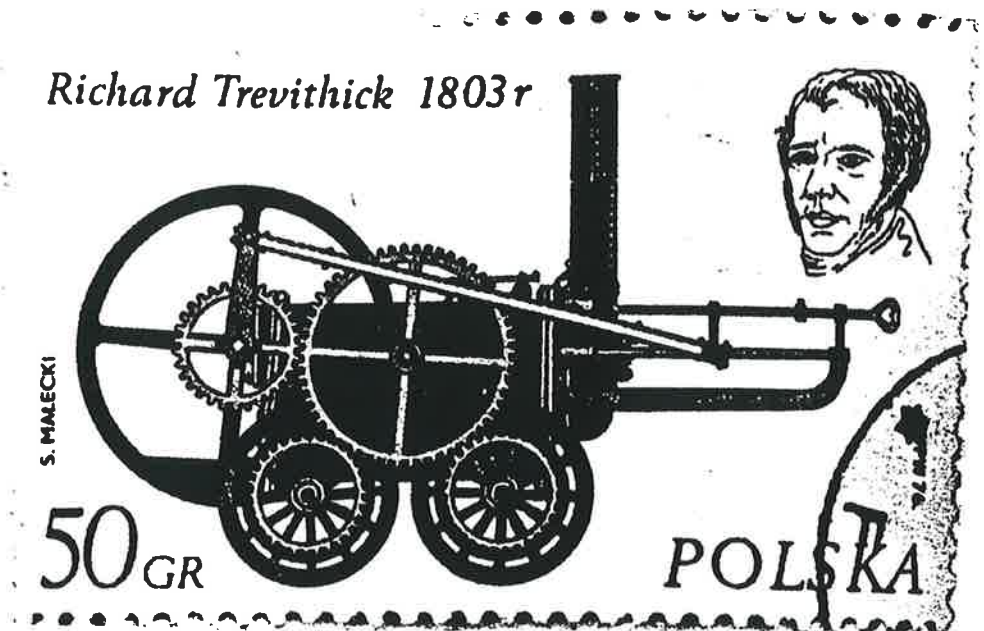




FERRQ FLASH BIMESTRIEL
ED. RES. R. DEBLIQUIT
RUE ST DONAT 19
7070 HOUDENG-GOEGNIES

MARS - AVRIL 1990 N° 144

Bureau de dépôt: LA LOUVIERE I



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.

Mardi 1er mai de 11 à 17 heures

ANIMATION FERROVIAIRE EN GARE DE HAINE-ST-PIERRE

Vidéo - Projection de diapositives - ateliers

Librairie - photos - coin des bonnes affaires

Tous les vendredis à partir de 19h30

Réunion place Caffet Haine-St-Paul OU

ex-gare SNCB de HAINE-ST-PIERRE

Aménagements réseau / bibliothèque

***** EDITORIAL *****

Une fois, encore, FERRO-FLASH a perdu sa course contre la montre. L'agenda appartient, pour une bonne part, au passé. Nous le regrettons, non pas autant, mais plus que vous, car, il y avait pas mal d'informations que nous avions à coeur de vous communiquer.

D'une simple convocation, FERRO-FLASH est rapidement passé, au bulletin que vous connaissez grâce à l'effort constant et régulier de quelques uns seulement qui, depuis 144 numéros, n'hésitaient pas à y consacrer plusieurs soirées par mois. Mais, BENEVOLAT N'EST PAS APOSTOLAT et déjà, une fois, la périodicité de notre bulletin a été modifiée. Après quelques vains appels, je peux vous dire clairement, qu'aujourd'hui, nous devons de nouveau négocier un tournant car il m'est impossible de maintenir FERRO-FLASH sous sa forme actuelle. Alors, à vous de jouer. Nous attendons vos suggestions et propositions concrètes.

Au Revoir

PEACHE

MANIFESTATIONS

Avec le retour de la bonne saison, elles éclosent et se multiplient. Il nous serait agréable de pouvoir toutes vous les présenter. Mais la tâche est ardue et si l'effort est réel, réel est aussi l'encombrement de notre bureau sur lequel nous retrouvons parfois paisiblement sandwiché entre deux autres documents l'annonce de votre manifestation que nous nous étions bien promis de ne pas louper.

