

FERRO FLASH



NOVEMBRE - DECEMBRE 1989

JANVIER - FEVRIER 1990

N° 1 4 3



Série 38, no 2.

HAINÉ-SAINT-PIERRE. -- La Gare.

Haine-St-Pierre. La gare vers 1904

CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

BIENSUEL

DOCUMENTATION
MODELISME

INFORMATIONS FERROVIAIRES

Secrétariat BRUXELLES

Michel BROIGNIEZ

Allée des Jonquilles 18

5865 Walhain-Saint-Paul

Tél: (010) 65.87.48

Secrétariat CENTRE

Henri HAUBE

Rue Docteur Grégoire 51

7100 La Louvière

Comptes bancaires:

BRUXELLES: 068-2027267-91

CENTRE: 271-0061822-65

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

Les changements d'adresse sont à faire parvenir UNIQUEMENT au secrétariat de BRUXELLES.

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

Montants des cotisations

Membre avec service

FERRO-FLASH: BEF 600,-

Membre vivant sous

le même toit qu'un

membre avec service

FERRO-FLASH: BEF 300,-

Membre bienfaiteur: BEF 800,-
et plus...

N'oubliez pas de mentionner vos nom 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 à votre secrétariat respectif.

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'information.

ECHANGE DE REVUES INTER-CLUBS

Les revues sont à faire parvenir à Pierre HAUTEFIN

Chaussée de Mons 125

7160 Haine-Saint-Pierre.

C.F.C. réunions C.F.C.

Section LA LOUVIERE

Samedi 24 février à 14h30

Local de la Place Caffet à Haine-Saint-Paul

- DEMONSTRATION DU RADIO-CONTROL DE JOUEF
- LE TRAVAIL DU PLASTICARD par Jean-Pierre BLANCHART
- ASSEMBLEE GENERALE
- VAPEUR EN POLOGNE par Gilles DURVAUX

Dimanche 18 mars à 9h

Salle Omnisport de LA LOUVIERE BOUVY

- BOURSE D'ECHANGE MODELISME ET JOUETS
- En collaboration avec le Club SOLIDO et le journal "LA BONNE AFFAIRE"

Vendredi 27 avril à 18h30

Gare de HAINE-SAINT-PIERRE

- INAUGURATION DES LOCAUX DU MUSEE DE LA VIE FERROVIAIRE

Tous les vendredis de 19h30 à

Réunion modélisme, bibliothèque...etc

Section BRUXELLES

Vendredi 9 mars à 20 h

Gare de SCHAERBEEK

- INAUGURATION DU LOCAL-RESEAU

Invitation cordiale aux membres des 2 sections



AU NOM DU COMITE DU CFC

NOUS VOUS SOUHAITONS A TOUS

**BONNE ET HEUREUSE
ANNEE 1990**





COTISATION 1990

VOUS POUVEZ REGLER VOTRE COTISATION 1990
AU COMPTE DE VOTRE SECTION RESPECTIVE :

COMPTES FINANCIERS:

SECTION DU CENTRE : 271-0061822-65
SECTION DE BXL : 068-2027267-91

MONTANTS DES COTISATIONS : + FERRO-FLASH
MEMBRE BIENFAITEUR : BEF 800.- ET PLUS
MEMBRE ORDINAIRE : BEF 600.-
MEMBRE VIVANT SOUS LE MEME TOIT QU'UN
MEMBRE AVEC SERVICE F.F. BEF 300.-
MAIS SANS FERRO-FLASH



Nos lecteurs fidèles le savent très bien, la rédaction d'un éditorial n'est pas une de nos habitudes. Néanmoins, pour ce numéro, les circonstances - retard et Nouvelle Année l'imposent.

Alors, bien traditionnellement, nous vous présentons nos bons vœux pour 1990. Que cette année vous apporte Bonheur, Joies et Santé, cette dernière permettant le reste, ainsi bien sûr qu'un train complet de plaisirs ferroviaires au 1/1 et en réduction.

Ceci dit, voyons notre retard:

Vous savez que des comités de rédaction avaient été mis en place et suscité l'enthousiasme....des quelques minutes qui suivaient car, depuis, dans notre courrier, aucune trace des membres qui avaient participé à leur création que ce soit à Bruxelles ou à La Louvière. Bref, vous attendez tous impatiemment votre bulletin mais si peu contribue à sa bonne marche.

Avec l'aide précieuse de quelques uns, j'ai pris la responsabilité de mettre sur pied le forum FEBELRAIL 1990 ainsi que la bourse d'échange de décembre, d'en être, en quelque sorte le répartiteur. Oh vous savez, c'est pas grand chose: juste quelques lettres, des minimes coups de fil mais aussi arranger l'inarrangeable, pallier aux tuiles toujours nombreuses et imprévues de la dernière minute et bien entendu accueillir avec bienveillance les critiques, les "il aurait fallu", "on aurait dû" et les "I-a-qu'à" traditionnels. Ces activités ont empiété sur la rédaction de votre bulletin qui aurait dû sortir, c'est vrai, bien plus tôt.

A ces activités vitales pour notre vie associative, ajoutons la défense du modélisme belge dans une revue française bien connue, RAIL MINIATURE FLASH pour la citer, ainsi que mon souci d'offrir à notre population du Centre la possibilité de trouver chez eux encore un point de vente spécialisé dans le train miniature. Ah j'oubliai, comme vous, je travaille aussi et ma profession occupe 50 à 55 heures par semaine débordant parfois sur le week-end aussi, j'ai également une vie familiale que je crois bien remplie. Bref, à certains moments, je me vois dans l'obligation de trier et sérier les choses en leur degré d'urgence.

Vous êtes quelques 300 à vous inquiéter et à attendre FERRO-FLASH. Merci aux quelqu'uns qui, en confiance, ont déjà réglé leur cotisation 1990. Nous essaierons de ne pas ^{vous} décevoir cette année encore et, j'avoue, votre soutien nous a dynamisé. Merci aux autres qui se sont inquiétés et nous en ont fait part.

Pour éviter que cette situation ne se reproduise, un peu de collaboration et un petit grain "d'esprit Club" ne ferait pas de tort. Ne me dites pas, comme je l'ai déjà trop souvent entendu "je ne sais pas écrire", "je n'ai pas de machine", "ça n'intéresse personne". Allons, bon sang, un peu de débrouille que diable!. Regardez autour de vous et puis, en dernier ressort, il reste les copains du vendredi qui sont là pour vous aider. Les suggestions d'article ne manquent pas;

les yeux des 800 (voir page intérieure), les bons coins photos et comment y accéder, sans croiser le taureau du champs voisin...ni le fermier armé d'ailleurs, les tunnels

l'éclairage des tunnels*, les transformations de matériel, les articles pour débutant. A propos, avez-vous remarqué le vendredi la demi-douzaine de jeunes modélistes qui assistent à la réunion. Eh bien il faut tout leur apprendre aussi bien en H.O. qu'en SNCB ou F. Continuer et augmenter notre attraction en organisant une permanence le W.E. permettrait une sérieuse redynamisation de notre groupement mais hélas là-aussi, ce sont les mêmes qui sont au poste palliant l'absence de certains, absence au mépris des engagements pris; il en va de même lors de notre manifestations où nous voyons des comitards briller par leur absence laissant le soin à d'autres d'oeuvrer à leur place.

Avant de terminer, je voudrais exprimer le souhait de clôturer mon mandat au plus tôt et de transmettre les fonctions présidentielles à un responsable dynamique et riche de plus de disponibilités que je n'en ai, il pourrait rendre plus attractif notre association et lui redonner le haut niveau d'activités diverses qu'elle possédait. Dans ce domaine, on peut aussi suggérer:

- + organisation d'exposition itinérante
- + édition de livres
- + fabrication de modèle
- + organisation de voyage

Mais ces responsabilités ne devraient pas reposer sur les épaules d'un seul homme comme à l'heure actuelle. Elles devraient être réparties entre plusieurs responsables, chacun d'entre eux gardant la haute responsabilité des activités dans lesquelles il engage le C.F.C. et en rendant compte aux membres du comité.

Soyez conscient que notre diversification nous fait compter parmi les associations les plus importantes du pays, montrez-vous en digne et dorénavant, pour maintenir notre aura

PARTICIPEZ

Pierre HAUTEFIN

* Nous avons des spécialistes.

Quelques semaines après avoir écrit ces lignes, nous apprenons que la salle de la gare de HAINE-ST-PIERRE qui était promise à notre association serait mise à notre disposition dès le mois de mai de cette année. Ceci représente, en réalité UNE VITRINE PERMANENTE de notre association, une présence devra être assurée les w.e. et notre éditorial n'en prend que plus de sens encore

Une fois n'est pas coutume, vous trouverez deux éditoriaux dans ce bulletin. Un mot d'explication: le deuxième, dû à un membre souhaitant garder l'anonymat, était destiné à un bulletin qui aurait dû sortir en novembre et reflétait les pensées d'après-forum. Nous avons, malgré les circonstances préféré le garder en rappelant le contexte de sa rédaction.



