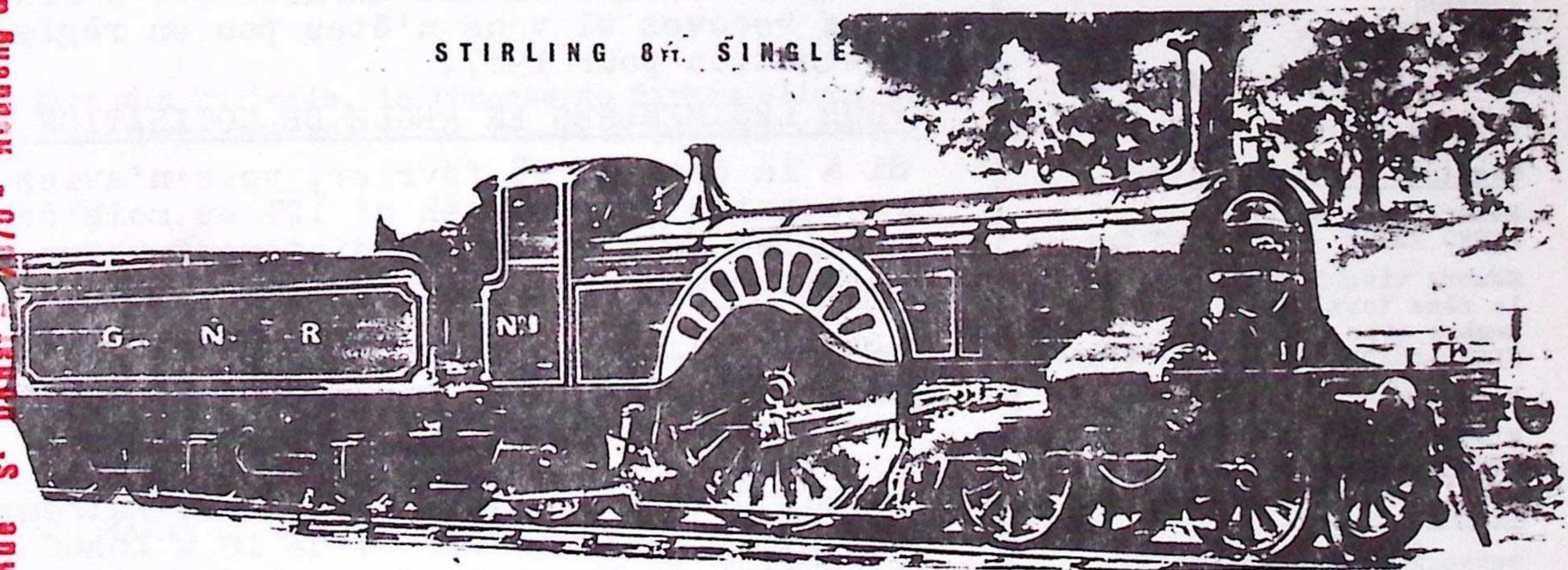


FERRO FLASH



N°120 **JANVIER** 1987

EDITEUR RESPONSABLE: DEBLIQUIT RICHARD
28, Rue St Donat - 7070 - Houdeng Goegnies.



CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

MENSUEL

DOCUMENTATION
MODELISME

INFORMATIONS FERROVIAIRES

Relations Publiques et
Secrétariat BRUXELLES :

Michel BROIGNIEZ

Allée des Jonquilles, 18

5865 - WALHAIN-SAINT-PAUL.

Tél : (010) 65.87.48.
entre 18 et 20 heures.Secrétariat CENTRE :

Henri HAUBE

Rue Docteur Grégoire, 51

7100 - LA LOUVIERE

Tél : (064) 22.51.23.

C.F.C. réunions C.F.C.

Samedi 28 février 1987 à partir de 14h30, dans
le réfectoire de l'Ecole Primaire Communale
Mixte, Chaussée, 316 à Houdeng-Goegnies.

Au programme : pot-pourri de diapositives
ferroviaires par Christian Hacardiaux.

Pour les membres qui n'ont pu venir à la réunion
de janvier, distribution des cartes de membre.

COTISATION 1987

Membre avec service Ferro-Flash : 600 Francs,
après le 31 janvier : ajoutez 150 francs pour
frais administratifs.

Membre vivant sous le même toit
qu'un membre avec service F.F. : 300 Francs

Membre bienfaiteur : 800 Francs
et plus

Ceci ne concerne pas les nouveaux membres qui
se sont inscrits lors de l'exposition d'Houdeng.

ATTENTION! Ceci est le dernier Ferro-Flash que
vous recevez si vous n'êtes pas en règle de
cotisation pour 1987.

POUR LES MEMBRES EN REGLE DE COTISATION :

Si à la date du 28 février, vous n'aviez pas
reçu votre Ferro-Flash n° 121 du mois de février,
veuillez en avvertir immédiatement votre
secrétariat respectif.

Manifestation

BOURSE D'ECHANGE (Avions, Trains, Bateaux, Autos)
les 14 et 15 février 1987 de 10 à 18h00
à l'Hôtel de Ville de Wavre à Wavre.
Pour tous renseignements : M. Jenet, Av. Mullie, 5
1200 - BRUXELLES. Tél : (02)762.33.67

Après vous avoir demandé votre avis sur la
rubrique "En Parcourant", nous aimerions l'avoir
sur l'entièreté de Ferro-Flash.

Vos critiques et aussi vos suggestions sont
attendues avec impatience au secrétariat de
la section "Centre", rue Docteur Grégoire, 51
à 7100 - LA LOUVIERE.

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

Prière de joindre pour toute
correspondance s.v.p une
enveloppe timbrée et
auto-adressée.

Comptes Bancaires :BRUXELLES

068-2027267-91

Club Ferroviaire du Centre

SECTION BRUXELLES.

CENTRE

271-0061822-65

Club Ferroviaire du Centre

HOUDENG-GOEGNIES.

Montants des cotisationsMembre avec service
FERRO FLASH : 600 frsMembre vivant sous
le même toit qu'un
membre avec service
FERRO-FLASH : 300 frs

Membre bienfaiteur: 800 frs et plus

N'oubliez pas de mentionner
vos noms et adresse complète
ainsi que votre numéro de
membre.

FERRO-FLASH - FERRO-FLASH

Les articles et photos pour
parution dans Ferro-Flash,
sont à faire parvenir au
secrétariat de la section
Centre.

Les articles publiés dans
Ferro-Flash, n'engagent que
la responsabilité de leur(s)
auteur(s).

Les firmes et commerçants
cités dans les articles, ne
le sont qu'à titre d'infor-
mation.

ECHANGE DE REVUES INTER-CLUBS :

Les revues sont à faire parvenir
à : Pierre HAUTEFIN

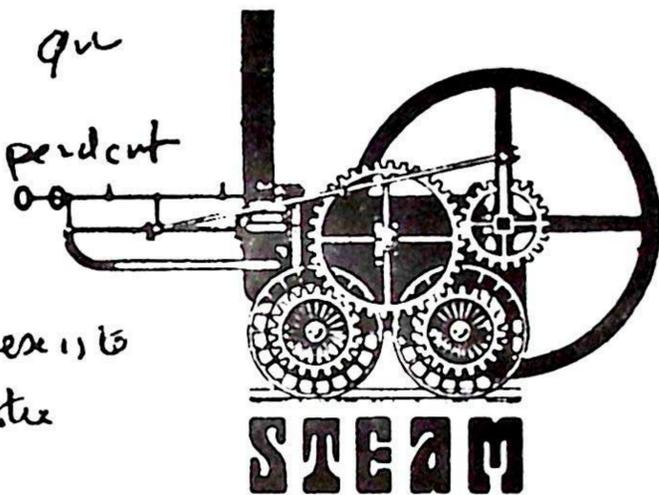
Chaussée de Mons, 125

7160 - HAINE-SAINT-PIERRE.

L'épisode du mois: après l'Angleterre, nous avons tenté la douce France, en vain hélas! Ci-dessous, le fac-similé de la réponse de la firme STEAM, 43 rue Voltaire à Levallois-Perret:

En réponse à votre lettre veuillez noter que la PE qui a figuré à notre catalogue pendant 6 ans est épuisée chez nous aussi.

En ce qui concerne la loco LGB elle existe seulement toute montée et est visible à notre magasin de Paris (mettez Anatole France)



~~Boite postale 76~~

~~92300 Levallois Perret~~

43 rue Voltaire

92300 Levallois Perret

Dans un prochain bulletin, la réponse de firmes allemandes! scvd, j'espère que là, pays d'origine de la grande soeur, on trouvera quelque chose de valable!

SERVICE CLUB

Nous pouvons vous procurer, lors des prochaines réunions mensuelles, le matériel suivant:

MARKLIN loco CC luxembourgeoise n° 3134:	2900,- frs
MARKLIN voiture CFL 2nde classe n° 4127	795,- frs
MARKLIN voiture CFL mixte n° 4126	795,- frs

Le montant de votre commande doit parvenir au compte financier respectif de la section que vous fréquentez AVANT LE 20 FEVRIER au plus tard. Les commandes après cette date ne seront plus honorées.

.....et en plus, pour les amateurs 2 rails courant continu, possibilité d'une version 2 rails de la CC luxembourgeoise avec inversion des feux et aimant permanent....et pour les fêlés des normes, roues NEM sur demande. 3900,- Délai: fin mars. Se renseigner auprès du responsable de votre section.

PRIX DINGUES...PRIX FOUS...MAIS PAS TOUJOURS DISCOUNT.....(SUITE)

Pour rappel, dans le FERRO-FLASH 115, nous évoquions notre achat de la rame ROCKET de HORNBY. Celle-ci nous avait été vendue par la maison SCALETRAIN de VILVORDE à un prix DOUBLE de celui pratiqué par la firme ORIENT EXPRESS d'OSTENDE.

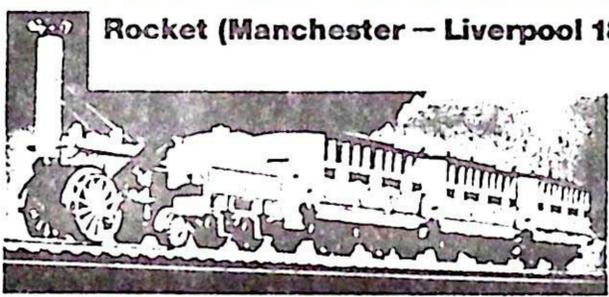
Après plusieurs lettres demandant au commerçant de vérifier s'il n'y avait pas eu erreur dans l'établissement du prix - lettres restées sans réponse par ailleurs - nous avons pu avoir une entrevue avec ce dernier, entrevue que nous qualifierons de claire et brève. En effet, il fut répondu à ma demande: "*c'était ma dernière pièce (sic) et le prix était connu au moment de l'achat*"

conclusion: gardez-vous bien d'acheter la dernière pièce chez SCALETRAIN!

...et une dernière annonce pour retourner le couteau dans la plaie:

Einmalige Auflage, limitiert!

Rocket (Manchester - Liverpool 1829)



Hornby Rocket mit 3 Wagen
Steilig
H0

2 Leiter = DM 179,50
3 Leiter = DM 209,50

chez SWEIGER de NUREMBERG!

ON RECHERCHE

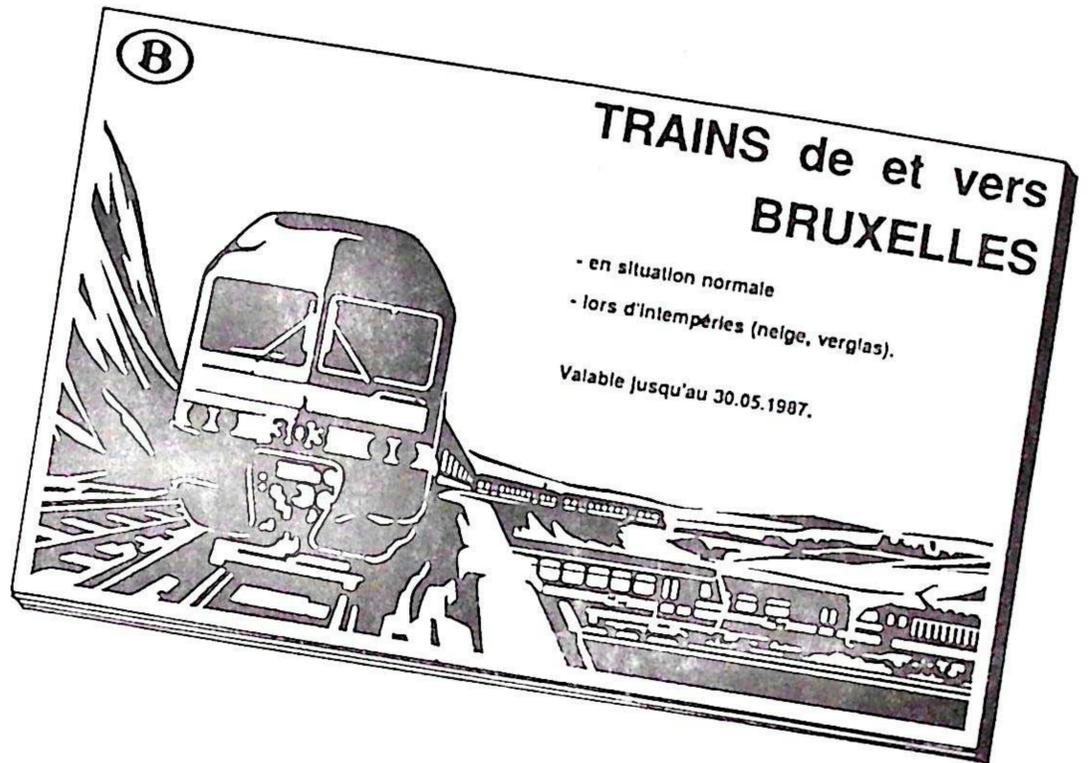
LES MEMBRES ACTIFS DU VENDREDI RECHERCHENT DES AFFICHES DE TOUS FORMATS SE RAPPORTANT AUX CHEMINS DE FER (MÊME ÉTRANGÈRES, MÊME PUBLICITAIRES, MÊME DE CLUBS...ETC..) AFIN DE RECOUVRIR LES MURS DES NOUVEAUX LOCAUX DU CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE ET SI QUELQU'UN PEUT NOUS TUYAUTER OU NOUS FAIRE PARVENIR DES AFFICHES GÉANTES PUBLICITAIRES (GENRE PANNEAU ROUTIER) NOS RÊVES DEVIENDRONT RÉALITÉ.

POUR LES AMATEURS DE CHIFFRES, IL Y A AU MOINS 400 m² À COUVRIR.

VOUS POUVEZ APPORTER VOS AFFICHES DIRECTEMENT AU C.F.C. OU CONTACTER NOTRE TRÉSORIER M. CHRISTIAN HACARDIAUX, CHSÉE DE BRUNEHAUT 75 À 7140 RESSAIX.

(TAPISSIER DE SERVICE)

D'AVANCE MERCI DE VOTRE AIDE.



LES DECADENCES DE LA SNCB

Intention louable que de publier une brochure avec les trains en situation normale et en période d'intempéries .
 Mais que penser lorsque les trains hors-cadences sont dits " décadencés " ? Traduction par trop audacieuse ?