Ne tirez pas sur le pianiste. Sachez qu'il joue de ses touches généralement à partir de 22 heures seulement. En feriez-vous autant.

Bref, pour ne rien rater et pour tout savoir, il existe un feuillet d'information des Clubs ferroviaires belges de tout poil, il s'appelle FEBELRAIL AGENDA et reprend toutes les manifestations communiquées par les associations. Il est trimestriel et en est déjà à son numéro 39: l'abonnement: 200 FB à virer au compte 000-1482295-38 de FEBELRAIL asbl BP 44 1040 Bruxelles-42.

14,15,16 avril à BRUXELLES

Vapeur vive au BMSC Csste de Neerstalle à 1190

Tous renseignements chez le copain J-M. HOTTON au 068/28.36.14

19 et 20 mai à OTTIGNIES

Les copains du Club d'Ottignies (C.F.O.) vous attendent à la ferme du Douaire A. Genet de Fleurus, rue Martin 6 vous donnera tous les renseignements utiles.

1er mai

Au R.R.R., on ira 700 m. plus loin et touchera enfin la gare de Rognon

Le même jour, les animateurs du C.F.C.-LA LOUVIERE vous attendront dans leur nouvelle vitrine: la gare de HAINE-ST-PIERRE.

7 avril

La pcc en promenade avec ST et SE entre La Louvière et Gosselies. Jean vous en dira tout au N.d.l.r.: pourvu qu'on paraisse à temps! 071/51.66.03

VAN T.T.Z. naar L.S.V.

Nos amis du T.T.Z. changent de dénomination et de crèche: ils deviennent LIMBURGSE STOOM VERENIGING et oeuvrent dorénavant entre AS et EISDEN. Une intéressante brochure (en NL) vous l'explique et reprend l'inventaire du matériel et de la ligne ainsi que des projets de ce touristique: 150,- à expédier chez l'ami Julien CASIER Henisstraat 71 3700 TONGEREN

Du 7 au 16 avril

Salon international de la maquette à Paris.

Vous pouvez y aller en individuel ou avec le C.F.O. le 7 (02/654.07.90) ou avec le C.F.T.Y. le 8 (069/22.13.87) ou avec l'A.F.C.C. le 14 (pas de tél. annoncé)

Coup double les 14,15 et 16 ou vous trouverez en plus 30 artisans réunis rue Linois.

28 avril

"Marchandises vapeur" Dinant-Bertrix P.F.T.

26 mai

"Memorial 204" de Bruxelles à Cologne P.F.T.

Du 4 au 9 avril

Voyage en Corse....sur le C.F.C. bien sûr et avec le G.T.F.

28-29 avril

Portes ouvertes gare de Namur et Salzinnes

29 avril

Aywaille: 18e bourse

8 avril

Chatelet: 2e bourse d'échange (071/39.08.51)

2,3?4 juin

9e journées vapistes internationales à TURNHOUT. Formulaire inscription au local.

LA VITESSE DES TRAINS MINIATURES

+++++

L'abaque ci-contre a été réalisée pour vous permettre de calculer la vitesse de vos trains sur votre réseau à l'échelle 1/87°. Mais plus loin, j'expliquerai comment en réaliser une pour n'importe quelle échelle.

Toute personne habituée à lire des graphiques ou à en réaliser peut se contenter de l'abaque et de la formule.

MATERIEL NECESSAIRE

un mètre courant
un chronomètre ou une montre avec aiguille trotteuse
l'abaque et des yeux qui supportent de lire sur du papier millimétré (une machine à calculer si l'abaque ne vous suffit pas).

