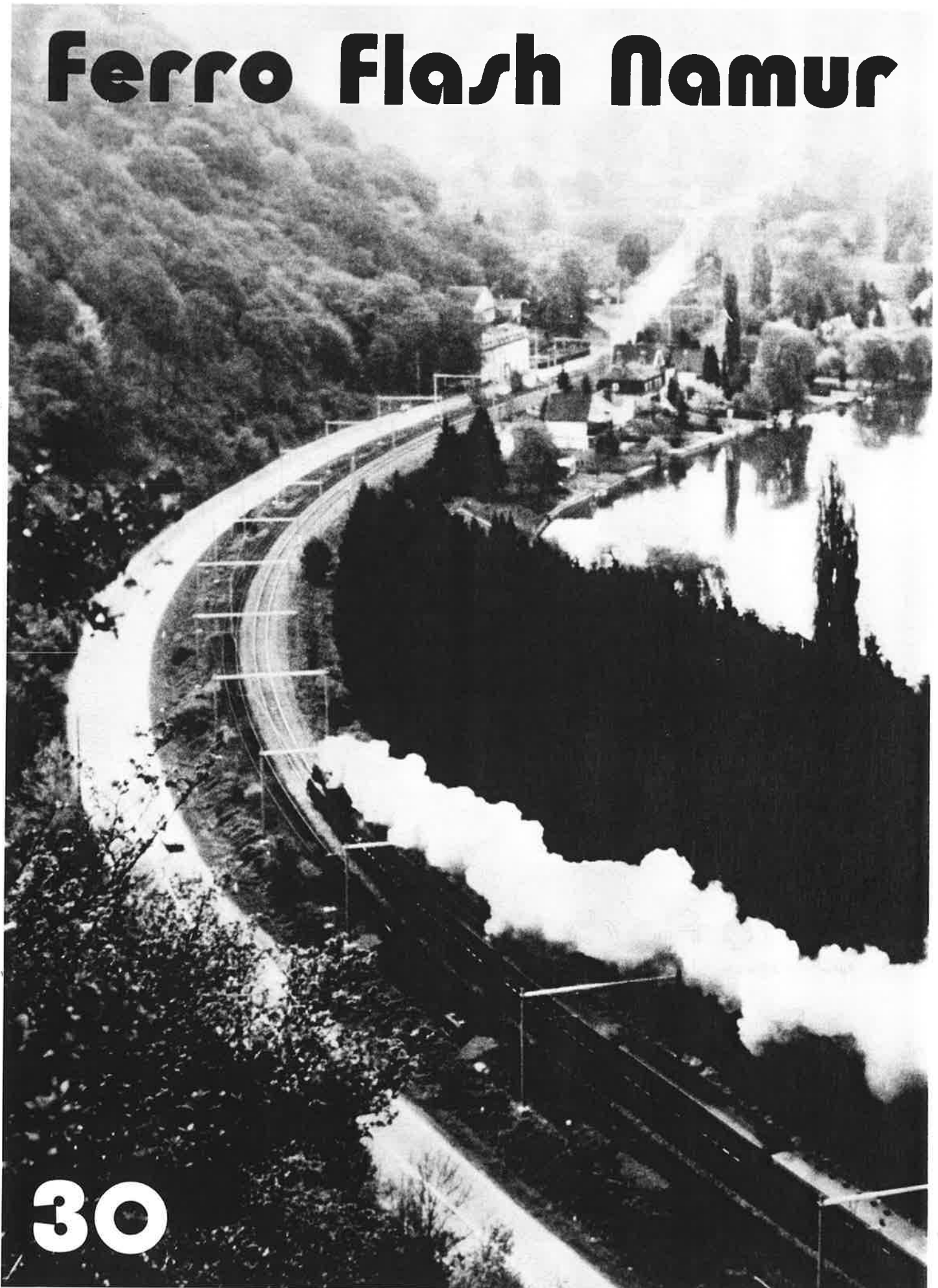


Ferro Flash Namur



30

Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, le Rail Miniature mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer de la région namuroise.

Il leur permet de partager entre amis leur passion pour le rail, d'améliorer leurs connaissances ferroviaires ainsi que leur savoir-faire de modélistes.

Outre ses réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction et à l'exploitation d'un grand réseau H0, et des activités spécifiques pour ses membres juniors.

COTISATIONS ANNUELLES :

- membre bienfaiteur :	1500 frs
- membre ordinaire :	1000 frs (*)
- membre junior (moins de 18 ans) :	500 frs (*)
- sympathisant (uniquement service "Ferro Flash Namur") :	600 frs

(*) pour un second membre d'une même famille, sans service "Ferro Flash Namur", ces cotisations sont réduites de 250 frs.

Secrétariat : Philippe SEGERS rue des Champs 22 5800 GEMBLoux tel : (081) 61 39 42

Compte bancaire : 360 - 0053510 - 69 du RAIL MINIATURE MOSAN à NAMUR

Local : Centre Culturel de Géronsart rue du Trèfle 5100 JAMBES

Ferro Flash Namur

Editeur responsable : Jean-Claude BOTSPÖEL rue du Hameau 28 5330 ASSESSE NAMUR

"Ferro Flash Namur" est le bulletin bimestriel du Rail Miniature Mosan.

Rédaction : André-Marie DUCARME rue de l'Eglise 53 5150 WEPION tel : (081) 46 08 52

Diffusion : Philippe SEGERS rue des Champs 22 5800 GEMBLoux tel : (081) 61 39 42

Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable.

éditorial

A l'occasion d'un changement au sein du Comité, il est d'usage de remercier les personnes qui ont oeuvré pour la bonne marche de notre club et qui ont quitté ce comité pour mieux se consacrer à leur activité favorite. Nous le faisons d'autant plus volontiers que nous savons qu'elles resteront disponibles, comme par le passé, pour le bien de tous et pour l'avenir du Rail Miniature Mosan.

En ce début de la "belle saison", les activités ont tendance à baisser un peu partout, or, il suffit de jeter un coup d'oeil sur le calendrier des manifestations pour constater que chez nous, il n'en est rien. Non seulement les travaux des deux réseaux, HO et N, continuent, mais de plus nous sommes engagés dans une exposition qui aura lieu fin juin. Les membres semblent de plus en plus désireux de participer, et, afin de répondre, peut-être de manière différente, aux aspirations d'un plus grand nombre, nous aimerions être à l'écoute des "idées" de tous. Nous sommes convaincus de la richesse des "variétés" au RMM et comptons bien l'exploiter.

La sensibilisation des plus jeunes pourra se faire grâce à la construction d'un réseau itinérant, à l'échelle N. Et pour les membres, le réseau fixe HO du club leur donne la possibilité, chaque vendredi soir (sauf lors des réunions mensuelles), de "s'éclater" et de réaliser sur table d'autres travaux de modélisme tels que montage, peinture, etc... Le tout dans une ambiance joyeuse et apaisante, après une semaine souvent fort chargée...

A propos des réunions plénières : nous comptons profiter davantage de notre réseau, et un thème sera choisi chaque fois. Ce qui veut dire que chacun pourra venir avec du matériel relatif au thème traité (nouveau, ancien, état d'origine ou modifié...) et le faire circuler sur le réseau. Le 20 mai, nous commencerons par le matériel DB. N'hésitez pas non plus à venir montrer vos dernières acquisitions ou réalisations.

Les activités projetées pour ces réunions, qui se dérouleront à nouveau dans le local du réseau, seront centralisées par Jacques QUOTIN - 083/ 65 55 28. Celui-ci se chargera d'établir un équilibre entre les exposés et les animations. Communiquez-lui toutes vos idées.

Merci encore à tous ceux qui donnent de leur temps pour le Club, sa revue, ses réseaux et
Rendez-vous Chaque Vendredi.

Le président: Jean-Claude BOTSPOEL

vie du club

Au programme des prochaines réunions :

- 20 mai : Projections : la ligne "ATHUS - MEUSE", par Jacques QUOITIN
Modélisme : les réseaux modulaires HO,
présentation et commentaire des normes FEBELRAIL,
par Michel ARCHAMBEAU.
- 27 juin : Projections : deux gares "spéciales", LINDAU et SCHAFFHAUSEN,
par Michel ARCHAMBEAU.
Documentation : La signalisation SNCB,
5ème partie : les signaux de vitesse,
par André-Marie DUCARME.

Le comité nouveau est arrivé

Lors de sa dernière Assemblée Générale, en mars, notre club a dû se choisir trois nouveaux membres du Comité. Arrivés en fin de mandat, Etienne DEHASSE, André-Marie DUCARME et Michel HERBIET ne se représentaient plus. C'est Jean-Claude BOTSPLOEL, Jean-Marie BURTON et Jacques QUOITIN qui ont été élus pour leur succéder. (Elus si on peut dire, car il y a belle lurette que, faute de candidats, il n'y a plus eu de votes au RMM.)

Lors de sa réunion du 5 avril, le nouveau comité s'est réparti les mandats comme suit :

PRESIDENT : Jean-Claude BOTSPLOEL
VICE-PRESIDENT : Jean-Marie BURTON
TRESORIER : Claude CARPET
SECRETAIRE : Philippe SEGERS
ADMINISTRATEURS : Jacques DELFORGE, Maurice GRENE et Jacques QUOITIN

Bibliothèque : on restructure

Pour dégager le local du réseau - les réunions plénières s'y tiendront désormais - les vitrines ont été regroupées le long des murs. On en profite pour regrouper tous les livres et revues de la bibliothèque dans deux vitrines et une armoire.

C'est peut-être l'occasion de rappeler que vous pouvez trouver à la bibliothèque de nombreuses revues d'autres clubs belges de modélisme ferroviaire. Au hasard de ces pages, il ne manque pas de trouvailles à faire : documentation, modélisme, trucs en tous genres. Le saviez-vous ?

Nouvelles des réseaux

De temps à autre, vous avez pu lire dans ces pages des "Nouvelles DU réseau". Désormais, ce sera "Nouvelles DES réseaux", car aujourd'hui ils sont deux. Et, qui sait, peut-être trois demain !

Un réseau modulaire, itinérant, à l'échelle "N" a été entrepris, depuis peu. Un de ses promoteurs, Lionel MERCIER, nous a communiqué ces quelques lignes :

Comme annoncé dans Ferro Flash Namur n° 29, le projet de réseau modulaire en N est en train (héhé) de se concrétiser.

