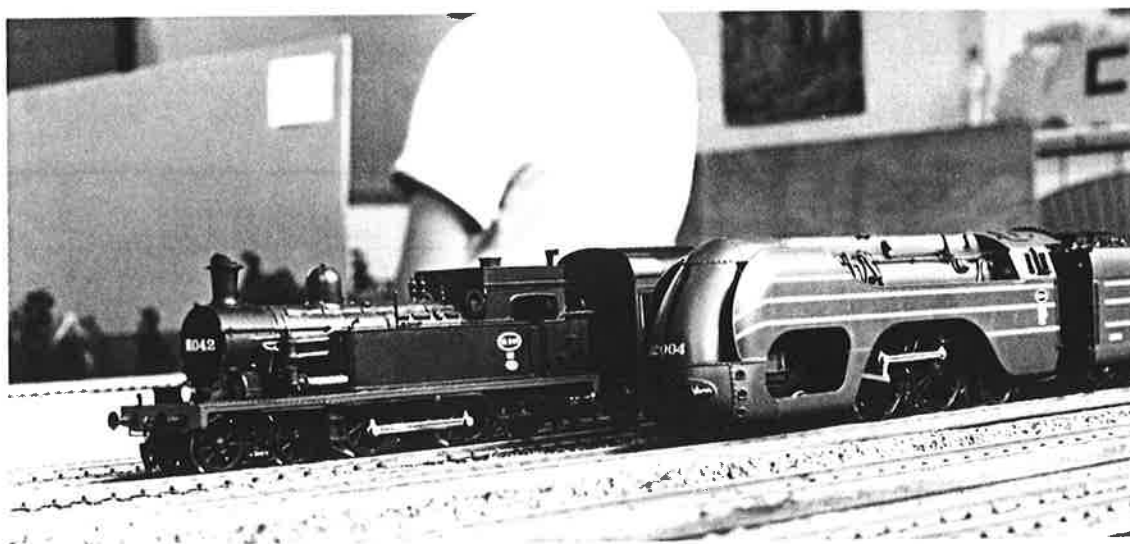
Alors on s'organise : un petit tableau est mis à la disposition des candidats éventuels... et on veille à y

indiquer les soirées où il est impossible de rouler, afin que l'on ne déménage pas son précieux matériel pour rien...

Le viaduc Saint-Pierre

Cela fait déjà pas mal de temps que P. Clericy nous avait livré, *clefs sur porte*, le viaduc Saint-Pierre (pour rappel, le croisement à différents niveaux de la ligne SNCB 112, du raccordement de Baume-Marpent, du traînage mécanique reliant le charbonnage Saint-Arthur de Mariemont au triage, les lignes SNCV 30 et 80, le sentier Saint-Pierre et un ru du même nom) à Morlanwelz.

Notre tâche était de le terminer : poser les différentes voies, et le décorer.



Les machines à vapeur de Frank Wéry ont fière allure sur le réseau. A noter que cet endroit du réseau est maintenant méconnaissable. Petit à petit, le travail avance.

A plusieurs reprises on tenta de se lancer dans les travaux mais en vain : la bonne volonté ne suffit pas, encor faut-il trouver un peu de temps libre...
C'est maintenant chose faite :

une petite équipe s'est mise au travail sous les ordres (!) de Frank Wéry. Ils espèrent bien terminer l'ouvrage (et c'est du bel ouvrage) pour le dimanche consacré aux trams...

Appel aux candidats

Suite à la décision de notre président, Pierre Hautefin, et de notre trésorier, Philippe Marchal, de remettre leur démission respective, il est procédé par le secrétariat de la section du Centre à un appel aux candidats pour exercer la fonction de président du Club en collaboration avec le comité élargi :

- La fonction de trésorier impliquant une présence

hebdomadaire le vendredi soir ainsi que tous les premiers dimanches du mois ;

- la fonction de secrétaire en collaboration avec le comité élargi ; votre serviteur assurant l'intérim jusqu'au 31 décembre 1994.