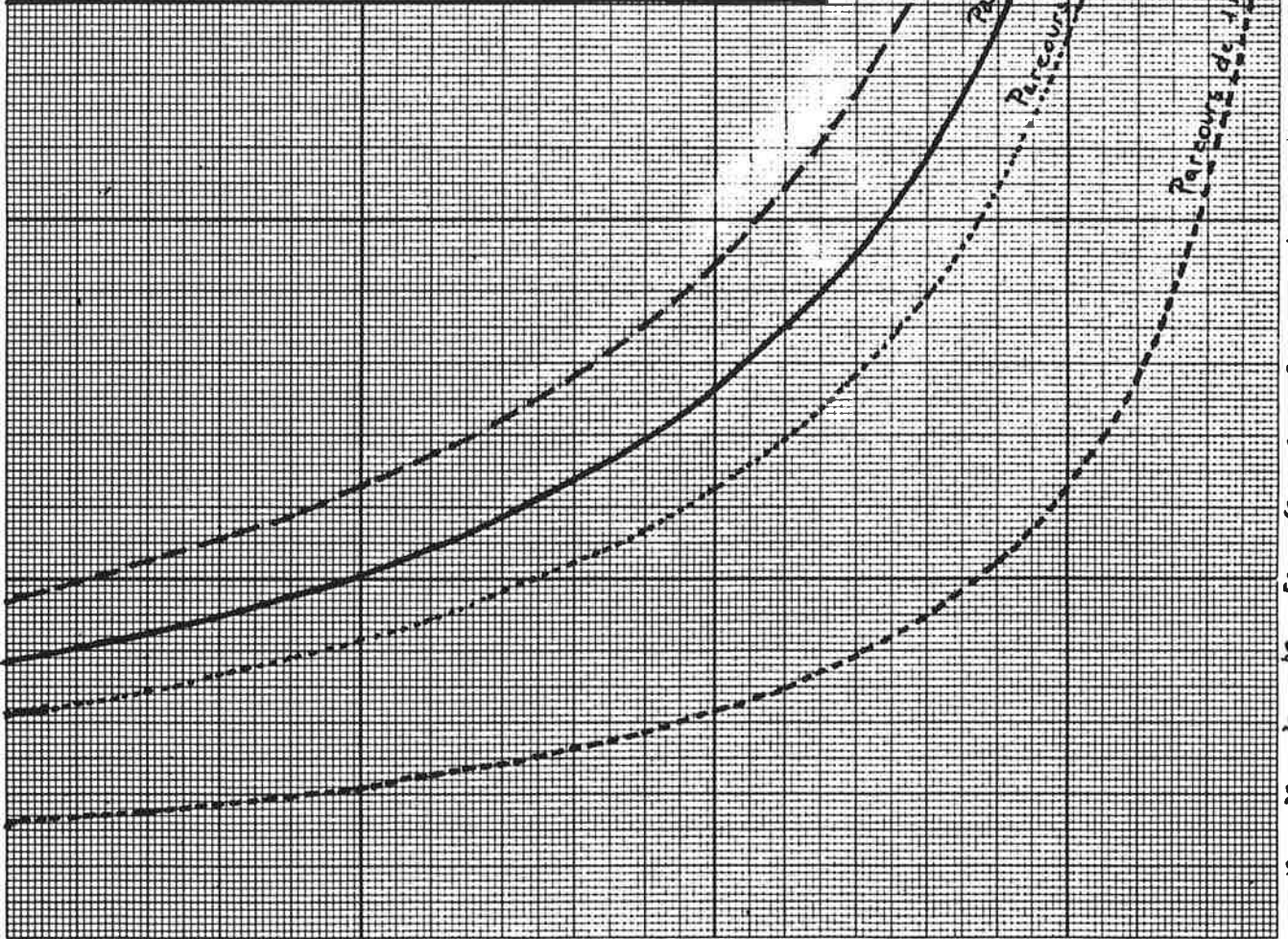
COMMENT PROCEDER ?

- 1) mesurer une distance sur votre réseau :
soit 2 modules droits (2,44 mètres selon les normes françaises)
Sur l'abaque, prendre la courbe en traits continus
soit 3 mètres : " " " " " - - - -
soit 2 mètres : " " " " "
soit 1 mètre : " " " " " - - - - -
- 2) calculer avec le chrono ou la montre, le temps mis à parcourir la distance choisie (en secondes et 1/10° de seconde.)
- 3) lire ce temps sur l'ordonnée de l'abaque (cad sur l'échelle verticale)
- 4) suivre horizontalement ce temps sur le papier millimétré jusqu'à la rencontre avec l'abaque correspondante à la distance choisie
- 5) au point de rencontre, suivre les lignes verticales du papier millimétré jusqu'à l'échelle de l'abscisse, cad les indications horizontales en Km/h et lire la vitesse faite par votre train compte tenu de l'échelle bien entendu.

