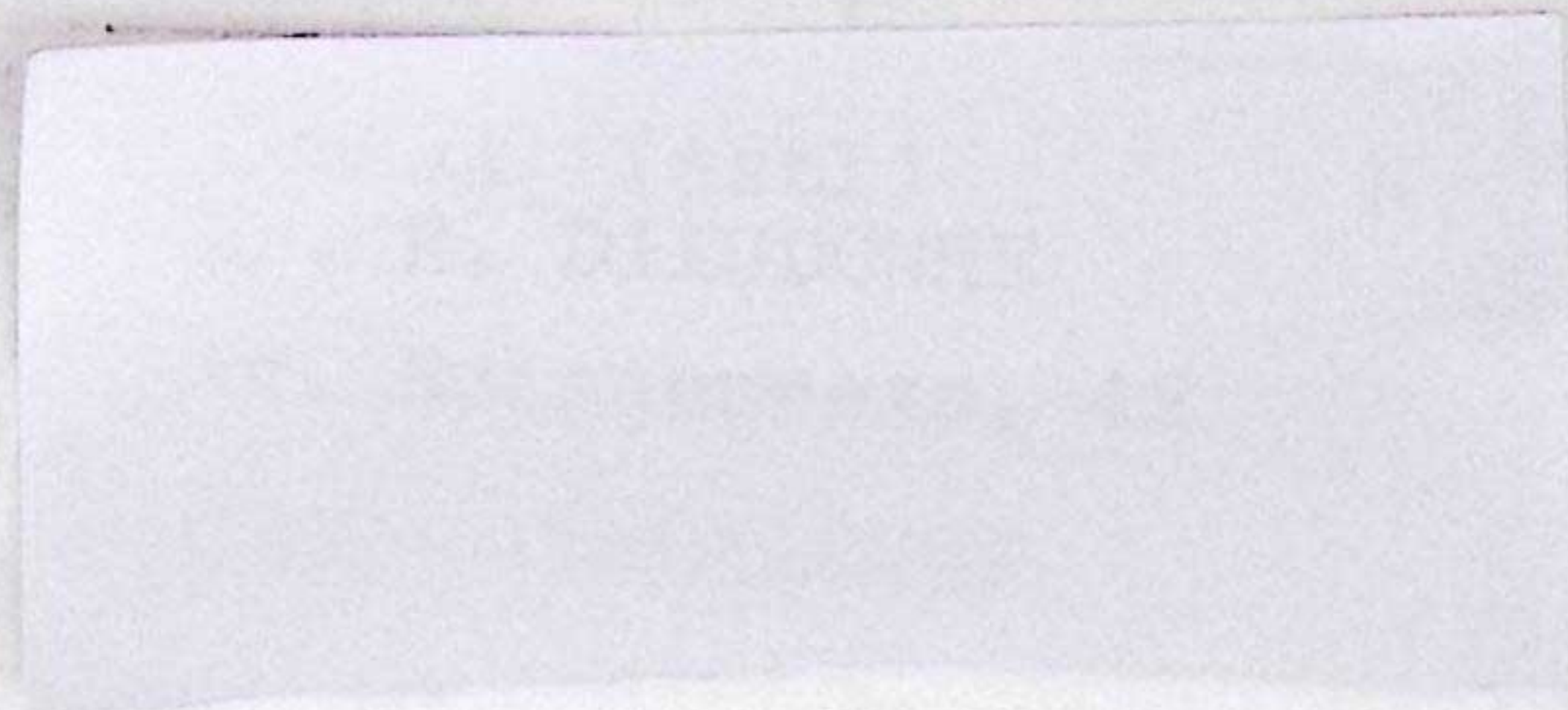
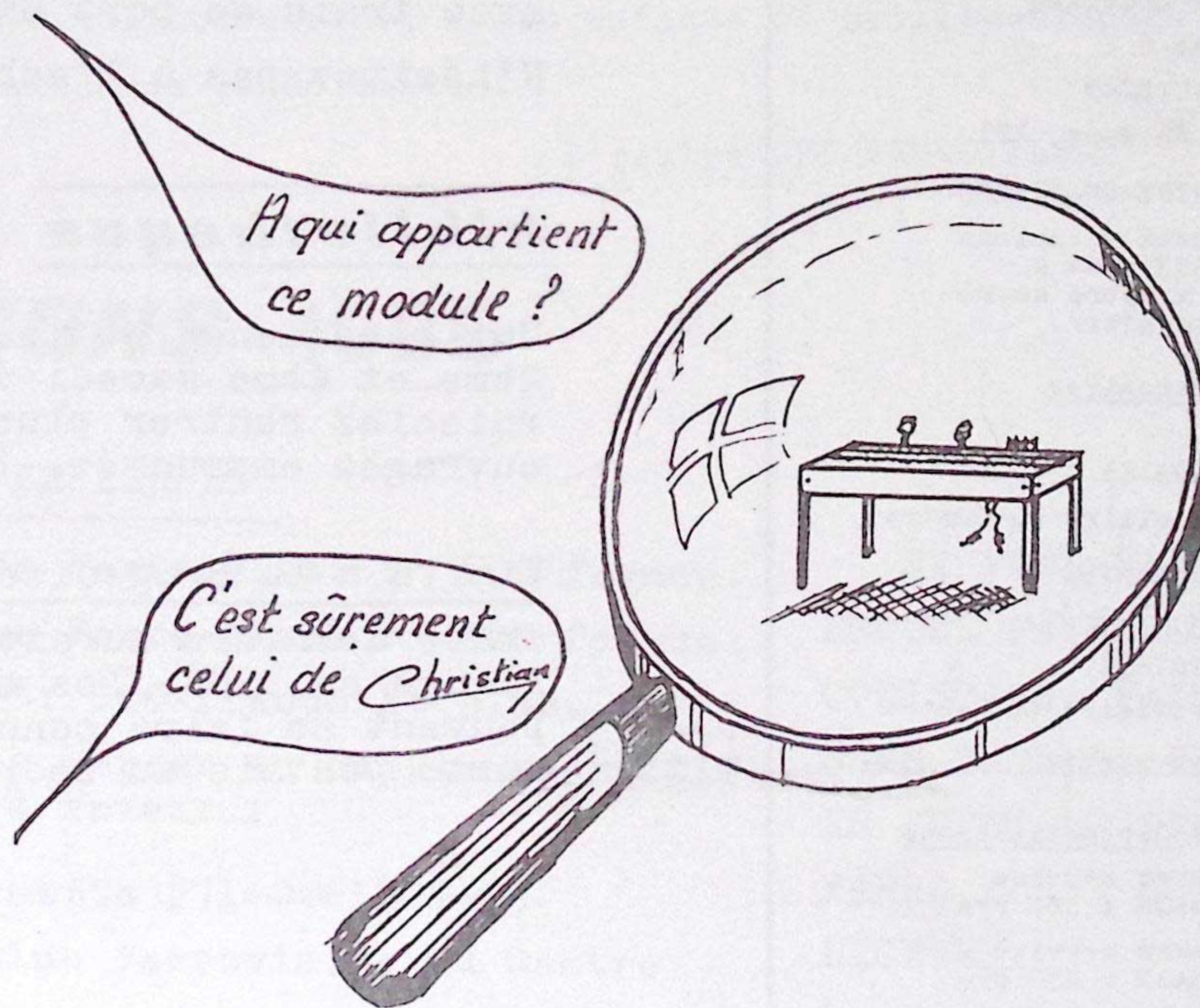


FERRO FLASH

N° 108 JANVIER



EDITEUR RESPONSABLE: DEBLIQUIT RICHARD
28, Rue St Donat - 7070 - Mondong Goeignies.



CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

MENSUEL

DOCUMENTATION
MODELISME

INFORMATIONS FERROVIAIRES

C.F.C.

C.F.C. réunions C.F.C.

Relations Publiques et
Secrétariat BRUXELLES:

Michel BROIGNIEZ

Allée des Jonquilles, 18
5865 - WALHAIN-SAINT-PAUL

Secrétariat CENTRE:

Henri HAUBE

Rue Docteur Grégoire, 51
7100 - LA LOUVIERE

Les demandes de renseignements
et les changements d'adresses,
sont à faire parvenir à votre
secrétariat respectif.

Les articles et photos pour
FERRO-FLASH sont à faire
parvenir à :

Henri HAUBE

Rue Docteur Grégoire, 51
7100 - LA LOUVIERE

Les revues à :

Pierre HAUTEFIN

Chaussée de Mons, 125

7160 - HAINE-ST-PIERRE

Les demandes d'anciens
FERRO-FLASH sont à
adresser à votre secré-
tariat respectif.

Comptes Bancaires

CENTRE

271-0061822-65

Club Ferroviaire du Centre

HOUDENG-GOEGNIES

BRUXELLES

068-2027267-91

Club Ferroviaire du Centre

SECTION BRUXELLES

Montants des cotisations

Membre avec service
FERRO-FLASH : 500 Frs

Membre sans service
FERRO-FLASH : 250 Frs

Membre bienfaiteur :
800 Frs et plus

N'oubliez pas de mentionner
vos noms et adresses ainsi
que votre numéro.

PRIERE DE JOINDRE POUR TOUTE
CORRESPONDANCE S.V.P UNE
ENVELOPPE TIMBREE ET
ADRESSEE POUR LA REPOSE.

LES ARTICLES PUBLIES DANS
FERRO-FLASH N'ENGAGENT QUE
LA RESPONSABILITE DE LEUR
AUTEUR.

2

Samedi 11 janvier 1986 au local, rue A. Renard
à Houdeng-Goegnies, à partir de 15h00.
Programme libre, discussions modélisme, essais
de vos modèles sur le réseau, bibliothèque.

CALENDRIER DES REUNIONS DE L'ANNEE 1986.

Nos réunions se tiendront les samedis

25/01/86. 22/02/86 - 15/03/86 - 19/04/86

17/05/86 - 21/06/86 - 20/09/86 (sous réserve
de modifications)

18/10/86 - 22/11/86 - 13/12/86.

Un seul calendrier vous permettra de
retenir ces dates, c'est celui du C.F.C,
treize photos régionales N&B, prix : 200,-
avec frais de port et emballage : 250,-

N'hésitez pas à l'acheter!

bibliothèque

Une permanence se tiendra désormais les
2ème et 4ème samedi du mois afin que vous
puissiez rentrer plus facilement les
ouvrages empruntés. (à partir de 15h00)

Visite à la Brugeoise et Nivelles :

cette dernière aurait lieu aux environs de
Pâques en 1986, les membres intéressés
peuvent se faire connaître en envoyant une
carte postale au secrétariat Centre.

Joyeux Noël

et Bonne Année 1986

IN MEMORIAM

C'est avec émotion et tristesse que nous avons appris le décès subit de notre membre et ami Maurice FRANCOIS. Nous en avons été profondément et particulièrement affecté car il nous était très proche, faisant partie activement de l'équipe animation du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE. En effet, c'est grâce à son dévouement et à celui de son épouse que vous receviez mensuellement votre FERRO-FLASH. C'est lui aussi, pensant au plus jeunes, qui avait mis au point la rubrique "miniscience" sous forme de fiches. Lorsque la courte et brutale maladie l'a frappé, il mettait au point des "minischèmes" pour vous encore. Maurice nous a quitté, mais à chaque bulletin, nous aurons une pensée émue pour lui.

A son épouse et fidèle collaboratrice, à ses enfants et petits-enfants, nous présentons nos plus sincères condoléances.

L'équipe CFC/FERRO-FLASH

COTISATIONS 1986

SECTION CENTRE ET BRUXELLES

Membre avec service Ferro-Flash : 600 francs.

Membre sans service Ferro-Flash : 300 francs.

Membre bienfaiteur : 800 francs et plus.

La cotisation est à verser au compte respectif de votre section, à savoir :

SECTION CENTRE : compte 271-0061822-65

Club Ferroviaire du Centre

HOUDENG-GOEGNIES

SECTION BRUXELLES : compte 068-2027267-91

Club Ferroviaire du Centre

SECTION BRUXELLES

SI VOUS N'AVEZ PAS ENCORE PAYÉ VOTRE COTISATION, FAITES-LE SANS TARDER, CECI EST EN EFFET LE DERNIER FERRO FLASH QUE VOUS RECEVEZ.

Le souhait des deux secrétaires est que vous receviez tous votre Ferro-Flash de janvier, mais pour cela, il faut que les listes d'expé-

dition soient à jour au 1er janvier 1986. Alors à vous de jouer.

MODULES HO (HOUDENG)

POUR DES RAISONS PRATIQUES, NOUS SUSPENDONS LES REUNIONS MODULES HO PENDANT UNE PERIODE INDETERMINEE, EN ATTENDANT, RIEN NE VOUS EMPECHE DE CONTINUER A Y TRAVAILLER. NOUS VOUS TIENDRONS AU COURANT DE L'EVOLUTION DE LA SITUATION.