Où en est-on ? Les pièces de menuiserie ont été découpées selon le plan établi (attention aux surprises !) et, à la date où sont écrites ces lignes (NDLR : le 8 mai), deux modules ont été assemblés : caisse, plan de roulement et supports du décor.

Où cela se passe-t-il ? Actuellement, pour ne pas encombrer davantage le local du club, le travail s'effectue dans un local gracieusement mis à notre disposition et voisin du domicile de Jean-Claude Botspoel. (Merci patron !)

Quand ? Quand on peut. C'est-à-dire quand deux ou trois membres peuvent se libérer. (Les plans d'assemblage sont sur place.)
Bientôt, lorsque tous les caissons des modules seront assemblés, le travail pourra se diversifier, et les compétences en décor, pose des voies, etc. seront les bienvenues.

Remarque importante : Ce réseau sera, nous l'espérons, une base à laquelle des autres modules, réalisés à titre personnel par des membres du club, pourront être ajoutés, ponctuellement, et même, lors de certaines expositions, des réalisations extérieures.

A SUIVRE.

L.M.

Pendant ce temps, la construction du réseau HO - projet ô combien plus ambitieux - poursuit son petit bonhomme de chemin, vendredi après vendredi...

Si l'on excepte quelques compléments de décor (structure, pas encore finition), les travaux progressent sur deux fronts :

- pose des voies et du câblage sur la Ligne 154, dans la gare prévue le long du grand côté du "L" (Poste 2).

La pose des voies est très fastidieuse, car il s'agit de voies secondaires où nous avons voulu soigner le réalisme : traverses "vieillies" et retravaillées une à une au cutter, puis espacées plus largement qu'en voies principales. Un sacré travail qui, heureusement, touche à sa fin.

Des moteurs d'aiguillages, à mouvement lent, ont été placés et, après quelques réglages, fonctionnent à la perfection. D'autres moteurs sont en cours d'installation...

- mise au point. Au cours de longues séances de fonctionnement, quelques pépins surviennent parfois. On s'attache à y remédier, et les installations deviennent peu à peu fiables. (Touchons du bois !)

Le plus gros pépin, c'est encore le "troisième rail" des aiguillages de la partie cachée. Mais on sait maintenant pourquoi, et comment y remédier. Sûr, on pourra bientôt "rouler en Märklin"!

A-M.D.



KAMB

récréation ferroviaire

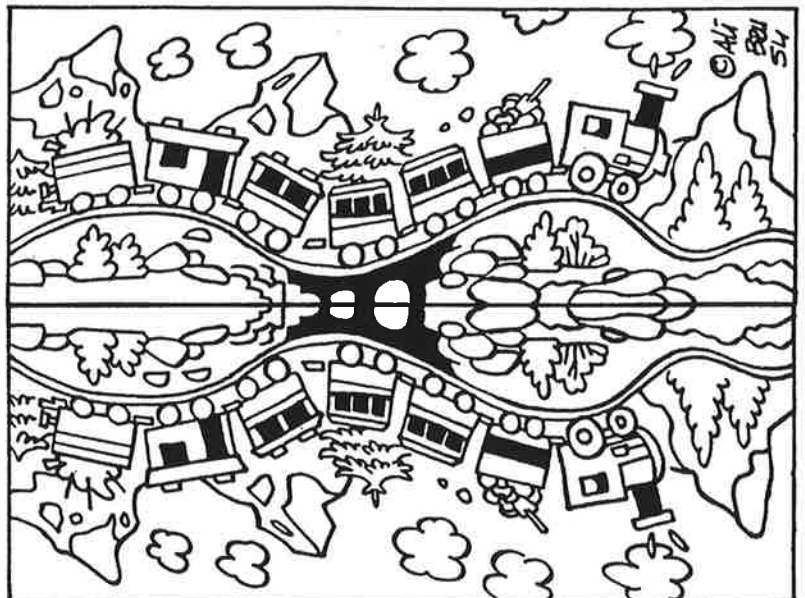
Les curieux reflets

Quels sont, dans le reflet, les trois détails qui ne correspondent pas à la réalité ?

Solution

du problème proposé dans le n°29

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	E	C	L	I	S	S	E	S		R	E	M	I	S	E
2	C	I		O	T	A	G	E	U		I	N		U	
3	U	M		T	A	A		R		M	A	J	O	R	
4	S	E	M		T	A		P	O		A	M	E	R	E
5		S	E	L	I	M	A		B	A	R		C	E	
6	S	E	L		O	A	M	E	Q		T		E		
7	E	T	A		N	S		A		F	U	M	E	E	S
8	S		N		S	A		U		L	I	E		S	
9		A	G	E		R	E		E	S		R	O	I	
10	T		E		N		R	O		U	E	S		E	
11	I		U		L	A		V	O	I	R		I	N	S
12	M		I	R	L	I	T	O	N			F	E	U	X
13	B		R		A		T	I	S	S		U		F	R
14	R		E	M	I	S	E	E		C	I	W		L	E
15	E		S		C	E	S	S	E		C		E	S	S



actualité

Interdites de séjour !

Depuis le 1er janvier 1988, nos 5 locomotives électriques "Tricourant" de la série 15 (1501-1505) ne sont plus autorisées à circuler sur ce réseau des NS car elles sont dépourvues du système de sécurité en vigueur en Hollande et dénommé "AUTOMATISCHE TREIN BEINVLOEDING" (ATB). Ce système électronique d'arrêt automatique et de répétition des signaux est actuellement monté sur les engins moteurs des NS et seul le matériel étranger équipé dudit système est admis à circuler sur le réseau hollandais. Un projet de la SNCB consistait à équiper la série 15 de l'ATB provenant de 5 de nos 8 locomotives "bicourant" de la série 25.5 (2551-2558) qui en étaient pourvues mais qui était devenu sans emploi vu que, depuis avril 1987, ces locomotives n'assuraient plus le service des rames réversibles de la relation Bruxelles-Amsterdam et vice-versa (remplacées par les nouvelles rames "Benelux" tractées par les locomotives de la série 11). Ce projet jugé sans doute trop onéreux n'a pas eu de suite favorable pour la série 15 et c'est la raison pour laquelle les trains internationaux circulant entre Bruxelles et Amsterdam sont actuellement tractés par 5 locomotives de la série 25.5 (2551-2554), de moindre puissance continue (2360 CH pour 3560 à la série 15) et de vitesse maximum moins élevée (130 km/h pour 160 à la série 15).

Quand des AM passent à la Poste...

La première d'une série de 15 nouvelles automotrices "poste" (voir FFN 29, page 3) a été présentée le 16 mars 1988 en gare de Bruxelles-Midi par la SNCB à l'Administration des P.T.T. Ces automotrices provenant de la transformation d'AM 1954 par C.W. Mechelen serviront à transporter le courrier entre les cinq grands centres de tri postal situés à Bruxelles, Liège, Charleroi, Antwerpen et Gent et seront opérationnelles à partir de 1990. Ces automotrices dotées d'équipements spéciaux de sécurité ne serviront pas au tri du courrier ni au transport de valeurs mais seront seulement utilisées pour transporter du courrier entassé dans des conteneurs qui arrivés dans ces centres de tri seront immédiatement embarqués sur des camions à destination des centres de distribution. Elles circuleront de nuit avec horaires fixes au départ de Liège, Charleroi, Antwerpen et Gent pour l'échange international qui a lieu à Bruxelles et repartiront 45 minutes plus tard avec le courrier à destination de ces mêmes centres de tri qui disposeront de quais spéciaux. Quant aux habitants de la province de Luxembourg, ils ne seront pas oubliés car le train postal de nuit Bruxelles-Libramont leur permettra de bénéficier de la même qualité de service que le reste du pays. A propos de cette relation, notons qu'actuellement l'AM "Poste" assurant la relation Bruxelles-Luxembourg et retour est la seule où l'on trie toujours le courrier alors que le tri n'est plus effectué depuis 4 ans sur les autres relations. La circulation de ces automotrices, de rouge vêtues, avec bandes jaunes de visibilité et ornées en face frontale des logos des P.T.T. et de la SNCB, devra être suivie avec la plus grande attention par les services responsables de la SNCB car tout retard non justifié de 20 minutes sera grevé d'une amende forfaitaire de 2.000 FB augmentée de 100 FB par minute supplémentaire à payer à la régie des postes.

Chirurgie esthétique : on arrête les frais (?)

Voilà déjà 10 ans que la première locomotive diesel 52/53 sortait de l'A.C. Salzinnes munies de cabines "flottantes". Il s'agissait de la 5306 qui y était entrée en décembre 1977, pour en sortir en février 1979 et avait subi à cette occasion un renouvellement complet du câblage électrique et une division en 2 groupes des 6 moteurs de traction pour permettre de circuler à demi-puissance en fonction des besoins. La transformation des anciennes cabines de conduite étaient devenue nécessaire car, en plus du manque de sécurité en cas de collision, l'insonorisation était très mauvaise et la conduite s'effectuait à droite, ce qui obligeait les conducteurs des trains de voyageurs à quitter leur poste pour regarder par la porte de gauche les signes du chef-garde. Les nouvelles cabines présentent une insonorisation améliorée, la conduite à gauche et un système "flottant" qui permet un recul de 60 centimètres en cas de collision frontale. La dernière locomotive transformée est la 5207, ce qui porte à 25 unités le nombre de locomotives transformées à ce jour. Il reste donc 7 locomotives à transformer sur un total de 32 comprenant avant transformation 13 HLD 52 et 19 HLD 53. A ce jour, l'effectif de la série 52 a augmenté de 4 unités et celui de la série 53 diminué du même nombre car quatre locomotives de cette dernière série ont été munies de chaudière de chauffage provenant de locomotives de la série 60 mises hors-service et, de ce fait, intégrées dans la série 52. Verrons-nous les 7 dernières locomotives également transformées ? Il semblerait que non si l'on se réfère au plan prévoyant que 25 locomotives sont suffisantes pour assurer le trafic à venir.