EXEMPLES

- 1) J'ai déterminé une distance de 2,44 m. sur mon réseau.
Je lance ma crocodile suisse ROCO à pleine vitesse et je calcule le temps mis pour parcourir les 2,44 m.: 9 secondes.
Je lis 9 secondes sur l'échelle verticale et je parcours horizontalement le papier millimétré jusqu'à la rencontre avec l'abaque en traits continus, laquelle correspond au 2,44 m.
Au point de rencontre, je prends la verticale sur le papier millimétré jusqu'à l'échelle qui est au bas du graphique et je lis 85 Km/h.
Eh oui ! ROCO a légèrement forcé la vitesse des Crocodiles qui était au maximum de 75 Km/h. Mais c'est quand même très proche de la réalité.

nPs en secondes



ABAQUES permettant au 1/87e

de CONNAITRE		si je connais
1) la vitesse en km/h	le temps de parcours (en secondes et 1/10 de sec.) de soit 3 m. 2,44 m. 2 m. 1 m.	le temps de parcours (en secondes et 1/10 de sec) de soit 3 m. 2,44 m. 2 m. 1 m.
2) le temps de parcours (en secondes et 1/10 de sec.) de soit 3 m. 2,44 m. 2 m. 1 m.	la vitesse en km/H	la vitesse en km/H

Formules pour parcours de 2,44 m et échelle 1/87e

$$V \text{ (en km/h)} = \frac{2,44 \text{ m} \times 87 \times 3600 \text{ sec}}{t \text{ (en sec)} \times 1000}$$

ou

$$t \text{ (en sec.)} = \frac{2,44 \text{ m} \times 87 \times 3600 \text{ sec}}{V \text{ (en km/h)} \times 1000}$$

Jean-Pierre TRAMASURE
CITE des INGENIEURS

Secor: 7 6 5 4 3

vitesse en km/h

2) J'ai déterminé 3 m. sur mon réseau.

Je lance à pleine vitesse ma 2342 SNCB LIMA sur le réseau :
4 secondes 9/10° pour parcourir les 3 m.

Je lis 4,9 secondes sur l'échelle verticale.

A la rencontre avec l'abaque en — — — — correspondant à 3 m.
je lis sur l'échelle horizontale : 193 Km/h !!!

Mais tous les modélistes savent que les producteurs de matériel s'intéressent peu à l'échelle des vitesses : ils ne vendraient plus leur matériel !

Hag, Marklin, Fleischman, Jouef, Lima ont des vitesses qui peuvent griser le conducteur, mais ne répondent à aucune norme. Par contre, ROCO, LILIPUTT et BEMO se rapprochent très fort de la réalité à l'échelle (peut-être aussi le nouveau Fleischman, mais je n'en ai pas)

COMMENT REALISER UNE ABAQUE QUI ME CONVIENT MIEUX (distance, échelle)

Pour ceux que ne rebute pas l'usage de la machine à calculer et qui pourraient, à la rigueur, réaliser un graphique sur une feuille de papier millimétré quémandée (ou réclamée avec autorité) à leur grand garçon ou à leur grande fille !

Sur le graphique, j'ai donné la formule utilisée. Vous y voyez apparaître la distance parcourue : dans le cas présenté : 2,44 m. Pour réaliser les abaques 1 m., 2 m., 3 m., la valeur de 2,44 a été remplacée respectivement par 1, 2, 3. Vous pouvez donc réaliser une abaque pour 1,75 m. si cela vous convient mieux. Vous remplacerez 2,44 par 1,75.

Remarquons que $\frac{87 \times 3600}{1000}$ est une constante qui = 313,2 dans les 2 formules. Vous la multipliez par la distance choisie et vous n'aurez plus alors qu'un chiffre à diviser soit par les Km/h soit par les secondes pour obtenir un point de votre abaque. Il faut calculer ainsi un point par cm du graphique et les réunir en une courbe (hyperbole équilatère pour les savants !) à main levée.

Exemple : pour faire l'abaque "2 m.", j'avais pour constante :
 $313,2 \times 2 = 626,4$.