En fait, les responsables du club cherchent une solution plus positive au problème du local. L'idéal serait de laisser les modules montés afin d'y travailler à l'aise et plus souvent. Il est concevable de fixer une réunion hebdomadaire, comme pour le circuit fixe. Nous demanderons l'avis des membres concernés en temps voulu. Je suis toujours prêt à reprendre le flambeau mais il n'est pas concevable de continuer à mettre des réunions sur pied avec 30 % des participants présents. Il ne sera jamais possible de procéder à un essai de roulage dans ces conditions. Je tiens personnellement à exprimer mes profonds regrets aux amis qui sont prêts depuis longtemps ou qui travaillent concrètement à leur projet, sans parler de l'effort financier consenti par ceux qui réalisent plusieurs modules.

Mais il ne serait pas raisonnable de persévérer dans cette voie sans garanties plus sérieuses. J'espère donc que vous comprendrez cette situation et le malaise qu'elle engendre chez moi.

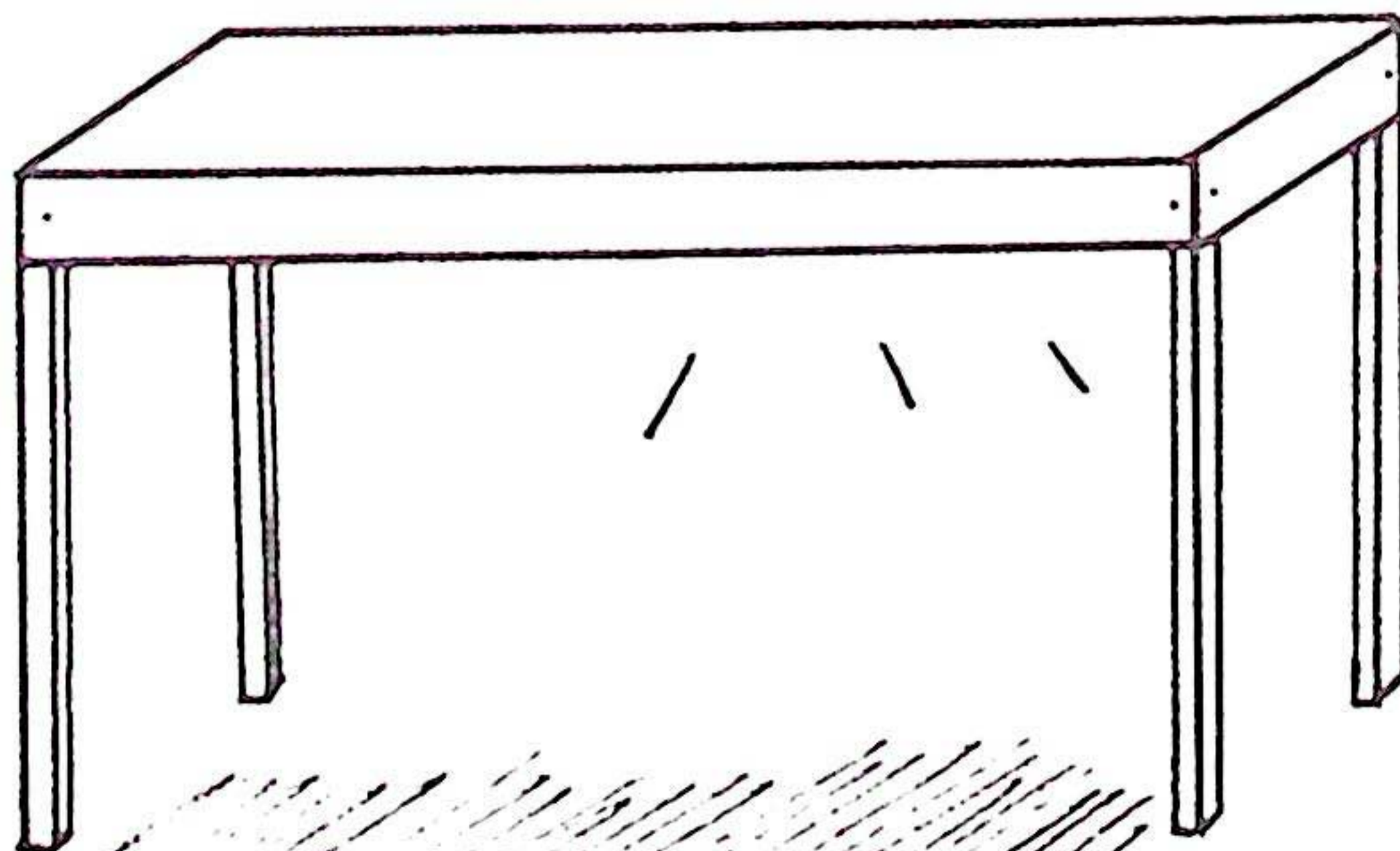
Je suis néanmoins persuadé qu'une solution acceptable par tous sera proposée dans les prochains mois.

Bon courage entretemps, et à bientôt

Michel SUPLIS

A qui appartient ce module ?!

C'est celui de Richard



A L'ÉTRANGER

UN TRAIN A LA FOIS GRAND ET PETIT.

Le "Glacier Express" est célèbre depuis bien longtemps. On l'a déjà évoqué ici même, l'année passée, en expliquant que son succès était tel qu'il avait fallu le dédoubler par le "Rhin-Rhône Express" - et un détriplement, qui s'est déjà produit occasionnellement, pourrait bien devenir régulier. Tant est agréable le voyage de Zermatt à Saint-Moritz par la Furka et l'Oberalp.

Ce train, célèbre autant par la beauté des contrées qu'il visite - du pied du Cervin aux vallées rhétiques - que par les réseaux qu'il parcourt - VZ, FO et RhB constituent ensemble un des plus grands groupements à voie métrique - est donc à la fois grand par son succès et petit par son écartement. La difficulté de son tracé en parcours FO oblige d'ailleurs la société exploitante à ne former que des convois de longueur relativement réduite, tant certaines pentes sont sévères et les courbes raides. Le succès de ces "Express" va amener le FO à acquérir de nouvelles locomotives, plus puissantes que les vénérables engins qui s'essouffent.

Il est une autre façon de rendre ce train "grand": c'est de le prolonger par un frère jumeau, le "Bernina Express", entièrement RhB, lui, mais - en compensation - italo-suisse. De plus, comme les Suisses n'ont pas certains de nos complexes (tant mieux pour eux), les voitures sont quadrilingues, de même que l'essentiel du personnel: allemand, romanche, italien et français.

Enfin, il est également une façon de le rendre "petit": c'est le modélisme. Le réseau RhB essentiellement, est déjà commercialisé en HOm et HOe, pour le plus grand plaisir des amateurs. Et l'on sait que la marque suisse (qui s'en étonnerait?) FAMA, à son tour, rend ce train à la fois grand et petit à sa manière en le réalisant à l'échelle Om (voie S de 22,2 mm).

Les locomotives et wagons Om "font un malheur", comme on dit, en Suisse. Et il y a gros à parier qu'ils rencontreront un certain succès à l'étranger, tant sont remarquables la finition, la qualité et la robustesse.

Le matériel, que l'on peut se procurer "dans toutes les bonnes maisons", est importé par Hu-Trade (Rixensart). Le prospectus (en allemand - une édition française est imminente) est lui-même digne des modèles: des photos de "vrais" trains vous invitent au voyage, au rêve. Les prix aussi: locos à 6.995 (diesel à 1 moteur), 8.995 (idem 2 mot. ou élec. 1 mot), ou 10.995 (élec. 2 mot.), wagon à voyageurs à 2.495 FB, rails à partir de 150 FB. La crémaillère est elle aussi vraie, fonctionnelle (comme on dit maintenant); même la loco RhB en est dotée (seul manquement à la réalité?). Un rêve...

Pol TORDEUR.

MODELISME

LA CONSTRUCTION PERSONNELLE DES MODELES REDUITS

Au programme de la dernière réunion de la section CENTRE du C.F.C., un débat, très instructif pour les animateurs, sur la construction des modèles HO par l'auteur lui-même.

Après avoir évoqué les tentatives vaines antérieures que nous nous efforçons d'oublier: autorail vicinal et 6084 (il sortira dans le futur quelque chose de ces essais), le dialogue s'est instauré: nous avons retenu:

-le peu d'intérêt évident de l'ensemble des membres présents pour la construction personnelle de modèles et ce, malgré les encouragements répétés de notre membre et ami Marcel BERNARD qui dit et répète: "IL FAUT OSER".

-En ce qui concerne les voitures: deux points forts:

-toujours la demande de voitures K

-le choix des voitures M1 malgré leur apparition artisanale sur le marché belge (c'est curieux, n'est-ce pas)

Remarquons que deux membres se sont déjà lancés dans la fabrication de type L

-le choix d'une locomotive (ndlr:nous n'avons évoqué que des vapeurs) fuyant les propositions des belles vietnamiennes, des adorables et simples 51, des méconnues "Belpaire", vos suffrages se sont dirigés vers le type 31 de 1922 alors, comme dit Marcel:

OSONS 31

Oui, osons 31. Si vous n'êtes pas doué pour le laiton, pour la soudure, lancez-vous dans la construction plasticard (voir les magnifiques réalisations de X. JACQUET et Marcel THIBAUT où même le châssis est en plasticard). Cette matière demande un outillage minime, à la portée de toutes les bourses,

De la même manière ou matière, notre ami Serge BELTRAME a réalisé -son premier modèle- une Garratt des Chemins de fer algériens: pour un premier essai, 'l faut l' faire.

Nous vous proposerons dans les prochains bulletins la description de cette formidable construction avec ses trucs et astuces valables pour vos constructions aussi.

Alors, qu'attendez-vous pour oser à votre tour?

Une petite équipe s'est formée pour étudier ensemble les problèmes posés par la fabrication de ce type 31. Matériaux et conception libres, informations et échanges de vues coordonnés par Christian HACARDIAUX, Chaussée Brunehault, 75 à 7140 RESSAIX. Nous essaierons d'en épingle le meilleur, les plus optimistes envisageant déjà la fabrication en petite série.

Dossier constructeur

Pour nos amis des grandes échelles 5" et 7"1/4 qui désirent construire une locomotive diesel ou une motrice électrique.

Fabrication Belge

Moteurs 12 V C.C. ou 24 V avec bâti support - 1 sortie ou 2 sorties

1/4 CV - 3000 T - 4650 Frs

1/3 CV - 3000 T - 5100 Frs

1/4 CV - 1500 T - 4750 Frs

1/3 CV - 1500 T - 5450 Frs

Longueur 20 cm, diamètre total 15
(sans bâti).

Moteurs 24 V C.C. uniquement avec bâti support - 1 sortie ou 2 sorties

1/2 CV - 3000 T - 5900 Frs

1/2 CV - 1500 T - 6900 frs

3/4 CV - 3000 T - 7200 Frs

3/4 CV - 1500 T - 7700 Frs

Longueur 24 cm, diamètre total 15
(sans bâti).

S'adresser à DUROISIN Jean-Marie, rue Passe Tout Outre, 18 - 7941 - ATTRE

MODELISME

TRUCS ET MACHINES

Transformons la T 3 de Trix (ou de Fleischmann) en Type 59 SNCB:

Votre loco est immatriculée 89.... . Vous grattez le 8, comme indiqué ci-après, puis vous retouchez le haut du 8 en 5. Et, voilà, vous possédez un merveilleux Type 59. Rappelons que cette loco n'a été qu'en un seul exemplaire!

Pour les puristes, tel notre ami Marcel Thibaut, il est encore possible de modifier la cheminée, la cloche, les soupapes, le flanc arrière de la cabine, la soute à eau, le tablier, la façade de boîte à fumée, l'embellissage, la position de l'essieu arrière, les tuyauteries, puis refaire la peinture et la numéroter 59.001 !!! Bonne chance.