SITUATION AU 15 AVRIL 1988

a) Locomotives transformées (25)

série 52 (11) : 5201-5202-5205-5207-5211-5212-5213-5214 (ex-5307)-5215
(ex-5302)-5216(ex-5317)-5217 (ex-5318)

série 53 (14) : 5301-5303-5304-5305-5306-5308-5309-5310-5311-5312-
5313-5314-5315-5316

b) Locomotives non transformées (7)

série 52 (6) : 5203-5204-5206-5208-5209-5210

série 53 (1) : 5319

LIVREE DES LOCOMOTIVES NON TRANSFORMEES Y COMPRIS LES 4 HLD 54 ENCORE EN ECRITURES

1 seule bande jaune : 5203-5204-5208-5210-5319

1 large bande et portières jaunes : 5206

livrée standard 1970 (voir FFN 29 page 22) : 5209-5401-5404

2 bandes jaunes : 5407

2 bandes jaunes avec roue ailée : 5403

Série 20 : 7000 chevaux enfin fiables ?

Après treize ans de services ayant comporté certains aléas, nos 25 locomotives de la série 20 vont rentrer à l'A.C. Salzinnes pour y subir une grande révision qui comportera les modifications nécessaires pour un parfait fonctionnement. Cependant, pas question de les équiper de la réversibilité pour la pousse des rames M4 et M5, ceci restant le domaine des séries 11, 12, 21 et 27. Entrée à A.C. Salzinnes depuis le mois de septembre 1987, la 2001 a été la première à y subir une grande révision et elle vient de rejoindre dans sa nouvelle livrée bleue à bandes jaunes ses soeurs 2006, 2007, 2008, 2009, 2016, 2021 et 2025 qui avaient déjà reçu cette livrée lors d'une révision intermédiaire. A ce jour l'on dénombre donc 8 locomotives dans la nouvelle livrée, 16 dans la livrée d'origine verte et la 2024 fournie par la BN à la SNCB fin 1977 en livrée jaune avec bandes bleues (tout comme l'était la 2025 début 1978).

Image de marque

L'agence commerciale de Namur quitte ses locaux vieillots de la rue Godefroid pour occuper des installations modernes et accueillantes dans un immeuble situé au 7 de la rue Borgnet. Ce déménagement contribuera à améliorer sans aucun doute l'image de la SNCB auprès de La clientèle. Les bureaux sont ouverts du lundi au vendredi de 8 h 30 à 12h 00 et de 12 h 30 à 17 h 00 et ses visiteurs disposeront de plus de facilités pour garer leur véhicule d'autant plus que l'on va aménager pour les clients de la SNCB (visiteurs et voyageurs) un parking de 140 emplacements dans la cour à marchandises et qu'ultérieurement 160 emplacements supplémentaires seront proposés dans les environs immédiats de la gare vers laquelle un accès direct sera aménagé. Comme le disait M. Collin, le chef de cette agence "Ici, on tentera de travailler mieux, dans de meilleures conditions et avec une mentalité commerciale plus agressive". N'hésitez pas pour tous vos problèmes de transports tant sur le plan voyageurs que celui du transport de vos colis et marchandises, de contacter notre ami M. Collin également grand amateur de trains miniatures et qui a déjà fait appel à notre club pour décorer l'une ou l'autre de ses vitrines pour bien mettre en valeur les services offerts à sa clientèle.

Latour : on ferme

Après la suppression de l'atelier de traction de Bertrix, le 1er août 1985, la province de Luxembourg va devoir bientôt enregistrer la fermeture de celui de Latour. En effet, dans le cadre de sa restructuration, la SNCB est obligée de procéder à la concentration de ses activités pour atteindre une certaine rentabilité nécessaire pour être à même de lutter à armes égales avec les autres moyens de transport et ce, dans la perspective du marché unique de 1992. N'oublions pas que la SNCB doit essayer de résorber en 5 ans un déficit de 4 milliards. C'est ainsi que la suppression de Latour fera gagner annuellement 42 millions à la SNCB qui reclassera la plupart de ses "Virtonnais" aux ateliers de Stockem, Ronet et Kinkempois. Quant à nous modélistes, nous aurons toujours la possibilité de garder un souvenir de cette remise, de l'époque de la traction vapeur, avec l'abréviation "MUT" apposée sur les flancs des cabines de nos types 25 et 26 et de cet atelier de traction diesel avec l'inscription "Latour" apposée sur le bas des faces latérales de nos diesel séries 52 et 53.

On attendait l'anniversaire !

Le journal "Le Soir" daté du 8 mars 1988 publie un article consacré à l'éditeur Charles Blanchart à Bruxelles. C'est en effet grâce à ce passionné des trains qu'il nous est possible d'acquérir chaque année, depuis 1978 le calendrier "Loco" et depuis 1985 un livre consacré aux locomotives belges tant anciennes (vapeur) que modernes (diesel). Les projets ne manquent pas et c'est ainsi que, dans les prochaines années, sortiront de presse un troisième volume sur la vapeur à la SNCB (Max Delie), un livre consacré à nos locomotives électriques (Max Delie) et un ouvrage consacré à la Cie du Nord Belge par André Dagent. Mais que devient dans cette série d'ouvrages le livre tant attendu "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly et pour lequel certains de nos membres ont souscrit depuis 1985. Et bien que ces derniers se rassurent car la maison d'édition Blanchart nous l'annonce pour cette année et cet événement coïncidera avec le vingtième anniversaire de la sortie de presse de "nos inoubliables vapeur". En effet, voilà déjà 20 ans que Phil Dambly nous faisait connaître l'histoire de nos locomotives à vapeur grâce à une documentation personnelle dont une partie est constituée de documents de la SNCB qu'il est le seul à posséder.

rétro rail

L'avez-vous vu à la télé ?

Pour son jeu "DOUBLE SEPT" du mardi 1er mars, la RTBF avait choisi comme thème "Les chemins de fer". Pour parfaire vos connaissances dans ce domaine, nous reproduisons ci-après les 5 questions théoriques qui furent posées aux candidats tout en espérant que vous serez également en mesure d'y répondre :

- a) quel est le nom des trois locomotives qui inaugurèrent le premier chemin de fer belge (Bruxelles-Malines) le 5 mai 1835 ?
- b) quel est le nom d'un célèbre compositeur de musique qui a écrit "Pacific 231" ?
- c) quel est le nom de la personnalité qui a inventé aux Etats-Unis les wagons-dortoirs ?
- d) en quelle année furent mises hors-service les dernières voitures en bois de la SNCB ?
- e) quel est le nom de l'auteur du logo **B** de la SNCB ?

Réponses :

- a) la Flèche, la Stephenson et l'Eléphant (construites en Angleterre à l'usine Stephenson située à Newcastle)
- b) Arthur Honneger (citoyen suisse né en France et l'un des maîtres de l'orchestre et de l'oratorio)
- c) George Mortimer Pullman (lors d'un voyage aux Etats-Unis, ces wagons-dortoirs avaient retenu l'attention du banquier Georges Nagelmaekers qui, dès son retour en Belgique, fut l'un des fondateurs de la "Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens" dont les luxueuses voitures "salon" furent dénommées voitures "Pullman".
- d) 1961 (voilà déjà 27 ans que la SNCB décida de mettre hors-service ses dernières voitures en bois dénommées "GCI" (matériel de grande capacité à intercirculation) et qui accouplées formaient des rames du type "P".
- e) Louis Van de Velde (c'est en 1936 que la SNCB approuva le projet de logo de ce dessinateur et que naquit le célèbre **B** qui allait apparaître la première fois sur la couverture du guide se rapportant aux horaires valables du 4 octobre 1936 au 31 janvier 1937).

(NDLR : L'apparition de ce logo provoqua une réaction chez les dirigeants de la firme anglaise d'automobiles "Bentley" qui accusèrent le dessinateur de s'être inspiré et même d'avoir tout simplement recopié le "B" de leur propre logo publicitaire.)

- 1946 : Terrible catastrophe de chemin de fer en France, le 12 novembre, en gare de Revigny où un train à l'arrêt rempli d'ouvriers se rendant à Châlons-sur-Marne est tamponné par un autre train de voyageurs allant dans la même direction. Après ce choc effroyable, l'on dénombre une trentaine de morts et 70 blessés.
- 1948 : Par un temps de brouillard fort épais en ce matin du 4 mars, une collision se produit au passage à niveau de Jambes entre un tram vicinal de la ligne Namur-Andenne et un train de marchandises venant de Namur et se dirigeant vers Dinant. La remorque du tram vicinal est partiellement pulvérisé et l'on compte 9 tués et de nombreux blessés. Le garde-barrière a été placé sous mandat d'arrêt car il avait oublié de fermer le passage à niveau, alors que le train était annoncé.

(NDLR : le train de marchandises était remorqué par la locomotive 26.050 de la remise de Bertrix)

Les usagers de la ligne électrique qui relie Bruxelles (Q-L) à Tervueren sont mécontents car il ne se passe pas une semaine sans qu'un incident ne vienne troubler la régularité des trains circulant sur cette ligne. Tantôt c'est un déraillement dans une courbe en gare de Woluwe, par après c'est une motrice qui perd un train de roues dans le tunnel d'Etterbeek et ensuite pour couronner le tout une panne de courant interrompant toute circulation.

(NDLR : ligne non exploitée par la SNCB mais figurant toutefois à l'indicateur sous le numéro 160)

- 1950 : Déraillement du train international Bâle-Bruxelles dans l'après-midi du 13 décembre entre les gares d'Hatrival et de Poix-St-Hubert. Accident dû à un non respect de la vitesse autorisée à un endroit où avaient lieu des travaux à la voie, avec pour conséquence un plongeon de la locomotive se retrouvant 7 mètres plus bas dans le lit de la rivière La Lomme. Bien qu'ayant dans sa chute fait dérailler les premières voitures du convoi, l'on ne devait déplorer aucune victime parmi les voyageurs. Il n'en fut malheureusement pas de même pour le machiniste et son chauffeur qui perdirent la vie dans cet accident.