Pour obtenir la vitesse correspondant à 17 sec., j'ai calculé
 $626,4 : 17 = 36,85$ Km/h.

Pour obtenir le temps correspondant à 50 Km/h, j'ai calculé
 $626,4 : 50 = 12,53$ secondes.

ABAQUE pour une AUTRE ECHELLE

J'ai signalé que l'échelle utilisée dans mon cas était le 1/87°. Le 87 apparaît bien dans les formules présentées avec les abaques. Pour l'échelle N, il suffit de remplacer 87 par 160 et de faire le calcul de votre abaque pour la distance que vous désirez.

Exemple : pour 1,50 m de parcours à l'échelle N, la formule devient

$$V = \frac{1,50 \times 160 \times 3600}{t \times 1000} \quad \text{et} \quad t = \frac{1,50 \times 160 \times 3600}{V \times 1000}$$

La constante devient (160 x 3600) : 1000 = 576 à multiplier par la distance choisie, ici 1,50 ; ce qui donnera 864.

Jetiens à signaler que l'échelle verticale, celle des secondes dépassera largement les 20 secondes. D'où 2 solutions :

- ou bien vous collez un second papier millimétré au dessus du premier (collage très juste et non pas approximatif !)
- ou bien vous prenez 1/2 cm et non pas 1 cm pour une seconde. Le graphique est un peu plus difficile à faire et à lire.

POUR LES SCEPTIQUES

A l'attention de ceux qui se méfieraient devant l'allure des abaques et des formules, je donne ici une double justification dont le niveau du raisonnement mathématique ne dépasse pas la 6^{ème} année primaire.

A.- Raisonnement en partant de mon réseau

Il est très simple de raisonner sur un exemple ; j'en donnerai deux.

1) J'ai calculé que ma loco mettait 3 secondes pour parcourir 1 m. sur mon réseau.

Un mètre au $1/87^\circ = 87$ mètres en réalité.

Si je mets 3 sec. pour parcourir 87 m.,

en 1 sec. je parcourrai $\frac{87 \text{ m.}}{3}$

et en 3600 sec. (1 h.) je parcourrai $\frac{87 \text{ m} \times 3600}{3}$

soit 104.400 m/h ou 104,4 Km/h

C'est ce que je peux lire sur l'abaque en-----pour 3sec.

2) J'ai calculé 6 sec. pour un parcours de 2,44 m. de mon réseau.

2,44 m. au $1/87^\circ = 212,28$ m. en réalité (2,44 m. x 87).

Si je mets 6 sec. pour un parcours de 212,28 m.,

pour 1 sec., le parcours est de $\frac{212,28}{6}$ ou $\frac{2,44 \times 87}{6}$

et pour 3600 sec. (1 h.) il est de $\frac{2,44 \times 87 \times 3600}{6}$

soit 127.368 m./h.

Si je divise ce chiffre par 1000 pour obtenir des Km/h, je retrouve la formule

$$\frac{2,44 \times 87 \times 3600}{6 \text{ sec.} \times 1000} = 127,36 \text{ km/h}$$

C'est ce que je lis sur l'abaque en traits continus pour 6 secondes.

B.- Raisonnement en partant de la réalité

A du 120 Km/h, un train réel parcourt 1 Km en 30 secondes.

(Je vous fais grâce de la règle de 3 qui mène à ce résultat).

Donc, en 1 seconde, un train réel lancé à du 120 Km/h parcourt

$$\frac{1000 \text{ mètres}}{30 \text{ sec.}} = 33,33 \text{ mètres}$$

Repris à l'échelle $1/87^\circ$, 33,33 m. devient $\frac{33,33}{87} = 0,3831 \text{ m.}$,
ou 38,31 cm.

En lisant l'abaque, je constate que parcourir 1 mètre de mon réseau se fait en 2,6 secondes ; et 1 m. ou 100 cm est = 38,31 x 2,6 à 0,4 centième près.

Parcourir 2,44 m de mon réseau à du 120 Km/h se fait en 6,34 secondes et 38,31 cm X 6,34 = 242,9 cm . L'erreur de l'abaque est de 0,4 %.