AD 232

Saint-Ghislain - Mons → Bruxelles
 Quévy

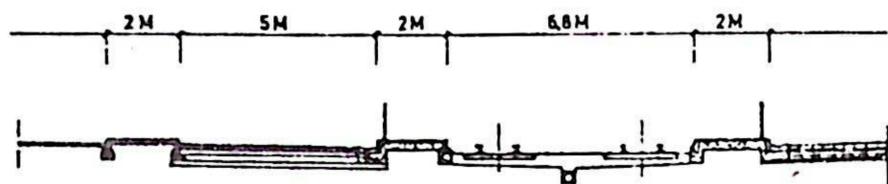
	SERVICE DE BASE					DECADENCES																	
	IC-1	IR o (4)	L Toutes les 2h	L	L (A)	L (C)	828	833	6631 (A)	6637 (A)	6641 (A)	6643 (A)	6644 (A)	6637 (C)									
St Ghislain	01			43			4.48	10.01															
Quaregnon				47																			
Jemappes				50																			
Mons	10			56			4.59	10.10															
Quévy			45																				
Frameries			52																				
Cuesmes			56																				
Mons			59																				
Mons	12						5.04	10.14															
Ghlin																							
Erbaux							5.12																
Jurbise																							
Masnuy Saint Pierre																							
Neufvilles																							
Soignies	26						5.20	10.28															
Soignies	27						5.21	10.29															
Braine-le-Comte	31	01					5.25	10.33															
Braine-le-Comte	33	03			44		5.27	10.34	7.42	13.40	17.43	19.40	20.40										
Hennuyères					49				7.47	13.51	17.48	19.44	20.44										
Tubize		10			53		5.34		7.51	13.55	17.52	19.48	20.48										
Tubize							5.35		7.52	13.56	17.53												
Lembeek		11			54				7.55	13.59	17.56	19.51	20.51										
Hal		15			57		5.39		7.58	14.02	17.59	19.54	20.54										
Hal						01	5.40		7.59	14.03	18.01	20.01	21.01	14.03									
Buizingen					04	04			8.03	14.06	18.04	20.04	21.04	14.06									
Lot					07	07			8.06	14.09	18.07	20.07	21.07	14.09									
Ruisbroek					10	10			8.10	14.12	18.10	20.10	21.10	14.12									
Forest-Midi					14	14			8.14	14.16	18.14	20.14	21.14	14.16									
Bruxelles-Midi	49	25			19	19	5.49	10.50	8.19	14.22	18.19	20.19	21.19	14.22									
Bruxelles-Central	56	31			27	27	5.56	10.56	8.27	14.27	18.27	20.27	21.27	14.27									
Bruxelles-Nord	00	35			31	31	6.00	11.00	8.31	14.31	18.31	20.31	21.31	14.31									

Service de base: IC-1 : de 4.48 à 22.01
 IR-o(4) : de 6.03 à 22.03 (origine: Binche heures 27)
 L (toutes les 2h) : de 5.45 à 21.45 (Quévy à Mons)
 L : de 5.43 à 22.43 (St-Ghislain à Mons)
 L (A) : de 5.44 à 22.44 (Braine-le-Comte à Bruxelles)
 L (C) : de 6.01 à 23.01 (Hal à Bruxelles)

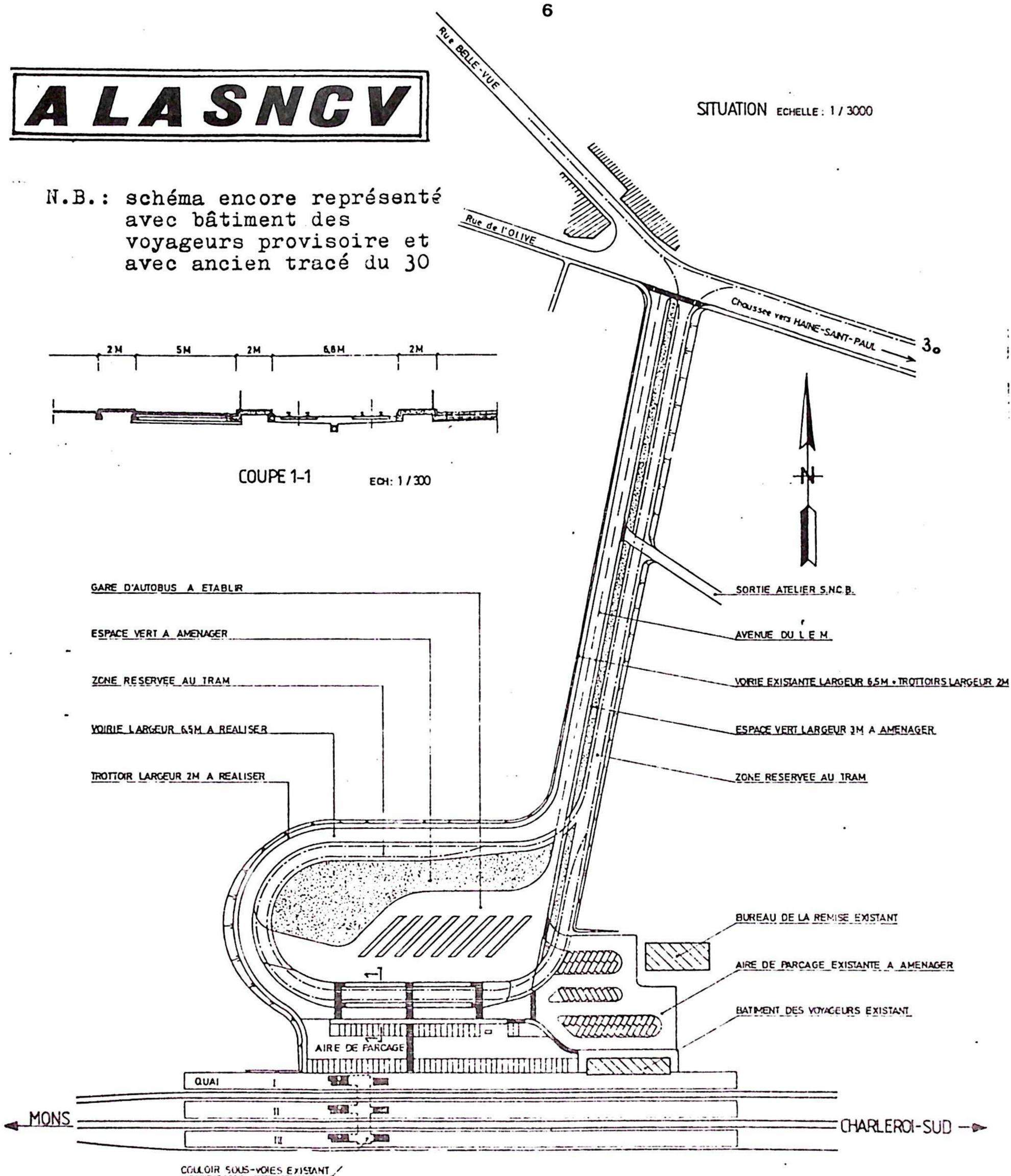
A LA SNCV

SITUATION ECHELLE: 1/3000

N.B.: schéma encore représenté avec bâtiment des voyageurs provisoire et avec ancien tracé du 30



COUPE 1-1 ECH: 1/300



Suite logique du plan des "futurs" trams de La Louvière publié dans le F.F. n° 118 de novembre : le détail de la boucle devant La Louvière-Sud .
 Une hypothèse avec un passage du tram sous les voies SNCB est aussi envisagée .

REPORTAGE

Charlier François
 Travail n°4 : reportage.
 Le 5 décembre 1986
 Atelier de presse écrite.
 Ringlet.

Les conducteurs de locomotive à vapeur,
une espèce en voie de réapparition ?

Mais enfin, Messieurs, c'en est fini de ces mastodontes rouillés qui crachaient leurs poumons encrassés d'anthracite sur nos belles campagnes qui ne leur avaient rien fait. Dame, c'est que depuis 1966, le progrès a mis fin à cette situation scandaleuse. Merci, Monsieur Diesel et Madame Electricité reprennent en chœur tous ces allergiques du nostalgique. Le plus beau jour de leur vie ? Le 20 décembre 1966, date à laquelle la locomotive à vapeur " 290I3" a effectué le dernier transport officiel de voyageurs sur la ligne Ath- Denderleew.

On achève bien les chevaux...vapeur

C'est par convois entiers de 10 à 20 locomotives que la SNCB va les sacrifier sur l'autel de la rentabilité . Qui peut s'en émouvoir ? Deux hauts responsables de la SNCB , qui n'ont pas voulu être nommés, se sont acharnés à sauver la "290I3" de la frénésie destructrice des omnivores "Golden sixties". Mais cessons de verser des larmes de crocodile sur les erreurs du passé, la situation actuelle vaut mieux que cet apitoiement inutile.

ET MAINTENANT ?

Grâce à l'acharnement d'associations privées, une cinquantaine de locomotives ont pu être remises à neuf. Le Chemin de fer des Trois Vallées (CF3V) en possède quinze à lui seul .La SNCB n'est pas en

reste. EN 1985, pour les cérémonies du 150ème anniversaire des chemins de fer en Belgique, elle a remis en état une locomotive à vapeur entièrement belge construite en 1938 par l'ingénieur Notesse et pour laquelle il a obtenu le "Ruban Bleu" mondial de vitesse le 12 juin 1939 (165km/h). Outre la 29013 et la Notesse, il en existe une troisième en ordre de fonctionnement et une quatrième dont on murmure la restauration.

ET les bébés-loco, alors ?

Moins connues que ses grandes soeurs, les mini-locomotives à l'échelle d'un huitième, se tortillent entre parterres de roses et lilas. Ils sont 25 passionnés à construire eux-mêmes des répliques exactes sur base de plans anglais principalement, sacrifiant leur temps libre au parfum enivrant de la conduite d'une vraie loco.

Ce dernier aspect permet d'une part de donner une vision complète du paysage de la "vapeur" en Belgique et d'autre part d'embrayer sur la relation homme-machine.

PRESTIGE et SUEUR

Tout d'abord une petite leçon de vocabulaire. Le machiniste est responsable de la conduite de la locomotive et des combustibles utilisés. D'ailleurs, il existait une prime "charbon" : plus le machiniste en économisait, plus il était payé. Le "chauffeur", quant à lui, est chargé de veiller à l'approvisionnement de la chaudière en eau et en charbon. C'est lui qui chauffe la locomotive.

Si cette séparation des rôles est très nette, la différence des statuts qui en découle ne l'est pas moins.

A moi l'honneur, à toi les pleurs

Le machiniste traitait son chauffeur véritablement comme un esclave. C'était lui le maître à bord et il ne tolérait aucune dérogation à cette règle sacro-sainte. Cette attitude s'explique sans aucun doute par le long purgatoire que lui-même, ancien chauffeur, a dû subir. En effet, ce n'est en moyenne qu'après 6 ou 7 ans qu'un chauffeur pouvait exercer le métier tant désiré de machiniste. Il est vrai que dans les années de gloire de la vapeur le machiniste était entouré d'autant de prestige qu'un pilote de ligne aujourd'hui. Dès lors, pour un chauffeur, devenir machiniste c'est vraiment le passage de l'ombre à la lumière. Les salaires en sont un exemple éloquent. Le machiniste gagnait presque le double du chauffeur. Ce saut quantitatif dans les barèmes s'accompagnait d'un saut qualitatif dans le travail lui-même. Aux chauffeurs les basses besognes peu gratifiantes (nettoyage de la locomotive, chargement du charbon, etc...), aux machinistes les nobles tâches. Quelle fierté d'amener à l'heure un mastodonte aux réactions parfois capricieuses. Le machiniste devait penser à une foule de choses quand il conduisait le niveau d'eau, d'huile, la pression de la chaudière, les particularités topographiques du parcours, les signaux, la météo. A ces données classiques du problème de LA CONDUITE DE toute locomotive, s'ajoute celui des caprices de la machine. ET cela, seul le machiniste les connaît. Il faut savoir que chaque machiniste avait "sa" locomotive. D'où cette complicité, cet attachement presque charnel à sa machine. Il en ressent les moindres signes d'essoufflement ou de grincement. Une locomotive, c'est une maîtresse exigeante que l'on aime satisfaire. Ne parlez pas à un ancien de locomotives Diesel ou électriques, pour eux ce sont des putes que tout le monde peut conduire.

Dans ce contexte, vous aurez compris que le chauffeur est un peu l'intrus, l'indispensable troisième larron de tout bon Vaudeville. C'est à contre-cœur que l'on accepte sa présence: il faut bien que l'action se déroule. Tous ces éléments contribuent à donner au métier de machiniste une aura de

légende. Il est vrai que les hommes qui donnent l'impression de dominer les éléments naturels ont toujours inspiré au commun des mortels une crainte respectueuse. Dès lors, même si leur prestige doit beaucoup à cet imaginaire collectif, il est des moments où mythe et réalité se rejoignent pour donner une belle histoire comme celle du train-fantôme. Tout un programme mais surtout un épisode heureux de la grande saga du rail et de la résistance (voir encadré Les machinistes veufs

Accompagnant la mort lente de leurs locomotives, les machinistes qui sont encore plus de 3000 en 1959, ne se retrouvent plus qu'à 600 en 1965. En 6 ans, les 4/5 de l'effectif est décimé. Le 20 avril 1967, le procès-verbal n°209 signe officiellement la fin de cette profession.

Il faut attendre 1973 et la 1ère initiative privée (le CF3V) pour que machines et machinistes s'arrachent à l'oubli. Tellement bien d'ailleurs que d'autres associations visant à promouvoir la vapeur, fleurissant un peu partout en Belgique donnant à ce mouvement une ampleur inattendue. De plus en plus de personnes se **METTENT** à regretter les bonnes vieilles "loco". Plusieurs succès retentissants comme les 70000 voyageurs du CF3V ou les festivités du cent-cinquantième achèvent de convaincre les derniers sceptiques de la popularité et de la rentabilité de la traction-vapeur.

Dès lors, le premier janvier 1986, la S.N.C.B. décide de former vingt nouveaux machinistes, dix francophones et dix... néerlandophones, confiés respectivement aux soins de M.M. Debuffet et Vercauteren, les deux derniers machinistes-instructeurs encore en activité.

Ces hors-la-loi, - il n'y a pas de budget prévu pour une traction qui officiellement est abolie-, sont entraînés dans le but de conduire les nombreux trains touristiques que la S.N.C.B. organise. Opération très rentable s'il en est, la location du train et de son machiniste coûte plus ou moins 200 000 francs à charge exclusive du demandeur.

On le voit, la profession renaît mais radicalement transformée par 11
la thérapie de choc de 1966. Finis les privilèges du machiniste :
il va au charbon comme un vulgaire chauffeur. Mais peu importe !
Ils sont heureux de se salir dans leurs belles d'acier.

Horta à la ferraille...

C'est vrai qu'elles en imposent, ces locomotives rutilantes et rugis-
santes. Elles sont les derniers témoignages vivants de la puissance
industrielle de la Belgique. Au même titre que les écluses du canal
du Centre ou les bâtiments d'Horta, elles sont parties intégrantes
d'un patrimoine national. Cela, nos machinistes du dimanche l'ont¹
bien compris. A chaque nouvelle locomotive qui renaît, le parrain
et la marraine doivent s'engager sur l'honneur à ce que jamais elle
ne soit détruite ou découpée. Car finalement, c'est là l'enjeu essen-
tiel qui se cache derrière cette nostalgie de la vapeur qui peut, aux
yeux de certains, paraître le fruit d'esprits ludiques d'adultes-en-
fant qui ont mal grandi et qui veulent faire jôujou avec les répliques
grandeur nature du train électrique qu'ils n'ont jamais reçu.