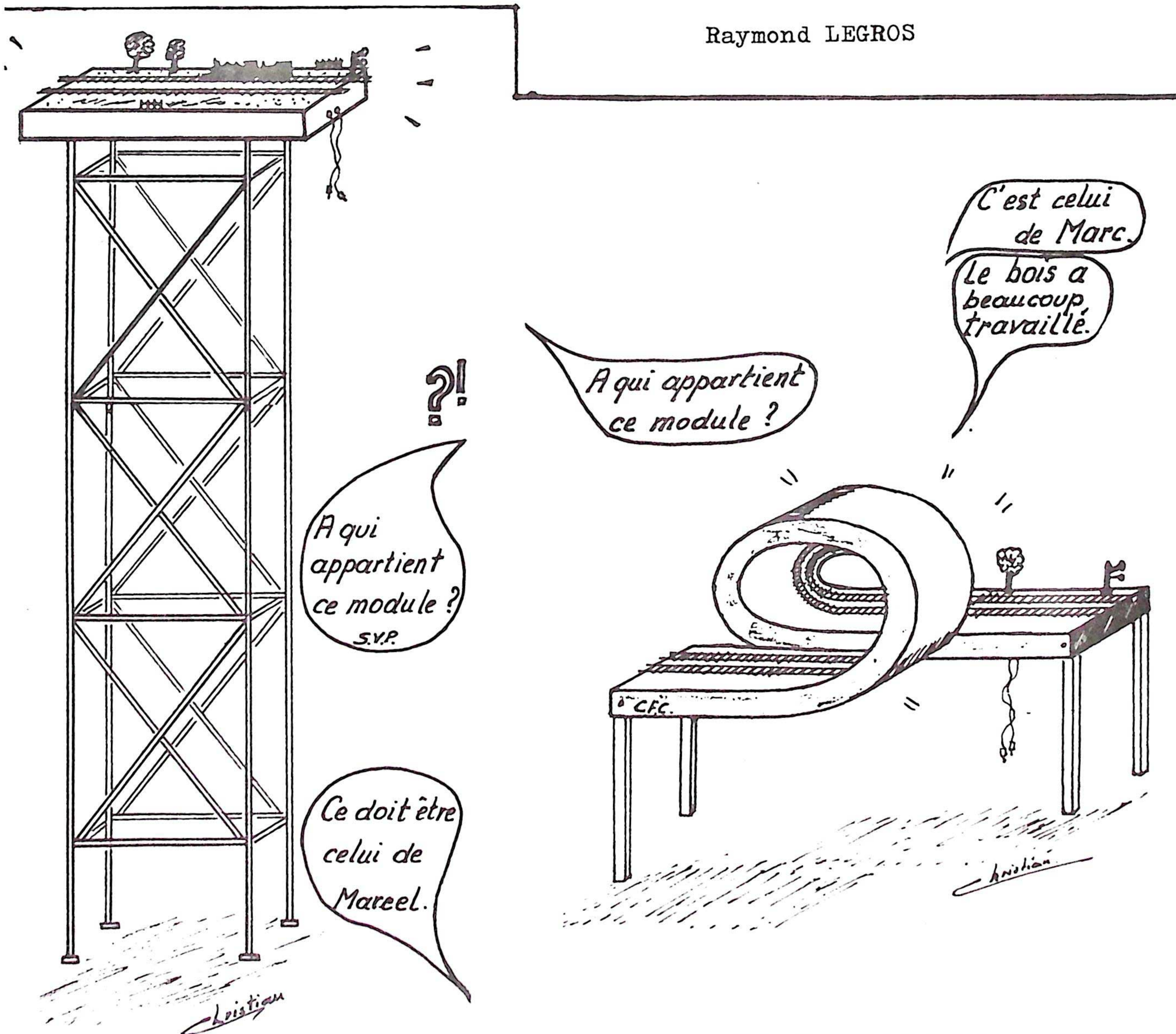
Xavier Jacquet.

89... → 5 → 5 ! → 59....!

FIXATION DES VITRAGES

Je me suis rendu compte tout récemment que la fixation des vitres dans nos modèles constitue toujours pour beaucoup de modélistes, un problème sans solution valable. Ce n'est pas moi qui le dit, mais un chroniqueur de la Vie du Rail.

Pour ma part, lorsque j'ai réalisé le kit du tram 7000 de la STIB, j'ai découpé et ajusté tous les vitrages (il y en a 35 exactement) à serrage dans leurs alvéoles. Si on le fait méthodiquement, ce n'est pas trop difficile et le résultat en vaut la peine. Pour les coller, j'ai utilisé du vernis brillant Humbrol placé à l'intérieur, dans les joints de façon à ne pas déformer la surface plane et extérieure de la vitre. Il faut en mettre peu et on peut de cette façon, également enduire toute la vitre intérieure. C'est absolument propre, transparent et invisible. La matière utilisée pour les vitres peut être du plastique de récupération de kits de maisons, Faller, Kibri



Normes Européennes du Modélisme Ferroviaire
EPOQUES FERROVIAIRES
 Validité : BELGIQUE

(proposition)
NEM 801 B
 Page 1/2

Texte rédigé par la Commission de Modélisme de FEBELRAIL, avec la collaboration de plusieurs spécialistes d'histoire ferroviaire belge.
 Texte proposé au MOROP comme norme 801 B.

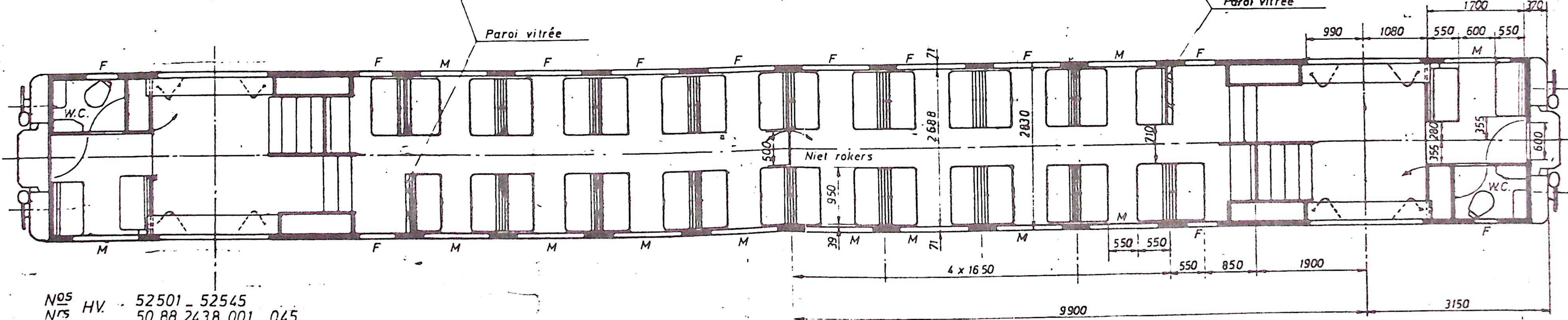
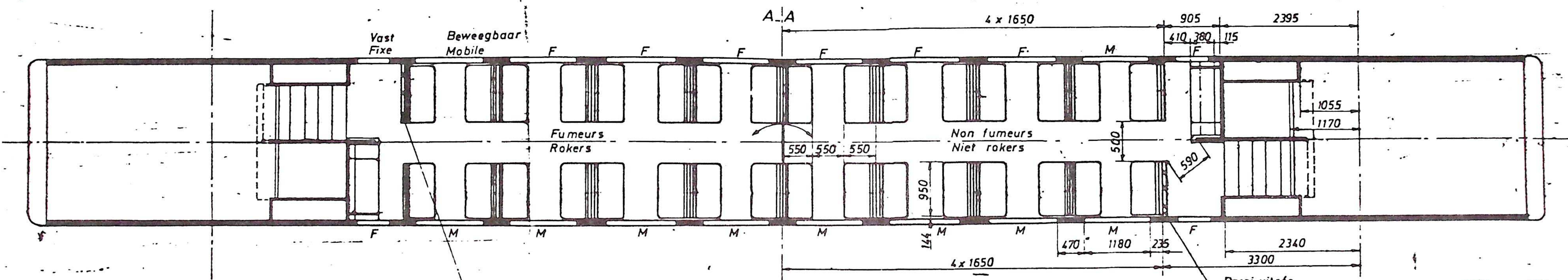
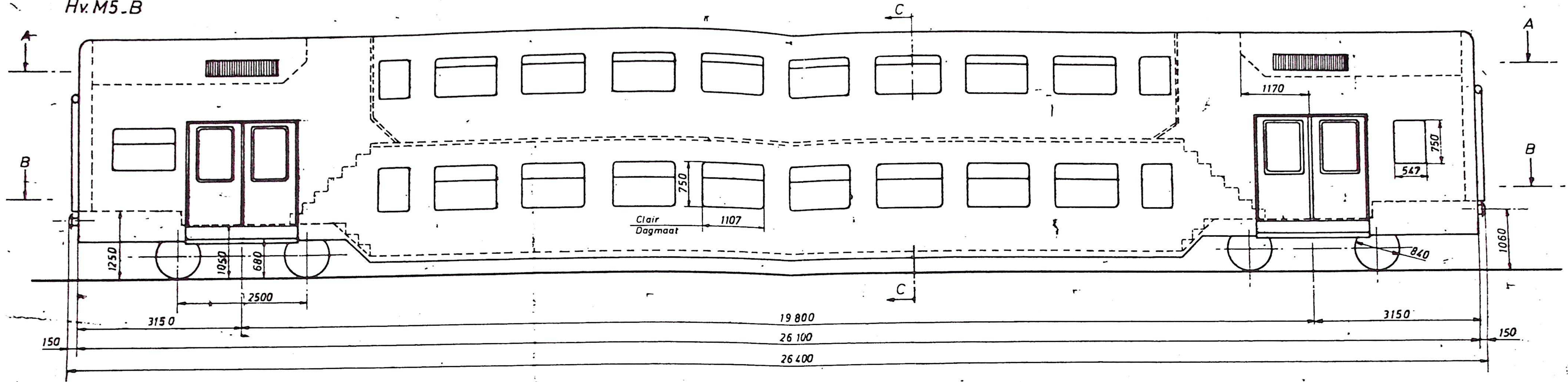
DENOMINATION	PERIODE	EVENEMENTS CARACTERISTIQUES
EPOQUE I	1833 - 1926	Cette époque débute par l'inauguration, par l'Etat Belge, de la première ligne continentale, suivie par l'apparition de nombreuses compagnies privées de chemin de fer et se termine par la naissance de la Société Nationale des Chemins de fer Belges exclusivement. Le réseau de l'Etat se développe seul jusqu'en 1844. L'influence anglaise prédomine la construction de nos chemins de fer. Première concession à une compagnie privée d'une ligne de chemin de fer public (Anvers à Gand, écartement 1,131m.) (1842). Installation de la première ligne télégraphique entre Bruxelles et Anvers pour l'application du bloc système télégraphique (1846). Première application de la coulisse Vaischaerts (1848). Naissance des principales compagnies privées et croissance rapide du réseau. Création du Comité Consultatif des Chemins de fer, Postes et Télégraphes (1853). Première application du foyer Delpaire (1860). Adoption d'un cahier des charges type pour toutes les concessions futures (1866).
Période a	1833 - 1853	
Période b	1853 - 1870	
Période c	1870 - 1898	L'Etat reprend une série de compagnies privées pendant que naissent les dernières d'entre elles. Construction des bâtiments types de l'Etat Belge. Naissance de la Compagnie Internationale des Wagons Lits (1872). L'Etat Belge applique une classification des locomotives en "Types" (1876). Mise en service des trains tramways dans les grandes banlieues conjointement à la création d'un grand nombre de points d'arrêt (1880 - 1900). Création de la S.N.C.V. (1895). Apparition des voitures à 3 essieux et à grande capacité (1889). Premières voitures à bogies (1893).
Période d	1898 - 1914	Après Delpaire, l'influence anglaise renait. Forte augmentation du trafic des voyageurs et des marchandises (1903 - 1913). Mise en service de la première "Pacific" belge ("Flamme") (1910). Reprise d'une deuxième série de compagnies privées (1896 - 1912).
Période e	1914 - 1926	Première Guerre mondiale, reconstruction de réseau et apport d'un important matériel d'origine étrangère (1918 - 1920). Signalisation à 3 position sur les grands axes au départ de Bruxelles (1919 - 1922). Convention RIV (1921).
EPOQUE II	1926 - 1946	Formation de la Société Nationale des Chemins de fer Belges. Suprême de la locomotive à vapeur et début de l'électrification. Numérotation uniforme du matériel roulant. Début de la normalisation. Fondation de la société nationale (CFB-BSM) (1926). Mise en service des premières autorails diesel-mécaniques (1930). Livraison des premières séries de voitures métalliques à bogies (I en 1931 et L en 1933). Période de normalisation. Renumérotation à 4 chiffres du matériel de traction (1931). Mise en service de la première ligne électrifiée Bruxelles - Anvers (1935). Premier autorail diesel-électrique triple à grande vitesse (1936). Apparition du monogramme (B) (1936). Nouvelle dénomination S.N.C.B. - N.M.B.S. (1936).
Période a	1926 - 1931	
Période b	1931 - 1940	
Période c	1940 - 1946	Seconde Guerre mondiale. Exploitation du réseau pour la conduite de la guerre. Circulation d'un matériel étranger nombreux et divers sur notre réseau.

EPOQUE III	1946 - 1971	Epoque marquée par la disparition progressive de la traction vapeur remplacée par la traction diesel et électrique. Nouvelle numérotation du matériel roulant. Réorganisation du réseau. Suppression de beaucoup de lignes secondaires. Mise en service des dernières locos vapeur commandées par la S.N.C.B. (type 29) (1946). Renumérotation à 5 et 6 chiffres des engins de traction (1946). Reprise des dernières compagnies privées (1948). Mise en service des premières locomotives électriques (1949). Convention EUROOP (1953). Livraison des premières locos diesel pour triage (1953). Début de la standardisation du parc "marchandises" aux normes UIC (1954). Mise en service des premières locos diesel de ligne (1955). Mise en service des premières grandes séries de locomotives électriques. Renumérotation à 7 chiffres des wagons et renumérotation du matériel en rouge UIC (1956). Suppression de la 3 ^e classe dans tous les trains (1956). Naissance des TEE (1957). Mise en service de la première locomotive polycouleur (1962). Installation de la numérotation UIC pour wagons et les voitures (1964 - 1969). Fin officielle de la traction à vapeur (1966).
Période a	1946 - 1956	
Période b	1956 - 1964	
Période c	1964 - 1971	
EPOQUE IV	1971 -	Nouvelle numérotation des engins de traction et instauration de nouvelles livrées plus riches en couleurs. Renouvellement partiel du parc tracté et remplacement progressif d'engins diesel par de nouvelles séries de locos électriques. Nouvelle numérotation à 4 chiffres des engins de traction (1971). Modification de l'aspect de certaines séries d'engins moteurs (nouvelle livrée des autorails et des locos diesel, installateur de doubles phares). Campagne d'essais de nouvelles livrées (1976 - 1981). Effort d'électrification et début du déclin de la traction diesel. Application de nouvelles normes UIC à la numérotation des wagons à marchandises (1980 - 1983). Adoption de la nouvelle livrée des véhicules (1981). Restructuration du réseau avec suppression de lignes et de points d'arrêt conjointement à une refonte des horaires (1981).
Période a	1971 - 1981	
Période b	1981 -	

Avant l'Époque I, il faut signaler: L'installation d'un premier chemin de fer industriel dans la fondrie de canons à Liège (1804) et la première ligne de chemin de fer industrielle (d'une longueur de 1850m) entre les houillères de Grand-hornu et le canal de Mons à Cundé (1830).