(NDLR : Ce train était remorqué par la locomotive 10.016 de la remise de Stockem. Il fallut construire une ligne provisoire en contrebas de la ligne principale pour récupérer cette locomotive. Ramenée à l'AC Salzinnes pour y subir une grande réparation, elle reprit du service à Stockem à partir de juin 1951)

- 1952 : Le voyage que va effectuer le jeune roi Baudouin de la gare de Bruxelles-Nord à celle du Midi est, pour bien des Bruxellois, un événement d'une particulière importance. Bon nombre d'entre eux ne croyaient pas qu'il se produirait jamais. Et pourtant en ce samedi 4 octobre 1952, c'est l'inauguration de la jonction Nord-Midi qui n'était plus, pour les habitants de la capitale qu'une illusion entretenue depuis tant d'années par des parodoxes de démolitions et de reconstructions inachevées. Ils ne pouvaient pas croire qu'elle serait un jour une réalité. Et aujourd'hui, c'est un fait, la jonction fonctionne et est autorisée à être empruntée par les voyageurs à 23 h 30. Immédiatement, des centaines de Bruxellois prennent un billet à la Gare Centrale à destination du Nord ou du Midi et ce, pour parcourir la jonction à titre de curiosité. Mais c'est à un habitant de Berchem (Antwerpen) qu'est vendu le premier billet pour effectuer un voyage lui permettant de regagner son domicile par le train de 0 h 07.

Spectaculaire télescopage dans la banlieue de Londres entre un train local et l'express Perth-Euston. Le bilan de cet accident s'élève à une cinquantaine de morts et de nombreux blessés.

courrier des lecteurs

Suite à notre rubrique "Le saviez-vous" de FFN 29 page 9, précisions de M. R. Huysman au sujet des points suivants :

- Retrait des rehausses et visières de cheminée de nos locomotives.

Le retrait des rehausses et visières de cheminée pour ramener la hauteur des locomotives à un maximum de 4,280 m a été imposé par mesure générale à l'approche au 25 kV de nos frontières. Il ne s'est pas agi d'une application spécifique aux locomotives de la remise de Latour ni aux seules type 25. C'est ainsi que les clapets coulissants d'aération des abris des type 1 ont pour la même raison été condamnés d'abord et modifiés ensuite. D'autre part, la circulation en France de la type 29 n° 29.030 a été interdite à partir de juin 1960, sa chaudière ayant alors reçu un dôme de type 38 lors de son passage en gros-entretien à l'A.C. Salzinnes.

- L'électrification de la ligne 26-27.

Si l'entièreté de la ligne Linkebeek-Antwerpen (Noord) fut électrifiée pour le 11 mars 1950, il est à noter que le tronçon Linkebeek-Muizen était déjà électrifié et exploitable à partir du 16 janvier 1950.

- Mise hors-écritures des locomotives type 7 n° 716 et 718.

Il est évident que les locomotives 716 (radiée en septembre 1944) et 718 (radiée en mars 1945 mais dont le sort a fait l'objet d'hésitations) n'avaient pas été détruites en mai 1940. Car s'il en avait été ainsi, elles auraient été réformées en 1941 avec les quelques rares autres victimes de la campagne des 18 jours, à savoir :

type 41 : 4139 : remise de Pepinster - radiée en mai 1941

4142 : remise de Monceau - radiée en mai 1941 (cette locomotive faisait partie de l'effectif de Ronet le 10 mai 1940, avait été endommagée en France et revenue via Latour)

type 64 : 6408 : remise de Mons - radiée en mai 1941 (bombardée à Mons)

type 81 : 8143 : remise de Jemelle (fut endommagée en Allemagne et dépecée par la Deutsche Reichsbahn à Kaiserslautern)

8250 : remise de Renory - tombée dans la Meuse à Val-St-Lambert en mai 1940 et dépecée par le service allemand chargé du rétablissement du pont. Les débris qui se trouvaient sur la berge avant le 15 juillet 1940 furent enlevés par la SNCB entre le 15 et le 20 avril 1941

type 89 : 8931 : ex-Nord Belge n° 631 qui aurait dû porter en date du 5 février 1941 le numéro 8931 à la SNCB mais qui pour les mêmes raisons que celles exposées pour la 8250 ne lui fut jamais appliqué.

type 51 : 5129 : remise d'Aalst - définitivement disparue et pourrait avoir été utilisée par l'armée belge pour créer des interceptions par déraillement provoqué

5252 : remise de Pepinster - définitivement disparue pour les mêmes raisons que celles exposées pour la 5129

Pour obtenir l'inventaire complet du matériel "moteur" gravement endommagé ou disparu, ajoutons à ces 8 locomotives "vapeur" les 3 autorails suivants :

type 600 : 600.01 et 600.03 : furent endommagés à Veurne mais conservés. Ils n'ont plus été réparés et furent radiés en juin 1946

type 622 : 622.23 : fut détruit à Veurne et radié

Après avoir lu l'article sur l'ancienne signalisation lumineuse SNCB, paru dans notre numéro 28, Jean DUBUFFET nous communique quelques informations complémentaires :

Sur la ligne 130 Namur - Charleroi, certains signaux comportaient un feu rouge supplémentaire dit "feu de brouillard". Celui-ci dédoublait le feu rouge traditionnel et son intensité était très supérieure à celle du feu rouge normal.

Ce signal "antibrouillard" était placé aux endroits où le brouillard était plus intense en raison de l'environnement : proximité de la Sambre ou d'usines (Solvay, par exemple). Si ses souvenirs sont exacts, c'était le cas à Montignies-sur-Sambre.

En temps normal, ce feu était éteint. Il n'était utilisé que par mauvaise visibilité.

Sur la ligne 25 Bruxelles - Anvers, la signalisation n'était pas similaire à celle de Charleroi. La ligne électrique (L.25) était une nouvelle ligne établie en parallèle avec la ligne vapeur (L.27) et ne comportait pas de bifurcation, d'où pas de problème de chandeliers.

L'abandon du système lig.130 - lig.25 est venu principalement du fait de l'adoption d'une flèche de direction, mais aussi en vue de fournir au machiniste une indication supplémentaire :

- les feux vert et jaune placés horizontalement, pour annoncer que le signal suivant est au passage mais impose une réduction de vitesse;
- les feux vert et jaune placés verticalement, pour annoncer que le signal suivant est au passage mais est suivi, à une distance "1" (NDLR : inférieure à la distance normale d'avertissement), par un signal d'arrêt fermé.

Cette possibilité n'existait pas de distinguer ces deux cas, ni avec la signalisation mécanique à trois positions, ni avec les anciennes signalisations lumineuses des lignes 25 et 130.

Pendant la période transitoire, ce fut même un problème pour la SNCB que d'éviter une mauvaise interprétation des feux de la part des machinistes. En effet, sur une même ligne (L.130), la nouvelle signalisation était en service avec l'ancienne et parfois la "3 positions" (sortie des voies de garage).



le saviez-vous?

- * Ce n'est pas dévoiler un secret d'état que d'écrire qu'en date du 9 septembre 1975 lors de la présentation à Charleroi de la nouvelle locomotive électrique série 20 au Ministre en fonction à cette époque, la SNCB avait été dans l'obligation de maquiller la HL 2002 en 2001. En effet, il est de tradition de toujours présenter le premier exemplaire d'une nouvelle série de matériel mais si ce dernier est indisponible pour diverses raisons alors le maquillage est de mise car nos élus ont un agenda très chargé et tout changement de date est exclu pour ce genre de manifestation. Cette opération ne vient-elle pas de se reproduire lors de la présentation le mercredi 16 mars 1988 de la nouvelle AM "Poste" à la secrétaire d'Etat Mme Paula d'Hondt ? Comme nous vous l'annoncions dans FFN 29 page 3, les 3 premières AM en cours de transformation étaient les 080, 085, 109 devant être renumérotées respectivement 961, 962 et 963. Le n° 13 du "Journal du chemin de fer" nous a fait découvrir en couverture la 963 qui est la première à avoir subi les transformations mais qui n'a pas été acceptée par la poste pour divers motifs. L'automotrice "poste" présentée à l'inauguration porte le n° 961 devant provenir normalement de la transformation de la 080. Or, l'un de nos correspondants a constaté en date du 13 avril 1988 que cette dernière était toujours en cours de transformation à CW Mechelen (numéro de caisse était encore très apparent et nettement lisible). Dès lors peut-on en conclure que c'est l'automotrice 962 qui a été présentée mais maquillée en 961 ?
- * La ligne 25 Bruxelles (Nord) - Antwerpen (Centraal) fut électrifiée en 1935 et de ce fait devint une ligne indépendante du reste du réseau car elle était munie d'une signalisation lumineuse propre et ne comportait aucune bifurcation. Aussi les conducteurs de AM "quadruple" de 1935 ne portaient pas le titre de machiniste, étaient recrutés différemment et leur barème était inférieur à ceux de leurs collègues de la vapeur. En effet leur travail était facilité car ils ne devaient être aptes qu'à la conduite d'un seul type d'engin moteur (au début aucun dépannage à effectuer) et ne connaître qu'une seule signalisation. En un mot, l'on peut écrire qu'ils roulaient pratiquement en site propre. Cette situation persista jusqu'à l'électrification de la ligne 27, parallèle à la ligne 25 et réservée jusqu'alors à la circulation des trains "vapeur". L'on y distinguait les trains internationaux de la relation Bruxelles-Antwerpen-Amsterdam.
- * Les remises à locomotives de Renory de la SNCB et de Kinkempois de la Cie du Nord-Belge n'étaient pas très éloignées l'une de l'autre et disposées de telle façon que les locomotives de la SNCB devaient pour effectuer leurs services, emprunter les installations de la remise du Nord-Belge. Aussi les locomotives de Renory portaient-elles sur les flancs de leur cabine l'abréviation NK. Ce n'est qu'à la reprise de la Cie du Nord-Belge, le 10 mai 1940 que la SNCB utilisa l'abréviation RY pour ses locomotives de Renory et celle de NK pour ses locomotives de Kinkempois. Durant l'occupation allemande de 1940 à 1944, la Deutsche Reichsbahn disposait de ses propres abréviations et avait appliqué celle de Re sur les locomotives de Renory et celle de Ki sur celles affectées à Kinkempois.