Préférence sera donnée aux membres habitant la région du Centre et ayant au moins cinq ans

d'ancienneté au Club.

Les candidatures sont à envoyer par lettre manuscrite, **pour le 30 novembre 1994 au plus tard**, à l'adresse suivante :

Henri Haube
rue Docteur Grégoire, 51
7100 La Louvière

Il sera procédé à l'élection du nouveau comité lors d'une assemblée générale au mois de décembre.



Ligne 116, janvier 1994 : l'AM 248 assure un IR Charleroi Sud - Tournai et quitte la gare de Manage. Au premier plan, la ligne 117 Manage - Braine-le-Comte.

La ligne reliant les deux gares de l'Etat Belge Mons et Manage via La Louvière, fut mise en service le 20 janvier 1848 (Manage - Bracquegnies), le 1^{er} mai 1849 (Bracquegnies - Nimy) et le 20 octobre 1849 (Nimy - Mons).

Actuellement, la liaison Manage - La Louvière est utilisée par les trains IR Tournai - Charleroi ainsi que par quelques trains P.

Les samedis, dimanches et jours fériés, ces IR sont remplacés par des trains L circulant toutes les deux heures, entre Charleroi et La Louvière Sud via Manage. Grandeur et décadence de la gare de Manage, un des plus vieux sites ferroviaires hennuyers de l'Etat Belge (photo Jean-Luc Francq).

Ligne 117, juin 1994 : une automotrice, l'AM 185 assure un train L Manage Louvain et passe en face des ateliers Bombardier B.N.

Ecaussinnes - Manage fait partie de la ligne Braine-le-Comte - Charleroi - Namur de l'Etat Belge, inaugurée le 2 août 1843. Elle fut électrifiée en 1977.

Jusqu'au 28 mai 1994, cette ligne était fréquentée par un service régulier reliant Ecaussinnes à Manage et vice versa. Une heure sur deux, les trains étaient prolongés

jusqu'à Louvain, via Braine-le-Comte et les lignes 96 et 36.

A la lecture du nouvel indicateur, on constate que très peu de choses ont changé en semaine. Par contre, les samedis, dimanches et jours fériés, plus aucun train de voyageurs ne fréquente cette section. Les voyageurs manageois désirant se rendre à Bruxelles, doivent donc prendre un des *rare*s trains vers Luttre (un service toutes les deux heures !) et utiliser alors la ligne 124 Charleroi - Bruxelles (photo Jean-Luc Francq)..



Jeu concours

Réponse à la quatrième épreuve (Ferro Flash n°170)

La distance nécessaire pour obtenir l'arrêt du train en question fut de 758 mètres

Résultats du concours

Epreuves	1	2		3			4	Total
		a	b	a	b	c		
Jules Dewulf	1	10	12	4	4	1	0	32
Raymond Legros	-	8	11	4,5	4	0	-	28,5
Roland Cauchie	-	4	11	3	4	0	0	22
Pierre Pigeolet	-	10	10	-	-	-	-	20
Jean-Louis Van Lens	-	9	11	-	-	-	-	20
Louis Dasset	-	8	11	-	-	-	-	19

Jules Dewulf est donc le gagnant de notre concours recevra une voiture HO de son choix et le dernier la sucette géante promise.

Les voitures ex-allemandes de la SNCB en modélisme

par Guy Bridoux

Complément à l'addendum publié dans Ferro-Flash n° 170 (mai - juin 1994)

Au § 2.2

- A la page 2.5, au quatrième alinéa, il faut lire :

La marque TRIX propose la référence n°3759, de type DRG Cd-21b qui correspond à un véhicule dont cinq exemplaires ont circulé depuis fin 1945 sous les immatriculations 27305, 27311, 27327, 27328, et 27378.

Les 27305 et 27378 semblent avoir connu une fin précoce, tandis que la 27327 était rapatriée en 5/50.