Si cette explication " freudienne " s'applique à certains cas, la vo-
lonté de sauver notre patrimoine industriel est une ligne de force
qui traverse ces "fous" de la vapeur. Quand on voit que des ferrone-
ries d'art exécutées par Horta ont été revendues au prix de la ferraille
par un chiffonier ignorant et sans scrupule, nous aussi il nous prend
l'envie de devenir fous. Il est temps qu'une législation adaptée com-
me c'est le cas en France, protège ces derniers témoins de notre ar-
chéologie industrielle tant qu'il en est encore temps.

Vapeur-ovision...

Nous pensons notamment à toutes ces locomotives qui rouillent dans
un hangar à Leuven. Un musée de la vapeur devrait s'y ouvrir. Mais
des raisons budgétaires- il faut trouver 350 millions- et communautaires-
comme pour l'Eurovision, plusieurs villes se réclament de leur droit
"historique" pour l'installation de ce musée chez elles- en retardent
l'ouverture. Puisse la multiplication des initiatives privées et pu-
bliques (cfr. la restauration par la Région bruxelloise des magasins
Wauquez construits par Horta et qui vont bientôt abriter un musée de
la B.D.) convaincre nos législateurs de l'absolue nécessité de combler
ce vide . L'enjeu est de taille. Car finalement ces glorieux témoins
de notre passé industriel issu de la créativité et d'une intelligence
typiquement belges, sont la meilleure carte de visite que l'on puisse
fournir à tous ceux qui voudraient investir ou acheter en Belgique.

1. Dans les associations privées, l'éventail des milieux profession-
nels dont sont issus nos "machinistes" s'étend du prêtre au notaire en
passant par le conducteur de bus !

L'ODYSSEE DU TRAIN FANTOME

85 ans, les mains robustes, le regard pétillant, il me raconte toujours avec la même passion, les coupures de presse soigneusement classées, son jour de gloire.

2 septembre 1945, les alliés sont à Paris. Au milieu de la débâcle allemande, un convoi de 1500 prisonniers politiques belges, hollandais, et français doit quitter Bruxelles pour l'Allemagne.

Conscients de la libération imminente de Bruxelles, tous les cheminots oeuvrent au retard du train. Machinistes et chauffeurs invoquent mille excuses, mille stratagèmes pour se dérober à leur tâche.

14 heures, M. Louis Ver^heggen, encadré de trois S.S. devient, avec son chauffeur Léon Pochet; le héros obligé de cette rocambolesque aventure. Multipliant les manoeuvres inutiles, Ver^heggen mettra dix heures pour rallier Malines ! C'est avec un aplomb d'une témérité folle qu'il va continuellement berner les Allemands. Une preuve : à Muizen, près de Malines, il réussit avec l'aide d'un autre machiniste à laisser sur place le wagon D.C.A. qui se trouvait à l'arrière du train.

Le temps de réaliser que le train partait sans eux, celui-ci était déjà hors de portée des fusils des naïfs soldats allemands.

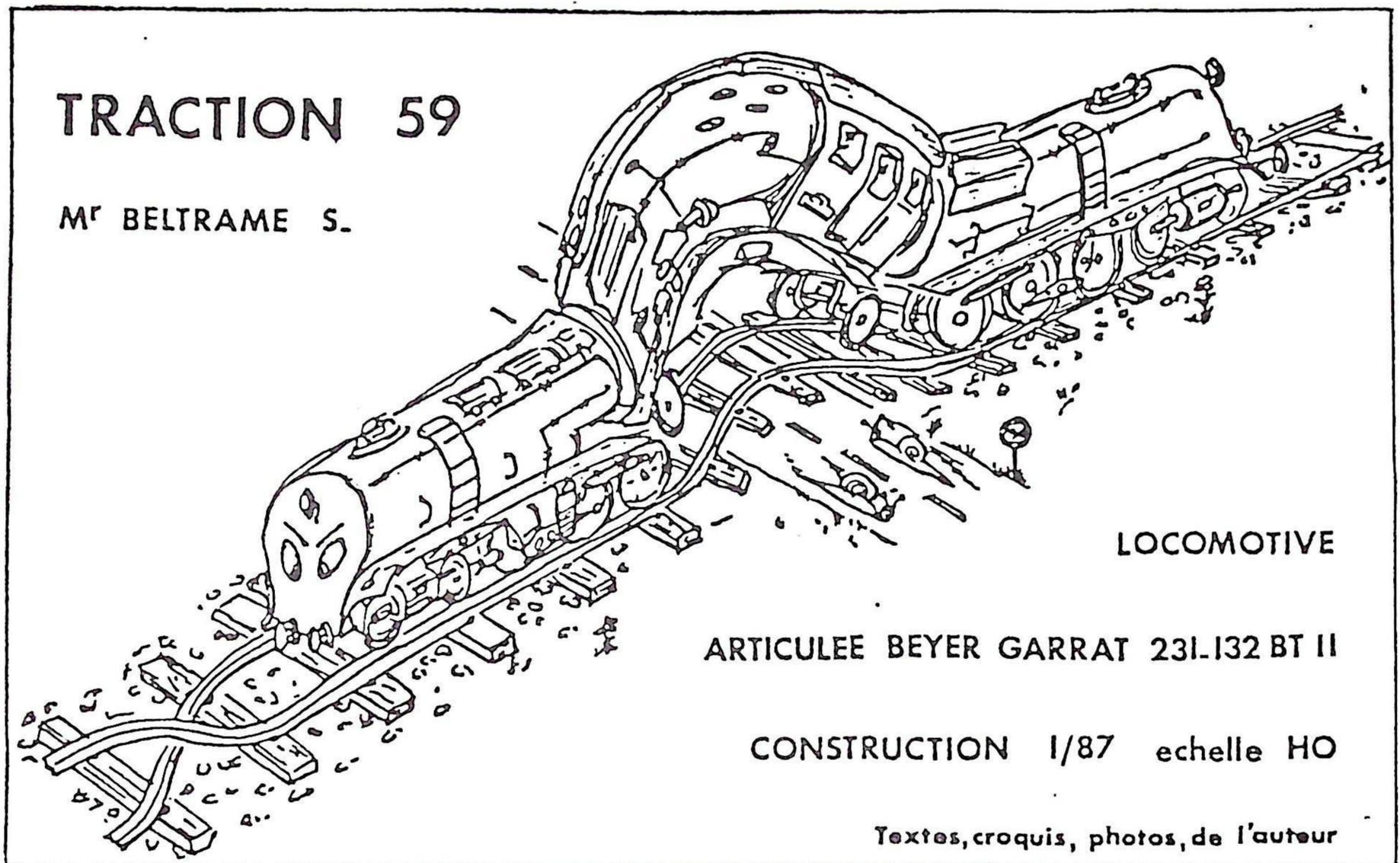
C'est à toute vapeur que le fameux convoi rentre sur Bruxelles Midi.

Ignorant tout des négociations qui s'opéraient autour des prisonniers, Ver^heggen décide de s'évader seul du train.

Quand le trois septembre au soir, c'est à dire le ^{MÊME} jour de sa folle équipée, il revient chercher son vélo au hangar, son chef le désignera de garde car il était le seul à s'être présenté. C'est ainsi que de son bureau, il voit l'incendie du Palais de Justice et entend les clameurs de la libération. Tuant l'ennui, il rédige le récit minuté de son aventure dont tout le monde ignore à cet instant qu'il en est le héros. " J'aurais tout fait pour que le train n'arrive pas en Allemagne."

Chaque année, au cours d'un repas, les rescapés du train lui témoignent leur reconnaissance .

" La première année, une nonne s'est précipitée vers moi pour m'embrasser mais au dernier moment, elle s'est retenue et m'a longuement serré les mains !"



6) CHAUDIERE PRINCIPALE

Le tablier

Cabine - Boite à feu

Corps de chaudière

Cendrier

Vous lirez aussi :

Attelage court pour voiture Eurofima Fleischmann. Page 18

Fabrication de soufflets "Maison". Page 19

Montage du "Céréaliier DACKER". Page 20

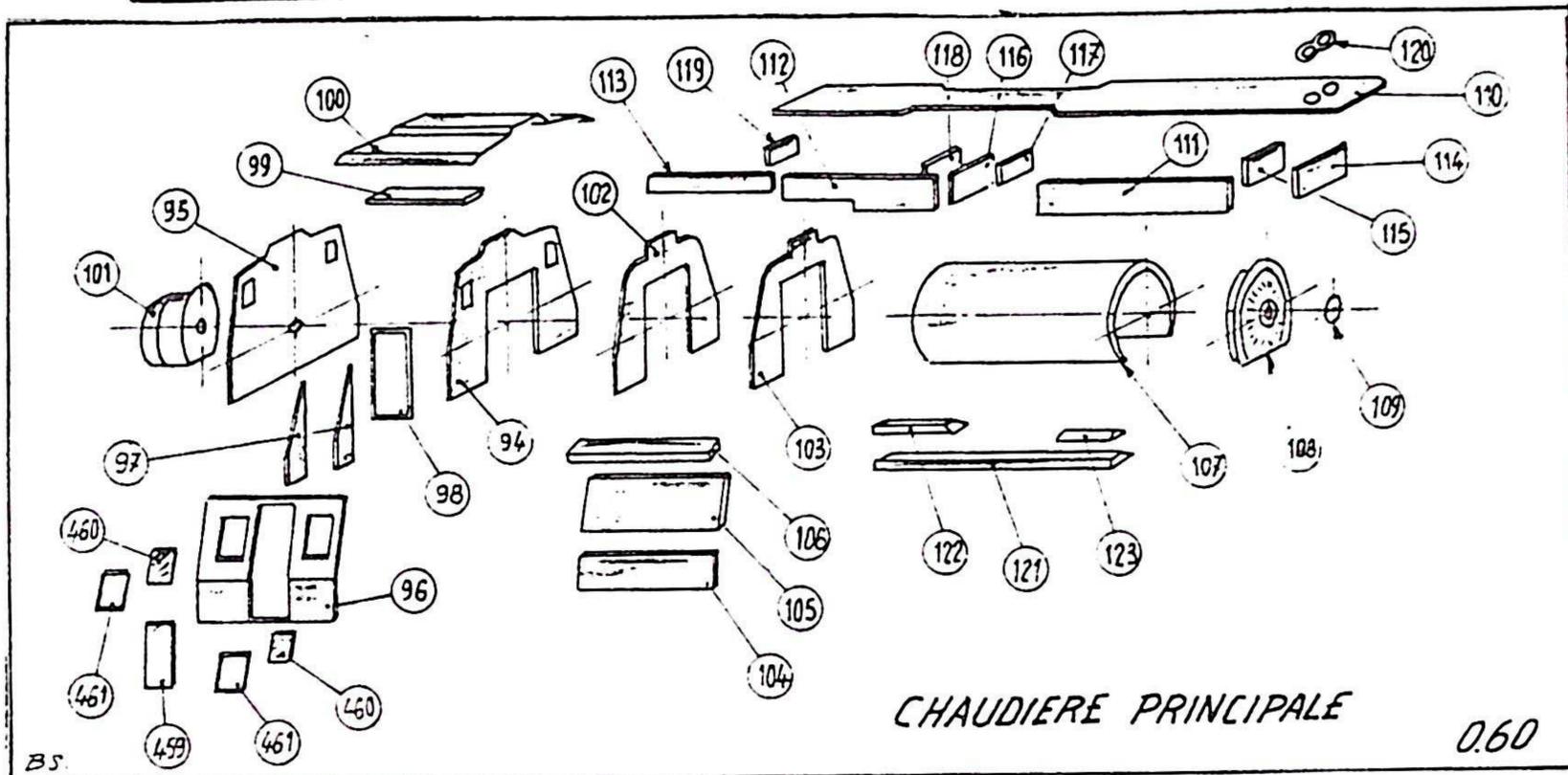
Electro-Flash : les condensateurs (lère partie). Pages 21 et 22

L'article sur le "Minéralier DACKER" paru dans F.F. 119 de décembre 1986 est de Guy Demeuder.

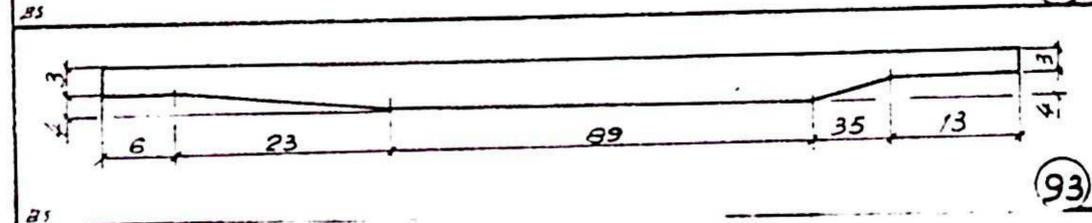
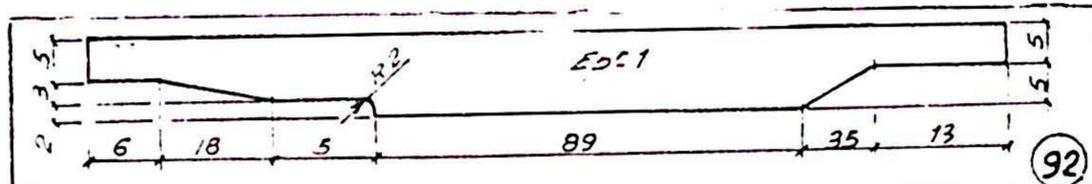
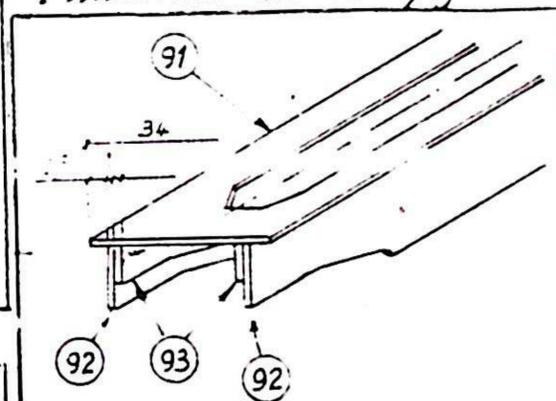
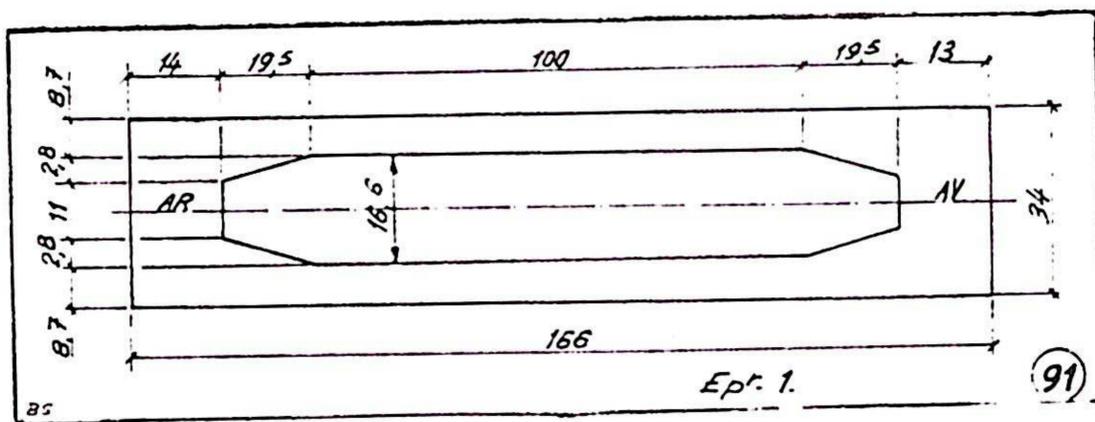
De plus, il faut lire au chapitre "Montage de la caisse", 5ème ligne :

l'angle que doivent former ces deux plaques ($\leq 90^\circ$).