EDITORIAL



Cher lecteur, il arrive parfois que des événements auxquels on ne croyait plus arrivent enfin, souvent d'une façon tout à fait imprévue et surprenante. Ceux qui se rappelleront mon éditorial du mois de mai, seront peut-être étonnés de lire ce qui suit, mais comme dit le dicton, "il n'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'avis". Lors du 4e forum de FEBELRAIL qui a eu lieu dans l'enceinte de l'ancien charbonnage de Bois-du-Luc (à propos y étiez-vous ? Non ! Dommage, c'était très intéressant), quelle ne fût pas ma surprise d'y apprendre qu'une discussion avec les importateurs était prévue l'après-midi ? Oh surprise !! Eux, en personne, était-ce possible ? Eh oui, ils étaient là. ROCO, MÄRKLIN, FLEISCHMANN, TRIX, KLEIN MODELLBAHN, nous avaient fait l'honneur d'être présents, LIMA étant excusé pour cause de voyage à l'étranger. ROCO nous présentait même sa nouvelle gamme de rails ROCO-LINE, ainsi que les dernières nouveautés fraîchement arrivées (BB 9300 SNCF, wagon kangourou avec conteneurs suisses, e.a.). Quelle discussion passionnante, je n'ai pas vu le temps passer. Ces messieurs, qui soit dit en passant nous avaient consacré plusieurs heures de leur temps de "loisirs", nous ont exposé leurs divers problèmes de contingence et de quota minimum. Pour une loco avec étude complète, c'est-à-dire sans récupération possible sur un autre modèle, il faut 10.000 pièces, vous avez bien lu, DIX MILLE. Et lorsque le modèle est valable, il s'en vend bon an mal an environ 3.000 pièces en Belgique (20 à 30.000 pièces en Allemagne ou en Suisse). Stupéfiant ! Les modélistes que nous sommes avaient-ils une idée de la chose, je crois que pas mal d'entre nous s'en étonneront. Pour les voitures et wagons, les quotas sont de 25.000 pièces !!! Mais avec les derniers cités, nous pouvons compter les différentes versions des pays possédant le modèle incriminé. C'est pour cette raison que des repeintures ou des adaptations d'après un modèle déjà produit (ex.: notre série 29 sur base des BB 300 SNCF) sont plus "faciles" à obtenir. Le débat, conduit par Messieurs Paul Stahl (RMF) et Pierre Hauteфин (président du club co-organisateur, le nôtre), s'est toujours déroulé dans un climat franc et courtois. Les visiteurs présents posèrent des questions de plus en plus précises, et vint la peau de banane: les pièces détachées ! Là il faut avouer qu'il y a en Belgique un sérieux problème d'approvisionnement. Ce problème semble d'ailleurs être général, et non particulier à telle ou telle marque. Les représentants des diverses marques nous ont cependant promis de faire un réel effort dans ce domaine, tout en nous demandant de tenir compte que l'usine elle-même peut être en rupture de stock ou que peut-être votre détaillant spécialisé "oublie" de commander votre pièce.

suite >>>

>>> suite

Dans tous les cas, wait and see ! Autre chose réjouissante pour nous modélistes belges: MÄRKLIN et ROCO nous annoncent que nous allons vraisemblablement pouvoir sous peu délier les cordons de nos bourses; ROCO annonçait même du "sensass", mais..... top secret ??? Sauf pour nos nouvelles couchettes (Bc) provenant de la transformation des Eurofima (I6) en nouvelle livrée bleue à bande rose, qui arriveraient début 1990. En ce qui concerne FLEISCHMANN, la firme de Nürnberg considère le marché belge trop petit, mais il n'y a rien d'impossible qu'un jour ou l'autre nous aurions un modèle belge chez ce fabricant, dont acte. Personnellement je ne peux que remercier les organisateurs de ce forum qui ont, d'après ce que j'ai pu savoir, réalisé un tour de force en obtenant de nos importateurs qu'ils veuillent bien dialoguer avec les amateurs que nous sommes, certaines firmes n'ayant donné leur accord que deux à trois jours avant ce forum. Au nom de tous les membres de notre club, et de tous les amateurs, je remercie ici d'un même enthousiasme et les organisateurs, et les importateurs qui semblent enfin avoir compris qu'un dialogue et une collaboration avec les amateurs ne peut être que profitable à tous. Ils ont d'ailleurs affirmé qu'ils tiendraient compte, dans la mesure du possible, des remarques des passionnés que nous sommes. Pourrions-nous envisager enfin l'avenir du modélisme ferroviaire belge avec optimisme? Une fois de plus, wait and see, mais je pense que nous pouvons être optimistes !

Aries d'Octodurum.





Jouef

OU UN NOUVEAU TRANSFOZAPPEUR CHEZ JOUEF

=====

TRANSFOZAPPEUR: c'est ainsi que tout naturellement, nous avons appelé le nouveau transformateur radiocommandé de JOUEF Industries.

Après avoir lu les critiques toutes élogieuses (ça va de soit) de la presse française spécialisée, nous avons voulu aussi tester ce système que nous ne qualifierons pas de révolutionnaire (les allemands l'utilisent déjà mais en I.R. avec les contraintes inhérentes aux I.R. et les américains pratiquent avec délice depuis la nuit des temps ferroviaires miniatures le "walkaround" mais ces derniers se sont toujours contentés d'un cordon ombilical) mais de parfaitement original et indispensable au service des manoeuvres locales.

Eh bien, ça marche et c'est pas triste du tout!

JOUEF, tel le Phénix, pratique, après des temps difficiles, une politique d'amélioration de son image de marque grâce, d'abord, aux perfectionnements apportés aux références anciennes (boîtier NEM, attelage à élongation, roues brunies aux normes NEM, embiellage refait), ensuite aux nouveautés plus fines et plus performantes et, enfin, à l'innovation tel le radio control system ou la commande centralisée à distance du réseau ou le transfozappeur.

Comme nous venons de le dire déjà, le radio control system n'est rien d'autre qu'une version améliorée avec commande par ondes radio du "walkaround". Autrement dit, il s'agit d'un système compatible avec TOUT RESEAU DEJA EN PLACE. VOUS NE MODIFIEZ RIEN, VOUS NE CHANGEZ QUE DE TRANSFO. Le bouton de commande de votre transfo se transforme en un double bouton disposé sur un boîtier que vous tenez dorénavant en main ce qui vous permet, alors, les manoeuvres les plus audacieuses sur le site même de celles-ci.

La firme vosgienne annonce une distance de 5 mètres entre transfo et télécommande; sur le réseau C.F.C., nous avons largement dépassé cette distance. Par contre en exposition ou en bourse où, sans doute, les interférences sont plus nombreuses, nous couvrons tout juste les 5 mètres. La puissance de sortie en courant traction est de 400 mA, ce qui couvre largement la gamme des fabrications actuelles.

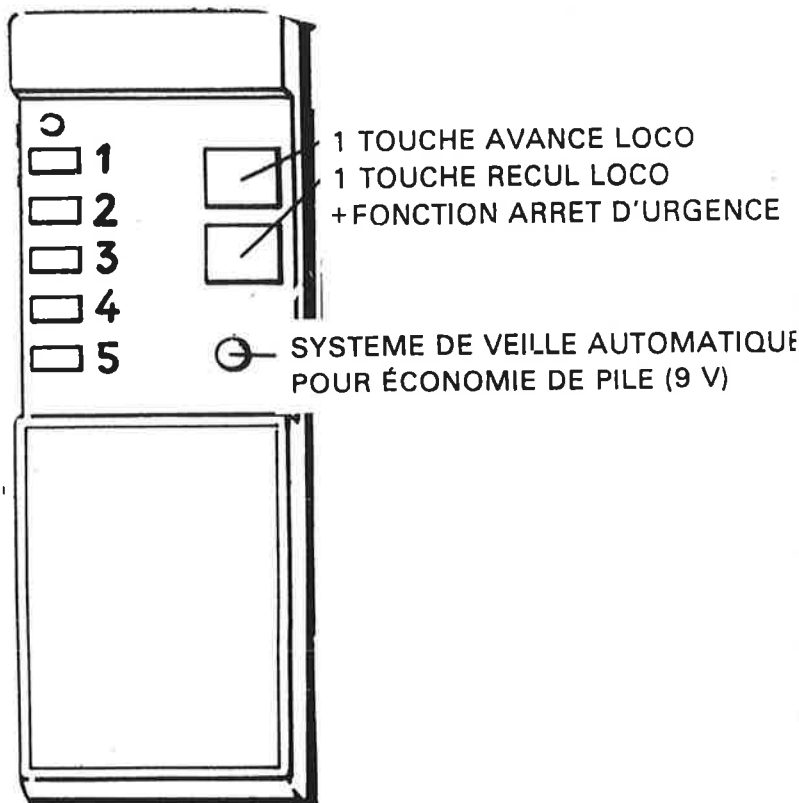
Outre la radiocommande d'une machine, vous pouvez aussi télécommander 4 accessoires par impulsion et zapper un accessoire à contact permanent. Sur chacune des 5 sorties, aussi 400 mA .

7 longueurs d'onde sont disponibles et programmables par l'utilisateur. Ce qui veut dire que le ravagé zappeur pourra télécommander de son fauteuil 7 réseaux indépendants, 28 contacts impulsionnels et 7 contacts permanents. Quel programme pour un télédistIBUTEUR!

L'ÉMETTEUR

EXEMPLE DE COMMANDE DE RÉSEAU

SORTIE 1 1 PASSAGE A NIVEAU
SORTIE 2 2 AIGUILLAGES COUPLÉS
SORTIE 3 2 AIGUILLAGES COUPLÉS
SORTIE 4 1 RAIL DÉTELEUR
SORTIE 5 ECLAIRAGE DE LA GARE ET DU QUA.



Les ralentis obtenus sont remarquables et dignes des transfos électroniques.

Enfin, cette commande a été largement malmenée lors des expositions (les machines aussi n'est-ce pas Grégory, j'en connais un qu'est pas content avec tes essais), manipulée par adultes et gosses inexpérimentés...elle fonctionne toujours.