ERRATA

FFN 28 page 8 : Les 2-10-0 type 25 et leurs tenders

Dans le tableau : prise en écriture de la HL 25.011

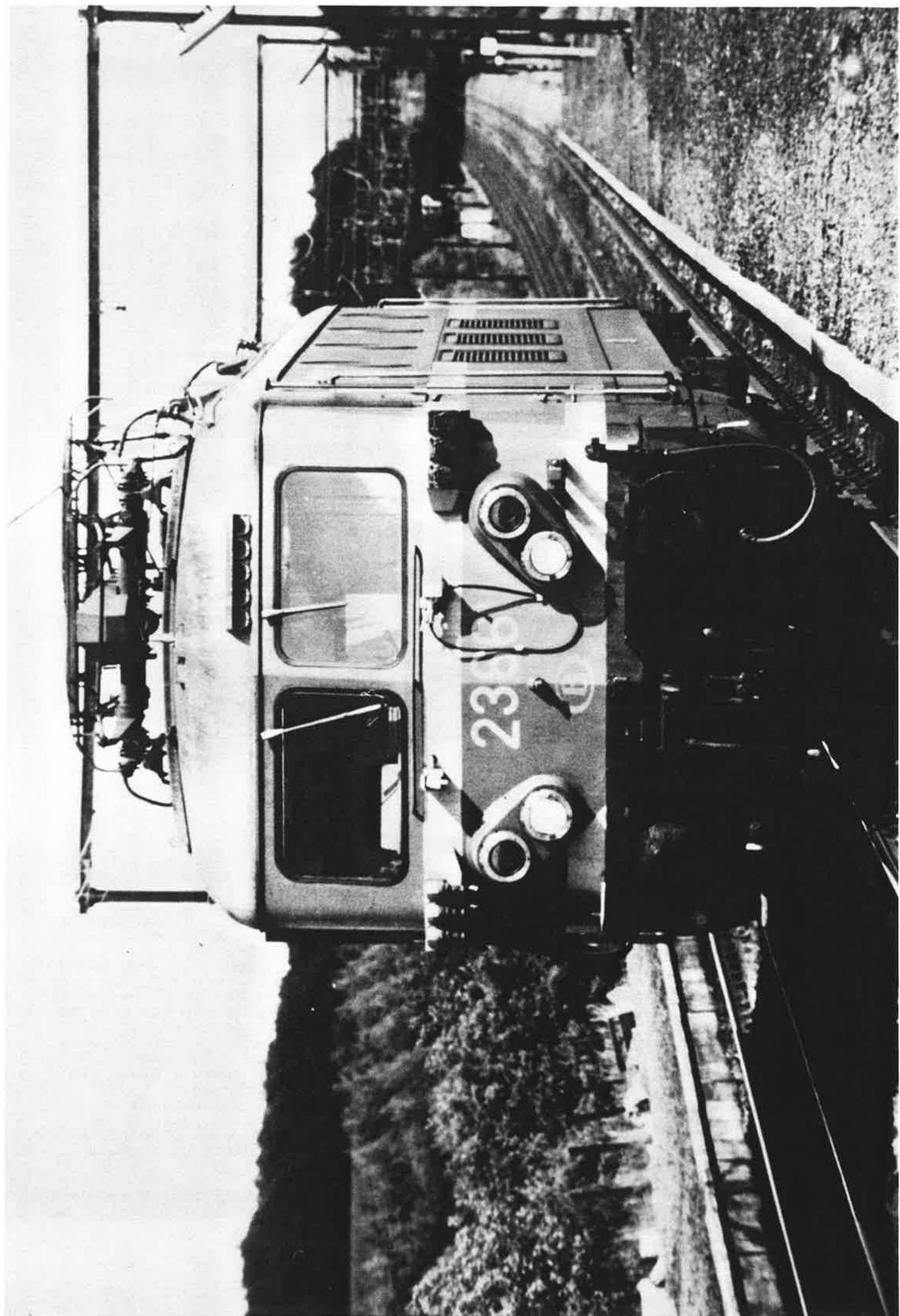
il y a : 01.1948

il faut : 03.1948 (Selon M. Huysman, il se peut que cette date ait été postérieure à la livraison en raison de problèmes de réception.)

FFN 29 page 6 : RETRORAIL : titre de l'article

il y a : LE RESEAU BELGE SOUS L'OCCUPATION

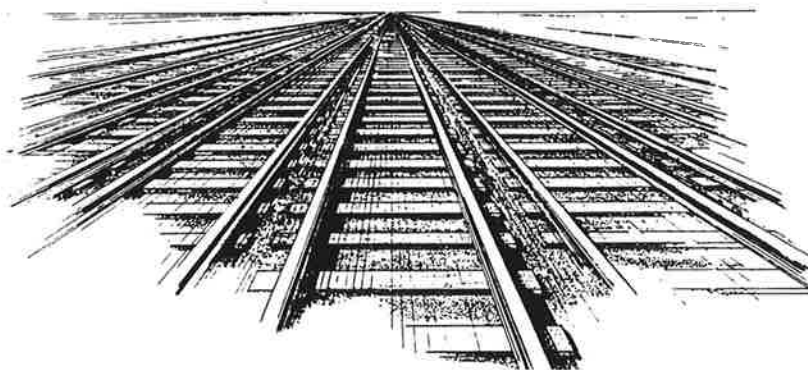
il faut : PRESENCE ALLEMANDE A BRUXELLES



agenda

Circulation vapeur

Le mois de juin 1988 sera marqué par le 150ème anniversaire de l'arrivée du chemin de fer à Liège. La SNCB a décidé de commémorer cet événement de façon aussi éclatante que possible. A cet effet, un copieux programme de manifestations a été mis au point dans les villes de Waremme, Ans, Liège, Verviers et Welkenraedt. Vous en trouverez la liste complète dans la revue du GTF, Trans-Fer n° 56 de mars 1988 qui est à votre disposition au local du club. L'événement majeur sera la mise en circulation de trains vapeur remorqués sans doute par notre 29.013 et ce, le week-end des 18 et 19 juin sur le parcours Kinkempois-Waremme et vice-versa via Liège (Guillemins) et Ans et le week-end des 25 et 26 juin sur le parcours Verviers (Central) - Welkenraedt et vice-versa avec toutefois un parcours matinal Liège (Guillemins) - Verviers (Central) le dimanche 26 et un parcours en soirée Verviers (Central) - Liège (Guillemins) le samedi 25 et le dimanche 26. D'autres locomotives "vapeur" hors-feu sortiront du dépôt-musée de Leuven et seront exposées dans certaines gares précitées. De plus, un voyage exceptionnel sera organisé le samedi 11 juin sur les lignes de la région liégeoise en AM 1935 (automotrice quadruple construite en 1935, à l'occasion de l'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers et restaurée dans son état d'origine).



Circulation spéciale diesel

Les 4 dernières locomotives diesel de la série 54 (5401, 5403, 5404, 5407) encore en service (sur 8 à l'origine) quitteront définitivement la scène ferroviaire le 28 mai 1988. Ces locomotives affectées à Ronet sont actuellement utilisées pour effectuer des tâches secondaires. Mais elles ont connu des heures de gloire lorsqu'elles étaient encore dénommées type 204 et affectées à Schaerbeek. Rappelons-nous les deux relations journalières Bruxelles-Köln et retour et la relation journalière Bruxelles-Paris et retour en double traction ayant à leur tête nos 204 qui forçaient l'admiration de nos voisins rhénans et d'Outre-Quévy. Tous ces souvenirs nous reviendront à la mémoire lorsque le 14 mai 1988, notre 5404 quittera Bruxelles (Nord) vers 8 h 30 en tête d'un train spécial composé de voitures Il pour parcourir les lignes 161, 154 et 166 et aboutir à Bertrix après de nombreux arrêts photos qui permettront aux participants de photographier ce train sur des lignes traversant de très beaux sites et dans de nombreuses gares pittoresques. Le retour est prévu à Bruxelles (Nord) vers 19.00 h. Possibilité d'embarquement à Namur où un stand "Informations" est prévu pour les voyageurs venant des directions de Paris-Charleroi, Köln-Liège et Luxembourg-Arlon. Pour de plus amples informations, veuillez consulter les prospectus mis à votre disposition au local du club. Nous publierons dans notre prochain numéro un article consacré à l'histoire de ces 8 locomotives "diesel".

(NDRL : Il est très possible qu'au moins deux exemplaires soient maintenus en activité et utilisés pour les trains de travaux jusqu'à l'électrification définitive de la ligne Namur-Dinant).

Bruxelles : des trams pas comme les autres

Le MTUB (Musée du Transport Urbain Bruxellois) organise le 23 mai une présentation des véhicules de service de la S.T.I.B., sur le réseau bruxellois. Motrices et wagons de service parcourront un circuit allant de la place Bara (près de la gare du Midi) à la place Mennekens, en passant par la gare de l'Ouest (métro ligne 1A), via l'itinéraire de la ligne 58. Les circulations auront lieu entre 9 h 00 et 13 h 00. Accès gratuit le long du parcours. Le musée de Woluwe sera ouvert l'après-midi, et des tramways historiques mis en circulation.

Pour plus d'informations, consulter les valves au local, ou bien adressez-vous à Mr Michel Leprince au 02/731 34 23 après 20h00.

Bruxelles : le CFC s'expose

Le Club Ferroviaire du Centre, section Bruxelles, organise les samedi 28 et dimanche 29 mai une exposition consacrée exclusivement au modélisme ferroviaire. A cette occasion, son grand réseau composé de 32 modules HO / HOm sera exposé et exploité. Autres réseaux, vitrines, projections, bourse d'échange...

Ecole St François d'Assise - 33, rue du Fond Thirion - WATERLOO. De 10 à 18 h.

Liège : le train est arrivé

Les manifestations commémorant le 150e anniversaire de l'arrivée du Rail dans la Province de Liège se dérouleront au cours de la période du 17 au 27 juin. Elles seront précédées d'un prologue le 11 juin, consistant en un circuit qui permettra de parcourir la grande agglomération liégeoise à bord successivement d'une ancienne automotrice de 1935 et d'un élément moderne "break". Les départs de ce circuit sont fixés à Liège-Guillemins à 09 h 30, 12 h 30 et, si nécessaire, à 15 h 30.

Programme des manifestations, tarifs et renseignements divers aux valves du local, ou dans les gares.

petites annonces

Michel HERBIET est à la recherche d'un wagon minéralier Sitrans DACKER, même non monté.

Il propose éventuellement en échange un wagon à minerais Hainaut-Sambre, monté, ou un wagon SNCB sans nom de firme, monté lui aussi.