22) 6. CHAUDIERE PRINCIPALE
I LE TABLIER.



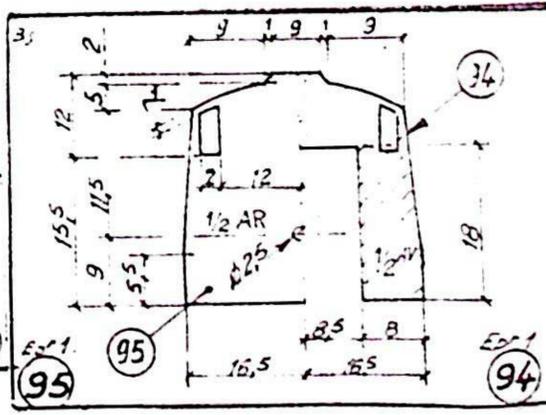
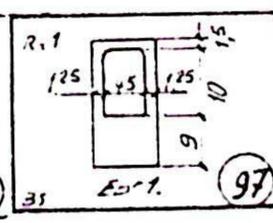
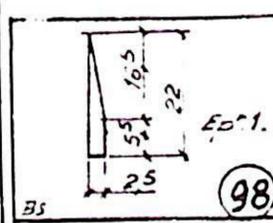
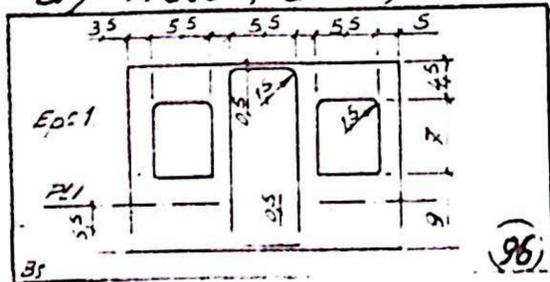
a) tracer, découper les pièces 91-92-93. b) coller deux pièces 92 sur 91 puis coller deux pièces 93 à l'intérieur de 92 - fig 058



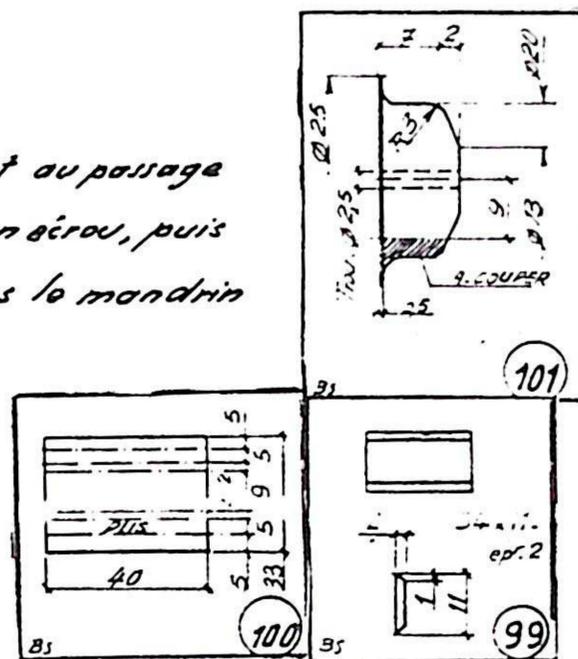
Pendant le séchage veiller à la bonne perpendicularité entre les pièces 92+93 et 91.

II CABINE - BOITE A FEU.

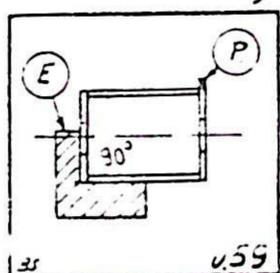
a) Tracer, découper les pièces n°94-95-96-97-98-99-100



13) b) Tourner la pièce 101. Le trou ϕ 2,5 au centre sert au passage d'une vis ϕ 2mm qui sera maintenue sur 101 par un écrou, puis cette vis suffisamment longue sera serrée dans le mandrin trois mors pour tournage. L'épaisseur de cette pièce est obtenue par serrage de rondelles ϕ 2mm collés entre elles. Après tournage la pièce est lissée, comme usinée dans un rond plein.



c) Assembler par collage les pièces 94 et 95 avec les cotés 96. Les cotés 96 seront pliés après avoir pratiqué une rainure au cutter sur la face intérieure des deux pièces. Encoller la rainure, plier doucement et assembler.



bien aligner les faces entr'elles et veiller au bon équerrage "E". fig 059. Lorsque la cabine est assemblée poncer les faces pour éviter tout écart "P" dû à l'assemblage.

d) coller la cabine en place sur le tablier fig 058.

e) Ajuster l'entretoise 99, la coller en haut entre les faces de 95 et 94.

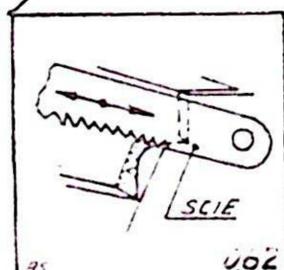
f) Inciser au cutter le toit 100 au droit des lignes de pliage. Ces rayures sont à exécuter sur la face interne du toit. Passer de la colle dans les fines rayures, plier en douceur car l'épaisseur est faible. Coller sur la cabine après avoir collé les pièces 97 et 98 dans cette même cabine. Voir VUE ECLATÉE 060.

g) Tracer, découper les pièces n° 102. 103. 104. 105. 106

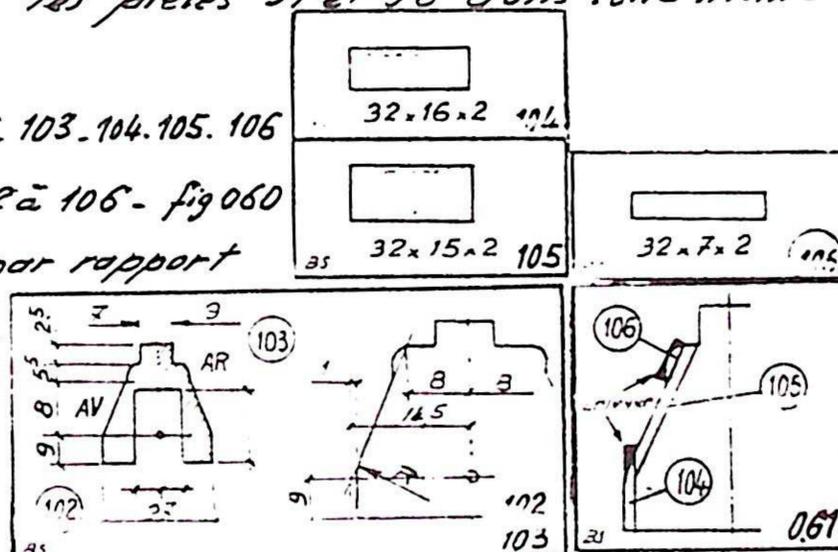
h) Assembler par collage les pièces 102 à 106 - fig 060

puis poncer pour aligner ces pièces par rapport à la face extérieure de la pièce 103.

i) Mettre en forme la pièce 106 pour former l'arrondi de la fig 061.



procéder en utilisant un morceau de scie à métaux pour raboter l'excédent de plasticard. La denture rabote à merveille tout en obtenant une droite dans le sens de la longueur. fig 062

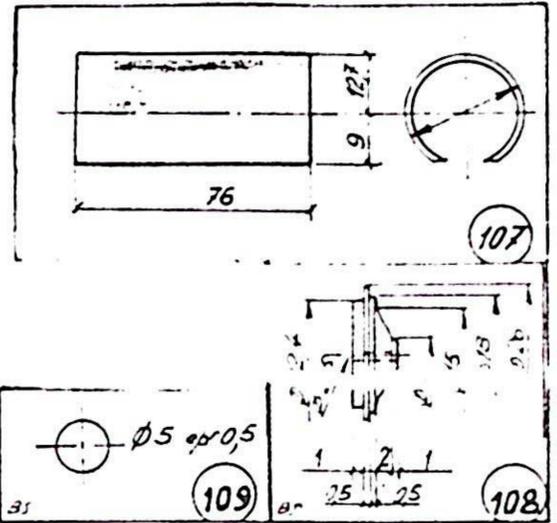


j) Coller la pièce 101 derrière la cabine.

III CORPS DE CHAUDIERE

a) Dans du tube plastique ϕ 25,4 ext. - ϕ int. 22 (TUBE. WIECON SUPPLIES) découper le corps de chaudière n° 107. Veiller à la perpendicularité des extrémités par rapport au corps du tube.

24) b) Découper ou tourner ce qui est préférable les pièces n° 108 et 109. Coller 109 sur 108 et cet ensemble sur l'extrémité de 107. Le trou de $\phi 2$ dans la pièce 108 sert au montage d'une vis de $\phi 2$ mm avec écrou pour tournage. Le trou est ensuite caché par le disque 109.



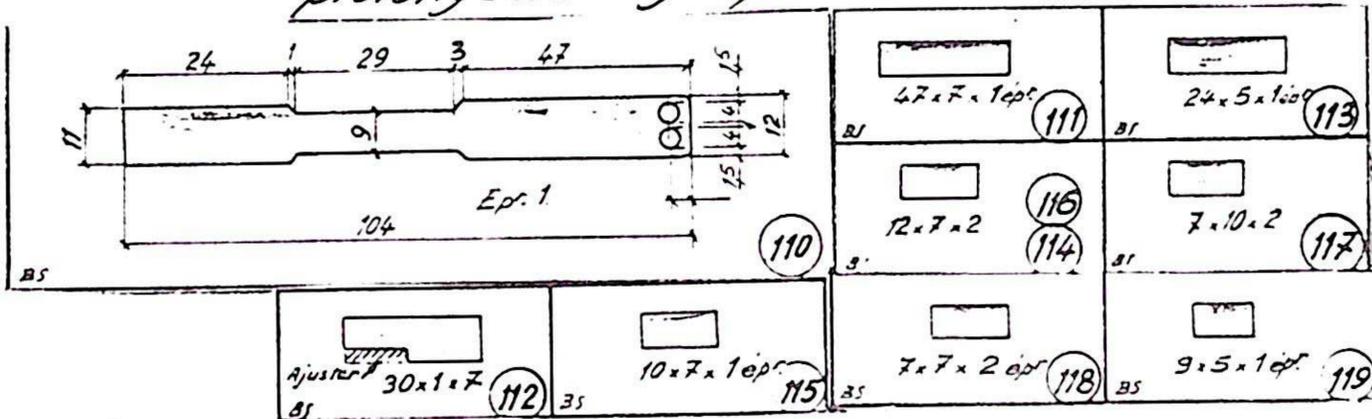
c) Poncer la face de l'ensemble assemblé

107.108. puis coller sur le tablier 91. et sur le foyer 103. (voir fig 060)

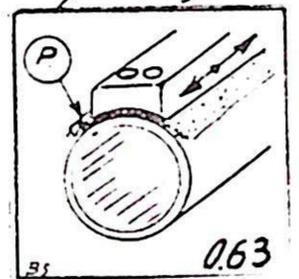
d) tracer et découper les pièces constituant la cheminée et son prolongement jusqu'à la cabine. fig 060.

Pièces n° 110. 111. 112. 113
114. 115. 116. 117. 118. 119.

e) Assembler toutes ces pièces selon fig 060. Veiller à l'équerrage des éléments entr'eux. La forme inférieure sera réalisée par ponçage



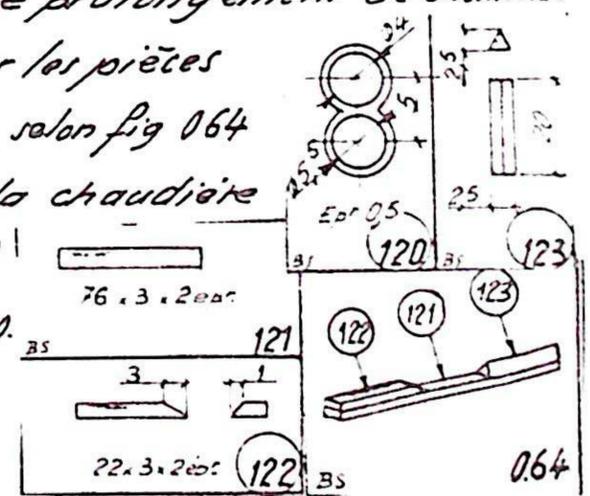
sur un tube $\phi 25.4$ selon fig 063. Un papier de verre fin "P" sera interposé entre le tube et la pièce à poncer.



f) Retoucher la partie arrière de l'ensemble cheminée pour l'assembler avec la boîte à feu et la cabine. Coller en place. La partie supérieure devra être dans le prolongement du toit de la cabine. Cet ensemble sera également aligné avec la chaudière.

g) Après séchage retourner l'ensemble obtenu pour poncer finement le toit de la cabine et obtenir une face bien plane jusqu'à l'avant de la chaudière. Il ne doit pas y avoir un écart au niveau de l'assemblage avec la cabine et le prolongement de cheminée.

h) la chaudière prend forme, tracer, découper les pièces n° 120. 121. 122. 123. Assembler les pièces 121. 122. 123 selon fig 064 puis coller cet ensemble de chaque côté de la chaudière sur le tablier et contre la boîte à feu. (pièce 103)



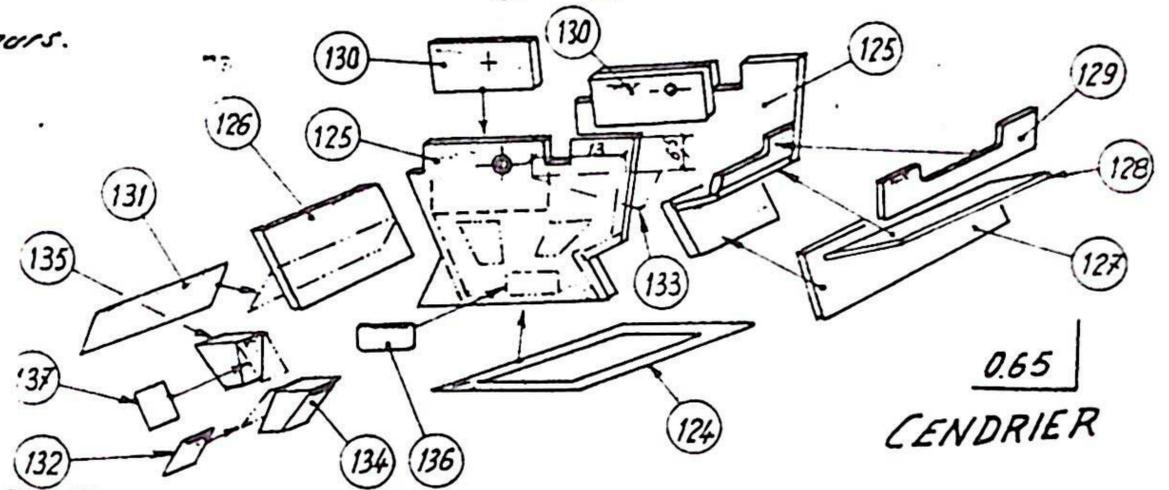
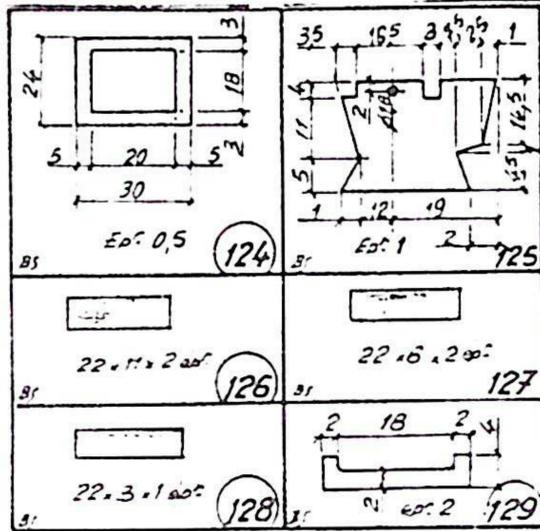
g) Coller la pièce 120 au niveau de la cheminée fig 060.