Hv.M5.B



NOS HV 52501_52545
 N°S 50 88 2438 001_045



En marge du 100e anniversaire quelques informations choquantes dont, à la rigueur, on pourrait en rire. Malheureusement leurs conséquences sont lourdes pour l'avenir du matériel ferré moderne.

Journal LE SOIR des 16/17.11.85

« Cannibalisme » vicinal à Charleroi : 31 tramways sur 55 cassés en cinq ans !

Impossible ? Inouï ? Scandaleux ? On ne trouve pas le mot juste pour qualifier l'incroyable situation découverte à la S.N.C.V. de Charleroi : trente et une des cinquante-cinq nouvelles motrices articulées mises en service il y a cinq ans à peine sont hors d'état de circuler, certaines d'entre elles pourrissant littéralement sur les voies de garage du dépôt de Jumet.

Charges financières comprises, le prix de revient de chacune de ces machines est évalué à soixante-huit millions. Selon certaines sources, il faudrait une centaine de millions rien qu'en matériel pour assurer leur remise en état, le prix de la main-d'œuvre (des mois de travail) n'étant pas compris dans cette évaluation...

Ces remarquables engins, baptisés « B.N. » du nom du constructeur, « La Brugeoise et Nivelles », associée aux A.C.E.C., ont été commandés à la fin des années 70 à raison de cent dix unités : cinquante-cinq pour le métro léger de Charleroi alors en construction, autant pour le littoral. Première erreur de dimension dans ce contrat colossal : on omit de prévoir la construction de pièces de rechange et la constitution de stocks. Il n'en existe donc pas, et toute demande actuelle implique de longs délais de fabrication et de livraison, assortis de coûts anormalement élevés.

Trop tôt sur le réseau

En 1980, les premières motrices arrivèrent à Charleroi, la livraison de la commande totale s'échelonnant sur un an. Une seconde erreur, lourde de conséquences, fut alors commise au Pays noir : la direction régionale ordonna leur mise en service échelonnée sur le réseau banalisé, sans attendre l'achèvement, à tout le moins suffisant, du métro auxquelles elles étaient destinées.

Il ne fallut pas longtemps pour que deux éléments se conjuguent pour provoquer les premiers dégâts importants : le poids des machines (trente-huit tonnes, contre vingt-deux aux anciens tramways), provoquant un affaissement relatif des rails non adaptés à cette charge et... la présence de pavés saillants de part et d'autre de certaines voies, le long d'artères non réfectonnées : plusieurs « hacheurs » — des boîtes destinées à accumuler le courant et placées sous la machine — firent les frais de contacts aussi inévitables que brutaux. Précisons qu'on en compte trois par motrice et qu'ils valent, ensemble, sept millions.

Mais le pire restait à venir. Les « B.N. » sont en effet équipées de part et d'autre de timons qui dépassent la carrosserie d'une soixantaine de centimètres, et dotés d'un équipement électronique sophistiqué qui permet des accouplements automatiques et réagit à la signalisation. Reliés au réseau général de l'engin et à son ordinateur de bord, ces timons ne peuvent, naturellement, être démontés sous peine d'immobilisation du tramway. Comme on le devine, ce qui devait arriver arriva : divers accidents de circulation (collisions et autres) endommagèrent ces pièces délicates, qui ne se seraient trouvées en sécurité que sur le site propre du métro. Il ne fallut pas longtemps pour qu'une dizaine de motrices soient ainsi ramenées au dépôt sans espoir de réparation rapide puisque, nous l'avons souligné, on ne disposait d'aucun stock de pièces de rechange.

L'engrenage fatal

Et puis, presque naturellement si l'on peut dire, apparut la tentation insidieuse de prélever sur ces machines inertes les pièces nécessaires aux réparations à effectuer sur celles qui pouvaient encore se mouvoir, la première catégorie l'emportant au fil du temps sur la seconde.

C'est ainsi que trente et une Le plus « jeune » de ces tramways motrices sur les cinquante-cinq a quarante-cinq ans de bons et se trouvent hors service à l'heure loyaux services, le plus âgé cinquantenaire et présente, parfois, un état de délabrement que l'on n'ose qualifier. Certaines de ces machines ont été amputées de leurs portières (qui ont été remplacées par des panneaux de bois) ou de leurs sièges, tout simplement. On a démonté la plupart des ordinateurs de bord (trois millions pièce) pour les entasser dans un local, certains depuis deux ans. Des tableaux de conduite entiers ont disparu, laissant apparaître des trous où gisent des centaines de fils qui n'ont même pas été repérés. Que dire des rangées de phares et de clignotants expédiés vers un autre destin ? On en rit si ce n'était aussi aberrant : des phares d'autobus ont été montés sur des motrices en perdition... Des boutons poussoirs commandant l'ouverture des portes, des relais intérieurs, et une foule d'autres accessoires qu'il serait trop long à énumérer ont encore alimenté ce démentiel marché du bricolage. Bref, à l'heure actuelle, vingt-quatre « B.N. » seulement de cette cuvée 80 demeurent opérationnelles. Quatorze d'entre elles circulent régulièrement sur le réseau carolorégien, plus particulièrement sur les antennes du métro mises en service ces dernières années. Lorsque les antennes de Gilly et de Montigny seront ouvertes au trafic dans quelques mois, on devra alors engager vingt-deux motrices, et l'on ne disposera donc plus que de deux machines de réserve. Pour la petite histoire, signalons que les cinquante-cinq livraisons du début de la décennie constituaient le lot complet et définitif du métro carolorégien, dont l'achèvement est prévu vers l'an 2000. Ajoutons que les anciens tramways « blancs » connus sous le nom de « type S » ont connu un sort meilleur puisqu'ils continuent à transporter fidèlement les voyageurs du Pays noir.

Qui sont les responsables ?

La question que chacun se pose à l'esprit est claire : comment pareil massacre a-t-il pu provoquer autant de dégâts en si peu de temps ?

C'est évidemment aux gestionnaires de la S.N.C.V. et à ceux qui exercent le contrôle de leur efficacité qu'appartient la réponse à cette grave interrogation.

Disons cependant que le personnel d'entretien du dépôt de Jumet, relativement peu nombreux au demeurant, ne se cache pas pour dire son désappointement devant un phénomène qu'il qualifie de « cannibalisme » dans son langage quotidien. Un phénomène mis à profit par d'autres, d'ailleurs, comme la société sœur du littoral qui se garde bien d'abîmer ses propres motrices et qui se fait livrer, par camion, les pièces prélevées au « cimetière » jumetois.

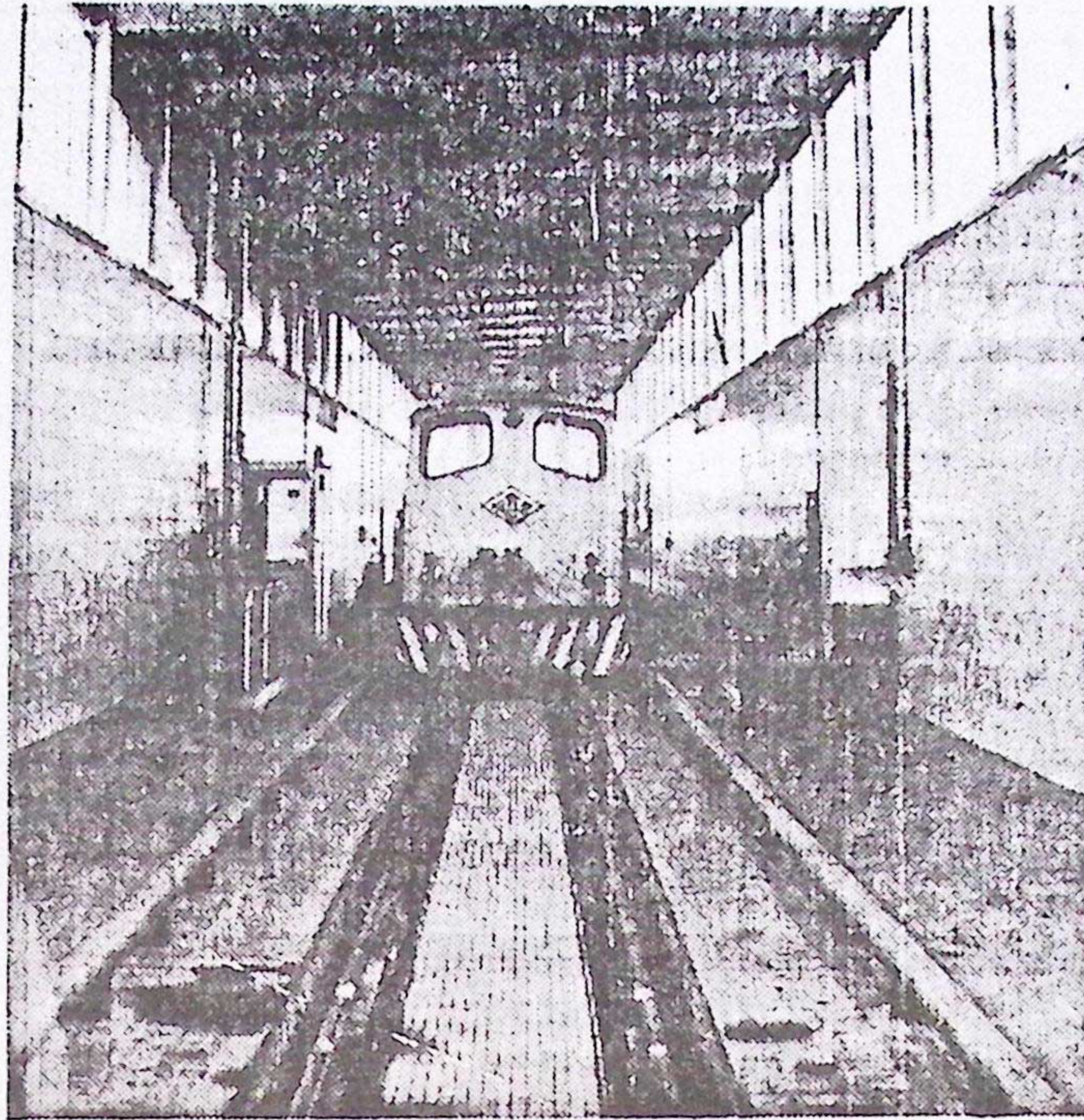
En fait, il semblerait plutôt que, la regrettable habitude aidant, on ait demandé à ce personnel de prélever, au plus vite sur des machines immobilisées l'une ou l'autre pièce indispensable au dépannage d'une autre destinée au service. Ces opérations se seraient déroulées dans une hâte de plus en plus fébrile sans discernement et sans gestion globale du parc immobilisé.

Une évolution que les ouvriers déplorent, eux qui se flattent d'avoir imaginé certains procédés, en d'autres circonstances, pour améliorer l'efficacité de leur travail et du service à la clientèle en général. Ils citent notamment la réalisation d'un engin baptisé (« drésine ») et desti-

né à l'auscultation des lignes aériennes et des voies, la mise au point d'un appareil de simulation des freins (il permet de tester ces derniers après entretien en atelier et avant remontage sur la machine), ainsi que celle d'un appareil de chauffage des aiguillages conçu au départ d'un chauffage de bus.

En toute hypothèse, on comprendrait mal que des actes aussi déroutants aient pu se prolonger durant des années sans attirer l'attention de la hiérarchie. Mais, après tout, le dépôt de Jumet ne vient-il pas d'être équipé d'une salle de lavage des tramways et des bus tout ce qu'il y a de plus moderne ? Entièrement automatisée, elle a coûté des millions. On a seulement oublié de la raccorder aux canalisations d'eau...

OLIVIER COLLOT.



Cette moderne et splendide salle de lavage automatique pour bus et tramways vient d'être achevée il y a peu au dépôt de Jumet. Manque de chance : aussi bien sur les plans qu'à la construction, on a oublié de la raccorder à l'eau. Il faudra casser la dalle de sol pour amener les canalisations !