Comme pour tout circuit deux rails, le rail propre est un gage de bonne conduite, ajoutons-y le dégagement de l'antenne ce qui n'était pas le cas en exposition.

Un dernier mot sur le prix: 5000,- FB en fin 1989 ce qui semble honnête par rapport au plus vis à vis d'autre transfo.

DEMONSTRATION SAMEDI 24 FEVRIER 1990 local place Caffet C.F.C. LA LOUVIERE.

UN T.G.V. AVANT LA LETTRE:

UN PROJET DE RESEAU RAPIDE A VOIE LARGE.

Je tiens à préciser que, malgré le caractère parfois surprenant de quelques données, il ne s'agit nullement d'une fantaisie. Ces lignes ne sont pas rédigées un 1er avril!

On sait qu'à côté de nombreuses voies étroites et de la voie normale (en général 1,435 m. = 4 pieds 8 pouces 1/2), il exista (GB: Exeter, Devon etc... voie de 2 m. environ, jusqu'en 1900) et existe encore de nos jours des réseaux à voie large: ainsi la voie russe (1,524 m.) et la voie hispano-portugaise (1,675 m.).

Différents projets ont vu le jour, tous frappés d'un gigantisme plus ou moins effrayant. Ainsi, on a pensé à des voies de 4, 5 et même 6 mètres (à ce stade, on ne s'embarasse plus de préciser s'il existe quelques millimètres supplémentaires!). On s'attardera ici au projet transeuropéen de lignes à écartement de 3 mètres.

Le réseau de base.

Dans un premier temps, Paris constituera la limite occidentale, mais la prolongation vers Brest est d'ores et déjà programmée, de même qu'une branche, au départ de Munich, pour le Nord de la Suisse, Marseille et de là Barcelone.

De Paris, donc, on part soit vers Munich, Linz, Vienne (où se greffe l'embranchement pour Trieste et Rome), Budapest, Belgrade, Bucarest et Istanbul: on pense dès lors à un certain express célèbre, défunt depuis quelques années. — soit, par la Belgique, vers la Ruhr, Berlin, la Pologne et Kiev avec, là aussi, diverses extensions à réaliser dans un avenir proche: vers Leningrad par Varsovie, ou Stalingrad par exemple.

En plus, quelques lignes Nord-Sud se grefferont sur ce réseau initial: Berlin-Leipzig-Nurnberg et Munich, ou Berlin-Prague-Vienne.

Une telle infrastructure ne s'improvise pas. On doit envisager de remodeler profondément l'urbanisme de certains quartiers. Pour gagner du temps, on peut aussi construire sur deux niveaux. Ou bien récupérer des lignes existantes d'utilisation moindre: une voie normale double pourra rapidement céder la place à une voie large simple.

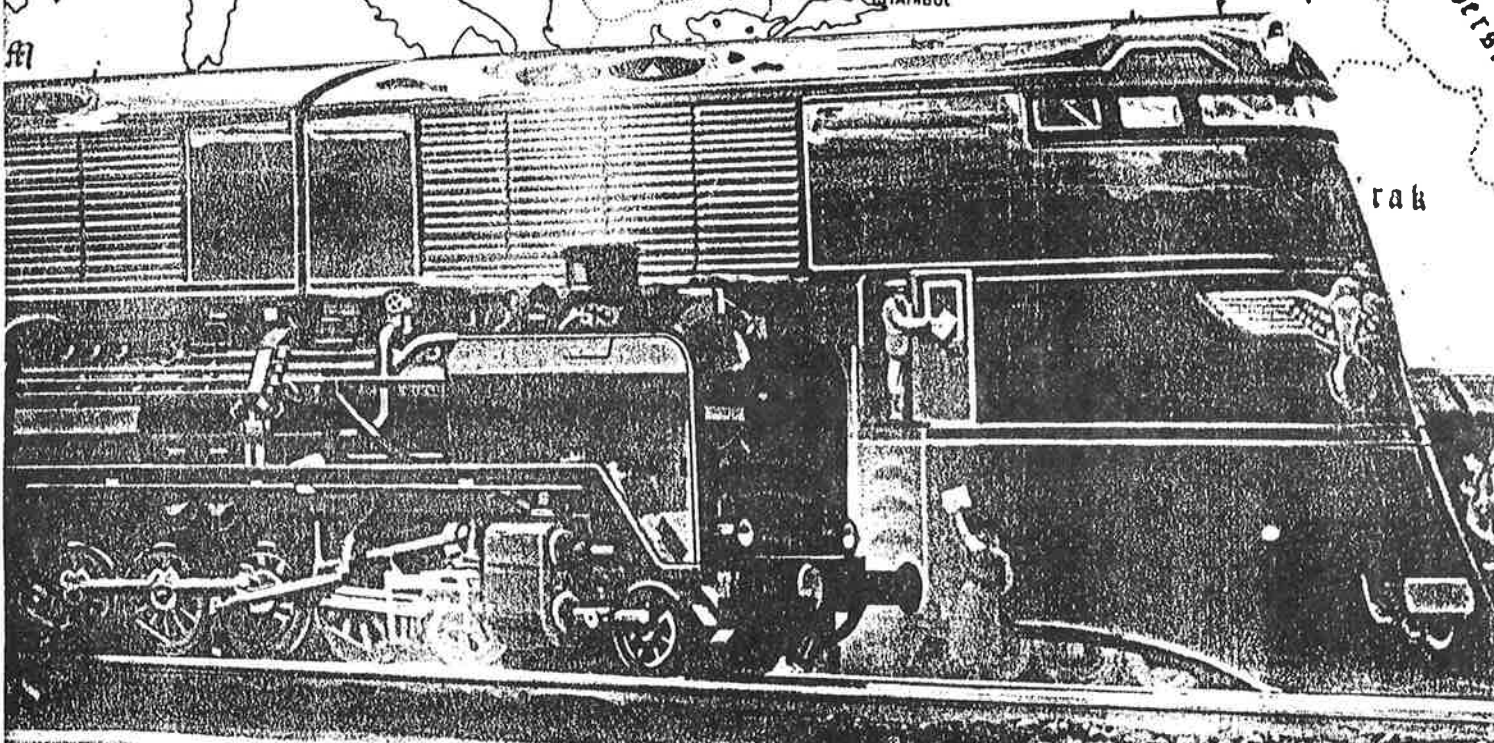
Il importe de rentabiliser un investissement que l'on n'ose chiffrer avec précision. Aussi pense-t-on à réduire le nombre d'arrêts et à accroître la vitesse. Un train de marchandises roulant à 100 km/h. sera considéré comme lent. Les trains de voyageurs circuleront au moins à 200 km/h, si pas 250 km/h.

12

Planung der transkontinentalen
Breitspur-Fernbahnen, 1943

Anton Joachimsthaler

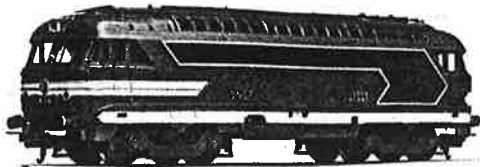
Die Breitspurbahn



Das Projekt zur Erschließung
des groß-europäischen Raumes
1942-1945

L'ETOILE DU NORD

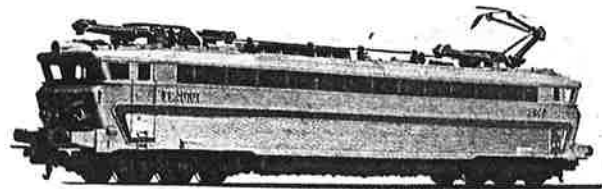
Lima



208036LG

Locomotive Diesel de la
S.N.C.F. - Série 67000

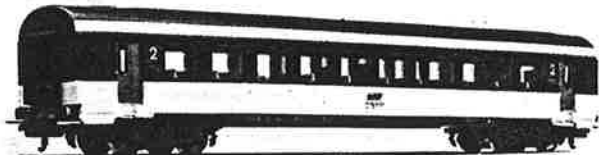
995,-



208122LG

CC40100

995,-



309240

Voiture française de 2ème
classe - Série B 10 TV. - L.
268 mm.

345,-

309241

Voiture française de 1ère et
2ème classe du train "EURO-
FIMA". - L. 268 mm.