La partie chaudière s'emboîte sur la poutre centrale portant les moteurs. Il est possible d'avoir quelques retouches à faire par ponçage si un emboîtement s'effectue avec difficulté. La partie centrale est terminée sans détails.

25) IV CENDRIER

Il est situé dans la partie centrale de la machine, mais il est fixé sur la poutre portant les moteurs.

d) Découper, après traçage les pièces n° 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133



134-135-136-137. Les pièces 134 et 135 peuvent être obtenues

en collant plusieurs

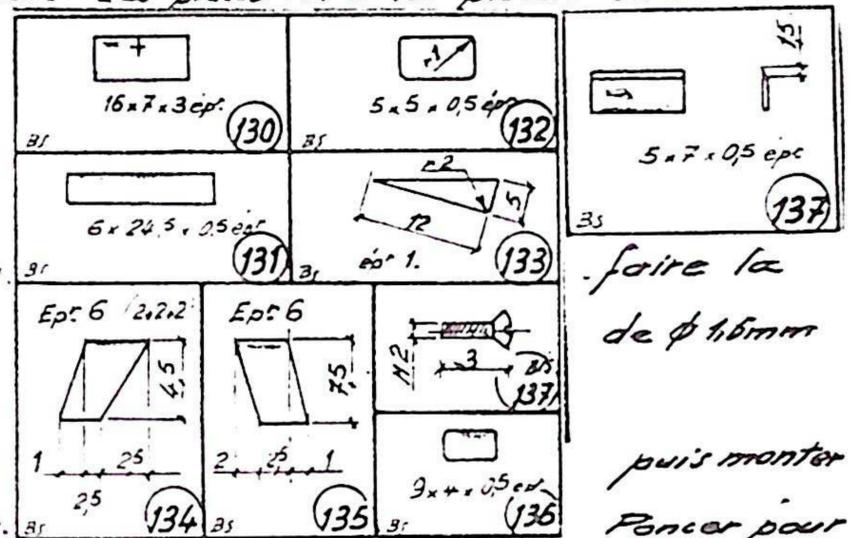
épaisseurs de plasticard avant d'em

mie en forma. b) Préparer deux vis

n° 137 (pour fixation du cendrier.)

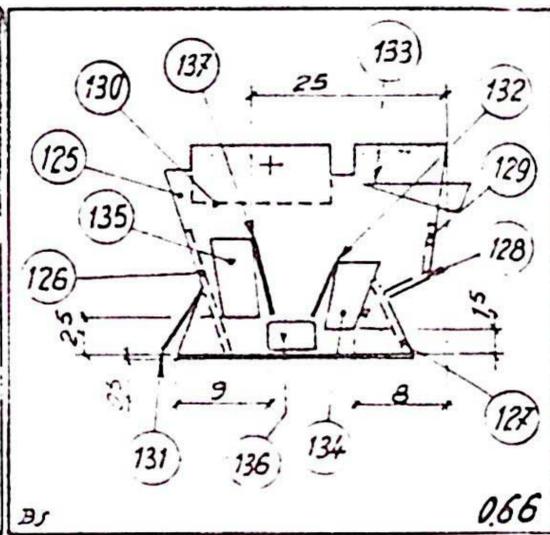
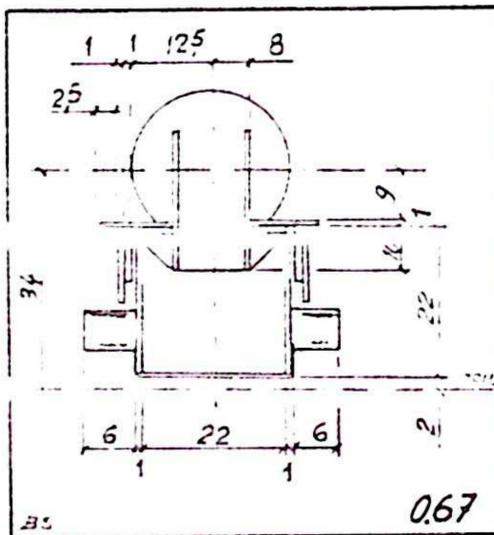
c) Assembler les pièces 125, 126 et 127

les pièces 128 et 129. Coller 124 en dessous.



puis monter

Percer pour



arraser 124 avec le cendrier
d) mettre en place les côles 130 dans le cendrier. Traça percer le trou ϕ 1,6 dans les faces 125. Présenter le cendrier sur le châssis poutre, marquer les trous

et percer au ϕ 1,2 pour tarauder à 1,6 dans la poutre. Pour ces divers montages se reporter aux fig 065, 066, 067.

e) Coller le volet 131 selon fig 066. puis les volets 132 et 137. le cendrier étant en place sur la machine présenter et coller les pièces 133.

f) tracer au crayon la position des pièces 134 et 135 puis les coller sur chaque face 125. Coller la plaque 136 sur chaque pièce 135.

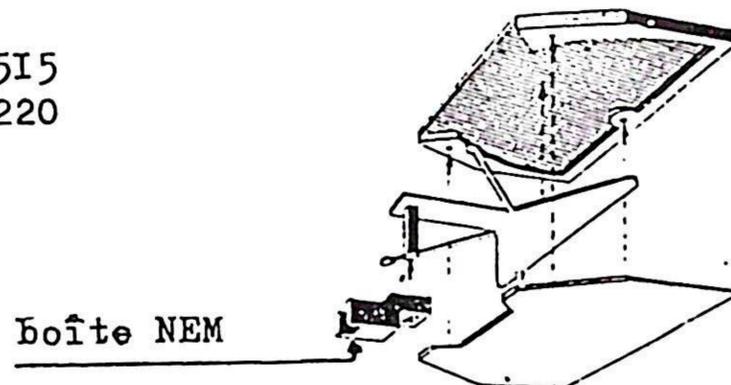
g) le cendrier étant poli finement, le mettre en place et engager les deux vis 137 qui tarauderont d'elles mêmes les trous ϕ 1,4 dans le châssis le modèle commence à s'ébaucher, nous allons passer aux parties avant et arrière réalisées en majeure partie dans du tube ϕ 25,4.

Installation de l'attelage court et à élongation de RIBU + soufflet (maison)
sur les voitures 12 de Fleischmann

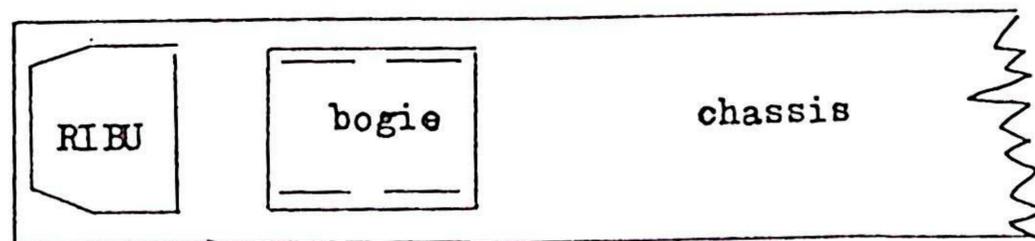
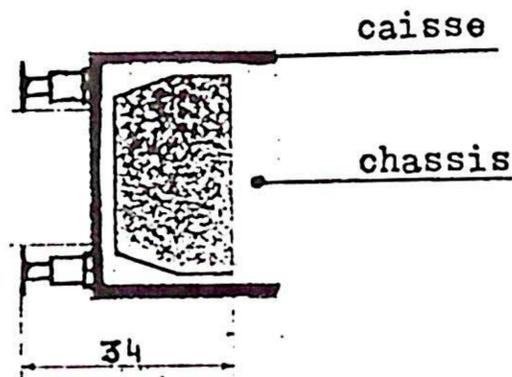
Introduction : Sur mon réseau la plus petite courbe est du ϕ 830 de ce fait
je ne suis pas parvenu à respecter la distance de 34mm préconisée
par RIBU (risque de chevauchement des tampons) pour les
courbes plus grandes pas de problème

Travail : 1- démonter le chassis (2vis) mais cel a n'est pas indispensable
2- couper le plus court possible la queue d'attelage
3- monter la boîte RIBU KKD nr503 (sans colle)

dans la boîte NEM
attelage Fleis 6515
Roco 40220



4- coller la boîte sur le chassis
attention à la distance , dans ce cas-ci par rapport au chassis.

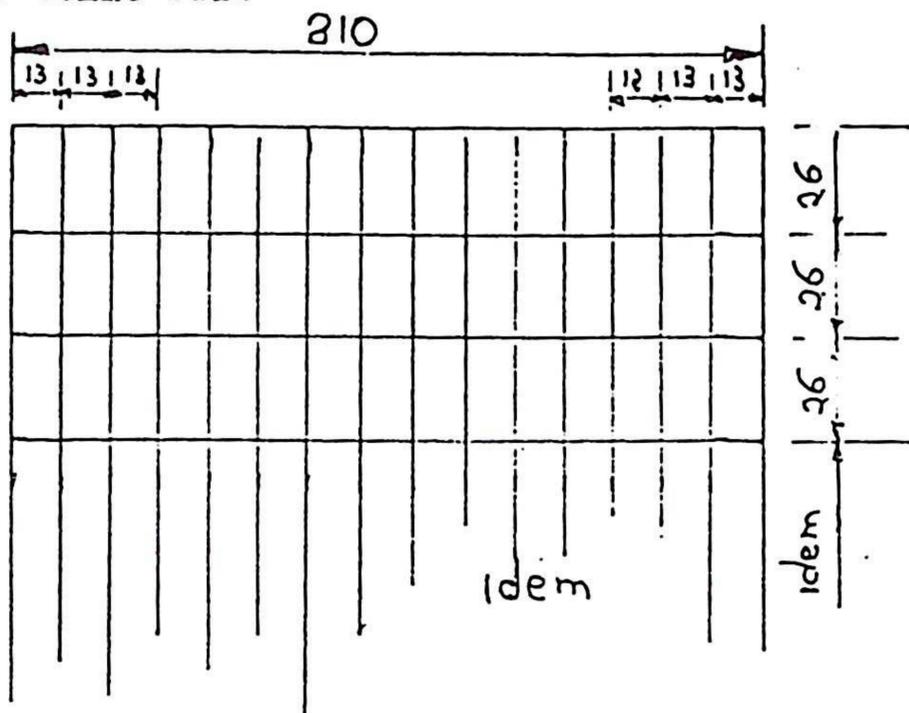


25mm pour courbe ϕ 830 = 3mm entre tampons
27,5mm pour courbe plus grande = tampons touchants

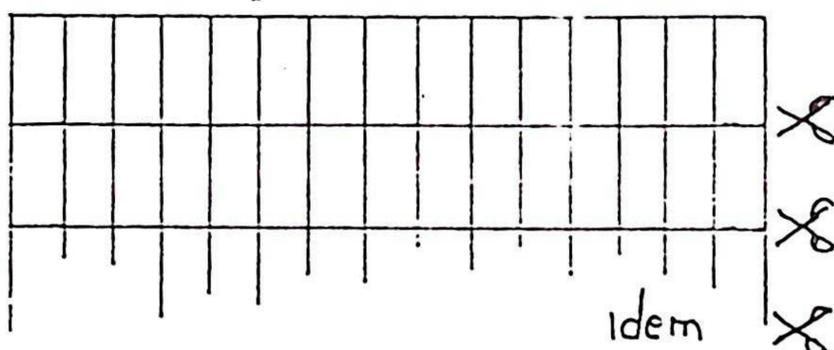
5- remontage du chassis (2vis)
6- pose des voitures sur la voie et installation des soufflets

Ce genre de soufflet existe depuis 10 ans sur mes voitures M2 et comble le vide entre les voitures ayant déjà les queues d'attelage raccourcies au maximum

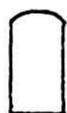
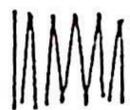
- 1- prendre une feuille de papier format A4 de couleur noire ou blanche mais alors passer dessus au feutre noir (ce que j'ai fait) ce papier doit être fin pour la bonne flexibilité de l'accordéon
- 2- tracer comme suit



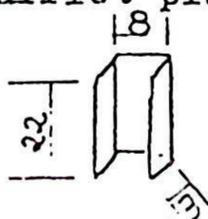
- 3- couper les bandes



- 4- plier en accordéon et couper en léger arrondi le côté du dessus



- 5- coller à chaque extrémité un petit U en carton (carte de visite) qui entrera dans le soufflet plastique de la voiture



Le soufflet papier peut être collé sur un des deux soufflets plastiques et introduit dans son vis-a-vis, moi je ne colle pas j'installe le soufflet lorsque la rame de voiture est installée sur la voie.

Attelage court + soufflet : dans les courbes il n'y a plus de vide entre les voitures.

Faites rouler, regardez, hé oui c'est magnifique!

J'AI MONTE POUR VOUS LE WAGON CERÉALIER DE "DACKER" par J.P. Blanchart.

Pour mes étrennes, j'ai reçu un céréalier de "DACKER" et je me suis bien amusé pour le monter. Toutefois, pour ceux qui désireraient en construire et pour que vous n'ayez pas de problèmes, voici je crois la bonne méthode.

La première chose à faire est d'étudier la notice de montage. N'ayez pas peur d'y consacrer au moins une bonne demi heure et ce à tête reposée, ensuite chose très importante lavez vous les mains (deux fois s'il le faut) car les pièces sont munies de décals.....vous avez sans doute compris!!!!

Je ne vais pas ici récapituler toutes les pièces mais les plus importantes.

1) Placement des plaques de lest dans la caisse.

La boîte ne contient pas de colle, donc avec un peu d'Araldite ou correspondant, il faut coller les plaques de lest sur les flancs de la caisse, sitôt sec vous collez la toiture avec du triclo.

N.B. : j'ai employé du triclo pour monter le modèle, mais libre à vous d'employer une autre colle.

Employer un très petit pinceau (important).

Vous montez la caisse et le châssis suivant la notice, toutefois j'ai du ajuster à la lime les traverses aux extrémités du châssis. Pièce 5 de la nomenclature ensuite vous araser légèrement la pointe.

2) Rambardes et organes de commandes.

Si vous voulez ne pas casser les petites pièces tel que rambardes, échelles etc... vous laissez de coté et vous attaquez les attelages et bogies.

3) Attelages.

Ici pas de problèmes, sauf aux petits ressorts (attention donc de ne pas les perdre).

4) Bogies.

Le plus difficile est de monter les sabots de freins et de les positionner correctement,,vous suivez donc le plan. Quand les bogies sont montés il vous reste à les placer sur le châssis et bien sur vérifier le roulement, régler au besoin.

5) Finition.

Il ne vous reste plus qu'à monter les accessoires repris dans la rubrique rambardes et organes de commandes en ayant soin de ne pas mettre trop de colle car cela se voit.

6) Peinture.

Avec du noir mat vous peignez les bogies, avec du gris clair mat vous peignez les organes et rambardes. Ensuite si vous voulez le salir, libre à vous.

Conclusion

Rien à dire donc sur ce céréalier sauf que le modèle n'est pas équipé de crochets d'attelage, votre loco est condamnée à la panne.

Bon amusement

Jean-Pierre

F) Les Condensateurs.