En 1954, les survivantes furent réimmatriculées 85302 et 85311, et mises hors service en 12/58.
référence : (2) p.80

Cette série ne doit pas être confondue avec le type Cd-21a, d'architecture fort semblable mais construit en bois, et caractérisé en particulier par des brancards de renfort du châssis visibles sur la photo de la page 2.8.

référence : (2) p.81

- Ajouter en fin du paragraphe 2.2, en lieu et place du texte publié dans Ferro-Flash, le texte suivant:

- La référence MARKLIN 4397 présente, en collaboration avec TRIX, un coffret de trois véhicules SNCB ex-Cd-21b, dérivés de la référence TRIX 3759 et portant les immatriculations 27310, 27328, et 27337.

Les 27310 et 27337, qui sont en fait du type Cd-21a (voir photo p.2.8), devinrent en 1954 les 85301 et 85315 qui circulèrent également jusqu'en 12/58.

L'ajout de brancards, pour améliorer l'aspect de ces véhicules, ne devrait pas rebuter le modéliste.

- A la page 2.8: à la photo centrale : supprimer la mention "réf. TRIX n°3759".

Matériel ferroviaire à vendre

Locomotives

HAG Re 4/4 BLS
Roco 4114 A
4178 A
4191 B
4195
Lima 208051 (Re6/6 verte)
Jouef SBB rouge

Voitures

Roco 44201 A (2 x)
4238 A (BLS jaune et bleu)
4239 A (BLS jaune et bleu)
4240 A (BLS jaune et bleu)

4238 D (2 x)
4239 B
4234 A
Liliput Série complète SBB orange (5 voitures -
garniture 885)
CFE en bois (2 x)
Wagons
Roco 4340 A (2 x)
4340 B
4340 F (2 x)
4340 G
4340 L
4341
44340 (Rococlean)
Liliput divers
Contacter : Jacques Nicaise - tél. 02/731.63.06

Manifestations - Bourses - Expositions - Activités

Cette liste est 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.

Du vendredi 23
au dimanche 25 septembre
de 10 à 17 h

**Exposition internationale
de Chemins de fer modèles**

Rail 94

Brabant Hallen
s'Hertogenbosch (NL)

Dimanche 25 septembre
de 11 à 16 h

Adler - Modellspielzeugmärkte

Bourse

Kon.-Adenauer-Haus
F.-Ebert-Allee 73-75
Bonn (D)

Renseignements :
02103-51133 et 0203-746327

Du samedi 1er
au dimanche 16 octobre
de 10 à 18 h (samedi et dimanche)
de 14 à 18 h (du lundi au jeudi)
de 14 à 23 h (le vendredi)

CFC
Club ferroviaire du Centre
Section du Centre

Exposition

Voies parallèles
(voir encart page 12 du FF 171)

Gare musée de Haine-Saint-Pierre
rue de la Station
Haine-Saint-Pierre

Renseignements :
Jean-Luc Francq - 064/44.25.71

Vendredi 23 septembre
de 19.30 à 22 h

CFC
Club ferroviaire du Centre
Section du Centre

Réunion Place Caffet

Bibliothèque

Haine-Saint-Paul (B)

Renseignements :
Jean-Luc Francq - 064/44.25.71

Vendredi 30 septembre
à 19.30 h

CFC
Club ferroviaire du Centre
Section du Centre

Soirée sur invitation

*Vernissage de l'exposition
Voies parallèles*

Gare musée de Haine-Saint-Pierre
rue de la Station
Haine-Saint-Pierre

Renseignements :
Jean-Luc Francq - 064/44.25.71

Dimanche 2 octobre
à partir de 9.30 h

AS.MOCO

Bourse d'échange

Salle Saint-Raphaël
Aywailles (B)

Vendredi 23 septembre
de 20 à 23 h

CFC
Club ferroviaire du Centre
Section de Bruxelles

Réseau de FSR

Gare de Schaerbeek

Responsable : Guy Tyteca

On roule

Renseignements :
Gilbert Collin - 02/770.45.20 (en soirée)
Michel Broigniez - 010/65.87.48