Jean-Pierre TRAMASURE

Av. des Azalées, 34

1350 -LIMAL (WAVRE)

P.S. Je sais qu'il est de coutume dans les bureaux de mettre son nom en dessous du travail réalisé par quelqu'un d'autre. Si vous me recopiez, même en changeant quelques paragraphes, ayez la gentillesse d'indiquer mon nom sous la copie. Merci.

UTILITE DE LA PHOTO

Les nombreux livres spécialisés qui traitent des chemins de fer, belges ou autres, de même que les revues nous offrent des quantités de photos. Beaucoup sont réellement magnifiques. Ces clichés peuvent créer un beau tableau car le plaisir des yeux n'est pas à négliger. Par contre il y a actuellement quelques photos où le sujet est un peu "raccourci" et "rapproché", ceci permet de mettre sur un cliché tout un long train. Ceci ne ressemble à rien et on peut se poser la question de savoir comment rouler sur des rails aussi tordus ! Personnellement j'ai horreur de ces photos qui n'apportent rien, ni en beauté, ni en documentation.

Justement, la documentation est l'un des buts le plus intéressant de la photographie. Lors de la réalisation d'un modèle, une multitude de détails doivent être connus. Les couleurs, les inscriptions, tout doit être bien visible sur la photo. Ceci pour conclure: il manque cruellement de vues de détails tels que toitures, dessous de caisses, bogies qui restent souvent dans l'ombre.

Pourriez-vous y penser...

chers photographes!

R. LEGROS.

LA SIGNALISATION LUMINEUSE S.N.C.B.

Un certain nombre de nouveaux membres nous ont demandé des renseignements sur la signalisation belge. L'article présenté ci-dessous est une occasion d'éclairer leur lanterne et de rafraîchir les mémoires des plus anciens, soit pour comprendre la signification des signaux rencontrés sur le terrain, soit pour aider les modélistes à les reproduire et les faire fonctionner le plus fidèlement possible. La description s'attache à l'essentiel, il est de nombreux détails qui n'ont pas été repris - certains types de signaux, par exemple. La signalisation mécanique sera reprise dans un prochain article.

1. EMPLACEMENT

Les signaux fixes sont établis à gauche de la voie, par rapport au sens normal de circulation; à droite pour les signaux de contre-voie (dans ce cas les feux sont clignotants).

Si, par dérogation, un signal n'est pas placé du côté réglementaire, il doit porter sur son fût un disque bleu avec flèche blanche dirigée vers la voie concernée.



2. IDENTIFICATION

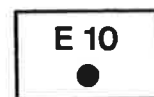
2.1. Les signaux d'arrêt possèdent une plaque d'identification réfléchissante et rectangulaire de couleur blanche; en noir, une ou deux lettres suivies du numéro de poste de bloc d'où est commandé le signal.

Ex.: signal D commandé du poste 10



2.2. Signaux avertisseurs:
plaque jaune ronde, avec lettre(s) minuscule(s) se rapportant au signal d'arrêt suivant.

2.3. Signaux combinés:
plaque blanche rectangulaire avec point noir figurant sous le n° d'identification



2.4. Signaux de contre-voie:
même principe, mais les plaques d'identification portent une croix de St-André.



3. INDICATIONS

Feu rouge:
arrêt (grands et petits mouvements)



Double jaune:

- signaux d'arrêt ordinaires:
passage autorisé, sans avertissement du prochain signal qui est un signal d'arrêt (mais pas nécessairement rouge);
ce signal peut être un signal de heurtoir
- signaux avertisseurs ou combinés:
le signal d'arrêt suivant est fermé, le conducteur doit donc réduire la vitesse en conséquence



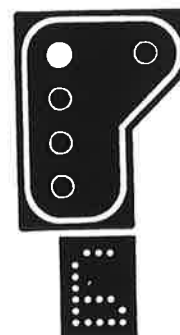
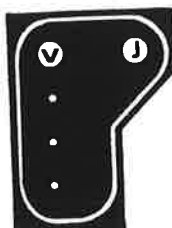
Feu vert:

passage autorisé et le signal suivant autorise le passage sans ralentissement



Vert + un feu jaune placés horizontalement (V.J.H.)

le signal suivant est ouvert mais il impose une vitesse réduite (normalement 40 Km/h) et présente un panneau de vitesse, généralement en chiffres lumineux (figure ci-dessous, à droite).