Ils accumulent une charge qu'ils peuvent restituer par la suite.

Leurs symboles sont les suivants :  ou 

L'unité est le Farad; en abrégé F. Il n'est jamais utilisé tel quel car le condensateur d'1 F n'existe pas. Les 2 sous-unités les plus employées sont le microFarad ou $\mu F = 10^{-6} F$
le nanoFarad ou $nF = 10^{-9} F$

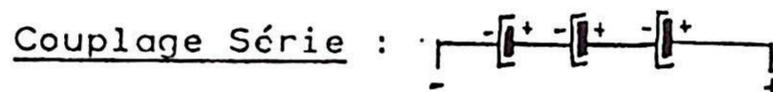
Les condensateurs sont souvent couplés avec des résistances de manière à obtenir des temporisations ou des filtres.

Contrairement aux résistances qui peuvent être indifféremment mises dans un sens ou dans l'autre, les bornes d'un condensateur sont pratiquement toujours polarisées. (sauf les cond. de très petite valeur). Il est INDISPENSABLE de respecter la polarité des bornes sous peine de voir exploser le condensateur après un certain temps.

Couplage des condensateurs.

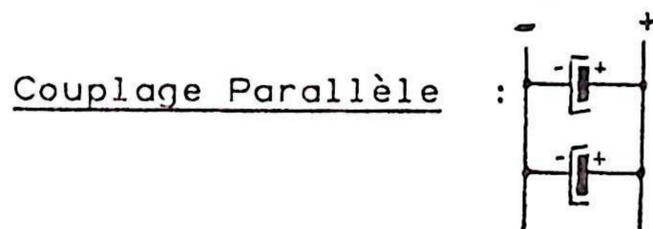
Ils peuvent être couplés en Série et dans ce cas, la valeur finale sera calculée comme suit :

$$C_{tot} = \frac{1}{\frac{1}{C_1} + \frac{1}{C_2} + \frac{1}{C_3} + \dots}$$



Ils peuvent être couplés en parallèle et dans ce cas, la valeur finale sera calculée comme suit :

$$C_{tot} = C_1 + C_2 + C_3 + \dots$$

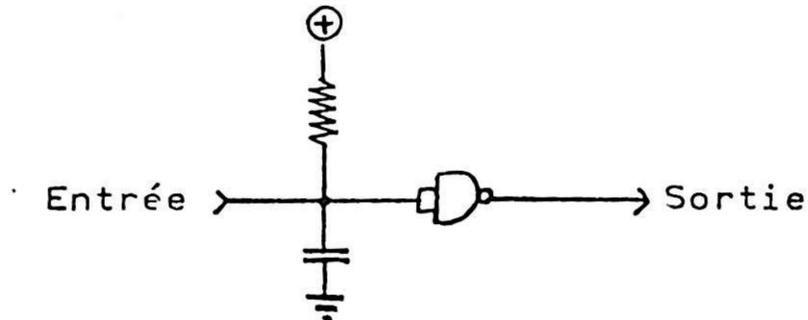


Il est à noter que la formule de calcul de couplage des condensateurs en Série est identique à celle de calcul des résistances en Parallèle et que la formule de couplage des condensateurs en Parallèle est identique à celle de calcul des résistances en série.

Rés Série = Cond Parallèle et Rés Parallèle = Cond Série

Applications.

- 1) Filtres R - C : permettent d'éliminer les parasites au niveau des entrées des circuits intégrés.
(Surtout les TTL)



- 2) Obtenir des temporisations : nombreuses applications diverses. En voici une qui intéresse le domaine des trains miniatures : elle permet d'obtenir d'une manière fort simple des démarrages et des arrêts progressifs. Le schéma représenté ci-dessous remplace le traditionnel transformateur avec son potentiomètre.

Le principe est très simple : on charge ou on décharge un condensateur à travers une résistance, ce qui fait que la tension à la sortie du condensateur croît ou décroît progressivement. Cette sortie attaque un ampli de puissance suffisamment costaud que pour pouvoir alimenter une ou plusieurs locomotives.

Le matériel nécessaire est le suivant :

1 pont redresseur B 40 C 5000/3000

1 Transformateur 220 V / 12 - 16 V

2 Condensateurs 2200 μ F - 40 V

3 Transistors : $T_1 =$ BC 107 ou équivalent

$T_2 =$ 2N3053 ou équivalent

$T_3 =$ 2N3055

3 Résistances : $R_1 =$ 10 k Ω

R_2 et R_3 comprises entre 300 Ω et 10 k Ω

1 Interrupteur de mise en service

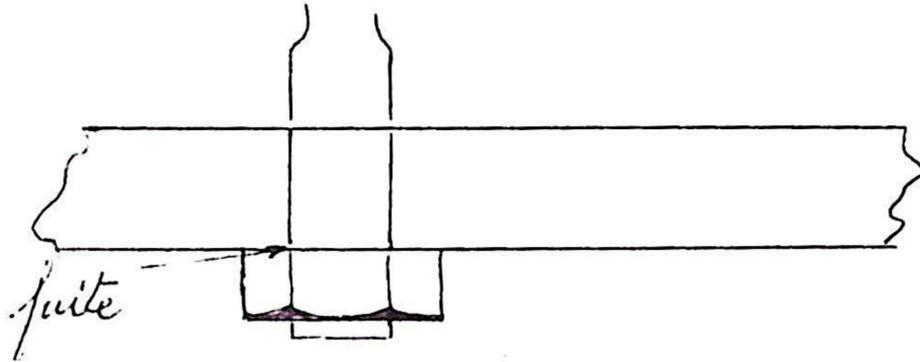
1 Inverseur du sens de marche

1 Système laissé au choix de chacun et permettant de passer de l'accélération au maintien de la vitesse ou au freinage. (un combinateur 1 circuit - 12 positions convient parfaitement)

A suivre

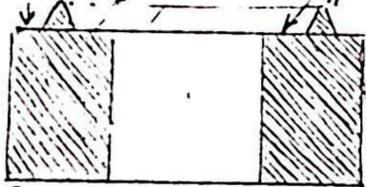
R. JAUNIAUX

III. FUITE AUX BOULONS DE CIEL D'UN FOYER EN CUIVRE ROUGE



Ce genre de fuite peut provenir de la corrosion des boulons de ciel. Il faut d'abord couper les écrous des boulons perdant et les remplacer par de nouveaux écrous. En aucun cas, on ne peut frapper sur les écrous car on augmenterait, alors, le jeu dans les trous de ciel.

B Bordure devant s'encastrer par serrage dans le cuivre.



Mettre au point A un cordon d'amiante graphité autour du boulon de ciel. Il ne peut y avoir de jeu entre filetage écrou et boulon. Il doit être graissé au suif graphité avant vissage. Il doit être vissé à la clef du premier filetage jusqu'au moment où il est bloqué contre le ciel. point B de l'écrou du croquis.

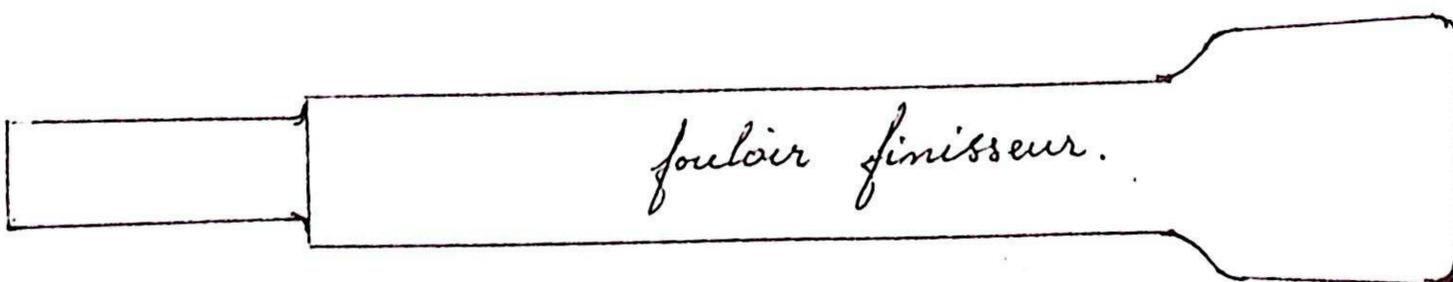
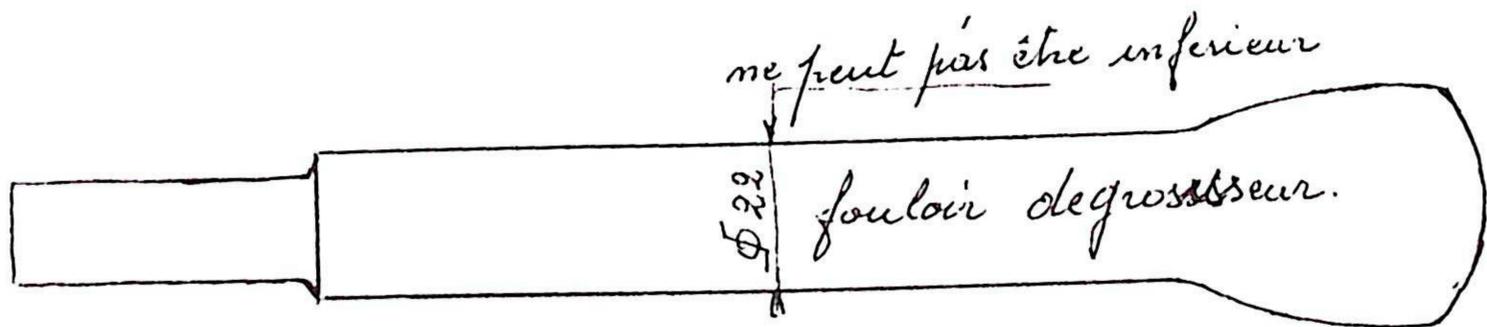
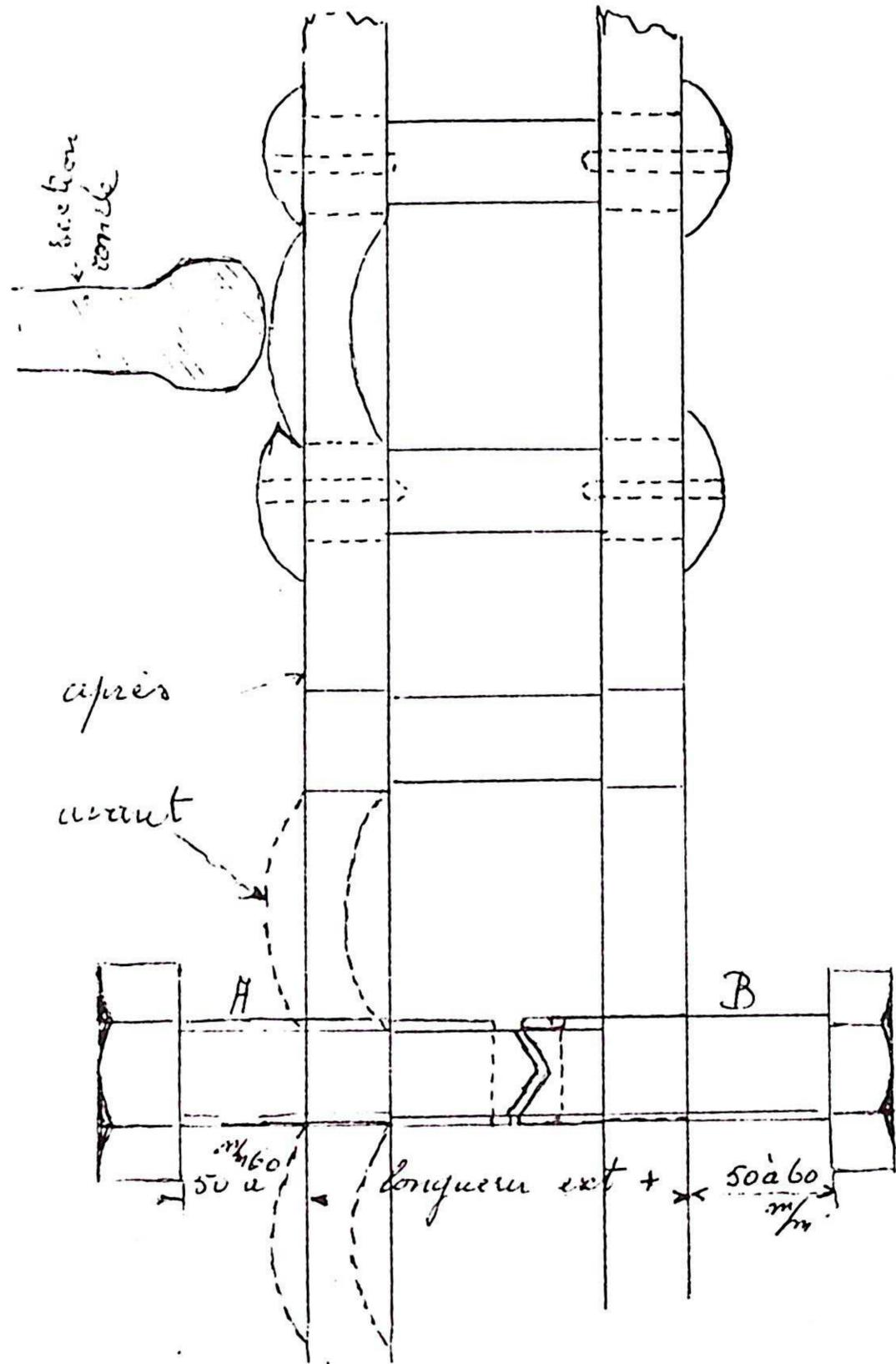
IV. CAS D'UN MATELASSAGE AU FLANC DE FOYER EN CUIVRE OU ACIER

Le matelassage se produit toujours par colmatage de calcaire entre tôle foyer et tôle chaudière. La tôle de cette partie n'étant plus atteinte par l'eau est alors surchauffée et se gonfle sous la poussée de la pression chaudière (foyer cuivre). Sous la poussée de la pression, les foyers acier eux, par contre, se fissurent.

Cette détérioration peut se produire, aussi, à la plaque tubulaire (entre tubes et provoquer des fissures).