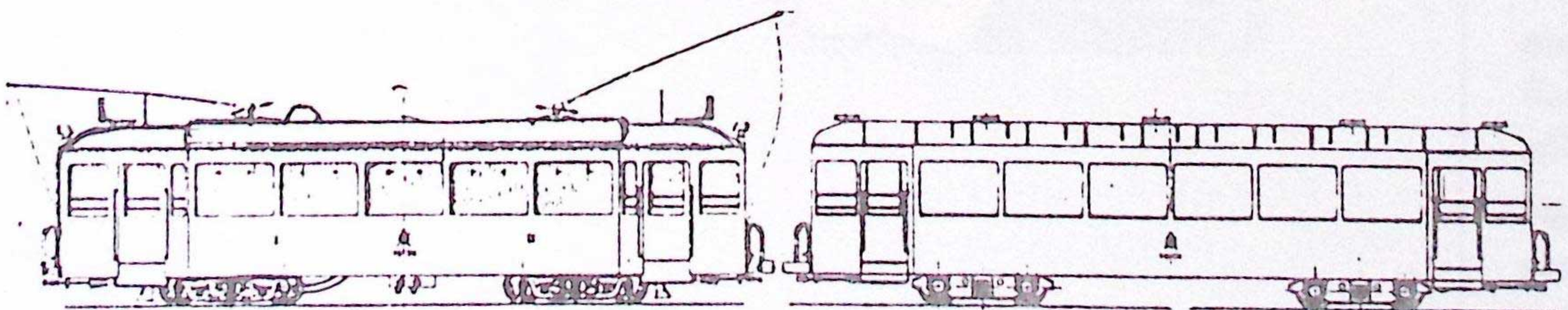
TRAM 2000

2. TRAVAUX DU METRO LEGER

Les travaux du métro léger de Charleroi n'avancent pas comme prévu, cela est connu. Mais quelques problèmes sont venus se greffer à ceux déjà existants :

- les quais de la gare de Waterloo sont un peu trop larges pour permettre le passage des "B.N." ;
- la caténaire sur Centenaire risque d'être arrachée par les pantographes de ces mêmes véhicules si elle n'est pas modifiée ;
- les moteurs des aiguilles de la gare du Sud n'étant toujours pas livrés, la mise hors service de la boucle est remise à plus tard ...

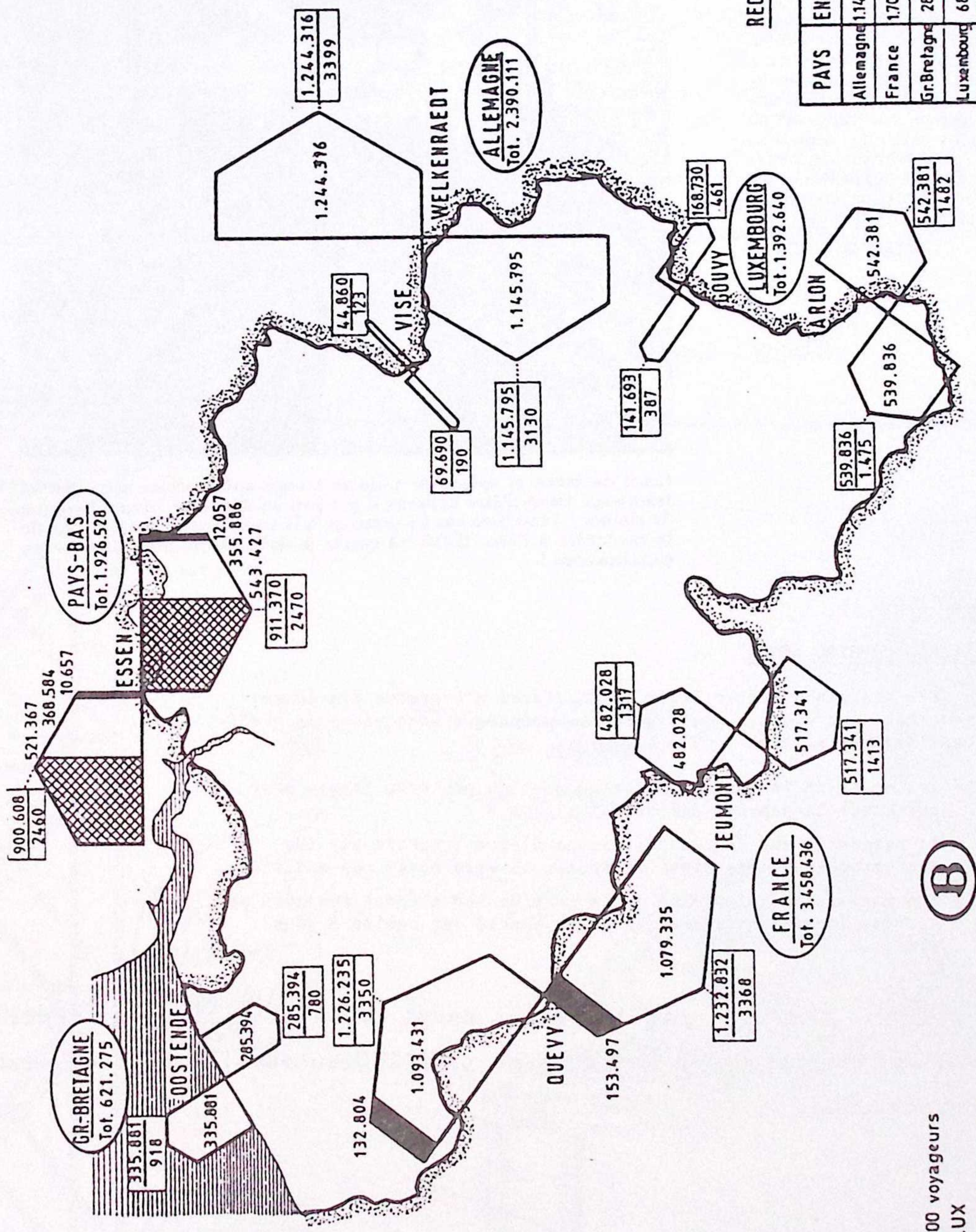
LE SOIR du 22.11.85 nous informait aussi de la situation des véhicules routiers (p.e. huit peus neufs de rechange pour 250 autobus!) : elle ne semble pas plus encourageante.



TIRAFIC...

TRAFIC DES VOYAGEURS
TRANSPORTES PAR LES
TRAINS INTERNATIONAUX

ANNEE 1984



RECAPITULATION

PAYS	ENTREE	SORTIE	TOTAL
Allemagne	1.145.795	1.244.316	2.390.111
France	1.708.263	1.750.173	3.458.436
Gr.Bretagne	285.394	335.881	621.275
Luxembourg	681.529	711.111	1.392.640
Pays-Bas	981.060	945.468	1.926.528
TOTAL	4.802.041	4.986.949	9.788.990

LEGENDE

T.E.E.
100000 voyageurs
BENELUX

TRAINS
 TOTAL
 MOYENNE JOURNALIERE

Nos commandes groupées

Plasticard

Suite à une demande répétée de ce produit, il a été décidé de refaire une commande groupée. A titre indicatif, les derniers prix obtenus étaient :

Epaisseur 2 mm : F. 380/M2
 1 mm : F. 190/M2
 ½ mm : F. 100/M2

Ces conditions sont données sous toutes réserves de modification des prix (datant de juin 85).

Si vous êtes intéressé, veuillez remplir et renvoyer le bon ci-dessous AVANT LE 01.12.85 à Michel SUPLIS, Troisième Avenue, 7 à 6001 MARCINELLE. La marchandise est livrée en feuilles de 1m00 X 1m00.

 Je soussigné : _____ Membre CFC N° _____

Adresse complète : _____

désire réserver les quantités suivantes de plasticard (en M2)

Epaisseur : 2 MM _____
 Epaisseur : 1 MM _____
 Epaisseur : ½ MM _____

et verse, à titre d'acompte, 75 % de la valeur estimée d'après les derniers prix, au compte SGB 260-0092753-90 de Michel SUPLIS. La régularisation de mon compte s'effectuera à la remise de la marchandise.

- Je suis intéressé
 Je ne suis pas intéressé par du plasticard transparent 1 MM

Date, Signature :

 Pour ce qui est du plasticard transparent, nous n'en connaissons pas les prix ni les disponibilités. Il ferait éventuellement l'objet d'une réservation ultérieure.

Pour des raisons que vous comprendrez, il ne sera pas donné suite aux commandes non accompagnées du versement dans les 8 jours ou reprenant des quantités inférieures à 1 M2. Il ne nous est pas possible d'assurer la découpe des feuilles. Elles sont déjà livrées en 2m00 X 1m00 et découpées par le fournisseur en 1m00 X 1m00.

Merci de votre compréhension.

EN PARCOURANT

Rail Magazine: octobre 1985.

La ligne des Causses. Les grands dépôts vapeur de la ligne "impériale". Petite histoire de la Traction Vapeur allemande. En relisant un vieux journal.

Rail Miniature Flash: octobre 1985.

Du réel à la miniature: les BB-8100 de la SNCF. Le HOm chez Mougel. Performances et entretien des moteurs HO. Les locomotives françaises du type 050 à tender séparé. Block-système pour réseaux modulaires (2 rails).

Loco Revue: octobre 1985.

Test: la BB-27 de Jouef. Une carrière en HOe. Construisons un tracteur en voie étroite en Oe. Une scierie réaliste.

Märklin Magazin: 5/85.

Superdétails pour Br 74 pour 207 DM.! Mölltal-Höhenexpress.

La Vie du Rail:

2011: Besançon. - 2012: Premiers chantiers du TGV Atlantique. Nouvelles de Belgique. Modélisme-Information. Une première en français: une cassette vidéo traitant de la construction d'un réseau. - 2013: Le rail en Ecosse. Trams nantais: un premier bilan six mois après... - 2014: Nouvelles gares en région parisienne. Modélisme: la 2D2 9135... Un certain espoir pour le Saint-Georges - La Mure? Un voyage d'étude ferroviaire en Bosnie en 1892. - 2015: Des caténaires pour Nevers (pour faire plaisir aux politiciens au pouvoir!). Liaison fixe transmanche. A propos des voies uniques: un tour des systèmes d'exploitation. - 2016: Cahors

Miniaturbahnen: septembre 1985.

- Test: Fama. Et un saupoudrage de petits articles d'inégale valeur!

Miniaturbahnen: octobre 1985.

Motorisation de la T 3 de Rai-Mo. Test: la Br 75 de Märklin. Test: ET 91 de Roco. Construction en HO de maisons de ville.

Model Railroader: octobre 1985.

The Ironhead Timbre Co. The C/MRI: a computer/model railroad interface. Comment modeler l'eau. Réseau interurbain modulaire. Vapeur dans votre jardin. Humour: comment exploiter autrement votre réseau HO !!!

Live Steam: septembre 1985.

Call Me Elda, par Jean Villette (6). Humour: comment faire entrer une grosse machine à la maison sans que votre épouse ...

Info-Modèle: n° 91.

Fabrication à bon marché d'un luminaire. Les lignes vicinales de Mons et du Borinage.

Entre-Voies: septembre-octobre 1985.

La traction électrique à courant triphasé. Numérotation du matériel roulant de la SNCB. RFA: "Old Timers" électriques. La signalisation à la DB.

Tram 2000: 18 octobre 1985.

Nouvelles de la STIB, SNCB, STIC, MIVA, SNCV, TAU.

Correspondance: juillet-août 1985.

La signalisation mécanique à 2 positions.