Vert + un feu jaune placés verticalement (V.J.V.)

le signal suivant est ouvert mais ne peut être franchi à vitesse normale car le troisième signal qui se trouve à une distance inférieure à la distance de freinage, est fermé ou impose un fort ralentissement.

Pour éviter qu'en cas de défaillance du jaune, seul le vert reste affiché, le fonctionnement du jaune est contrôlé avant l'allumage du vert.



4. SIGNAUX DE CONTRE-VOIE

La signalisation de contre-voie permet d'utiliser une section à double voie en régime à voie unique, en cas de travaux, d'incidents ou pour permettre de circuler parallèlement en même temps sur les deux voies d'une section à double voie.

A la différence des signaux normaux, les signaux de contre-voie sont implantés à droite. De plus, les feux rouges, jaunes et verts sont clignotants mais leur signification est la même que pour les signaux normaux. La cible est inversée (comme dans un miroir)

Quand on passe de la signalisation normale à la signalisation de c.v., un chevron lumineux apparaît au-dessus du panneau des feux principaux. Il en va de même au retour à la voie normale.



5. SIGNAUX PERMISSIFS (ou automatiques)

Ils sont commandés directement par les trains, sans intervention d'un poste de signalisation (bloc automatique).

Le signal est permissif permanent quand le fût porte une "couronne de franchissement" blanche sur fond noir.

Il est permissif par intermittence quand un oeilleton de franchissement est placé sur le fût. Il est alors réellement permissif lorsque le feu blanc de l'oeilleton est allumé. Ces signaux ne peuvent être franchis que moyennant l'observance de prescriptions réglementaires (remplir un "ordre" et marcher à vue).



6. SIGNAUX DE PETIT MOUVEMENT

Les signaux décrits ci-dessus s'adressent aux "grands mouvements" (parcours des trains essentiellement).

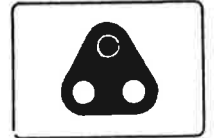
Les petits mouvements (manoeuvres par exemple) sont réglés par des signaux spécifiques à fleur de sol, de forme triangulaire et à feux blancs lunaires. Deux feux disposés horizontalement pour imposer l'arrêt des petits mouvements; deux feux disposés obliquement pour autoriser les p.m. Les trains en "grand mouvement" ne tiennent pas compte de ces signaux, contrairement à d'autres pays.



Pour autoriser le passage d'un signal d'arrêt en petit mouvement ou pour autoriser un train à entrer en gare sur une voie occupée, on allume un feu blanc simultanément avec le feu rouge. Dans ce régime, le conducteur marche "à vue" et de toute façon à une vitesse max. de 40 Km/h.



Pour indiquer la limite des manoeuvres à la sortie des gares, on place un petit panneau représentant un signal de petit mouvement fermé (ancien panneau "MR").



7. SIGNAUX D'ARRET SIMPLIFIES

Constitués d'un boîtier rectangulaire contenant deux feux; à fleur de sol ou sur un mât.

Feu rouge: arrêt des grands et petits mouvements;

feu jaune: autorisation de passage.

Ces signaux sont en général disposés en tête de chacune des voies d'un faisceau dont la sortie est autorisée par un signal d'arrêt ordinaire; ou sur les lignes où la vitesse ne dépasse pas 70 Km/h, en amont d'un (ou de plusieurs) passages à niveau automatiques; plus d'autres cas.

8. QUELQUES AUTRES SIGNAUX FIXES

8.1. Signaux de vitesse: vitesse exprimée en dizaine de Km/h

Ex. "4" = 40 Km/h - "14" = 140 Km/h

8.1.1. Vitesse de référence de la ligne, placé à l'origine de la ligne, aux bifurcations et à la fin de la limitation.

Fond vert, lettres blanches



8.1.2. Zones de vitesse réduite

le panneau "origine" signale le début de la zone à parcourir à vitesse réduite



8.1.3. Les panneau jaunes précèdent ces zones; ils signalisent l'endroit extrême à partir duquel le ralentissement est à opérer



8.1.4. Le triangle jaune à bords verts indique la fin d'une zone de vitesse réduite et signale la valeur de la nouvelle vitesse autorisée qui reste inférieure à la vitesse de référence



8.2. Panneau repère de ligne

placé à la sortie de certaines bifurcations, indique le numéro de la ligne sur laquelle le train s'engage:

Panneau hexagonal bleu et chiffres blancs.