Week-end du 1er et 2 octobre
de 10 à 18 h

Miniatuurtreinclub
Het Spoor

Exposition et bourse
1er week-end

Station Sint-Niklaas
1er étage
Sint-Niklaas (B)

Mardi 4 octobre
de 20 à 23 h

CFC
Club ferroviaire du Centre
Section de Bruxelles

Réseau de FSR

Gare de Schaerbeek

Responsable :
Jean-Pierre Tramasure

On travaille

Renseignements :
Gilbert Collin - 02/770.45.20 (en soirée)
Michel Broigniez - 010/65.87.48

Week-end du 24 et 25 septembre

CFV3V

Festival vapeur

Mariembourg (B)

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

Week-end du 1er et 2 octobre
de 10 à 18 h

LMS
Lierse modelspoorwegen

Tentoonstelling
1er week-end

Vleeshuis op de Markt
Lier (B)

Renseignements :
M. Gullentops - 03/480.44.03

Week-end du 8 et 9 octobre
de 10 à 18 h

Miniatuurtreinclub
«Het Spoor»

Exposition et bourse
2^e week-end

Station Sint-Niklaas
1er étage
Sint-Niklaas (B)

Week-end du 8 et 9 octobre
de 10 à 18 h

LMS
Lierse modelspoorwegen

Tentoonstelling

2e week-end

Vleeshuis op de Markt
Lier (B)

Renseignements :
M. Gullentops - 03/480.44.03

Dimanche 9 octobre
à partir de 9.45 h

Brussels Euro-Rail

*Bourse du train miniature
et accessoires*

Shopping Center
Woluwé-Saint-Lambert (B)

organisé par ECMA

Entrée 100 F

Renseignements :
02/771.92.93

Week-end du 15 et 16 octobre
de 9 à 19 h

**13^{de} Treinweekend
van Oostende Klub**

Tentoonstelling

Réseaux N, HO, 1,
diormas, etc...

Locaux du KTA - STIO
face à la gare SNCB
Oostende (B)

Week-end du 15 et 16 octobre

Vercauteren

*Vente aux enchères
et bourse*

Hôtel Servir
Sint-Niklaas (B)

Renseignements : 052/47.84.02

Dimanche 16 octobre
à partir de 8 h

Bourse «en tout genre»

Shopping Center
Woluwé-Saint-Lambert (B)

Samedi 15 octobre
de 14 à 18 h

CFC
Club ferroviaire du Centre
Section de Bruxelles

Réseau de FSR

Gare de Schaerbeek
Responsable : Guy Tyteca

On roule

Renseignements :
Gilbert Collin - 02/770.45.20 (en soirée)
Michel Broigniez - 010/65.87.48

Vendredi 21 octobre
de 19.30 à 22 h

CFC
Club ferroviaire du Centre
Section du Centre

Réunion Place Caffet

Bibliothèque

Haine-Saint-Paul (B)

Renseignements :
Jean-Luc Francq - 064/44.25.71

Week-end du 22 et 23 octobre

Limburg actief vzw

Modelbouw '94

Grenslandhallen
van Hasselt (B)

Renseignements :
011/22.13.94 - 011/25.61.90

Week-end du 22 et 23 octobre
de 9 à 18 h

*Exposition
de jouets anciens*

Hall d'accueil centrale nucléaire
Tihange (B) près de Huy

Renseignements :
085/23.24.08

Dimanche 23 octobre
de 9 à 13 h

Bourse d'échange

Trains - Voitures - Jouets

Hall d'accueil centrale nucléaire
Tihange (B) près de Huy

Renseignements :
085/23.24.08

Dimanche 23 octobre
de 11 à 16 h

Adler
Modellspielzeugmärkte

Bourse

Gürzenich
Martinstr. 29-37
Köln (D)

Renseignements :
02103-51133 - 0203-746327

Dimanche 23 octobre
de 9 à 14 h

LMTc
Leuvense modeltreinclub

Bourse d'échange

Salle paroissiale (arrière église)