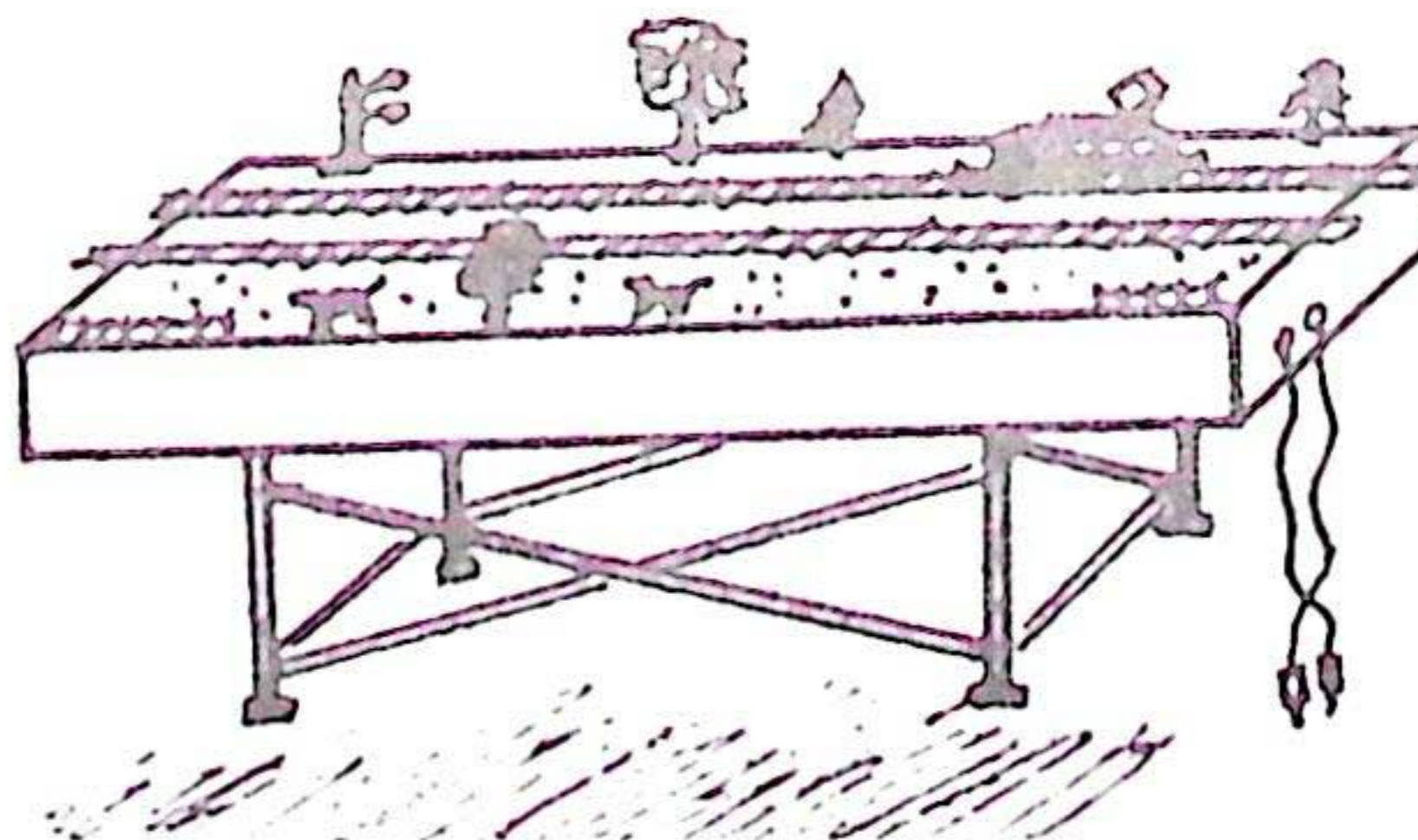
Correspondance: septembre-octobre 1985.

Illustré d'une photo à l'envers d'une type 93. Le vicinal Engis-Verlaine-Hannut.

CFTY Tourail: septembre 1985.

Les premiers chemins de fer à Tournai. Je suis la femme d'un "locospotter".

*A qui appartient
ce module
SVP.*



*Ce doit être celui
de l'autre Marcel*

Les revues citées chaque mois sont disponibles à la Bibliothèque. Mais, peut-être souhaiteriez-vous en disposer tout à votre aise? Il vous suffit de vous abonner à celles qui vous semblent les plus intéressantes.

Pour vous y aider, voici les adresses de ces diverses revues:

Loco Revue: B.P.104, F-56401 Auray Cedex. Tél.: 97 24 01 65.

Rail Magazine: rue des petites Ecuries, 28, F-75010 Paris.

Abonnements: 48 47 59 14.

La Vie du Rail: rue de Milan, 11, F-75440 Paris.

Railphoto: rue Général Fivé, 78, 1040 Bruxelles.

Miniaturbahnen: Postfach 81 03 60, D-8500 Nürnberg. Tél: (09 11) 26 29 00.

Live Steam: Post Office Box 629, Traverse City, Michigan 49685.

Modelorama: rue du Palais, 151-153, 4800 Verviers. Tél: 087/22 37 37 & 22 01 81.

Model Railroader: Kalmbach Publishing Co, 1027 N. Seventh Street, Milwaukee WI 53233.

Continental Modeller: Peco Publications and Publicity Ltd,
Beer Seaton, Devon EX12 3NA, England.

Rail Miniature Flash: Société des Editions Flash, rue de Palestro, 3
F-75002 Paris. Tél: (1)42 36 20 09.

CFTY Tourail: F. Dumont, Chaussée de Lille, 339, 7500 Tournai.

Correspondance: Richard Urban, rue Doumier, 49, 4300 Ans. Tél: 041/ 63 33 26.

Tram 2000: Thierry Hamal, Avenue des Héros, 39, 1160 Bruxelles.

Info-Modèle: W. Lixon, Boulevard de la Sennette, 8, 7190 Ecaussines-d'Enghien.

TTZ Aktueel: J. Casier, Radiostraat, 19, 3700 Tongeren.

Modelspoorvrienden Brugge: Frans Waeyaert, Jasmijnstraat, 32, 8020 Oostkamp.

De Pijl: M.S.C.M. De Pijl, V. Nieuwenhove M, Mechelen.

Mupdofer News: ASBL Mupdefer, B.P. 1343, 1000 Bruxelles.

Ferro Flash Namur: Rail Miniature Mosan, J.C. Chevalier,
rue de Gembloux, 46, 5840 Rhisnes. Tél: 081/56 84 58.

Rail-Revue: Monopress, Vosstraat, 43, 2200 Antwerpen. Tél: 03/321 28 36.

Manifestation

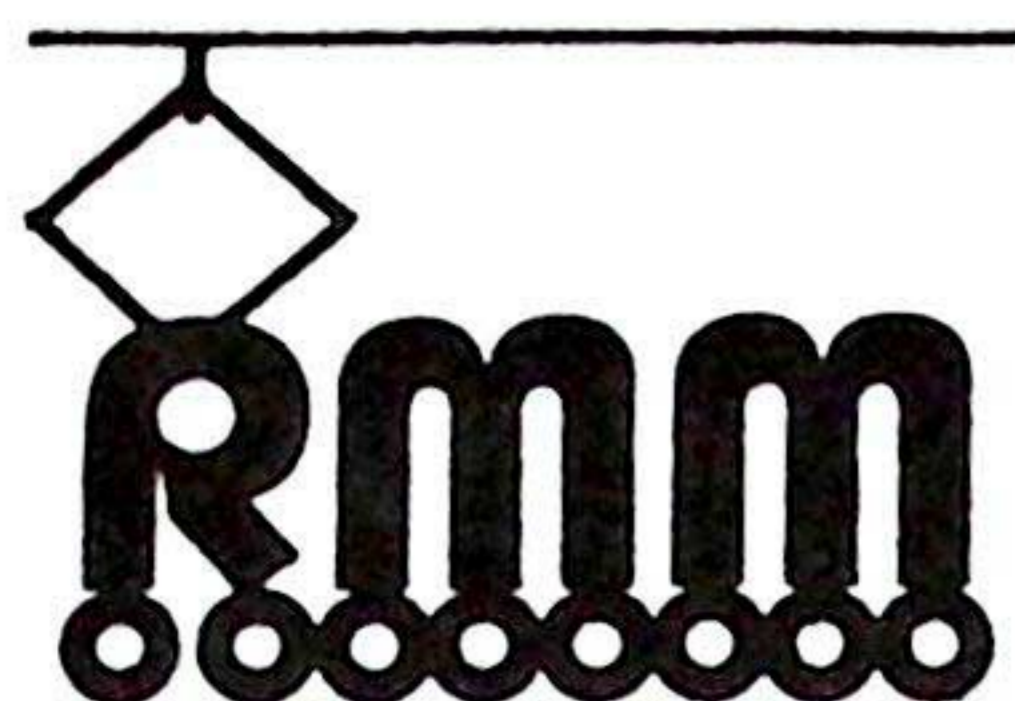
La 37^{ème} Foire Internationale du Jouet, se tiendra à Nuremberg du 30 janvier au 5 février 1986. Si vous désirez vous y rendre, nous vous signalons que les tarifs ferroviaires préférentiels Belgique-Allemagne, "Prix Rosarot 85" sont prolongés jusqu'au 30 avril 1986.

Exposition : "Vicinaux et Chemins de Fer en Tournaisis" 1835 - 1985.
Tournai - Halle-aux-Draps (Grand Place).

Du 28 mars au 20 avril 1986.

De 10 à 18 heures.

Entrée : 50 francs, 20 francs pour les étudiants de - 18 ans



CNIT 86

Nos voisins et excellents amis du RAIL MINIATURE MOSAN vous proposent une visite en groupe du célèbre salon parisien du CNIT.

Date: lundi 10 février 1986

Départ Namur: 5h44 par le train 234 (places réservées)

Arrivée Paris Nord: 8h38

Visite du CNIT

Après cette visite, possibilité de faire librement du shopping; chaque participant recevra une carte de PARIS et une liste des principaux détaillants en matériel de chemin de fer

Départ de Paris Nord: 19h31 par le train 331

Arrivée Namur: 22h58

Renseignements et inscriptions: R. M. M. Rue des Champs, 22 5800 GEMBLoux
Attention: nombre de places limité

PETITES ANNONCES

JE VENDS: livres et revues (cf Railphoto, les Autorails à HstP,..etc) liste contre enveloppe timbrée autoadressée. S'adresser: P. TORDEUR, Av. Roÿers, 196 9600 RENAIX

JE VENDS: FLEISCHMANN HO locos 4400, 4203, 4146, 10 wagons, 4 feux 6226, postes 6920, 1, 2, 4, caténaires, 4 aig. électriques, 6 manuels valeur neuf: 50.000,- frs Cédé 20.000,- frs. S'adresser Jean-Luc BRÖHEZ, Chemin du Berger, 12 7900 LEUZE Tél.: 069.664678 après 18h.

JE VENDS: ROCO 3 voitures EUROFIMA raccourcies (1400,-), MARKLIN série 16 SNCB livrée bleue (4000,-), idem 2 rails cc aimant permanent (5000,-), GERARD TAB 050 TQ SNCF (6500,-), JOUEF rame banlieue inox 3 éléments (1800,-), JOUEF série 18 SNCB quadricourant (2000,-), JOUEF Capitole (1400,-), MARKLIN crocodile 3015 (13000,-), JOUEF CC7107 (1200,-), JOUEF 1306 NS (1400,-), HAMO 150X SNCF (6000,-) FLEISCHMANN 1332 (5000,-), FLEISCHMANN 1364 (6000,-), METROPOLITAN rame TEE CISALPIN quadricourant avec personnages, jamais roulé (40000,-), DIM tramway SNCV Standart non monté (6500,-)

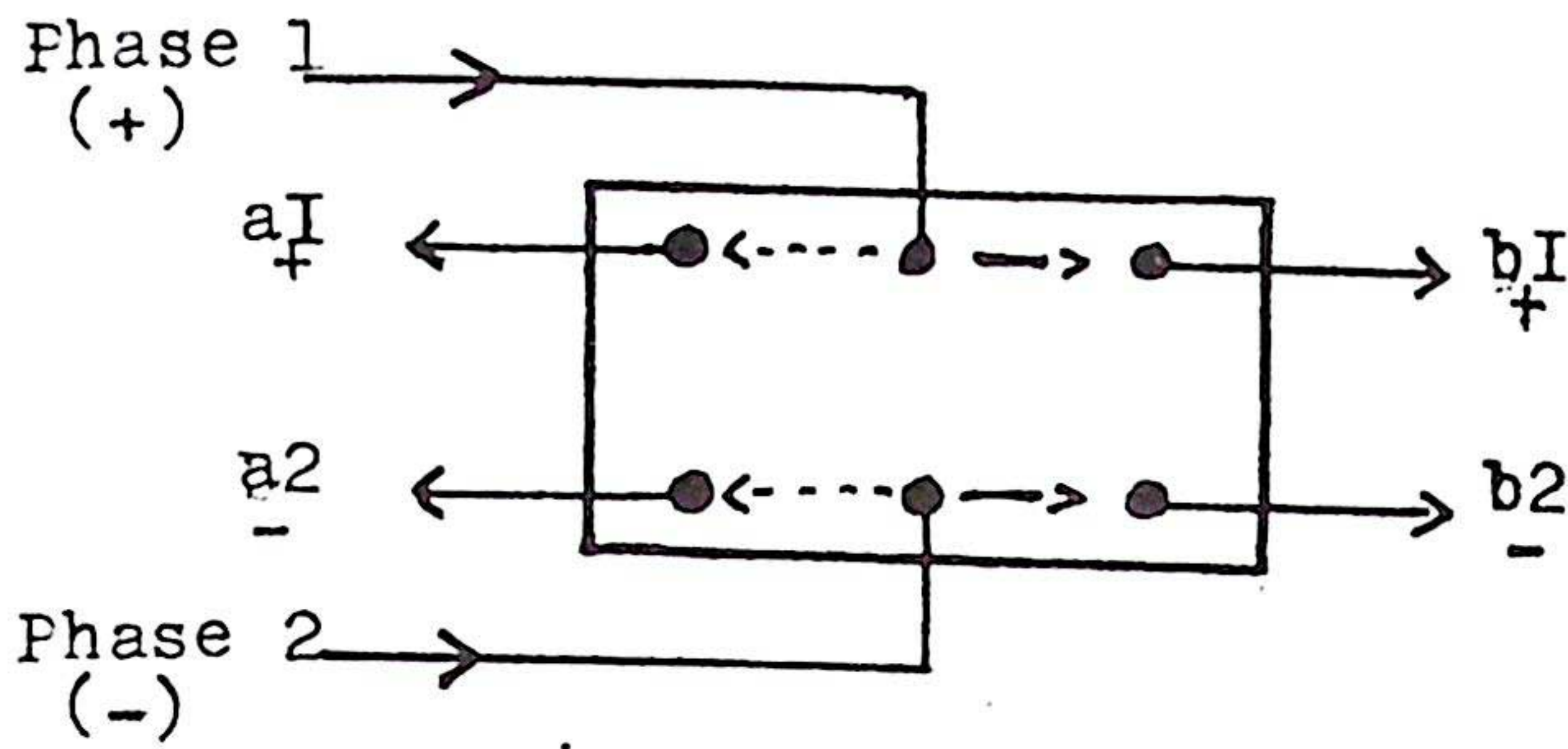
S'adresser P. HAUTEFIN, Chaussée de Mons, 125 7160 HAINE ST PIERRE

Tél: 064.223943 heures de bureau.