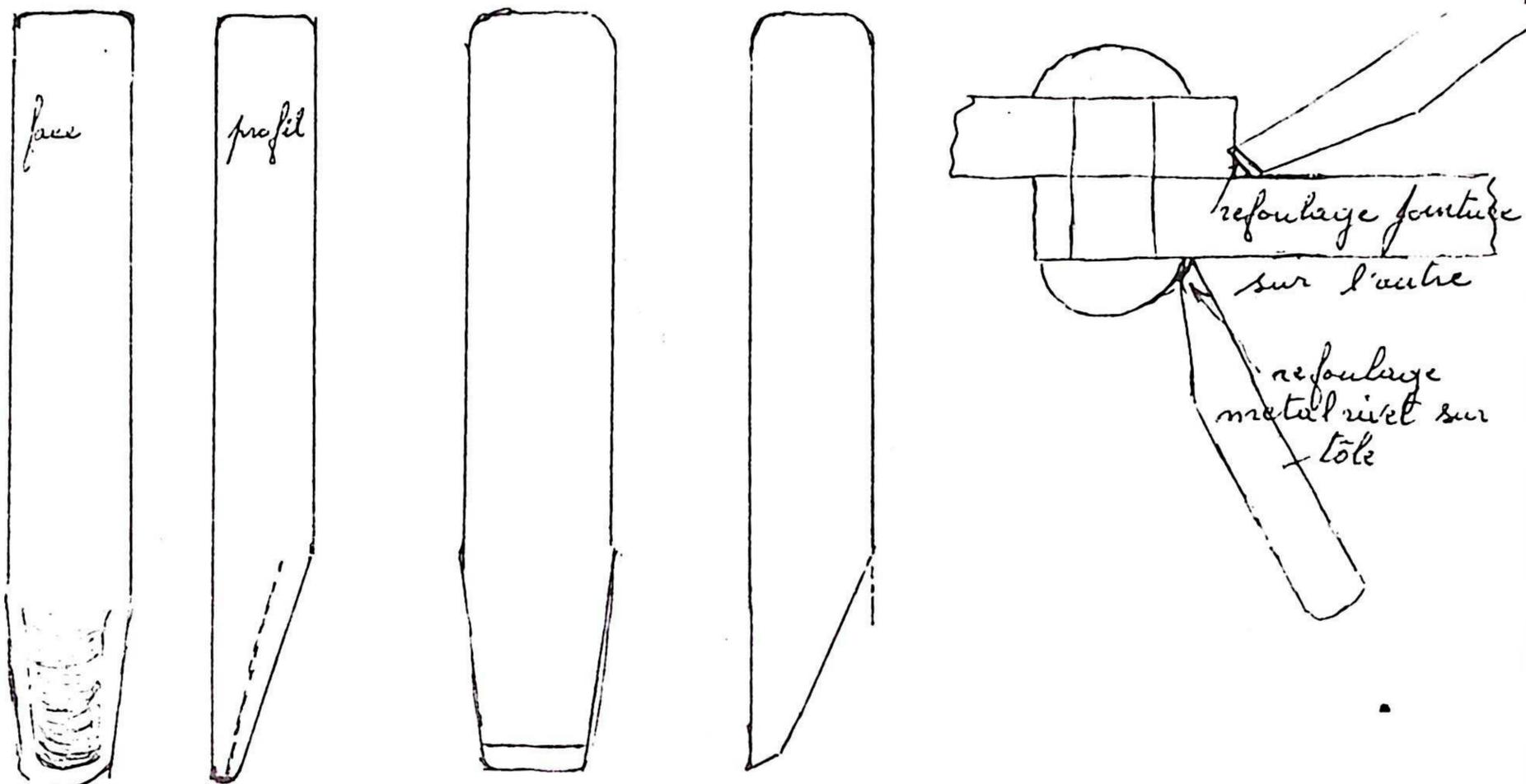
Cette détérioration ne peut être réparée qu'au chalumeau et chaudière exempte de tube. Pour les foyers acier, on enlève les tubes autour des fissures, on chanfreine les fissures avec un grain d'orge ou une gouge sur l'épaisseur de la plaque et on soude à l'arc.

Comment réparer le matelassage: enlever les entretoises comprises dans la partie dégradée celles autour resteront. Ensuite procéder par vis dans les trous des entretoises après avoir passé un taraud supérieur au \varnothing d'entretoise enlevée. Ces vis A et B (voir dessin) ont un bout mâle et femelle; on les visse dans les trous seulement pour maintenir les tôles à leur écartement d'origine mais elles peuvent servir aussi à renvoyer les tôles. Le matelassage se dresse alors au pistolet pneumatique avec un fouloir et un finisseur.



les coins ne peuvent pas être à vif

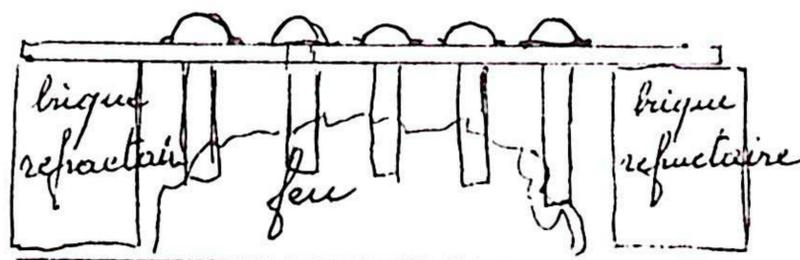
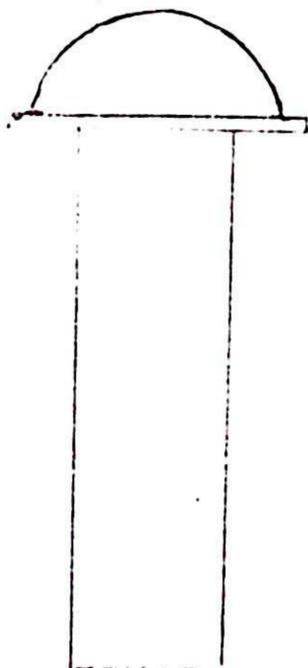
Il faut, ici, se fabriquer une série de matoirs droits et/ou courbes selon l'emplacement des fuites



Matoir a rivet

Les rivets utilisés pour le rivetage des viroles de chaudière et cadre de foyer ainsi que cadre de porte de foyer sont des rivets avec bavure au bas de la tête (voir le croquis)

Les rivets sont à chauffer d'un bout à l'autre au rouge clair. Pour les chauffer: dans une tôle de 6 à 8 mm d'épaisseur, on fore des trous de 5 mm plus large que le diamètre des rivets. On place cette tôle sur une forge, une brique réfractaire de chaque côté pour la maintenir. Pour ce travail, il faut, en outre, deux tenailles à rivet....et trois ouvriers.



Il faut un chauffeur de rivet à la forge, un ouvrier pour passer le rivet dans le trou et tenir celui-ci contre la tôle avec un tas hydraulique et un riveur.

Avant ce travail, il faut vérifier si les rivets passent facilement dans les trous. Si l'un venait à serrer, il faut passer un alésoir 0,5 ou 1 mm plus élevé que le diamètre du rivet.

Enfin, et pour terminer l'article de ce mois: il ne faut, EN AUCUN CAS, souder des rivets ou une jointure, cela ne ferait qu'aggraver le défaut.

Ce mois, nous avons la joie de saluer l'arrivée d'un nouveau venu. Le nouveau-né est de grande qualité avec des photos couleur de grand format du meilleur rendu. Le contenu est éclectique et satisfait par moitié l'amateur des chemins de fer réels et par moitié le modéliste. De plus ses parents sont Belges. Vu la faiblesse de notre marché, ce mensuel vise aussi celui de nos voisins du Nord et est, de ce fait, imprimé en néerlandais avec encart traduction française à laquelle nous reprocherons d'être trop littérale et de se permettre des fantaisies du genre "gare de Bruxelles-Sud". De plus les légendes de certaines photos ont été passées sous silence. Sans doute s'agit-il de petites maladies infantiles qui disparaîtront bien vite. Nous souhaitons longue vie et prospérité à cette nouvelle revue. Pour information: l'abonnement 86/87 coûte avec encart traductif 2490 FB à verser au ccp 000-1492026-69 des Editions HK sa Aachener Strasse, 6 4700 EUPEN

SPOORWEG JOURNAL 01/1986 Novembre: pour ce premier numéro: La période de rodage des 11 touche-t-elle à sa fin. 30 ans de service ferroviaire Benelux. Série 1100 NS. Photos du 150e anniversaire. Pour les modélistes: crocodile ROCCO. Module Etat Belge 1930. 3 dioramas avec photos et explications des techniques utilisées.

INDEPENDANT DU RAIL 266: (ND): critique "très critique" du Bugatti.

LOCO-REVUE 488: beaucoup de dioramas et prix d'exposition dans ce n°. Epinglons la réalisation en laiton d'une micheline (elles sont passées chez nous), une vraie comme un camion sur rail. Des photos couleur des 141R du temps de leur patine.

RAIL-MINIATURE FLASH 275: des conseils pour le travail du laiton (soudure) et le compte-rendu de notre exposition de septembre à HOUDENG-GOEGNIES.

MODEL RAILROADER dec. 1986: une commande simple et facile à construire. Remotorisation d'un modèle N avec moteur "can"; de quoi donner des idées à notre Niste

VOIES FERREES nov.-dec. 1986: une photo de la STIC. BRUXELLES-PARIS avec les 232 Nord. Construction d'un abri de quai en laiton. (n.d.)

MIBA 12/86: si ce n'est l'épaisseur du numéro et les nombreuses photos de réseaux réalistes ou de dioramas cpm

LA VIE DU RAIL 2069: pour les amateurs de "bizarreries ferroviaires": le train militaire français de Berlin (TMFB). 2070: exotisme avec le réseau cubain. 2071: une nouvelle politique pour les Vicinaux belges (ndlr: dans cette nouvelle politique le terme "service public" semble inconnu!). Une photo de la pcc à Courcelles-centre. Pour les fanas de l'autorail et suite à la sortie du modèle réduit par AS, l'historique de l'autorail De Dietrich. Parlant d'AS, évoquons l'astuce pour obtenir des vitrages correctement "encastrés": une caisse entièrement en plastique transparent peinte sauf au niveau des fenêtres!

LE RAIL 12/86: (nd) statistiques SNCB 1985. Electrification de la 140. Ath-Denderleeuw le 20.12.66

TRANS-FER 12/86: les informations SNCB et V. Historique des lignes 63, 30 et 80 disparues.

MODELSPOORVRIENDEN BRUGGE dec.86: cpm

FTY TOURAIL déc.86: jonction de voie inamovible et fixe pour raccord intermodule. Les coloris NB. Copie de la copie d'une étude deA. WINTER sur la construction HO de la RAVACHOL.

TRAM 2000 n°63: toute l'information sur le tram et le bus avec un chapitre consacré aux disparitions hennuyères.

LIVE STEAM nov. 1986: les articles en cours. Vapeur vive au passé.

RAIL MAGAZINE NOV 86: Flèche d'Or et Night Ferry. M4 et 12 sur Anvers-Lille. Du tram belge à Maeseille. En détail: la machine électrique de HEILMANN. Et pour les amis des secondaires et des autorails quelques bonnes pages.

DEC 86: le temps des PICASSO à Dinant est compté. Près de chez nous: les tramways de Valenciennes. Quelques vues des différentes manifestations des touristiques dont notre CFV3V. 1er chapitre d'une étude du système MALLET.

TRAINS MINIATURES n°2: charcutage MKD, une gare de campagne:diorama en N particulièrement soigné. Comment concevoir une rampe hélicoïdale. L'ABC des résistances électriques. Décoration des camions Renault HO. Automatisme en gare de Dôle.

Nous avons pris le train en marche en trouvant, par hasard, dans une librairie lilloise cette revue mensuelle qui en est à son deuxième numéro. Comme son titre l'indique, le sujet en est le train miniature. D'origine banlieue parisienne, c'est, bien entendu de la miniature française que nous trouvons. La présentation est de qualité, les photos couleur aussi, malheureusement on ne peut en dire autant pour les photos N et B. qui sont, pour une part, plus noires que grises. Une originale rubrique auto camion apparaît avec des conseils de décoration et de détaillage de ceux-ci (ça manquait par ailleurs effectivement). Commençant à zéro, c'est peut-être une chance pour les débutants d'apprendre l'ABC du monde miniature ferroviaire tant en constructions qu'en électricité ou en électronique (nous formons le vœux qu'il en soit effectivement ainsi et que les auteurs ne prennent pas un envol trop rapide).

Après ces considérations techniques, quelques réflexions me viennent aussi: l'apparition d'un nouveau venu est, par la voie de la concurrence, une source d'émulation pour tous dont nous, lecteurs, sommes les bénéficiaires. Mais est-ce encore vrai en ce temps de crise où j'entends autour de moi, des budgets trains qui se restreignent d'une part, et où je lis aussi que nos revues traditionnelles sont loin de voir l'avenir en rose et cherchent des abonnés pour éviter des augmentations de prix, d'autre part.

Bien sûr, nous formulons les vœux de réussite et de succès à cette nouvelle revue mais est-ce vraiment le bon moment de disperser les forces plutôt que de les réunir?

Nous avons aussi relevé l'omniprésence du rédacteur en chef J-P. LAURENT (ce qui n'élève rien à la qualité de ses articles et photos). Sans doute, une équipe plus étoffée va-t-elle apparaître sinon gare à l'épuisement!

HET ROETHUISJE n°19: cpm

ASEA-REVUE 3-4: le nouveau tramway de Göteborg: tramway moderne avec accélération et freinage commandé par microprocesseur et freinage par récupération! (c'est le même qu'ASEA a vendu à Istanbul)

ASEA-REVUE 5: cpm

MOETEN EXPRESS n°22: cpm

TRAM 2000 n°64: nouvelles STIB pour la section de Bruxelles, nouvelles hennuyères pour la section du Centre avec dans ces dernières l'historique de la ligne 63 et une photo du déraillement de la 10284 de l'AsVi.

MUPDOFER NEWS n°48: les événements en HAINAUT. Des nouvelles de l'étranger où l'on voit encore des japonais et des allemands rafler des marchés de L.R.V. (c'est ce que nous, nous appelons tram) américains. Pour les fêlés du tram, épinglons l'annonce des plans de réseaux de villes européennes et les nouvelles séries de photos R. TEMMERMAN.

INFORMATIONS S.N.C.B. 5/86: des chiffres: 70 % du trafic marchandises viennent des secteurs lourds, 2,3 millions d'envois de détail en 1985 par CONCORDIA MAIL (publicité non payée) d'un centre de distribution complètement automatisé. Le triage de Monceau. Un VTG nouveau de 128m3 et pour les ferrovipathes gourmets: un restaurant Pullman à Bruxelles-Midi.

B.V.S. INFO 48: des nouvelles de ligne touristique Termonde-puurs....mais par contre plus de nouvelles de "documentation ferroviaire n°5 et 6" dont le paiement a été fait IL Y A QUATRE ANS AU MOINS. Décidément les souscriptions ont du plomb dans l'aile un peu partout.

FERRO-FLASH NAMUR oct. nov. 1986 n° 22: reçu le 24.11, le FF Namur annonçait une réunion pour le 21.11. Ne tirez pas sur le pigiste. Leur équipe de rédaction, comme la vôtre, fait certainement le maximum mais il y a des tas d'impondérables tels les lenteurs postales ou la surcharge de l'imprimeur...c'est ce que nous avons encore connu le mois dernier où certainement plusieurs d'entre vous ont reçu l'information du spécial vapeur...après son passage!

Ceci dit, les articles de ce FF Namur sont la suite des articles commencés dans le précédent numéro.

FERRO-FLASH et FERRO-FLASH NAMUR

La lecture du FERRO-FLASH NAMUR est, pour nous, d'une part, toujours un agréable moment dû autant à la qualité de son graphisme qu'à celle de ses articles mais, c'est aussi, d'autre part, un moment d'amertume: en effet, les plus anciens se souviendront que d'avril 1976 à décembre 1982, FERRO-FLASH était le lien d'information commun du C.F.C. et du R.M.M.. A dire vrai, pendant ces sept années consécutives, la rédaction et l'impression, dites communes, ont tenu plus du monologue que du dialogue car, pendant toute cette période, les responsables du C.F.C. assumaient la rédaction (en 7 ans, les articles namurois peuvent se compter sur les doigts d'une main), la dactylographie, l'impression, le brochage et la distribution; ces deux derniers points étaient cependant intégralement assumés par l'ami Michel THIRY qui, ayant la double appartenance C.F.C./R.M.M., nous assurait que le travail qu'il faisait était la part du R.M.M..

Il était évident que cette absence de collaboration de la part de nos associés ne pouvait aboutir qu'à une impasse. Ayant signifié qu'une édition "commune" devenait impossible, nous avons alors vu nos amis namurois sortir, comme par enchantement, des articles, rédiger, dactylographier et imprimer très correctement un bulletin pour lequel, avec beaucoup de sérénité, ils réclamaient le titre FERRO-FLASH. Diable, ils avaient tant fait pour celui-ci dans le passé qu'ils estimaient que celui-ci leur revenait de plein droit.