Michel HERBIET tél : 081 / 22 67 61.

modélisme

Un modèle "surréaliste"

Avant la suppression de son catalogue du modèle de notre locomotive diesel série 59, Roco nous l'a présentée une dernière fois dans sa livrée verte avec bandes jaunes et en pas moins de quatre numéros différents à savoir 5904, 5924, 5927 et 5938. Or, en consultant la liste du matériel "moteur" renuméroté au 1er janvier 1971, l'on remarque que le numéro 5904 n'a jamais été appliqué sur la locomotive à laquelle il était destiné. En effet, cette dernière, alors qu'elle était encore dénommée type 201 et portait le numéro 201.004, était entrée le 12 décembre 1960 en collision avec un camion au passage à niveau à Isières (ligne 94). Fortement endommagée, elle fut jugée irréparable et mise hors-écritures en janvier 1962. Une erreur de ce genre ne se serait pas produite si le fabricant ou son importateur s'était adressé à l'une des nombreuses associations belges de modélisme ferroviaire pour y obtenir de la documentation adéquate. Aussi afin de ne pas encombrer votre réseau ou votre collection de modèles n'ayant jamais existé, nous vous donnons ci-après les numéros qui n'ont pas été appliqués lors de la renumérotation du 1er janvier 1971 :

HLE série 29 (ex-type 101) : 2901 - 2902 - 2914 - 2918 - 2919
HLD série 55 (ex-type 205) : 5516
HLD série 59 (ex-type 201) : 5904 - 5934
HLD série 62 (ex-type 212) : 6208 - 6259
HLD série 80 (ex-type 260) : 8019
AM série 05 (ex-type 228) : 526

Fais gaffe à tes yeux

Notre ami Pierre HAUTEFIN, du Club Ferroviaire du Centre (et apothicaire dans ses moments de loisir) réagit à l'article de John Thys paru dans notre n° 29. Pour en avoir utilisé avec succès, J.T. conseillait pour décaper les peintures des produits en aérosol prévus pour le nettoyage des fours.

Notre correspondant nous met en garde contre les dangers de ces mousses, car "elles sont caustiques, étant à base de soude du même nom, dangereuses pour les yeux, vu les projections qui se produisent lors de la vaporisation." Lui-même préfère utiliser une solution de soude, plus tranquille.

Dernière minute

Si les signaux mécaniques de JOCADIS se font attendre, Jean-Louis VAN LENS se prépare à nous présenter sa dernière réalisation : des signaux lumineux SNCB du "type 3", le grand modèle avec plateform(s) et échelle à l'arrière, que l'on n'installe plus mais qui est très répandu. Construction tout laiton. A voir lors de notre prochaine réunion...

réseaux

Les coulisses de notre réseau HO (2)

texte : A-M. Ducarme

plans : M. Archambeau

Si le réseau du RMM avait été conçu quelques années plus tard, en 1988 par exemple, il n'aurait peut-être pas été tellement différent de celui qui se construit pas à pas. Ses commandes, par contre, seraient tout autres. C'est que depuis sa conception sont apparues diverses commandes "digitales", simples à utiliser et performantes, que nous aurions sans doute adoptées...

Le dispositif utilisé pour la commande des aiguillages (aux Postes 1 et 3) a été repris à un club anglais, à la suite d'un article paru dans "Railway Modeller". S'il fonctionne plutôt bien, il est devenu aujourd'hui obsolète. Nous n'en publions donc pas les plans : à l'heure du Digital, qui souhaiterait encore l'adopter ? Contentons-nous d'en examiner le principe : mieux vaut comprendre ce qui se passe quand on utilise les installations en service...

Commande des moteurs d'aiguillages : condensateurs et thyristors

A cause, surtout, de leur remarquable géométrie, nous avons adopté des aiguillages PECO pour toute la partie cachée du réseau.

Mais ces aiguillages, verrouillés par ressort dans chacune de leurs deux positions, exigent pour leur manoeuvre des moteurs puissants, donc gourmands en énergie.

Pour simplifier la tâche des opérateurs, nous voulions pouvoir commander simultanément tous les aiguillages d'un même itinéraire. Des alimentations vraiment très coûteuses devenaient nécessaires, et des interrupteurs tout aussi coûteux, chers et difficiles à trouver. D'où le choix, logique, d'un dispositif à décharge de condensateur.

Dans un tel système - il en existe plusieurs - l'impulsion provoquant le changement de position de l'aiguillage est fournie par la décharge (très brève) d'un condensateur à travers une des bobines du moteur. Plus besoin d'une alimentation puissante : l'énergie est accumulée dans les condensateurs.

La fermeture du circuit provoquant cette décharge est réalisée au moyen d'un thyristor, par un courant de gachette très faible. On peut donc se contenter de composants courants et bon marché.

Par aiguillage, il y a donc un condensateur, ou capacité, de $2200\mu\text{F}$, et deux thyristors, un par bobine du moteur d'aiguillage. Pour faciliter les dépannages, ces composants sont soudés sur des cartes enfichables.

Dans le coffret électrique de chacun des Postes, une alimentation spécialement conçue recharge les condensateurs et empêche qu'un thyristor reste passant après l'impulsion de commande.

Commande des aiguillages par itinéraires

De chacune des 7 voies du faisceau de formation des rames, on peut accéder à chacune des deux voies de chacune des deux lignes, ce qui fait 4 directions. Plus, au seul Poste 3, deux longs tiroirs de garage et une voie de manoeuvre, soit 3 directions de plus.

7 voies et 7 directions, cela donne 49 itinéraires possibles, chacun comportant un grand nombre d'aiguillages.

Merveilleusement simple à utiliser, une telle solution eût été complexe à réaliser, et coûteuse. Nous lui avons dès lors préféré celle des itinéraires fractionnés. Ce qui nous ramène à 16 itinéraires (ou plutôt fractions d'itinéraire) au lieu de 28 au Poste 1, et à 21 au lieu de 49 au Poste 3.

Voyons tout cela de plus près.

Le Poste 1 : description du TCO

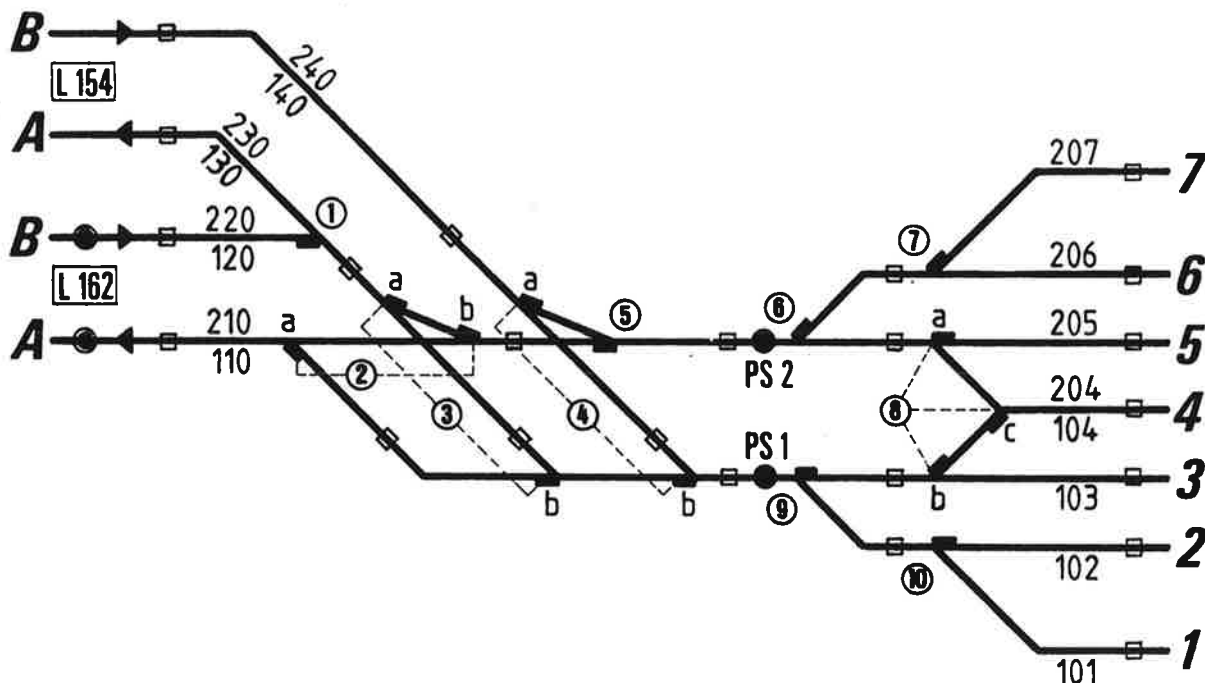
Au TCO (Tableau de Contrôle Optique) du Poste 1, on aperçoit deux cercles noirs marqués PS 1 et PS 2 (PS pour Point de Sélection).

Chaque itinéraire, ou portion d'itinéraire, étant désigné par un numéro à trois chiffres, le chiffre des centaines est donné par le point de sélection auquel aboutit l'itinéraire, le chiffre des dizaines correspond à une des 4 directions, et celui des unités à une des 7 voies du faisceau.

Ainsi, pour un mouvement de la voie 1 vers la ligne 162 à voie normale (voie A, ici), on tracera les itinéraires 110 (de PS 1 vers L. 162 voie A) et 101 (de PS 1 vers voie 1).

De même, pour un mouvement venant de la ligne 154 à voie normale (voie B) vers la voie 5, on tracera les itinéraires 240 (de PS 2 vers L. 154 voie B) et 205 (de PS 2 vers voie 5). Les numéros d'itinéraires de ou vers PS 1 sont notés sous le trait représentant la voie parcourue, ceux de ou vers PS 2 sont notés au-dessus.

Remarquons au passage que la voie 4 est accessible aussi bien de PS 1 que de PS 2 (itinéraires 104 et 204 respectivement).



Pour la compréhension des symboles du TCO, il faut savoir que

- les rectangles noirs flanquant une des branches de chaque aiguillage en indiquent la position dite normale;
- chaque aiguillage ou liaison (deux appareils commandés ensemble) se voit affecter un numéro - entouré d'un cercle - plus éventuellement une lettre d'identification pour chacun des appareils de la liaison (*);
- les petits carrés représentent ici les pavés lumineux (DEL jaunes) qui s'éclairent le long de l'itinéraire sélectionné;
- les flèches représentent le sens de circulation à voie normale;
- au TCO, les traits qui représentent les voies équipées de plots pour le système Märklin sont doublés d'un léger trait interrompu, ce qui n'est pas figuré ci-dessus;
- enfin, sur la L. 162, deux voyants d'autorisation (voir article précédent) s'éclairent en vert (autorisation reçue) ou en rouge (voie occupée); ils sont représentés par une couronne et un point.