Mechelsesteenweg
Winkaele - Delle (B)
(près de Leuven, direction Mechelen)

Entrée : 50 BEF

Renseignements :
016/62.12.99

Vendredi 28 octobre
de 19.30 à 22 h

CFC
Club ferroviaire du Centre
Section du Centre

Réunion Gare Musée

On roule

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

Renseignements :
Jean-Luc Francq - 064/44.25.71

Vendredi 28 octobre
de 20 à 23 h

CFC
Club ferroviaire du Centre
Section de Bruxelles

Réseau de FSR

Gare de Schaerbeek

Responsable : Roger Lefrancq

On roule

Renseignements :
Gilbert Collin - 02/770.45.20 (en soirée)
Michel Broigniez - 010/65.87.48

Les 29,30 et 31 octobre
Les 1er, 5 et 6 novembre

MSCM De Pijl

Exposition

à l'occasion des 20 ans
d'existence du club

Gare de formation SNCB
Leuvensesteenweg 443
Muizen (B)

Renseignements :
015/31.09.46 (le soir)

Vendredi 4 novembre
à 19.30 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section du Centre

Ciné - Gare

Paris brûle-t-il ?

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

Renseignements :
Jean-Luc Francq - 064/44.25.71

Du 10 au 14 novembre

Ferexpo III - Liège 94

Les tramways liégeois
Les automatismes ferroviaires
Clin d'oeil aux autorails belges

**Entrée 150 BEF
- 50 BEF
aux membres
des club ferroviaires**

Rue des genêts 2
Liège (B)

Renseignements : 041/67.21.68

Du 29 octobre au
1er novembre de 10 à 18 h

Modelspoorvrienden Brugge

Exposition

de modélisme ferroviaire

Matériel de traction belge

Centrum De Koepel
G. Davidstraat 10
Brugge (B)
autobus n° 9

Renseignements :
Yvan Aers - 050/31.21.59

Samedi 5 novembre

CFFL

Club ferroviaire Froidmont-
Locomotion

Voyage à Cologne

afin de visiter
l'exposition ferroviaire géante
s'y déroulant
(Modelleisenbahn 94)

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

Du 10 au 12 novembre

AMRA

Antwerp Model Railroad
Association

Exposition biennale

Fort n° 2
Wommelgem - Antwerpen (B)

Renseignements :
Jan Cami - 827.34.96

Dimanche 30 octobre
de 10 à 17.30 h

Module club Luxembourg

Bourse internationale

d'échanges
de modélisme ferroviaire

Ancien hall de basket
Steinsel (L)

Entrée : 60 BEF

Autoroute Bruxelles-Luxembourg, sortie
Strassen, reprendre l'autoroute en direction
d'Arlon et sortir en direction de Bridel

Renseignements :
Module club Luxembourg
27, rue des Prés
L-7333 Steinsel
352/33.18.52

Dimanche 6 novembre
de 14 à 18 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section du Centre

Animation en gare

**Animation consacrée
aux tramways de chez nous :**

documents inédits, projection
monstre diapositives
et sauf retard

de dernière minute,

**inauguration
du Viaduc Saint-Pierre
échelle HO**

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

Renseignements :
Jean-Luc Francq - 064/44.25.71

Le vendredi 11 novembre
de 13 à 18 h
et le week-end
du 12 et 13 novembre
de 10 à 18 h

MOBOV

Modelbouw openbaar vervoer

*Modelspoor
tentoonstelling*

Winkelcentrum De Kern
Kern 18
Wilrijk - Antwerpen (B)

participation néerlandaise,
anglaise et française

Renseignements :
03/237.27.64

Du jeudi 3
au lundi 7 novembre

Modelleisenbahn 94

Organisateur :
Messe und
Austellungen g.m.g.h.