345,-

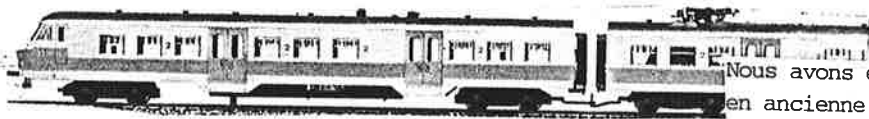


302802

La rame de 5 wagons: 540,-

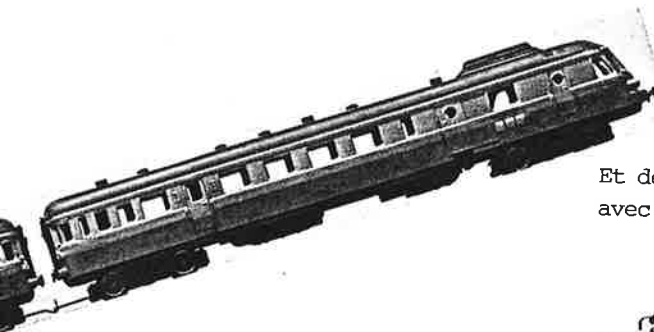
120,-

Wagon français à deux citer-
nes de la "Compagnie Euro-
péenne de Transport"



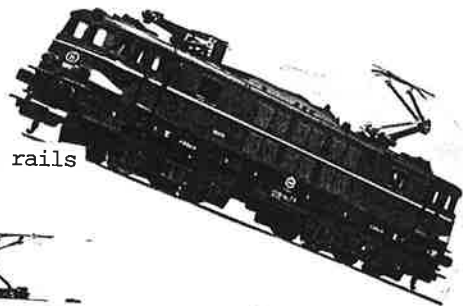
2860,-

Nous avons encore trouvé des automotrices série 800 SNCF
en ancienne livrée. La boîte de 4 éléments réf.: 14 9747G
*** stock limité ***



Et des boîtes complètes
avec transfo. et ovale de rails

2.590,-



AU CHOIX : 106358 V4: BB série 15 SNCF + 3 voitures inox Paris-Bruxelles-Amsterdam

2590,-

106316 V4: CC21001 SNCF + voitures gd confort + mixte fourgon + resto.

106302 V4: rame RGP SNCF 4 éléments

TOUJOURS DE STOCK

SERIE 23 SNCF: livrée jaune et bleue n° 2374 réf. 20 8182

livrée verte n° 2371 réf. 208185 L

livrée jaune ss n° réf. 20 8182 S 01

au choix: 1390,-

version 3 rails système MARKLIN, inverseur électronique disponible: 2.580,-

VOITURE M4 1ere classe: 380,-

L'ETOILE DU NORD - Chaussée de Mons, 125 - B-7160 HAINE-SAINT-PIERRE - Tél. (064) 22 39 43

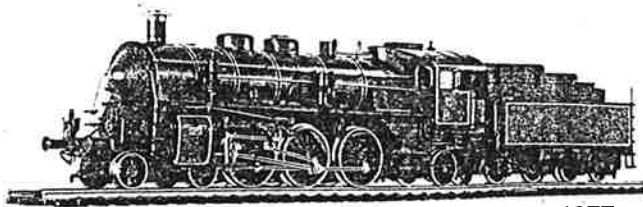
R.C. Ch. 162.223

T.V.A. 764.102.850

C.C.P. 000-1446019-40

C.C.B. 063-1375457-32

RIVAROSS!



1377

Ex BR 184 (Bay. S 3/6) envoyée à la Belgique, comme indemnité de guerre en 1918 et immatriculée par la SNCB.

jusqu'au 25.03.90

6.995,-

Toutes les locomotives de cette série sont équipées avec le dispositif "S-Drive", qui leur permet de rouler librement au moment où on enlève l'alimentation électrique. On peut quand-même détacher ce dispositif au moyen d'un écrou. Longueur de tous ces modèles: 26 cm.

Wagon frigorifique "TRANSPORT DE POISSONS" SNCB réf. 2440: 400,-

Jouef



Réf. 9080

**RADIO
CONTROL
SYSTEM**

**LA COMMANDE CENTRALISÉE
A DISTANCE
DE VOTRE RÉSEAU**

**UN BRANCHEMENT
SIMPLE ET RAPIDE**

OFFRE DE LANCEMENT: 4.200,-
Réf. 9080

VOITURES C.I.W.L.
**Compagnie Internationale des
Wagons-Lits.**

Les voitures C.I.W.L. reproduites par JOUEF ont figuré pendant près d'un demi siècle (de 1926 aux années 70) dans la composition des trains les plus prestigieux circulant à travers l'Europe:

- ORIENT EXPRESS - Paris - Istamboul.
- ETOILE DU NORD - Paris - Bruxelles - Amsterdam.
- FLECHE D'OR - Paris - Calais - Londres.
- SUD EXPRESS - Paris - Bordeaux - Irun.
- TRAIN BLEU - Paris - Vintimille.

Aujourd'hui encore, ces voitures circulent dans des formations reconstituées par les sociétés privées.

5301 - Voiture Lits. Longueur 268 mm. Intérieur aménagé. 695,-

5300 - Voiture Restaurant. Longueur 268 mm. Intérieur aménagé. 695,-

5302 - Voiture Pullmann. Longueur 268 mm. Intérieur aménagé. 695,-
Très nombreuses pièces à rapporter. De 20 à 37 suivant modèles.

5307 - Voitures lits type Z. 15 pièces à rapporter. Longueur: 265 mm. Intérieur aménagé. Voiture CIWL. 975,-

5308 - Voiture lits type LX. 30 pièces à rapporter. Longueur: 265 mm. Intérieur aménagé. Voiture CIWL. 975,-

8621 - Élément automoteur diesel triple de 850 CV (660 KW)

Longueur totale: 730 mm
Moteur: 5 pôles
Coffret: composé de Motrice XBD 4923
Remorque intermédiaire XRAB 8912
Motrice d'extrémité sans moteur XBD

3.350,-

LES TRAINS BLINDES (1826-1989) 384 pages, 128 plans, 770 photos

2.490,-

LA LOUVIERE

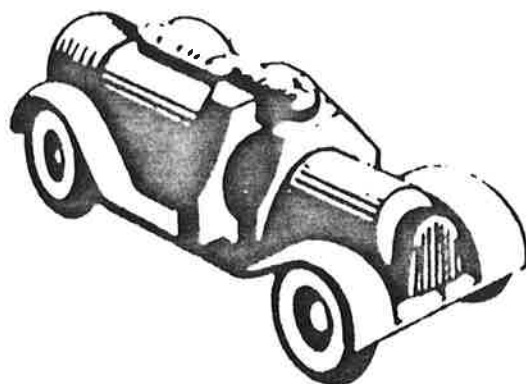
Salle Omnisports

Rue de Bouvy

BOURSE D'ECHANGES MODELISME ET JOUETS

Le 18 mars 1990

de 9h00 à 14h00



Renseignements et Réservation :
Alex CORBIER - tél. (064) 21 30 71

C'est une organisation LA BONNE AFFAIRE - tél. (064) 22 80 85 et 22 82 23
En collaboration avec le CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE et le CLUB SOLIDO BELGIQUE

Prochaine bourse : le JEUDI 24 MAI 1990

=====

commande les articles suivants:

Quantité	numéro référence	Description de l'article (marque et dénomination)	prix à l'unité	total
TOTAL DES ARTICLES				
Frais de ppert et emballage: 200,-		gratuit pour toute commande d'un montant supérieur ou égal à 4000,- francs		
Recommandé, ajouter				90,-
TOTAL				

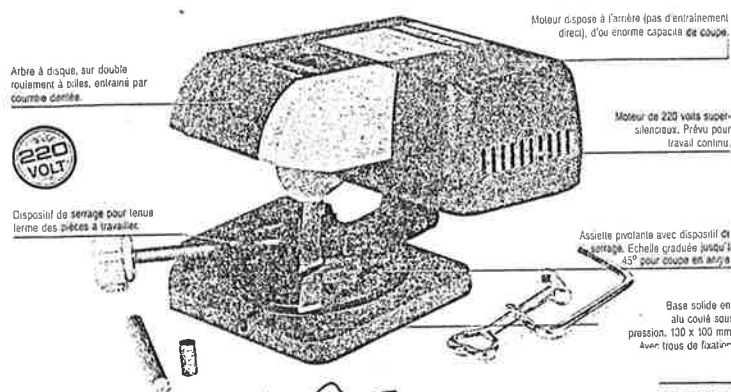
Date et signature (pour les mineurs,
signature des parents)

R.C. Ch. 162.223 - T.V.A. 764.102.850 - C.C.P. 000-1446019-40 - C.C.B. 063-1375457-32

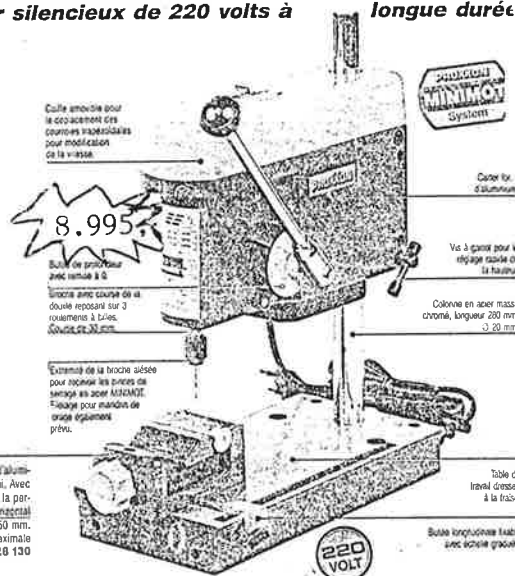
PROXXON

Outil à tronçonner MINIMOT KG 220.
Pour tronçonner en toute et précision barres,
profilés et petites pièces en métal, plastique ou bois.

La perceuse d'établi MINIMOT TBS 220. Avec avance de la
douille et broche reposant sur 3 roulements à billes.
Avec moteur silencieux de 220 volts à longue durée

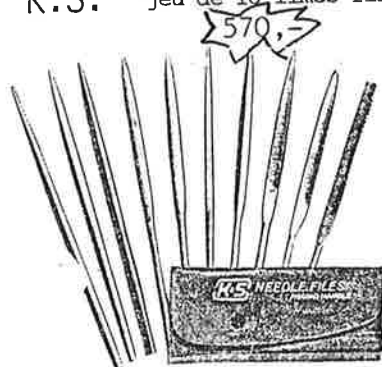


7.450,-



Perçage à partir de Ø 0,3 mm!