(*) Anomalie qu'auront repérée les plus fûtés : le n°8 concerne 3 appareils d'abord commandés ensemble. Ce montage empêchant l'usage simultané des itinéraires 103 et 205, le 8 a été découplé. Les indications du TCO n'ont toutefois pas été modifiées.

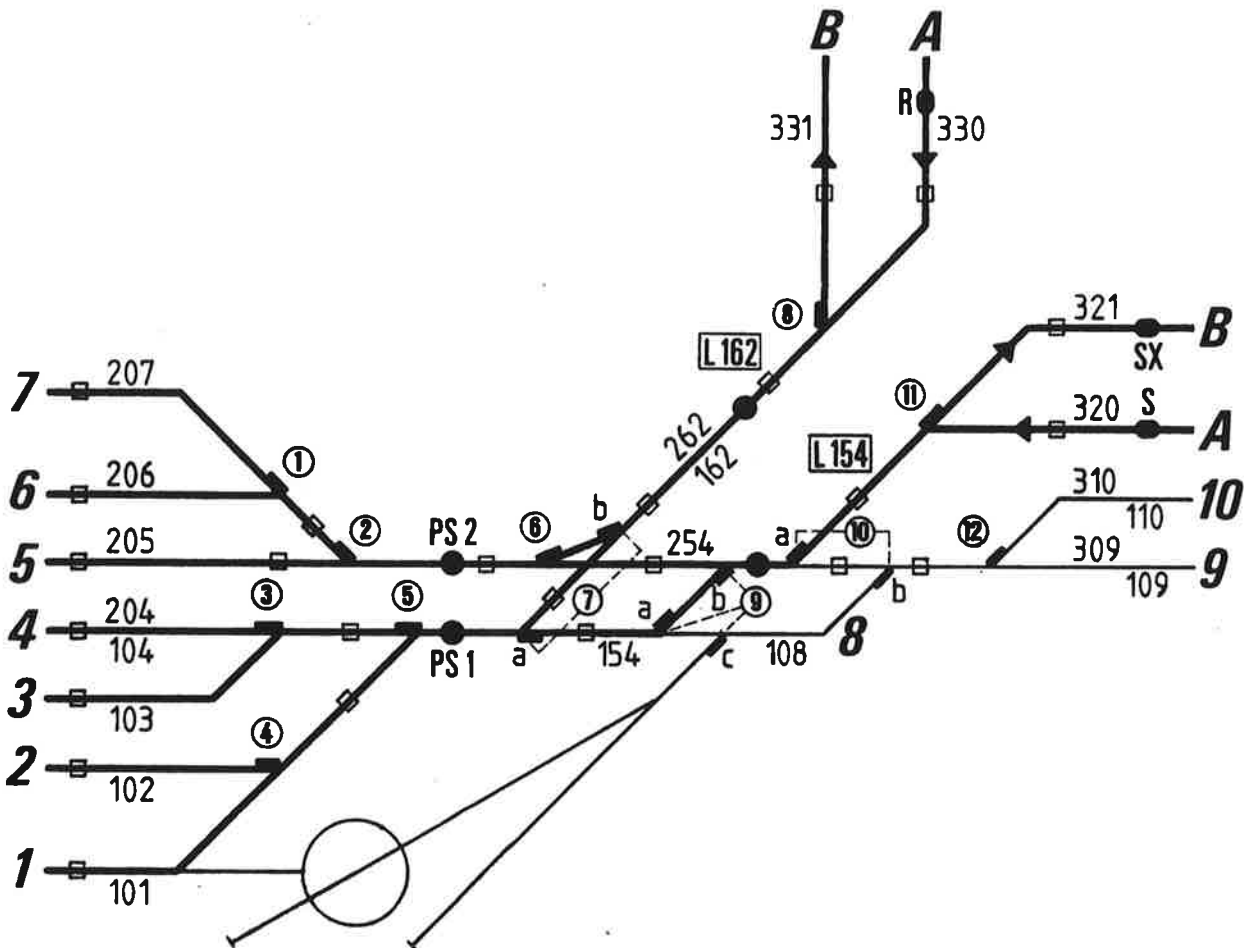
Poste 3 : description du TCO

Le Poste 3 est un peu plus complexe. Les points de sélection sont ici au nombre de quatre (cercles noirs) : PS 1, PS 2, plus deux non numérotés correspondant aux lignes 162 et 154. Si un itinéraire complet passe par deux de ces points, il sera fractionné en 3 itinéraires, et s'il ne rencontre qu'un seul PS, il sera fractionné en deux itinéraires seulement.

Exemples : pour un départ de la voie 3 vers la ligne 162 à voie normale (voie B, ici), il faudra tracer trois itinéraires successifs : 103 (voie 3 - PS 1), 162 (PS 1 - L.162) et 331. Et pour venir de la L. 154 à contrevoie vers la voie 4, il faudra tracer 204, 154 et 321.

Autre exemple : pour aller de la voie 1 vers la voie 10 (tiroir), il ne faudra que deux itinéraires, 101 (voie 1 - PS 1) et 110 (PS 1 - voie 10), car il n'y a qu'un seul point de sélection sur le parcours.

Tandis que pour aller ensuite de la voie 10 vers la voie 7, on tracera 207 (voie 7 - PS 2), 254 (PS 2 - L.154) et 310 : il y a deux points de sélection et donc trois itinéraires.



Autre particularité du Poste 3 : les ovales R, S et SX, qui représentent des signaux : une DEL verte s'allume lorsque le signal est au passage.

Il faut tenir compte en effet de ce que les deux lignes comprennent, de ce côté-ci, un petit tronçon de voie unique.

Pour permettre l'entrée d'un train, il faut, après avoir tracé l'itinéraire, ouvrir le signal, faute de quoi le courant traction est coupé sur la section d'arrêt.

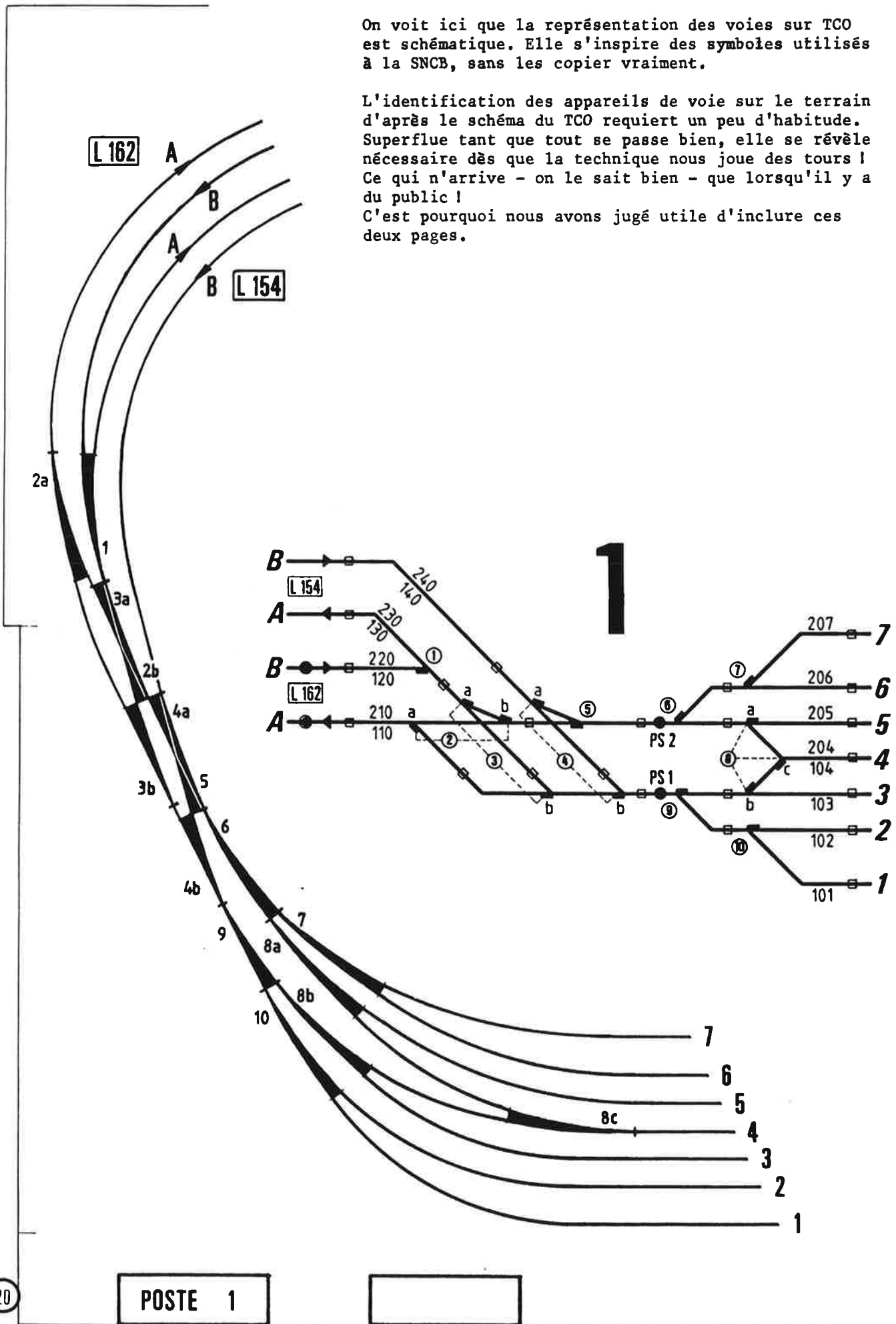
Les voyants d'autorisation (L.162) ne figurent pas sur ce plan, mais ils sont bien présents au TCO.

Les traits minces représentent des voies qui ne servent qu'aux manoeuvres. Pour le reste, se rapporter à la description du TCO du Poste 1.