Messeplatz 1
Köln 21 (D)

Mardi 8 novembre
de 20 à 23 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section de Bruxelles

Réseau de FSR

Gare de Schaerbeek

Responsable : Roger Lefrancq

On roule

Renseignements :
Gilbert Collin - 02/770.45.20 (en soirée)
Michel Broigniez - 010/65.87.48

Vendredi 11 novembre
de 19.30 à 22 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section du Centre

Réunion Place Caffet

Bibliothèque

Haine-Saint-Paul (B)

Renseignements :
Jean-Luc Francq - 064/44.25.71

Week-end du 12 et 13 novembre

CFFL

Club ferroviaire Froidmont-
Locomotion

Exposition

**L'association fête
ses 10 ans**

Centre culturel de Froidmont
Chemin du Meunier
Rixensart (B)

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

Week-end du 19 et 20 novembre
de 10 à 18 h

**Association des modélistes
ferroviaires de Luxembourg**

*Bourse internationale
d'échange
et de modélisme ferroviaire*

Centre Prince Henri
Walferdange (L)

Renseignements : 33.18.88 (L)

Dimanche 27 novembre
de 9 à 14 h

*Bourse d'échange
de jouets anciens*

Salle Union mosane
Rue d'Esneux, 198
Poulseur (B)

Renseignements :
041/42.74.32

Dimanche 13 novembre
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

Samedi 19 novembre
de 14 à 18 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section de Bruxelles

Réseau de FSR

Gare de Schaerbeek

Responsable : Gilbert Collin

On travaille

Renseignements :
Gilbert Collin - 02/770.45.20 (en soirée)
Michel Broigniez - 010/65.87.48

Dimanche 27 novembre
de 9 à 13 h

T.H.T.
Train hobby trains

Bourse d'échanges

Trains miniatures
Accessoires
Photos
Cartes postales
Livres

Zaal Star
N. De Brauwerestraat 21
Vilvoorde (B)

Entrée : 50 BEF

Renseignements :
asbl Train Hobby Trains,
Haresesteenweg
494, 02/251.54.96 - 02/252.03.19

Vendredi 18 novembre
de 19.30 à 22 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section du Centre

Réunion Gare Musée

Projection de dias

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

Renseignements :
Jean-Luc Francq - 064/44.25.71

Dimanche 20 novembre
à partir de 8 h

Bourse «en tout genre»

Shopping Center
Woluwé-Saint-Lambert (B)

Vendredi 25 novembre
de 19.30 à 22 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section du Centre

Réunion Place Caffet

Bibliothèque

Haine-Saint-Paul (B)

Renseignements :
Jean-Luc Francq - 064/44.25.71

Vendredi 2 décembre
à 19.30 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section du Centre

Ciné - Gare

Titre à déterminer

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

Renseignements :
Jean-Luc Francq - 064/44.25.71

Vendredi 18 novembre
à 20 h

CFFL

Club ferroviaire Froidmont-
Locomotion

Les lignes oubliées

par Claude Defechereux

Centre culturel de Froidmont
Chemin du Meunier
Rixensart (B)

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

Vendredi 25 novembre
de 20 à 23 h

CFC

Club ferroviaire du Centre
Section de Bruxelles

Réseau de FSR

Gare de Schaerbeek

Responsable : Jean-Luc Wyna

On roule

Renseignements :
Gilbert Collin - 02/770.45.20 (en soirée)
Michel Broigniez - 010/65.87.48

Dimanche 4 décembre
de 9 à 13 h

**Hoeseltse
treinclub**

Bourse d'échanges

Trains
et accessoires

Cultureel Centrum
Hoeselt (B)

Renseignements : 089/41.53.72

Quelques définitions à l'usage des débutants... et des autres.

Source SNCB

La SNCB a publié un petit guide, à l'usage des enseignants, intitulé : *bonjour le train*. On peut l'obtenir sur simple demande au 078/15.48.05. Les définitions ci-après sont extraites de cette brochure.

Agent

Toute personne qui travaille pour la SNCB et est rémunérée par elle. Un directeur est aussi un agent. Agent est une appellation administrative, par opposition à cheminot, appellation corporative.