Devant notre refus, compréhensible nous pensons, de céder le titre d'un journal dont nous assumions seuls l'édition jusqu'alors, nos amis namurois ont alors trouvé le titre très original de FERRO-FLASH NAMUR apportant au moins la confusion dans notre petit monde du train miniature. Voilà pourquoi il y a deux FERRO-FLASH! L'un en est à son 118e numéro, l'autre à son 22e.

(Note pour MM. Ziza, Nie et Cie: ces choses devaient être dites une fois au moins et nous ajoutons que nous avons gardé les plus cordiaux rapports avec nos amis namurois ainsi qu'une grande estime que nous pensons réciproque)

MÄRKLIN MAGAZINE 6/86: un numéro utile à tous avec des idées de chargement des Eaos, des raccords inter module, des chenillards lumineux, le panorama des différentes colles et pour les Marklinistes, la pratique du digital.

L' ESCARBILLE n°25: cpm

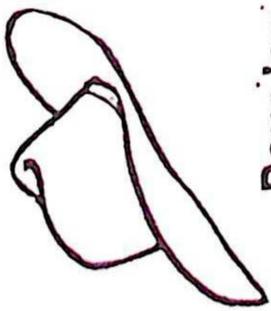
INFO-MODELE nov.86: numéro à épingle avec: quelques indications sur la restauration des type 260 HO MARKLIN,, bref historique des 261, une étude intéressante des type 64 reprenant affectation, n° tender, particularités, date de radiation, remarques etc; l'ami C. MICHEL fournit là un travail utile à chaque modéliste qui pourra, grâce à lui, multiplier les variantes de son parc: nous y ajouterons un léger complément concernant la différence entre les 2 versions de P8 la "petite" et la "grosse": outre les détails décrits par l'ami MICHEL, la différence résidait surtout en le support de coulisse simple dans le 1er cas (cf 64.028 et renforcé dans le second (cf 64080 et modèle LILIPUT et MARKLIN). Déc. 86: ce numéro s'attache plus particulièrement à la série 60 dont il trace la situation actuelle peu glorieuse: cet article est abondamment illustré de photos - hélas - de piètre qualité.

CARTES POSTALES

Cartes postales rétro de la côte belge en un beau sépia vendues par série de 5. Le sujet: le vicinal à Ostende, La Panne (ve), Wenduyne, Westende et Furnes.
pour tout renseignement: M. Raymon VANCRAEYNEST, blauw Kasteelstraat 103, 8400 Oostende

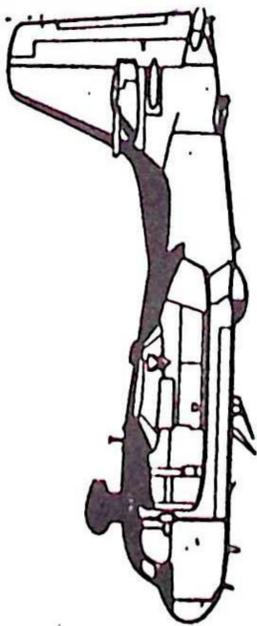
3 AUTRES VOYAGES A THEME

*** GO WEST!**



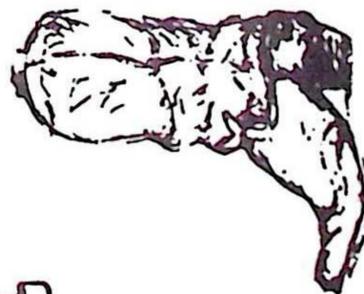
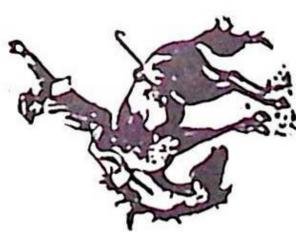
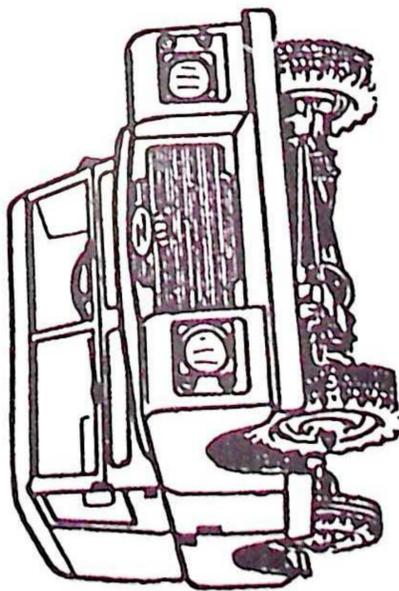
Pour les passionnés de WESTERN

*** AVIATION IN ACTION**



Si l'aviation vous passionne, alors ceci s'adresse a vous

*** 4X4 IN ACTION**



Renseignements:

CONTINENTS INSOLITES
1, rue de la Révolution
1000 Bruxelles
T. 02/218.24.84 (14-18h)

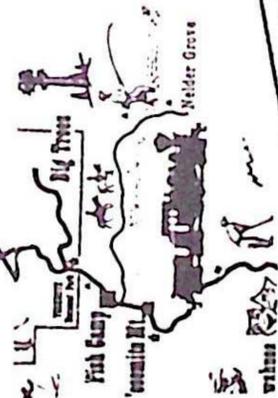


INEDIT

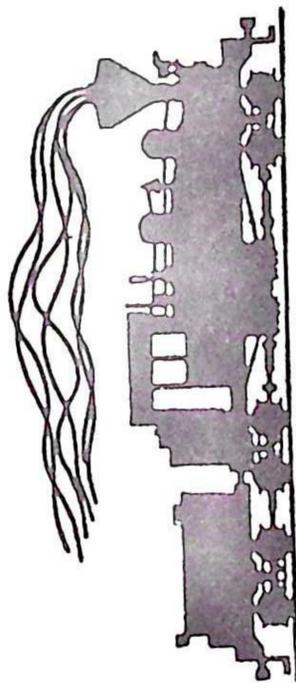
ARTICULATION
T.C. SE NOURR.

89.700 F.B.

DATES
du SA 8/8/87
au SA 29/8/87



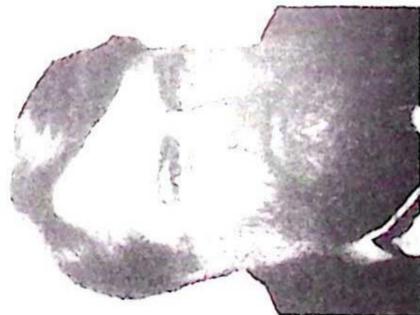
FICHES TECHNIQUES
SUR DEMANDE.



André BEUKELAERS

Grand Voyageur devant l'Éternel, sa silhouette de baroudeur a guidé des expéditions sur 3 continents (Asie, Afrique, Amérique) et il garde une affection spéciale pour les îles lointaines du Pacifique. Il fut Secrétaire-Général de la Guilde Européenne des Raid, d'Action et Target, amateur de la Péniche Tenacité et du Forum de l'Aventure.

André s'intègre dans l'équipe de C.I. pour organiser les voyages à thèmes



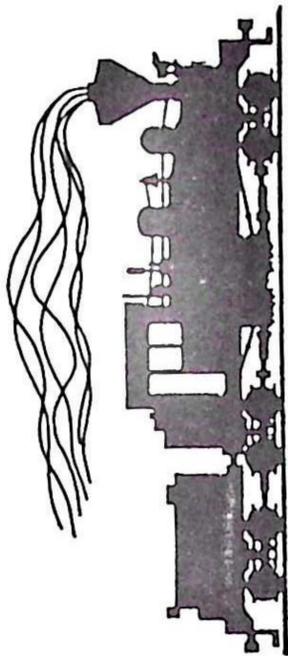
continents insolites

association des "grands voyageurs-guide

a.s.b.

PRESENTE

RAILROAD IN ACTION



POUR LES « FANA » DES CHEMIN DE FER

La traversée des Etats-Unis d'Amérique en chemin de fer, par delà déserts et montagnes, vous fait-elle rêver?
Buffalo Bill, le Golden Spike, les « GHOST-TOWN » (villes fantômes) font-ils partie de vos fantasmes?

« Continents Insolites » vous propose une fantastique aventure en train, en motorhome et en voiture sur les traces de l'une des dernières grandes épopées du siècle dernier dont voici les grandes étapes: Washington (Columbia), Chicago (Illinois), Omaha (Nébraska), Denver (Colorado), Cheyenne (Wyoming), Salt Lake City (Utah), Sacramento - San Francisco (Californie).

Une foule d'activité annexe est prévue:

- Parcours en « Steam Train » (train à vapeur).
- Circuit dans le Yellowstone en motorhome.
- Visite des musées - Smithsonian (Washington) - Buffalo Bill (Cody) - California State Railroad Museum (Sacramento).
- Nombreuses visites en voitures lors de Stop Over avec le train etc...

UN VOYAGE A THEME

DANS L'OUEST AMERICAIN



RAILROAD

IN ACTION

Ce voyage à thème sur le chemin de fer nous permettra de traverser les USA de manière confortable.

En effet, nous passerons par les états de: New Jersey, le District of Columbia, l'Illinois, l'Iowa, le Nebraska, le Colorado, l'Utah, le Wyoming, le Nevada et la Californie sur la piste des vestiges de la conquête de l'ouest par le chemin de fer.

Le voyage nous permettra d'utiliser d'autres moyens de transport comme le motorhome, la voiture ou la diligence.

Voici, par ailleurs, un aperçu de ce que nous verrons:

Vol pour New-York. Arrivée à l'aéroport et voyage en train jusqu'à WASHINGTON - Installation à l'hôtel.

Visite du Smithsonian Museum- Célèbre institut américain consacré à la recherche dans tout ce qui intéresse la technologie, l'art et l'histoire. Nous visiterons en priorité ce qui a trait au chemin de fer. Nous y verrons notamment l'un à côté de l'autre (on pourra comparer) la "Pioneer passenger locomotive de 1851" et la "Steam passenger locomotive n°1401" construite en 1926.

Location d'une voiture pour la visite de la ville de Washington, l'une des plus belles des USA. Le Capitole, la Maison blanche, le Lincoln Memorial, le Cimetière d'Arlington, l'université de Georgetown...

Washington-New York en train.
Possibilité de voir un spectacle à Broadway.

Visite de la ville en métro, bus ou taxi. Statue de la Liberté, Central Park, Metropolitan Museum, l'ONU (pierre de lune) Greenwich Village, Chinatown, une foule de choses à voir...

Départ de New-York pour Chicago en avion. Transfert à la gare et embarquement dans la California Zephyr (14h40), wagon à deux niveaux très luxueux, logement dans un compartiment couchette pour deux personnes transformable en 2 sièges face à face pour la journée, possibilité de compartiment pour famille. Départ de Chicago à destination de Salt Lake City où nous arriverons le lendemain soir à 23h.

Trajet: CHICAGO-OMAHA -DENVER- SALT LAKE CITY
Paysages fantastiques et très variés, déserts, montagnes, canyons. Traversée en deux jours des 2/3 des USA. Une brochure avec tout ce qu'il y a à voir le long de la ligne vous sera remise avant le départ.
Arrivée à Salt Lake City à 23h. Installation à l'hôtel.

Prise en charge d'un motorhome pour 5/6 personnes et départ pour YELLOWSTONE, le plus ancien parc des USA. Célèbre pour ses géysers, ses chutes et ses ours mais avant tout nous passerons par JACKSON, ville Western (saloons, spectacles, rodéos...)

Nous passerons également par le Parc du GRAND TETON (rivières, torrents et montagnes escarpées enneigées). Nous visiterons aussi CODY et son fameux Musée Buffalo Bill (le plus beau du genre au monde) où sont exposés armes, peintures, bronzes, costumes, véhicules, documents concernant la vie à cette époque. Nous logerons en motorhome dans des camps spécialement aménagés pour le recevoir ou dans les réserves.

Barbecues en plein air, visite probable des ours.

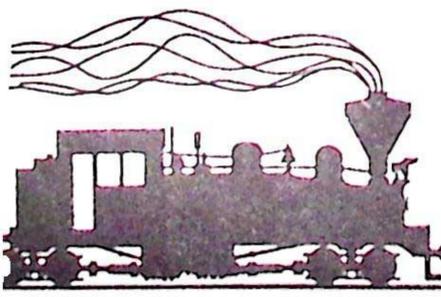
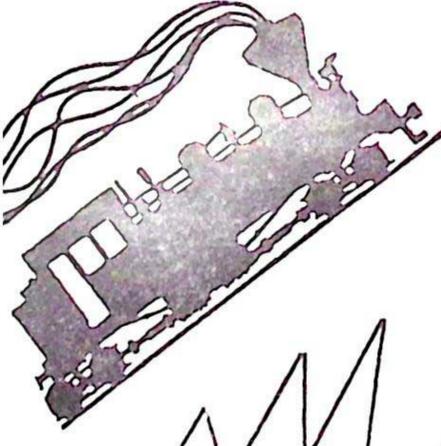
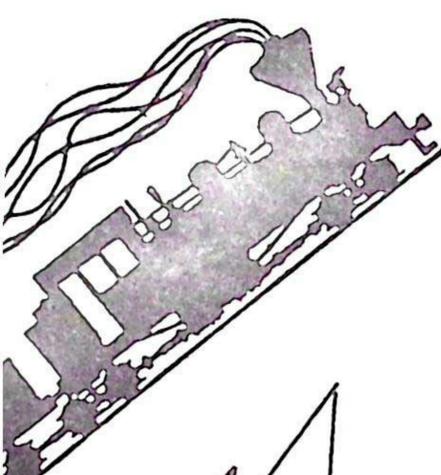
Retour vers Salt Lake City, remise des motorhomes et réembarquement dans le train à 23h. Nuit en couchette.

Arrivée à Reno à 8h25 - Location de voiture et visite de la ville et notamment du célèbre musée HARRAH'S de l'automobile (1200 véhicules) puis départ pour Virginia City, ville fantôme reconstituée, mines d'argent, opera, musée, saloon, Suicide Table. Cimetière avec épitaphes rendues célèbres dans les films. Puis Carson City, son musée des pompiers et le Nevada State Museum avec une galerie de mine de plus de 100 mètres reconstituée pour nous expliquer comment fonctionne l'extraction. Puis cap sur le lac Tahoe, plages récréatives et retour à Reno où nous passons la nuit (au Casino). Et comme la ville est mondialement réputée pour ses mariages ou divorces rapides avis aux amateurs...

Reprise du train à Reno à 8h25 et arrivée à Sacramento vers 13h30- Visite du California State Railroad Museum- Ce splendide musée ouvert en 81 regroupe la principale collection d'équipement de chemins de fer qui concerne la conquête de l'Ouest présentée de façon impeccable dans des décors de gares reconstitués. Magnifique musée qui à lui seul vaudrait le voyage.

Le matin, visite de Sacramento puis embarquement à 13h25 pour San Francisco où nous arrivons vers 15h30-Installation à l'hôtel- Soirée libre.

Visite de SAN FRANCISCO, un jour en voiture, un jour en transport locaux. Le port de pêche, l'animation des rues, le Cable Car, Chinatown, la prison d'Alcatraz, le pont du Golden Gate et le parc du même nom qui regroupe des quantités de musées, des bisons, un jardin japonais plein de banzaï etc... plus une foule de choses à faire et à voir qui vont faire que ces deux jours vous laisseront comme un goût de "trop plein".
Départ de San Francisco pour Bruxelles.



PROJO
R/R
CHEZ C.I.
JE 26/2/87
20h30