K.S. jeu de 10 limes fines



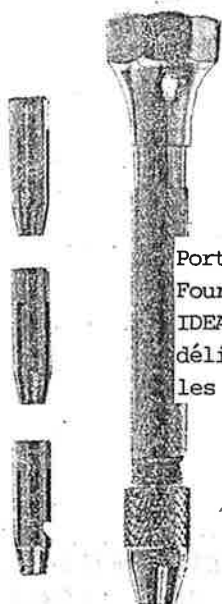
FLEX-I-GRIT 4" x 5 1/2".



4001

.. Regular assortment
 "plastique" de verre
 Très pratique, indispensable
 au modéliste
 ponce platique, métal blanc
 ou laiton. Jeu de 5 feuilles
 de grain assorti: 69,-

PROEDGE



Porte mèche à main
 Fourni avec 4 mandrins
 IDEAL pour le travail
 délicat du plastique et
 les fine mèches: 350,-

mèches fines:

0,4 mm :	45,-	1,2mm :	40,-
0,5	40,-	1,4	40,-
0,6	40,-	1,5	40,-
0,7	40,-	1,6	40,-
0,8	40,-	1,7	40,-
0,9	40,-	1,8	40,-
1mm	40,-	1,9	40,-

HYLOGLUE

20 gr. Cyanoacrylate de première qualité

HYLOGLUE 150

Colle CYANOACRYLATE UNIVERSELLE de viscosité moyenne, destinée au collage du **CAOUTCHOUC, DES MATIERES PLASTIQUES, du METAL.** Moins adaptée aux matériaux **PO-REUX.** (Voir n° 200)



Par 10 mèches assorties: 350,-

COLLE FALLER pour plastique, flacon styli goutte très pratique réf. 492: **"EXPERT"**

120,-



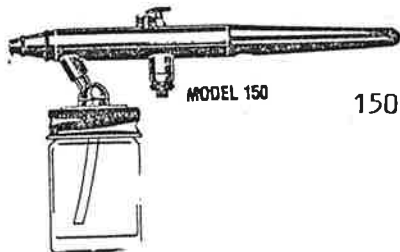
53380

Brucelles autoserrantes
Bout plat 6½" 199,-

53370

Brucelles autoserrantes
Bout pointu 4½" 149,-

-53430

Brucelles courbées
Très pratique 249,-B A D G E R
*****Mini-étai...mini-prix: 170,-
Se fixe sur la table de travail
par ventouse. Très pratique

MODEL 150

150 EX II PROMOTION
2.875,-Godet à peinture
S'adapte au pistolet: 58,-

TOURNEVIS

-jeu n°1: 98,- (2 tournevis croisillon, 3 tournevis 1,4/2 et 2,4 mm, 1 brucelle)

-jeu n°2: 285,- (2 croisillon, 2 ordinaire, 1 marteau, 1 brucelle, 1 aimant, 1 loupe, 1 pointe, 1 pince 3 dent

DREMEL: SUPER PROMO: perceuse 220 v. 85 w. 30.000 t/m

2.750,-

SOMMERFELD: LA CATENAIRE BELGE

Poteau simple réf. n° 525:	130,-	par 20 pièces: 2.150,-
Portique double réf n° 575:	275,-	4.500,-
Catenaire coumpound 360mm réf n°547:	129,-	2.150,-
Catenaire coumpound 250mm réf.n°544:	115,-	1.895,-

SIGNALISATION LUMINEUSE

Signal lumineux pleine voie b.a.: par 2: 1.650,-

"MATHU MODEL" série 20 disponible Livrée verte, bleue ou jaune
Numérotation au choix.

A partir de 23.750,-

***** EN PREPARATION *****

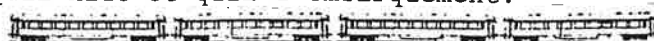
BORDURE DE QUAI BELGE: en pierre synthétique.

Nous commencerons par la distribution des bordures des quais bas.

Prix approximatif: entre 250,- et 300,- le mètre!!

Livraison: début juin. Réservez dès aujourd'hui

Pour suivre: bordure de quai haut et quai d'embarquement.



Nos prix sont donnés à titre indicatif sous réserve de modification de la part des fabricants ou importateurs.

Pour nos clients français, la conversion en FF s'obtient en multipliant le prix en FB par 0,162

CALENDRIER 1980
330 = FRANCO 375 =

Le matériel de traction.

L'utilisation rationnelle de l'énergie impose de recourir à des techniques d'avant-garde. On favorisera le recours au moteur électrique. Toutefois, des questions de gabarit peuvent empêcher l'établissement de caténaire. Aussi, le moteur diesel et diverses utilisations de turbines sont-ils prévus.

Des firmes sérieuses ont déjà proposé les plans complets de pareils mastodontes.

Henschel propose une loco diesel de 60 m. de long environ, en 4 éléments, de type 3C2 + 2C2 + 2C2 + 2C3 (250 km/h., express de voyageurs). Puissance prévue: plus de 30.000 CV. Hauteur du véhicule: 6m. environ, largeur: entre 5 et 6 m..

Borsig propose une unité plus modeste: 21.800 CV seulement, 4C4+4C4. Brown Boveri met au point une turbine à gaz qui animera un mastodonte 1CC1+1CC1+1CC1+1CC1 (je n'en ai pas oublié!). Un constructeur viennois (Florisdorf) se met aussi sur les rangs avec une 4CCC4+4CCC4 à vapeur, à 12 cylindres et condenseur, comme on peut en voir en Afrique du Sud. Les locos électriques sont elles aussi à l'avenant.

N'oublions pas les automotrices à voyageurs ("autorails"), comme ce beau train de cinq unités DD (40 axes, 800 tonnes, 208 mètres de long).

Le matériel remorqué.

Afin de profiter au maximum du gabarit généreux de la voie, les voitures auront deux niveaux. Leur longueur oscillera entre 42 et 50 m., pour une largeur de 6 m. et une hauteur de 6,850 m. Une voiture-lit comportera ainsi une quarantaine de compartiments "single", luxueux et amples. Un wagon à voyageurs offrira facilement 400 places assises au moins.

Les trains de luxe comporteront bien sûr des wagons spéciaux: voiture-cinéma (196 sièges amples, grand écran), voiture-salon avec dôme panoramique soit surélevé, soit en largeur, en bout de train.

Pour personnalités à protéger (on ne sait jamais, avec les terroristes), il existera un wagon blindé surmonté d'une tourelle garnie de mitrailleuses antiaériennes.

L'ensemble sera porté par des bogies 2+2 articulés, dont une maquette existe déjà.

Les wagons à marchandises sont prévus dans les mêmes proportions. Certes, ils seront moins longs mais le même gabarit permet l'embarquement de voitures dans le sens de la largeur, donc directement depuis le quai. Pour des charges lourdes, il existera bien sûr des bogies 3+3, à moins que les essais ne poussent à préférer un arrangement 2+2+2.

Les installations.

Il importe, avons-nous déjà rappelé, de gagner du temps, d'immobiliser au minimum un matériel coûteux.

Les passagers accèderont à leurs wagons par les quais et en même temps par des passerelles construites à hauteur du niveau supérieur. Une large plate-forme sera aménagée au-dessus des bogies ainsi qu'au centre du wagon. Les portes seront très amples. La longueur d'un train de passagers pourra atteindre facilement 1000 mètres (une vingtaine de wagons de 50 m.!). Aussi pensera-t-on à bâtir des trottoirs roulants, parallèlement aux trains.

Le transport des marchandises sera conteneurisé au maximum. Le passage des conteneurs standardisés se fera mécaniquement au départ des wagons à voie normale ou des camions, par une série de ponts transbordeurs.

Peut-être même bâtira-t-on des wagons contenant eux-mêmes deux voies normales côte à côte, sorte de "wagons-ferries", afin de réduire les manoeuvres de transbordement.

Ici encore, les principaux constructeurs européens ont déjà transmis des plans très développés. Dans la mesure du possible, le secret a été maintenu sur les détails. On évoque bien sûr des wagons de 200 à 300 T.; si pas plus. Les transports spéciaux dépasseront bien sûr 1.000 T.

La voie.

La surface de roulement du rail offrira une largeur de 10 cm., la base 20 cm., l'ensemble de la semelle 40 cm. environ.

Le diamètre minimum des courbes, sur voies de manoeuvres (notamment en courbe complète, pour retourner des trains-salons par exemple), ne pourra pas descendre sous les 1000 m. Sur les grandes lignes, sur les tronçons à 200-250 km/h., on évitera toute courbe, dans la mesure du possible.

La date de mise en service.

Ici réside le vrai noeud du problème. Les projets ont été ébauchés au début des années '40, sur ordre d'un chancelier prénommé Adolf, qui a fait beaucoup parler de lui dans le domaine politique et militaire pour ses nombreuses actions non philanthropiques. L'élaboration de cette "Breitspurbahn" battait son plein pendant les années 42-44, même après la bataille de Stalingrad. Le 6 juin 1944, lors du débarquement allié, la direction de la Reichsbahn, à Munich, élaborait le 38e (!) projet de nouvelle Hauptbahnhof pour la ville, sous une coupole d'un diamètre de 285 m.. Et quinze jours avant son suicide, Hitler réfléchissait au fond de son bunker, au long de ses nuits d'insomnie, sur les maquettes de villes, telles qu'il les ferait reconstruire après la victoire finale toute proche. Il n'y a vraiment pas de quoi en rire. Même Charlot, dans son film "Le dictateur", n'avait pas songé à ceci...

Pol TORDEUR.

Biographie: Anton JOACHIMSTHALER, Die Breitspurbahn. Das Projekt zur Erschliessung des gross-europäischen Raumes, 1942-1945. Munich, 1981. Patient travail de recherche élaboré d'après les archives de la Deutsche Reichbahngesellschaft et des documents privés restés inédits, en 392 pages illustrées.