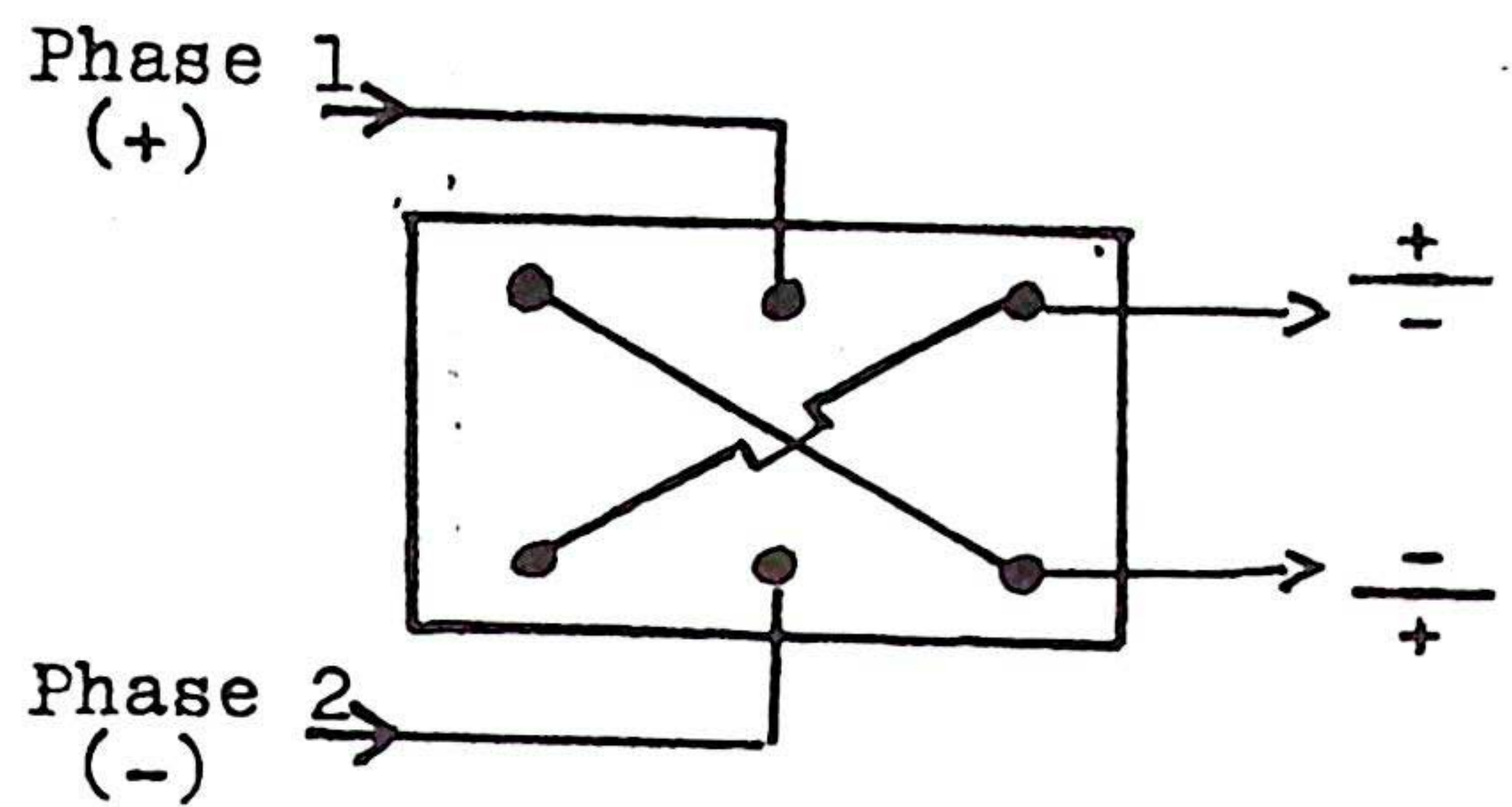
Je vends : R.M.F. n° 156 à 254 - 8000 frs, Vie du Rail + 400 numéros 6000 Frs, le livre Histoire des Chemins de Fer de Demel - 500 Frs ou échange contre locomotive à vapeur, diesel ou électrique au 1/87ème, notamment une BR 03 HAMO. S'adresser à Claude Vanderstraeten - Rue des Alouettes, 26 - 7100 - LA LOUVIERE tél : (064) 22.12.42.