TCO DES POSTES 1 ET 3 - TRACÉ DES VOIES AU 1/10

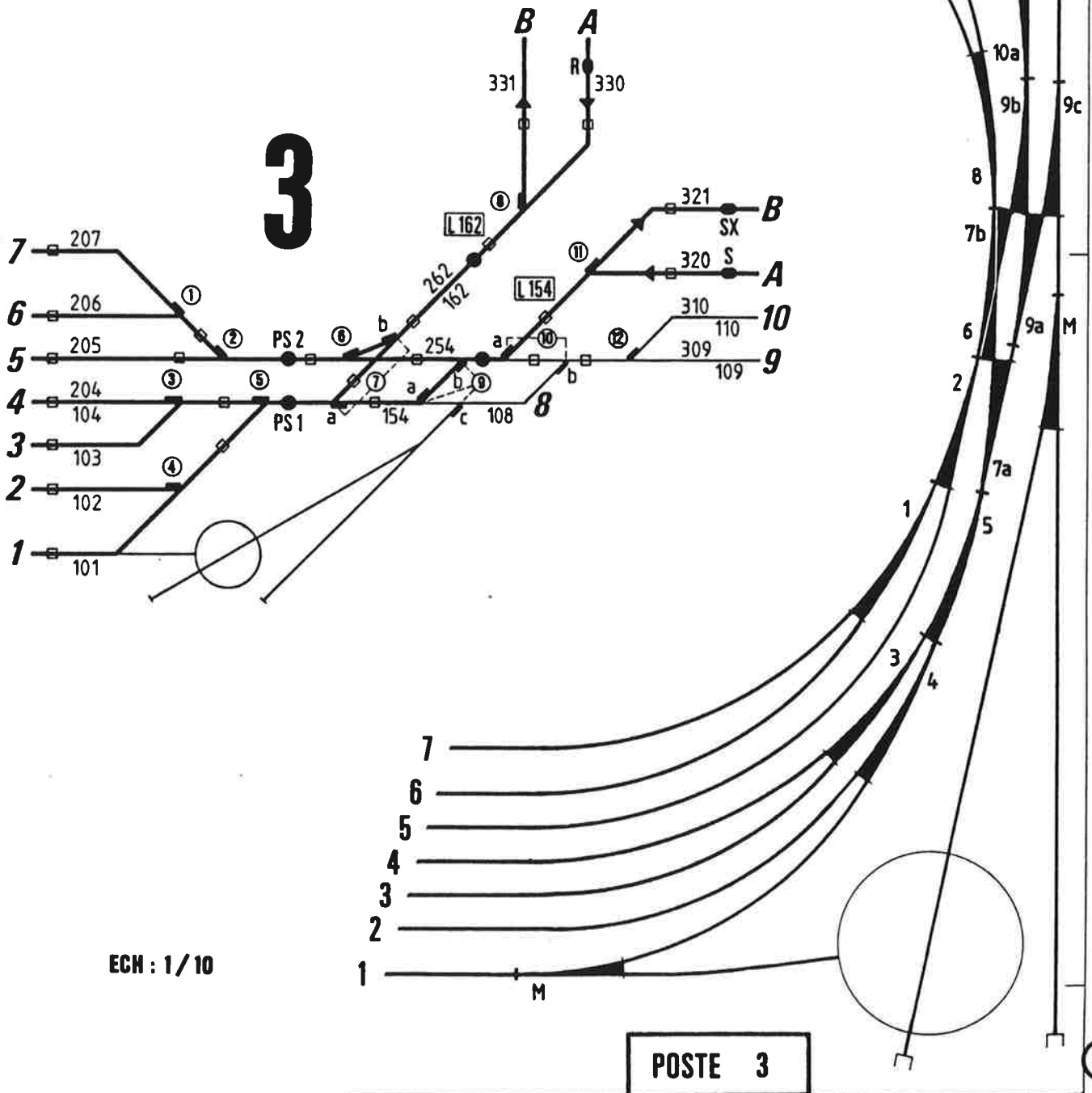
On voit ici que la représentation des voies sur TCO est schématique. Elle s'inspire des symboles utilisés à la SNCB, sans les copier vraiment.

L'identification des appareils de voie sur le terrain d'après le schéma du TCO requiert un peu d'habitude. Superflue tant que tout se passe bien, elle se révèle nécessaire dès que la technique nous joue des tours ! Ce qui n'arrive - on le sait bien - que lorsqu'il y a du public ! C'est pourquoi nous avons jugé utile d'inclure ces deux pages.



Quelques remarques :

- Les traversées-jonctions simples 3a-2b et 4a-5 au Poste 1, et 6-7b au Poste 3, prévues initialement sur promesse de PECO, ont été remplacées par des TJ doubles, car cet article semble abandonné par PECO. Toutefois, seuls les itinéraires prévus à l'origine sont possibles. C'est pourquoi le plan de voies présente bel et bien des TJ simples.
- La lettre M à côté d'un aiguillage signifie qu'il est manoeuvré à la main.
- Les aiguillages 9a, 9b et 9c sont manoeuvrés simultanément, ce qui ne pose aucun problème, ici.
- La plaque tournante figurée sur le plan et le TCO n'est pas encore réalisée, et ne le sera peut-être jamais : le "Loco-Lift" PECO utilisé marche bien et permet d'économiser les manoeuvres, ce qui, à l'expérience, nous semble bien nécessaire !



Après la théorie, la pratique...

Tout ceci bien compris - si ce n'est pas le cas, on relit ! - nous pouvons passer à la pratique.

Le signaleur du Poste 1 doit faire sortir un train de la voie 3 vers la ligne 162, à voie normale, et doit prendre sur la voie 7 un train venant à voie normale par la ligne 154.

Il va devoir tracer respectivement les itinéraires 110 et 103 (de gauche à droite sur son pupitre), et les itinéraires 240 et 207. Ces itinéraires sont compatibles.

Comment va-t-il procéder ?

- Il amène le levier 110 de sa position de repos (haute) à la position médiane, ce qui a pour effet d'éclairer au TCO l'itinéraire 110 (pavés jaunes répartis le long du tracé), et aussi d'allumer une DEL rouge au-dessus des leviers de tous les itinéraires incompatibles avec celui choisi, soit les 120, 130, 140 et 210.
- Il bascule alors le levier 110 vers le bas (position non stable) puis le laisse revenir en position médiane.
Cette manoeuvre actionne les moteurs d'aiguillages qui assurent la continuité et la protection de l'itinéraire 110 (via une matrice de diodes et le dispositif qui vient d'être décrit).
- Mêmes manoeuvres pour le levier 103, puis pour les leviers 240 et 207 (voir plan).
- Dès que le mouvement prévu a été effectué et que l'itinéraire est dégagé, le signaleur détruit l'itinéraire en ramenant les leviers en position haute. Le tracé au TCO et les voyants rouges s'éteignent aussitôt.

Voyons un autre cas. Il s'agit de partir de la voie 5 vers la L.162 (itinéraires 210 et 205) et, en même temps, de recevoir sur la voie 4 un train venant de la L.154 (itinéraires 240 et 204 ou, à la rigueur, 140 et 104).

Ici, contrairement au Poste 3, aucun signal ne permet de tenir un train à l'entrée. L'entrée sera donc toujours prioritaire.

Le signaleur tracera donc 240 et 204, provoquant l'allumage de la DEL rouge des itinéraires incompatibles, y compris, dans le cas présent, les 210 et 205.

Il devra donc attendre le garage du train venant de la L.154 avant de détruire l'itinéraire et de pouvoir laisser sortir l'autre train (*).

Imaginez d'autres combinaisons. Ou, si vous avez tout pigé, passons au Poste 3.

Supposons qu'il faille expédier un train de la voie 1 vers la L.162, en recevoir un 2e de la L.162 sur la voie 3, et en recevoir un 3e de la L.154 sur la voie 7.

Pas de panique ! Ici, des signaux d'entrée assurent la protection.

- Tout d'abord, sortir le train de la voie 1 (vers L.162, voie B): leviers 101, 162, 331. Le train partira si le signaleur du Poste 1 qui doit le recevoir a donné l'autorisation (cfr. article précédent). L'itinéraire dégagé, ramener les leviers vers le haut.
- On peut maintenant laisser entrer un, puis l'autre, des deux trains tenus aux entrées : un à la fois, car les itinéraires sont incompatibles (cisaillement). Lequel en premier ? C'est le dispatcher qui le dira... (voir article suivant).
Soit celui de la L.162 vers voie 3 : itinéraires 103, 162, 330. L'itinéraire tracé, on ouvre le signal en actionnant le poussoir carré marqué "R" à la gauche du pupitre. Après garage du train, ramener les leviers vers le haut. Le signal s'éteint de lui-même après que l'itinéraire ait été dégagé.
- Reste à prendre le dernier train : actionner les leviers 207, 254 et 320, puis ouvrir le signal S.
Comme c'est la règle, ne pas oublier de détruire l'itinéraire en ramenant les leviers vers le haut après garage du train.

(*) A moins que le train venant de la L.154 ne soit pas encore dans la section : si le déblocage n'a pas été donné au Poste 2 pour expédier ce train, on pourra faire sortir le train vers la L.162. Ceci sera possible lorsque le Poste 2 sera opérationnel. Il en sera question dans un article ultérieur.

AU SOMMAIRE DE CE NUMERO 30 :

Couverture :	photo A-M. Ducarme (Dave, été 1987)	
Editorial :		page 1
Vie du club :	programme des réunions	2
	nouvelles des réseaux	3
Récréation ferroviaire :		4
Actualité :		5
Rétro rail :	à propos d'un jeu télévisé	8
	annales	9
	courrier des lecteurs	10
Le saviez-vous ?		12
Page photo :	photo A-M. Ducarme (Hogne, 9 / 87)	13
Agenda :	circulations vapeur	14
	circulations spéciales diesel	14
	autres manifestations	15
Petites annonces :		15
Modélisme :	un modèle "surréaliste"	16
	mise en garde	16
Le réseau 'HO' du Rail Miniature Mosan (2)		17

*Ce numéro de 'FERRO FLASH NAMUR' est entre vos mains grâce au concours de Michel ARCHAMBEAU, Jean-Claude BOTSPLOEL, Claude CARPET, André-Marie DUCARME, Michel HERBIET, Jacques et Marie QUOITIN.
Le numéro 31 paraîtra... après le numéro 30.*