Pour le modéliste HO: voie de 54,5 mm.. Gabarit des voitures: largeur 69 mm., hauteur 78,7 mm..

Longueur d'un wagon à voyageurs: de 43 à 57 cm. (longueurs à deux niveaux); d'un convoi de 20 voitures: 10 mètres environ, non compris la locomotive, d'environ 70 cm..

Rayon minimal de courbure sur voie de manoeuvres: 5,75 m.

S'adresser au préalable à l'école d'Houdeng et demander à pouvoir disposer du jardin.

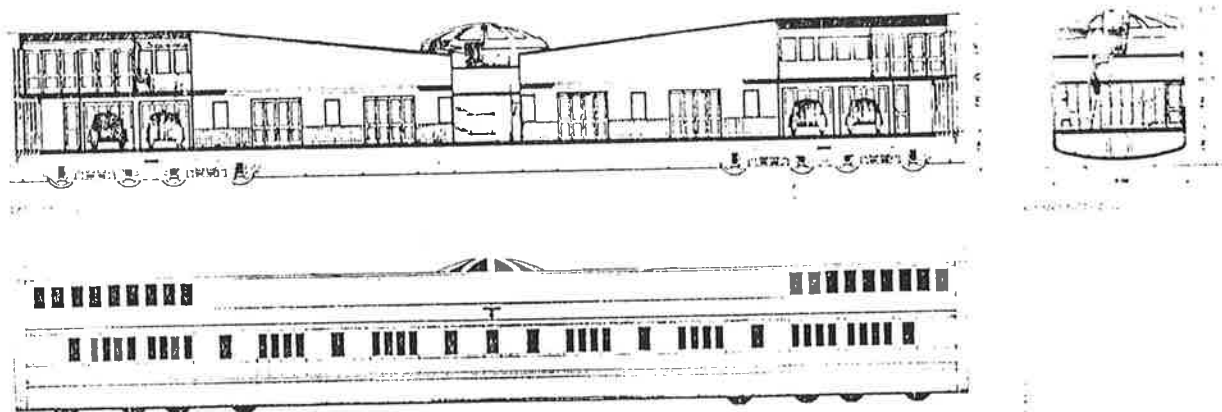
Les amateurs d'autres échelles voudront bien effectuer les conversions eux-mêmes.

Le wagon blindé avec protection anti-aérienne, auquel j'ai fait allusion, était bien sûr destiné à Hitler lui-même.

On restera toutefois pensif sur la clairvoyance des ingénieurs allemands qui prévoyaient des hauteurs de pylônes dynamiques pour très grande vitesse, l'utilisation systématique de conteneurs, etc.. Mais on s'arrêtera aussi en pensant aux saignées dans le tissu urbain qu'un tel projet aurait nécessitées: 20 m. de large pour établir une ligne à voie double.

Il est vrai que les dirigeants de l'Allemagne ne s'embarrassaient pas de si simples détails, et que la construction d'un tel chemin de fer ne présentait pas de problèmes particuliers dans des villes déjà dévastées par les bombardements. Plus la situation militaire se dégradait, plus les projets florissaient. Il est vrai que, pour tous ceux qui y travaillaient, l'élaboration de ces plans constituait une occupation préférable au port du fusil quelque part sur le front de l'Est. Ne les taxons cependant pas de gigantisme futile. Au même moment, AICO construisait des Baller 2D-D2 de 534 t. ... pour la voie normale!

Illustration: wagon blindé d'Hitler. Longueur: 42 m. avec garage (4 voitures), batterie anti-aérienne, ... Un wagon-salon tout aussi luxueux était bien sûr adjoint.

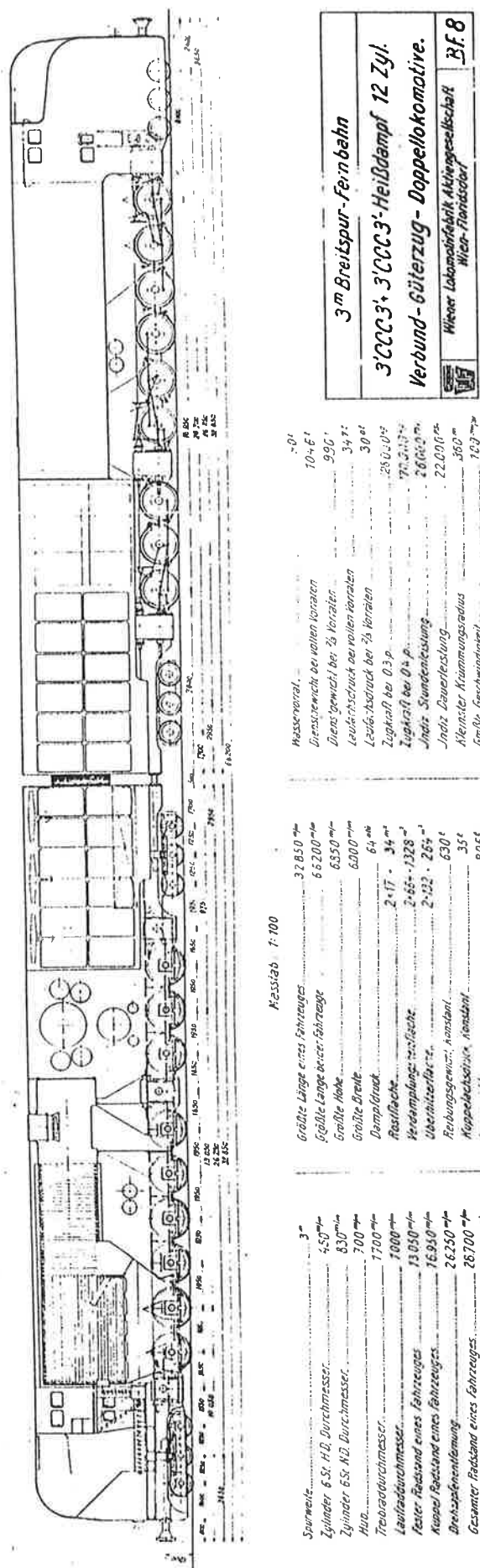


Anlage 40: Außenansicht sowie Längs- und Querschnitt durch den Breitspur-Gepäck-, -Post- und -Autoverladewagen mit Flakvorrichtung. Die Flakvorrichtung wurde wegen des günstigeren Schußfeldes in der Mitte des Wagens angeordnet, durch die Geschosshöhe wurde eine Dachabschrägung erforderlich.

Deutsche Reichsbahn



Anlage 87: Heißdampf-Verbund-Breitspur-Schnellzuglokomotive für eine Geschwindigkeit von 250 km/h der Wiener Lokomotivfabrik Aktiengesellschaft (Wien-Flondsdorf) von 1913 (Zylinderleistung $\approx 24\,000$ PS).



Anlage 90: Heißdampf-Verbund-Breitspur-Schnellzuglokomotive für eine Geschwindigkeit von 100 km/h der Wiener Lokomotivfabrik Aktiengesellschaft (Wien-Flondsdorf) von 1913 (Indizierte Stundenleistung: $\approx 26\,000$ PS).

- LA VIE DU RAIL
N°2207 Le TGV SUD-EST s'habille de cuir; La Hongrie à l'heure des réformes; la vente de la collection "GIANSAINT COLLEZZI": douze millions de FF: qui dit mieux ?
- N°2208 Passages à niveau: comment s'en débarrasser ?
Feu vert pour le TGV Rhones-Alpes;
Pologne: les trains à l'heure de la démocratie, dans un style bien de chez nous, il faut le dire.
Luxembourg: les caténaires vont vers le Nord;
Tramways de Reims: le projet est ficelé. (Tramways de chez nous, le projet est décousu !)
- N°2209 le futur atelier TGV au Landy; Strasbourg: la publicité pour la tramway. (chez nous ça serait plutôt le contraire, non ?)
- N°2210 Monumental: les gares du TGV Atlantique. (à la Française, osons le dire !)
- N°2211 Piloter le TGV; Les trains de Maigret.
- LE TRAIN N°18 Le frangin Français de notre "journal du chemin de fer", mais comme la France est un grand pays, il ya beaucoup plus de rédactionnel Français que dans notre revue qui elle, se "germanise" un peu plus.
- ENTRE-VOIES
N°106 Bulletin du CFEB: épinglé: Le prolongement d'une ligne de tram à Gand. (et chez nous ?)
- INFO-MODELE
N°III Bulletin du CLUB FERROVIAIRE DE MONS.
Pas de rédactionnel pour cette fois, des coupures de presse à se mettre sous la dent.
- N°II2 La ligne 98 (ex 102) Frameries-Flénu-Saint gislain;
La 141R 420 à Quévy; Comme le bulletin précédent, des coupures de presses: épinglé: Les trams de la Côte, une expérience qu'on aimerait renouveler ailleurs. (en France, peut être ?).
Vingt cinq motrices à vendre au dépôt de Jumez: l'avis des intéressés. A Charleroi, vous savez, on en est revenu du tram, il sont fous les Flamands et les français !
- CFTY TOURAIL
N°92 La ligne 94; La vente du siècle; à propos de l'esthétique des locos vapeur: l'auteur de l'article dit que dans le référendum d'une grande revue de trains, on aurait pu proposer nos vapeurs à l'avis des lecteurs
- CORRESPONDANCE
N°5 Bulletin de l'ALAF: Les locos prises de guerre 1944-1945; Histoire des wagons-lits.