Cablage de l'inverseur bipolaire

Le coin du débutant

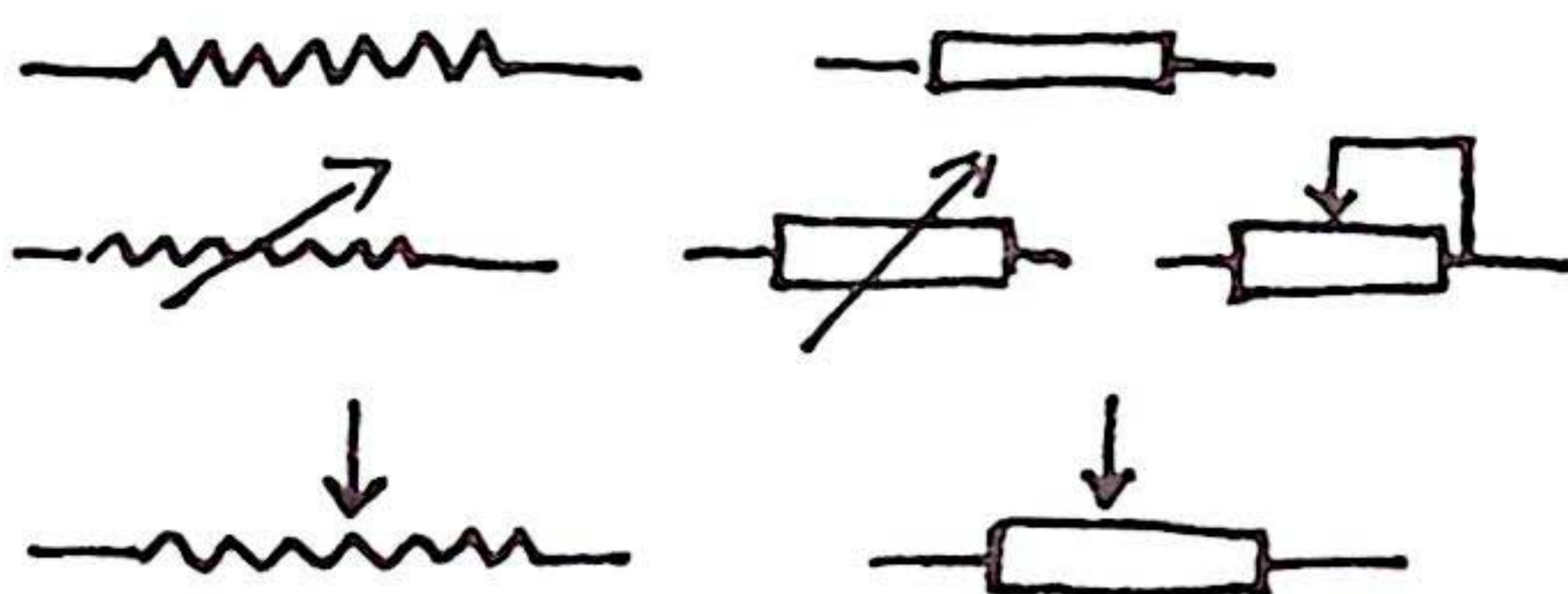


2 phases... 2 directions



2 phases... inversion à la sortie

5- Les résistances

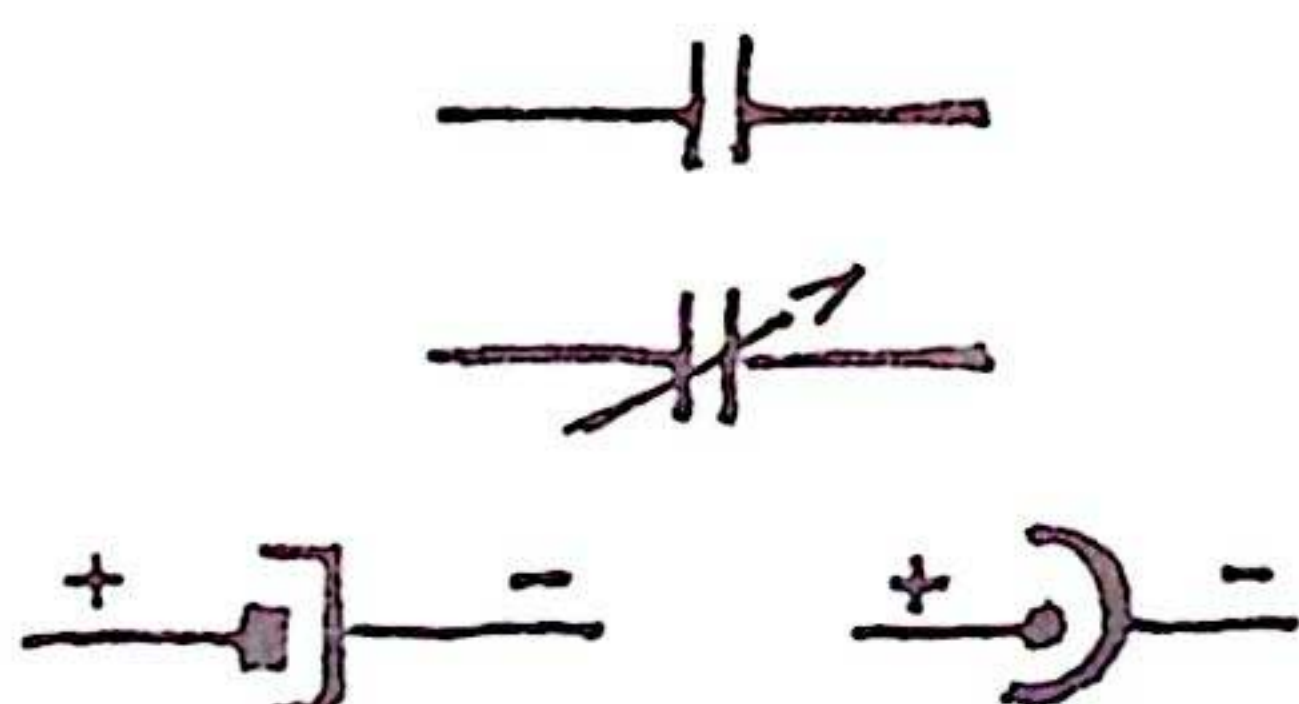


Résistance fixe

Résistance ajustable ou variable ou réglable

Potentiomètre

6- Les condensateurs

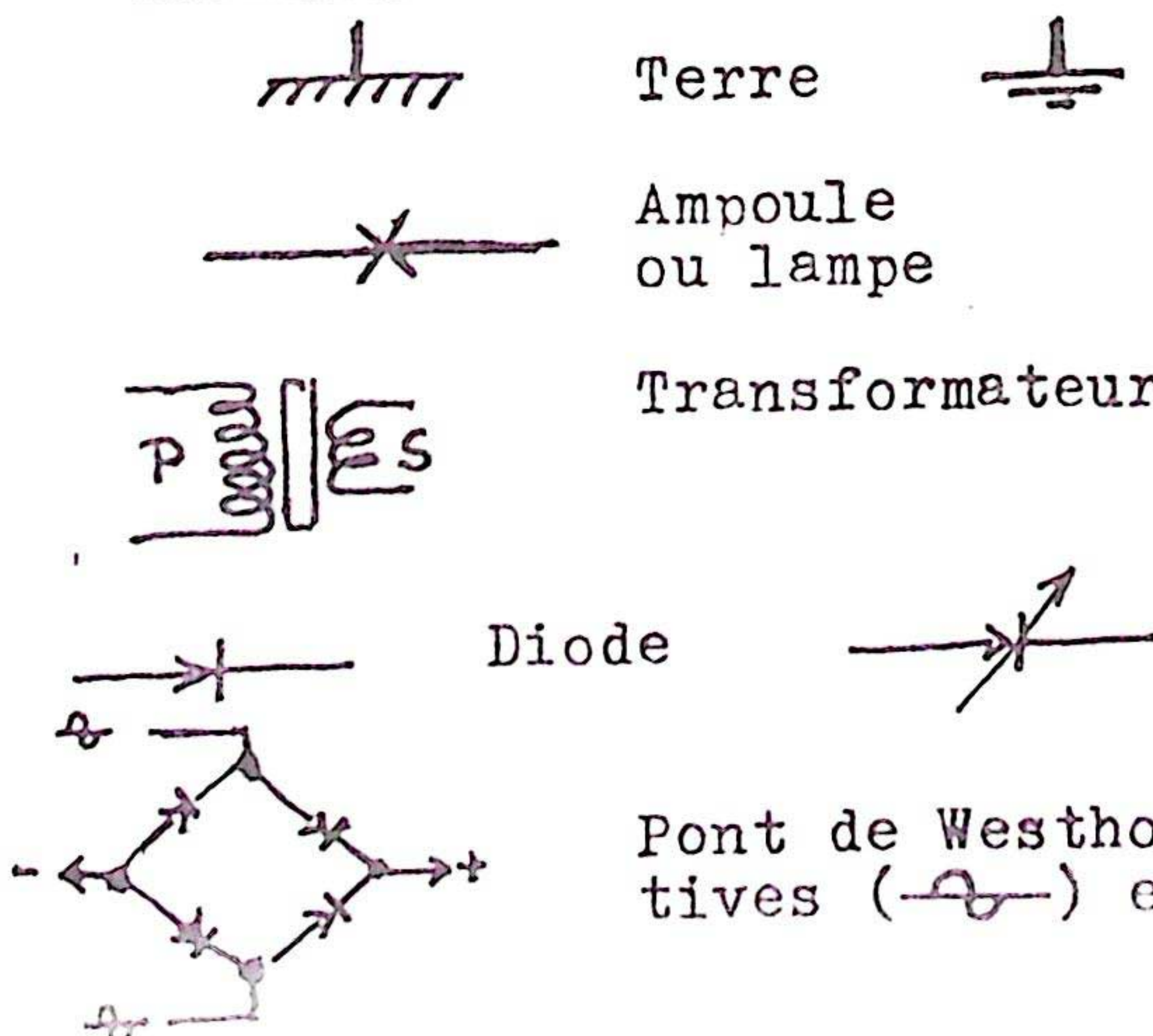


Condensateur fixe (non polarisé)

Condensateur variable (non polarisé)

Condensateur fixe électrolytique

7- Accessoires les plus usuels



Terre



Masse (qui peut être, soit le chassis, soit un fil commun aux composants)

Ampoule ou lampe

Transformateur :

P = primaire ou entrée (220 V)

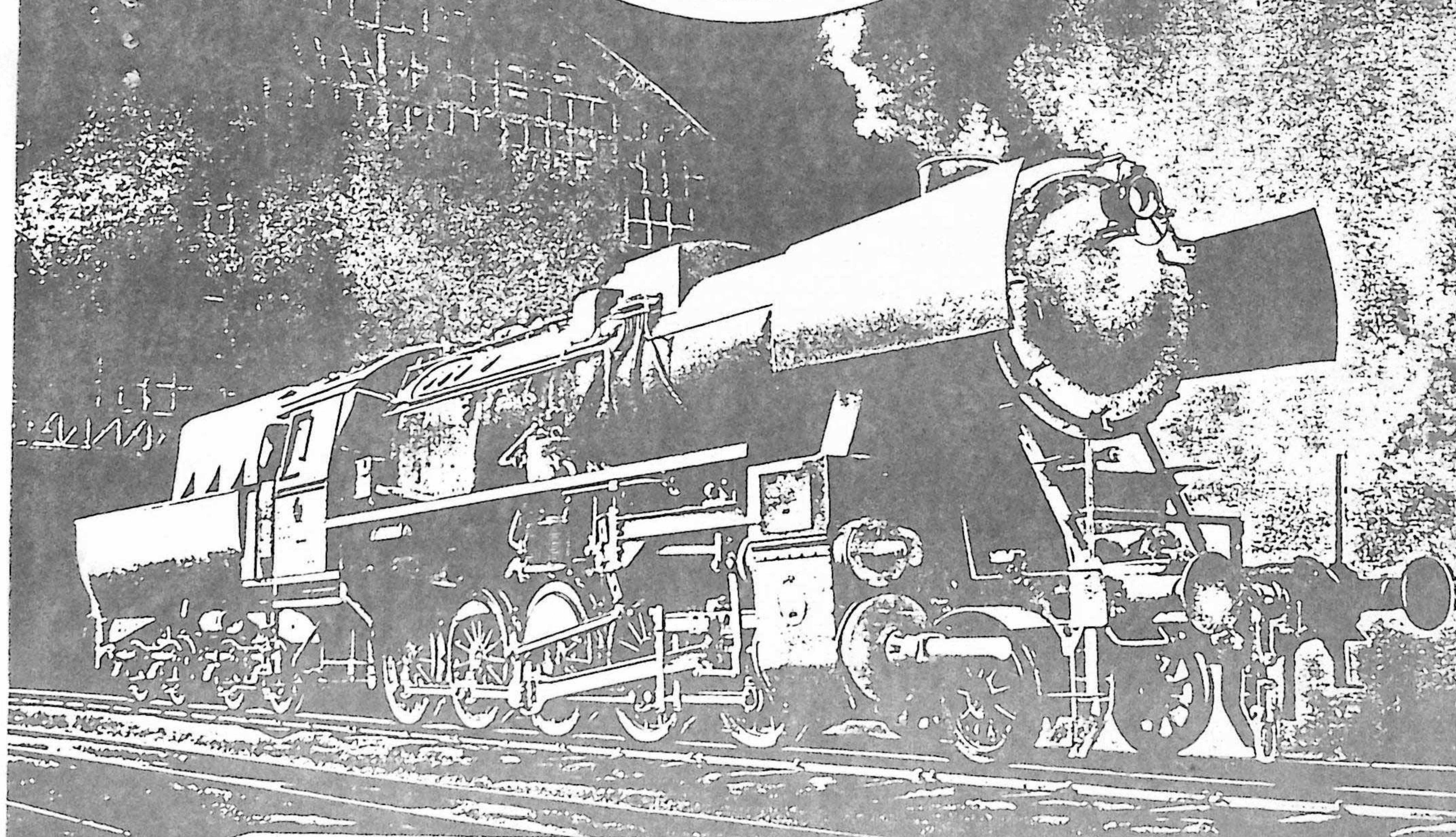
S = secondaire ou sortie (6,3 V)

Diode

Diode émettrice de lumière (LED)

Pont de Westhousen - Redresseur des 2 phases alternatives (⚡) en 2 phases continues (==)

Le coin du débutant



1947. — Locomotive à vapeur surchauffée — 130 Tonnes.
1947. — Superheated locomotive — 130 tons.
1947. — Locomotoras a vapor de calefacción máxima — 130 Toneladas.

RMM CNIT 86

Le RMM attire votre attention sur la date du voyage : ce dernier aura lieu le vendredi 14 février et non le lundi 10.

POUR LES MEMBRES C.F.C INTERESSES :

Formulaire réservation CNIT/ RAIL MINIATURE MOSAN à votre disposition contre enveloppe auto adressée et timbrée chez Henri HAUBE.

Manifestation

Les 8 et 9 mars 1986, premières journées portes ouvertes du BRUSSELS MODEL STEAM CLUB dans ces locaux situés Chaussée de Neerstalle, 327 à 1190 - BRUXELLES (FOREST).

Au programme : réseau en 5" et 7"1/4, le 8, exposition de modèles "vapeur vive", de 11h à 18h, le 9 : exposition, bourse d'échange de 10h à 13h. Pour tous renseignements et réservation d'emplacements, écrire à :

WALRAEVE JAN, Gemeentestraat, 255 - 3200 - KESSEL-LO.

CFC HOUDENG COTISATIONS 1986

Membre ordinaire avec Ferro-Flash : 600 francs : 600 francs

Membre vivant sous le même toit sans Ferro Flash : 300 francs

Membre bienfaiteur : 800 francs et plus

A verser au compte 271-0061822-65 du CFC - SECTION HOUDENG

en mentionnant clairement vos nom et prénom, votre adresse complète et surtout votre numéro de membre.

ATTENTION - ATTENTION - ATTENTION - ATTENTION - ATTENTION - ATTENTION

Si vous renouvellez votre cotisation après le 31 janvier 1986, elle sera portée à BEF 750,-.

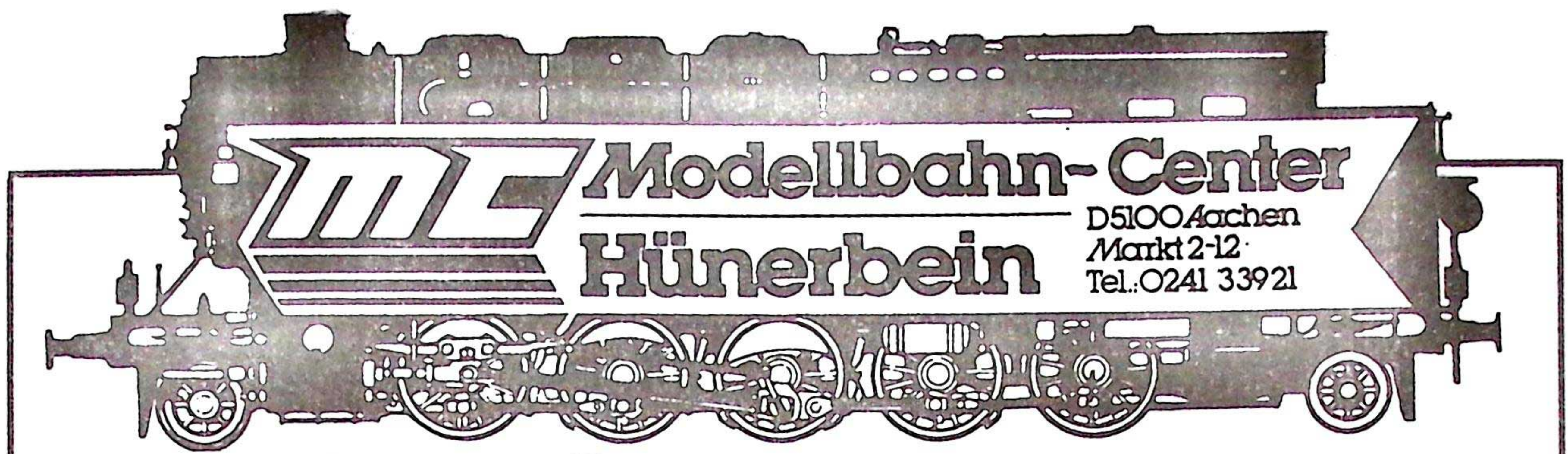
Cette majoration couvre les frais administratifs causés par votre retard.

* * * * *

Le secrétariat vous prie instamment de lui communiquer sans délai votre changement d'adresse.

Votre négligence provoque des frais administratifs (double mise à jour des fichiers, correspondance, réexpédition des Ferro-Flash ..) qui doivent être supportés par la communauté.

* * * * *



INFO 10/85

LISTE ÜBER MÄRKLIN SONDERSERIEN UND AUSLAUFARTIKEL, DIE WIR NOCH LIEFERN KÖNNEN:

		Stand: 01.08.85
3001	E-63 der DB grün (ohne Verpackung)	159,00
3002	E-63 der DB braun (ohne Verpackung)	159,00
3038	BB 9200 der SNCF	139,00
3047	BR 44 der DB (ohne Verpackung)	295,00
3055	Serie 1200 der NS grau/gelb	179,00
3064	V60 der DB ohne Telexkupplung	119,00
3083	Serie 231 der SNCF	189,00
3090	Länderbahnlokomotive schwarz	45,00
3094	BRO3/10 der DRG schwarz (Verpackung von 3089)	218,00
3142	D-236 der FS braun (Sonderpreis '84)	125,00
3144	DHG 700 C der TGOJ	99,00
4000	Personenwagen, grün, Blech	9,00
4008	Packwagen, grün, Kunststoff	18,00
4029	D-Zug-Schlafwagen, blau	35,00
4037	D-Zug-Wagen, 2. Klasse, grün	29,50
4066	Personenwagen 1 Klasse der SBB	28,00
4142	D-Zug-Gepäckwagen der DRG	34,00
4144	D-Zug-Wagen 2. Klasse der DRG	34,00
4169	Panoramawagen (Sonderserie '84)	45,00
4415	Werbewagen:	
	„Frima“	29,50
	„Cote d'Or“	29,50
	„Knorr“	29,50
	„Porto Harris“	29,50
	„Drum“	29,50
	„Midland“	29,50
	„L'Ardennaise“	35,00
4420	Bierwagen „Eichhof-Bier“	12,40
4535	Bierwagen „Bell“ (Sonderserie '82)	9,90
4561	Kesselwagen „Seca“ (Sonderserie '83)	16,50
4562	Bierwagen „Foster's Lager“ (Sonderserie '83)	9,90
4565	Bierwagen „Faxe“ (Sonderserie '82)	9,90
4566	Kühlwagen „Wasabröd“ (Sonderserie '82)	9,90
4569	Bierwagen „Pabst“ (Sonderserie '82)	9,90
4575	Güterwagen „Dixie Line“ USA	19,00
4578	Güterzugbegleitwagen USA	25,00