Aiguillage

Portion de voie mobile qui permet, selon la position qu'on lui donne, de faire passer le train d'une voie à l'autre.

Attelage

Dispositif aux extrémités des locomotives, voitures, automotrices, wagons, qui permet d'accrocher les véhicules les uns aux autres.

Automotrice

Matériel roulant pour le transport de voyageurs, qui possède ses propres moteurs et ne doit donc pas être attelé à une locomotive pour circuler.

Cabine de signalisation

Local d'où partent les commandes des aiguillages et des signaux et d'où des agents spécialisés contrôlent en permanence le déroulement des mouvements.

Carte train

Titre de transport qui permet de voyager en train pendant une période déterminée, sans acheter de ticket et pour un prix plus avantageux. Les cartes train ont un caractère social : le taux de réduction est fixé par une mesure légale. D'autres sont commerciales : c'est alors le chemin de fer qui adapte son offre pour attirer des clients.

Caténaire

Câble électrique tendu à une hauteur constante au-dessus de la voie, au contact duquel le pantographe capte le courant nécessaire aux moteurs des locomotives et des automotrices électriques.

Consigne

Endroit où l'on peut déposer ses bagages pour une durée déterminée, moyennant un prix modique. La consigne automatique se compose de casiers fermés de différentes tailles dont l'utilisateur emporte la clef.

Correspondance

Changement de train nécessaire dans une gare de l'itinéraire lorsqu'il n'existe pas de liaison directe entre la gare de départ et la gare d'arrivée.

Couchette

Banquette équipée d'un drap, d'une couverture et d'un oreiller. Les voitures-couchettes roulent de nuit. Les compartiments (uniquement de deuxième classe) comprennent six places. A la SNCF il existe des couchettes de première classe à quatre places par compartiment.

Crocodile

Dispositif placé entre les rails qui communique au passage train des données nécessaires à la sécurité.

Dépôt

Point d'attache du personnel roulant (conducteurs, gardes, chef-gardes affectés à un nombre déterminé de

relations) où sont établis les tableaux de service de ce personnel.

Dispatcher

Agent responsable de la surveillance des mouvements des trains sur une ou plusieurs sections de lignes.

Enregistrement

Les bagages enregistrés, pour un prix qui dépend de leur poids, ne voyagent pas dans le compartiment de leurs propriétaires mais dans le fourgon, sous la surveillance du chef de train.

Eurofima

Société internationale qui finance la construction de matériel roulant et d'infrastructures pour les réseaux ferroviaires qui en sont membres.

Formation

Gare de correspondance des trains de marchandises, où les wagons remis au transport dans une zone déterminée sont triés et incorporés dans les trains qui se dirigent vers leurs points de destination, et qui distribue les wagons arrivés d'une autre formation et destinés aux clients de la zone.

Garde (et chef-garde)

Agent qui accompagne un train de voyageurs pour y exercer l'accueil des voyageurs et la surveillance (contrôle des titres de transport, surveillance des colis et bagages chargés dans le fourgon, sécurité des voyageurs, etc...). L'un des gardes ou chefs-gardes qui accompagnent le convoi est le chef de train. On le reconnaît à la bandoulière rouge de son sac.

Horaire

Plan de circulation des trains, qui précise les heures de départ et d'arrivée dans toutes les gares desservies.

IC-IR

Appellation donnée au service cadencé. C'est l'abréviation de Intercity (IC) et Interrégion (IR).

Indicateur

Recueil officiel des horaires de tous les trains qui circulent sur le réseau ferroviaire.

Ligne

Ensemble des voies établies entre deux gares importantes. Les lignes sont des axes de trafic entre lesquels sont répartis les mouvements des trains. Certaines sont réservées uniquement au transport des marchandises. Les lignes sont numérotées de manière à faciliter la lecture des horaires.

Lit

Couchage composé d'un sommier, d'un matelas et d'une literie complète, pour les voyages de nuit. Le lit offre un confort nettement supérieur à celui des couchettes. Les compartiments peuvent comprendre un, deux ou trois lits.