- LE TRAIN TRAIN
N°8 Bulletin de l'association des cheminots de Charleroi;
Histoire de classes dans les compartiments voyageurs;
Le répartiteur LS; Le tunnel sous la Manche 1751-
1993, du rêve à la réalité;
- N°9 Les voitures modernes pour les voyages internationaux
de nuit; une alimentation progressive pour un démarra-
ge en douceur des trains miniatures: Intéressant,
facile et pas cher!
Petite histoire de la 2383... quadricourant !
- TRANS-FER N°64 Situation des lignes hors-service; Remise en état de la
ligne Trois Ponts-Waismes; Dossier Athus-Meuse: les
différentes options; Statistiques 1988 du trafic
voyageurs; Situation du matériel moteur de la SNCB;
Les grands travaux au Luxembourg;
- N°65 Liste des voyages organisés en Belgique depuis 1971:
On versera une larme sur les lignes disparues depuis!
Les grands projets pour la ligne de l'aéroport;
Réouverture de la ligne 45 Trois Ponts-Wévercé;
Nouvelles de la SNCB: Elles ne sont pas bonnes, on s'en
doute! Et en plus, c'est du vaudeville...
- FERRO-FLASH
NAMUR N°38 Une intéressante étude sur les vapeurs types 18;19;20;
On trouvera par ailleurs des morceaux choisis du
règlement général de l'exploitation de 1926: c'est
savoureux!
- Het Roete Huis
N°35 Nouvelles de la SNCB, dans la langue de Vondel.
- MOBOVARIA N°37 Nouvelles diverses; Le point sur les nouveautés.
- AMSAC N°14 Histoire de la gare de Gand-Maritime;
Une loco vapeur Polonaise à Maldegem. (040T de 1957).
- SNCB INFORMATION DE la sécurité et des infos commerciales.
- FRET MAGAZINE Cpm.
- JOURNAL DU
CHEMIN DE FER
N°29 Nous retiendrons un article consacré à un diorama
bien de chez nous: une maison de garde barrières.
Très intéressant aussi cette fiche sur la pose des
décalcomanies et de la mise en couleur.
- N°30 Spécial Suisse; Rétrospective Utrecht; Les aérographes;
Les décalcomanies: suite.
- N°31 Spécial USA: un goût de "Model rail roader";
NS 150, avec quelques belles photos de vapeurs y
figurant. Pas mal non plus, ce château-fort en ruine!
- RMF N°305 Du réel à la miniature: La 222 T "REVOLVER" et sa
reproduction par MODELE LOCO;
Banc d'essai: Le radio control system de Jouef;
Les nouveautés Beneluxiennes et internationales.
- RMF N°306 Electronique: La navette ferroviaire.

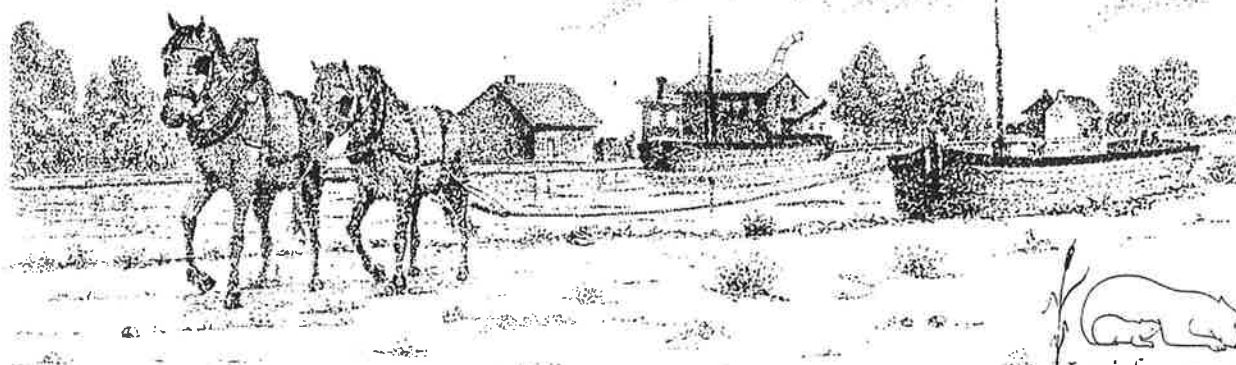
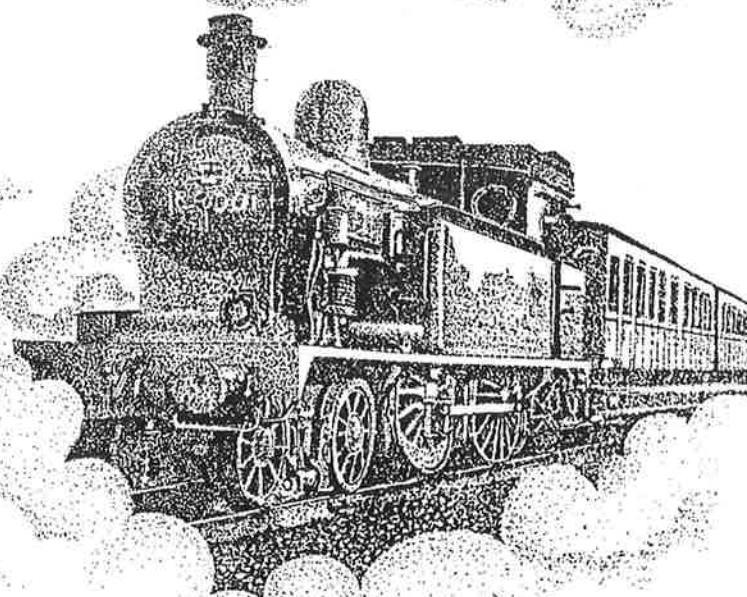
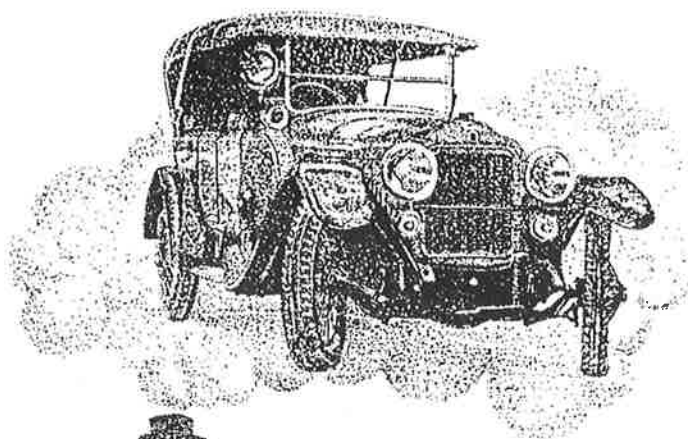
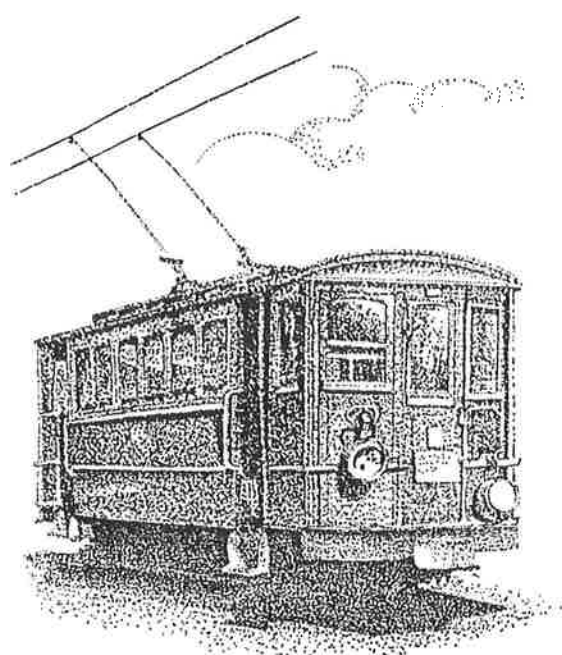
- LOCO REVUE Sept. 89 Attelages kadee; Les différentes livrées de l'autorail Caravelle au fil des ans; visite chez JOUEF.
- MIBA, MARKLIN MAGAZIN Pour les initiés à la langue de Freud. Ce n'est pas mon cas; veuillez donc m'en excuser!
- LIVE STEAM JUILLET 89 Modèle libre d'une 130 voies étroites en 7 1/4 et 7 1/2; Un article sur les vapeurs japonaises.
- Aout 89 La suite de l'article sur la 130 free lance.
- Sept 89 FEU de chemin de fer du bateau et une étude sur les machines fixes de l'Iowa.
- L'ESCARBILLE N° 35 Vapeur vive à Utrecht; Spécial radio commande: la conduite des locos vapeur au 1/20^{ème}, avec en vedette une magnifique 232 U: à faire palir! Vous lirez aussi l'étude sur les brûleurs à gaz destinés à la chauffe des locos.
- MODEL RAIL ROADER Aout 89 Nous nous répéterons en vous le disant: on reste à chaque fois épostouflé devant le réalisme des dioramas et autres "HARDS SHELLS". Ne retenons donc que les techniques mises en oeuvre par les modélistes d'outre Atlantique, le reste, c'est à dire les décors trop typés que pour être transposés sur nos réalisations régionales, oublions! Dans ma lecture, j'ai retenu pour vous la réalisation d'un montage qui permet l'éclairage permanent des feux d'une loco à l'échelle N. Ceci est donc forcément applicable à des modèles HO.

Pour conclure, je mentionnerai la présence à la bibliothèque d'une série de revues Américaines consacrées au trams. Ça s'appelle MODERN TRAMWAY AND LIGHT RAIL TRANSIT et ça dépasse le seul nouveau continent pour embrasser le vaste monde. Les mésaventures de notre "beautiful vicinal" tiennent souvent la vedette des nouvelles Belges!

PETITES ANNONCES

- A VENDRE: Echelle O: JOUSTRA 2 AR double, 1 triple, HORNBY 10 locos diverses, 10 wagons à bogies, 40 à 2 essieux, 4 à 5 caisses de rails (Jep, Hornby etc), nbreux aiguillages S'adresser M. Pol TORDEUR, avenue Royers 146 à 9600 RENAIX Tél.: 055/21.36.69
- + MARKLIN minex boîte marchandises + un livre Dampfstrassenbahn répertoire de tous les trams à vapeur européens Est et Ouest. Collection complète Trans-Fer sf n°1. Anciens "Nos Vicinaux" du n° 132 au 248, 92 à 109 + qq autres malmenés. même adresse.
- A VENDRE: MARKLIN cause abandon du système, matériel roulant et voies à vendre strictement comme neuf. Liste sur demande au secrétariat respectif.

Billets de Transports



Traces du passé Saint-Ghislainois

L'association Ursidongue créée à Saint-Ghislain en 1986 a organisé du 11 au 26 novembre dernier une grande exposition traitant des moyens de transports qu'ils soient ferroviaires, routiers ou navals.

A cette occasion, le fascicule qui devait être diffusé afin de compléter l'information des visiteurs de l'exposition est devenu un ouvrage important et unique de 140 pages. Conçu non comme un catalogue mais comme un recueil d'informations historiques, anecdotiques et originales, il a acquis au fil des mois de travail une valeur intrinsèque et une raison d'être indépendante de l'exposition.

En effet, on y retrouvera:

- L'évolution du transport sur route en passant par les diligences et malles-poste pour arriver à l'automobile.

- L'histoire de la navigation sur la Haine, les canaux de Mons à Condé, de Caraman et de Pommeroeul à Antoing.

- La grande aventure des chemins de fer issus de l'industrie houillère:

- Du Grand-Hornu aux rivages de Saint-Ghislain, la création du premier chemin de fer industriel en mai 1830 et son remplacement par le chemin de fer aérien en 1903.

- Le chemin de fer de Saint-Ghislain destiné lui aussi au transport du charbon, il devait relier une partie des houillères du Couchant de Mons situées aux environs de Dour et de Warquignies au canal de Mons-Condé à Saint-Ghislain.

- Le chemin de fer Hainaut-Flandres dont la concession accordée le 28 août 1856 regroupait les trois lignes partant du centre charbonnier de Saint-Ghislain pour atteindre Gand via Renaix, Ath via Blaton et Beloeil, l'autre reliant Tournai via Basècles et Péruwelz.

- La création des chemins de fer de l'Etat Belge et plus particulièrement la ligne du midi (de Bruxelles à Quiévrain) qui deviendra la première ligne internationale vers Paris via Saint-Ghislain. La reprise des compagnies privées de la région et la formation de la S.N.C.B.

- Les bombardements de la gare et la fin de la vapeur à Saint-Ghislain.

- Le développement des vicinaux traversant l'entité (Saint-Ghislain, Tertre, Hautrage, Baudour, Sirault, Neufmaison, Villerot) de 1885 à 1967 (vapeur, diesel, électrique).

- La ligne de Saint-Ghislain-Hautrage et extensions

- La ligne Baudour - Lens - Bauffe

- La ligne Baudour Ghlin et Mons

- Les lignes vicinales du Borinage.

Ce livre est du à la plume de :

Denis Coulon pour les routes et les voies navigables.

Jacques Vandormael pour les chemins de fer

Jules Debay pour les vicinaux.

Il est de format A4
Couverture en sérigraphie.

Il comporte 127 pages de texte et plus de 200 illustrations réparties en plans, cartes, photographies, silhouettes de matériel, gravures, règlements, horaires, documents divers.

A.S.B.L. Ursidongue, 52, rue de l'Industrie 7330 St-Ghislain

N.D.L.R.:

Jacques VANDORMAEL, auteur des pages Chemins de fer est membre C.F.C. depuis presque sa création. Nous ne pouvons que recommander la lecture de cet ouvrage sortant largement du contexte local et richement documenté. Signalons que les amateurs du vicinal ne sont pas oubliés non plus.

En vente au prix de 400,- FB . Disponible lors de la réunion du 24 février.

AUTOMOTRICES QUADRUPLES 800: À VOS CARNETS

La vie d'un modéliste est remplie de surprises, mauvaises s'entend car les bonnes sont rarissimes. Voulant suivre l'exemple de notre ami Jean-Pierre, vous savez, le fada des leds rouges, j'aurais voulu vous présenter une rame automotrice LIMA série 800 avec des doubles phares fonctionnels et inversion selon le sens de marche; par après, viendrait la prise du courant moteur par l'unité menante afin, d'enfin, respecter la signalisation en place.

Nous allions nous lancer dans l'aventure avec en tête ce que nous pensions être rigide comme une loi: blanc dedans, rouge dehors et Ôoooooh surprise, la première 800 rencontrée présente des feux contraires à nos pensées. Qu'à celà ne tienne, nous ferons rouge dedans, blanc dehors..."Mais Papa, regarde celle qui arrive, c'est le contraire de la première!" Eh oui, poil-de-cul-teur en quatre, la SNCB nous b....

Il ne reste qu'une solution, à vos carnets de notes, observez les 800 qui passent et par simple carte postale adressée à l'ami Jean-Pierre HOVEN qui en assurera la compilation, faites-nous part de vos observations, nous vous ferons part des réponses.

En voilà un premier jet:

Rouge extérieur:

820

Rouge intérieur

827

804

806

Le gag: une extrémité différente de l'autre! Pourquoi pas?

Adresse de compilation 800: Jean-Pierre HOVEN

Rue Abel Wart, 181

6528 FAYT-LEZ-MANAGE

Une des dernières parution de cette rubrique envisageait les multiples transferts vers et de UTRECHT, 150e anniversaire des N.S. obligeant.

La lecture de "LA VIE DU RAIL" 2227 11/01/1990 nous apprend qu'une rame Z2N parisienne a couru entre Roskilde et Helsingor, au Danemark, du 23/11 au 10/12/1989. Après les prestigieux TGV-PSE, TGV-A et 141R, nos voies ont-elles connu les rames de la banlieue parisienne. Un aimable lecteur en aurait-il aperçu le transfert?

IN MEMORIAM

La gorge me serre et les mots me manquent pour évoquer ceux qui ont pris le train du dernier voyage. Sans doute ne les connaissiez-vous pas mais ils comptaient parmi nos amis et tous aimaient le rail et sa vie avec passion. Le terrible hasard de la vie a voulu qu'en quelques semaines ils soient quatre à nous quitter:

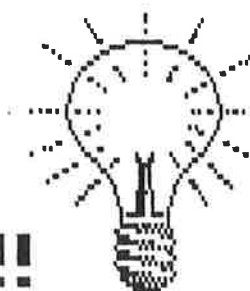
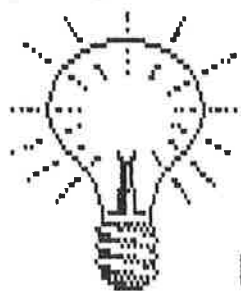
Bruno DEDONCKER qui dans les années 50 fixait sur la pellicule les mouvements ferroviaires et à qui nous devons pas mal de photos ARBAC. C'est avec émotion que nous nous souvenons de lui et des réunions ARBAC d'il y a 24 ans à Bruxelles-Nord.

Roland DELAFONTAINE, encore adolescent à cette époque était bien souvent notre voisin lors de ces réunions et déjà il m'enflammait avec "ses trams". Parfois un peu bougon mais quel coeur d'or. Pionnier de Schepdael et d'autres sauvetages vicinaux, il s'en va dans la fleur de l'âge.

Jean SIMONET. Les plus anciens CFCistes se souviennent de cette figure toujours joviale aux yeux pétillants lorsqu'il nous racontait une histoire ferroviaire. Il venait régulièrement de Tournai chez nous avant que ne naisse le CFTy, naissance à laquelle il contribua. Lui aussi était un passionné à tel point qu'il en avait fait son métier et son temps libre. Avec son ami et comparse Freddy LEMAIRE, il s'était lancé, de toutes ses forces, dans la grande aventure de l'histoire ferroviaire dont "LE RAIL EN TOURNAISIS" est un de ses enfants ainsi que bien d'autres études.

Madame F. THIRY: Maman de notre ami et fondateur Michel. Pendant de nombreuses années, alors que Michel, encore célibataire, occupait les fonctions de Secrétaire, Madame THIRY assurait avec zèle et énormément de gentillesse les permanences téléphoniques. Elle supportait avec bonhomie les multiples intrusions ferroviaires que nous apportions dans leur vie familiale et j'avoue qu'en tapant ces quelques lignes j'entends encore les intonations de sa voix.

Amis, une pensée émue va vers vous



ATTENTION !!!

CECI SERA LE

DERNIER

NUMERO QUE VOUS RECEVREZ SI
VOUS NE PAYEZ PAS VOTRE COTISATION

**AVANT
LE 1ER MARS 1990**

*
* La section de BXL du CFC vous invite à l'inauguration *
* de son local réseau situé dans la gare de Schaerbeek- *
* voyageurs (accès par l'entrée des autos-couchettes). *
* Le parcours sera fléché à partir de cette entrée. *

* L'événement aura lieu le vendredi 9 mars 1990 à 20h00. *