Marguerite

Signal lumineux qui tire son nom de sa forme (un cercle d'ampoules blanches disposées comme les pétales d'une marguerite). L'allumage des ampoules, commandé par le chef de train, autorise le conducteur à démarrer si le signal d'arrêt commandé de la cabine est au passage.

Pantographe

Dispositif mobile placé sur le toit des locomotives et automotrices électriques qui entre en contact avec la caténaire pour capter le courant.

Passage à niveau

Lieu où se croisent au même niveau une voie routière et une voie ferrée.

Pilote (voiture)

Voiture tractée (qui n'a donc pas de moteur) transformée à une extrémité pour abriter un poste de conduite. Les voitures-pilotes servent dans les rames réversibles.

Rame

Ensemble de voitures ou de wagons qui peut soit former un train à lui seul, soit être complété par une ou plusieurs autres rames pour former un train.

Rame réversible

Rame composée d'une locomotive, de voitures tractées et d'une voiture-pilote à l'opposé de la locomotive. Arrivée au terminus, la rame réversible ne doit pas être retournée : le conducteur prend place dans le poste de conduite de la voiture-pilote et se trouve donc en tête du train qui repart en sens inverse.

Régulateur

Agent chargé d'organiser et surveiller les mouvements dans la gare.

Section

Partie d'une ligne presque considérée comme autonome en ce qui concerne l'entretien de la voie, des équipements mécaniques et électriques, la surveillance des mouvements, les dispositions en matière de sécurité.

Signal

Dispositif composé d'éléments mécaniques ou lumineux qui donne au conducteur du train les indications nécessaires (vitesse, arrêt, passage) pour rouler en toute sécurité.

Signaleur

Agent chargé de commander les signaux à distance, depuis la cabine de signalisation.

Sillon

Ensemble des conditions de circulation et d'horaires qui permettent de tracer et de chiffrer l'itinéraire d'un train.

Titre de transport

Document que le voyageur doit posséder pour accomplir un voyage sur le réseau ferroviaire. Ce document est l'expression tangible du contrat passé entre le chemin de fer et son client et des responsabilités réciproques qui en découlent.

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 démissionnaire 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 démissionnaire

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

**Comité de la section de
Bruxelles
et
Responsables de FSR**

Guy Bridoux

Coordinateur revue
02/374.88.93

Electronique, voitures ex-DB,
nouveautés 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

Triage

Autre nom donné aux gares de formation (trafic des marchandises).

Voie

La voie est un couple de rails fixés a un écartement constant. La voie dite *normale* a un écartement de 1.435 millimètres. Un ensemble de voies forme une ligne.

Voiture

Nom donné aux véhicules qui servent au transport des voyageurs (à l'exception de la locomotive). Une automotrice double est composée de deux voitures, une triple de trois en une

quadruple de quatre.

Wagon

Par opposition aux voitures, on appelle wagon le véhicule pour le transport de marchandises. Il existe des wagons plats (un simple plancher), ouverts (une *boîte* sans toiture), fermés (le même avec une toiture), citernes (en forme de cuve). Les wagons peuvent avoir deux essieux (quatre roues) ou quatre essieux (deux bogies de quatre roues chacun). Certains sont autodéchargeurs : une ouverture dans leur partie inférieure permet l'écoulement des marchandises en vrac et dispense de se servir d'une grue ou de tout autre engin pour les décharger.

Echos du centre

Promenade sur le Canal du Centre



Programmée le premier dimanche de juillet, cette activité eut un grand succès.

Après un excellent dîner pris à la "Cantine des Italiens" et quelques moments de récréation, les participants embarquèrent sur une péniche tirée par un cheval - que nos membres les plus facétieux surnommèrent bien vite du patronyme d'un de leurs camarades ! - pour une promenade au fil de l'eau des plus calmes... Le retour s'effectua en train (normal).

La soirée se termina à la gare par un super barbecue préparé de main de maître par Bernard Overtus et son équipe.