8.3. Signal de repérage de heurtoir



8.4. Répétiteur de signal d'arrêt ou de manoeuvre



fermé



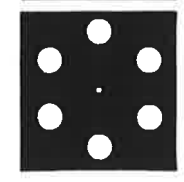
ouvert

8.5. Indicateur "opérations terminées" (OIT)

Utilisé dans certaines gares pour informer le conducteur des trains de voyageurs que les opérations préalables au départ sont terminées.

En manoeuvrant un commutateur, le chef garde a préparé l'information OIT; un feu rouge apparaît;

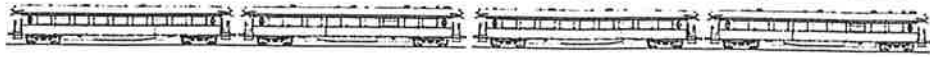
après quelques secondes, l'indication OIT est transmise : le feu rouge s'éteint et les feux blancs ("marguerite") s'allument.



Jean-Louis Van Lens

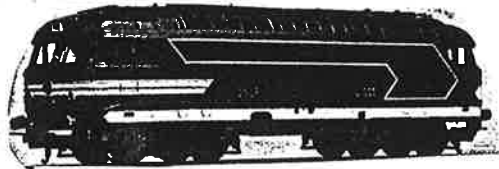
Sources: - Livret HLT signalisation SNCB;
- article paru dans la revue "Le Rail", par Ir. De Wilde
- Ferro-Flash Namur n° 36, par A.M. Ducarme

L'ETOILE DU NORD



Lima®

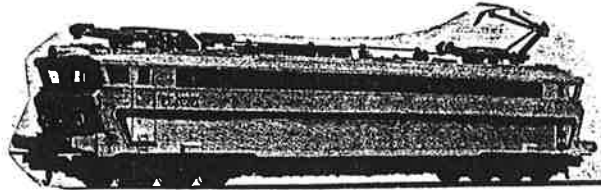
SUPER PROMO:



208036LG

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

995,-



208122LG
CC40100

1195,-



309240

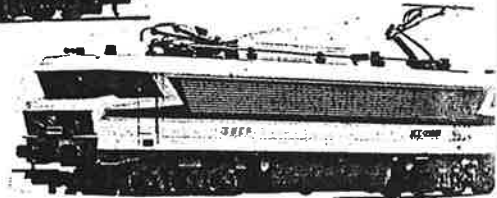
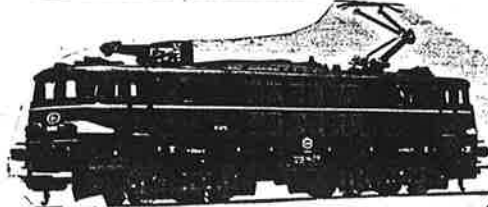
Voiture française de 2ème classe - Série B 10 TV. - L. 268 mm.

345,-

309241

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

345,-



boîtes complètes
avec transfo. et ovale de rails

AU CHOIX : 106358 V4: BB Type 150 SNCB + 3 voitures inox Paris-Bruxelles-Amsterdam

2590,-

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

106302 V4: rame RGP SNCF 4 éléments

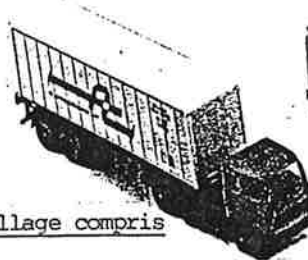
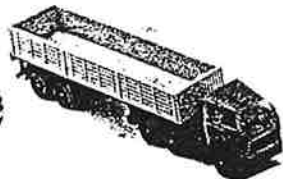
SERIE 23 SNCB DISPONIBLE EN 3 VERSIONS:

livrée jaune et bleue n° 2374 réf. 20 8182

livrée verte n° 2371 réf. 208185 L au choix: 1390,-

livrée jaune ss n° réf. 20 8182 S 01

ET EN ALTERNATIF version 3 rails système MARKLIN, inverseur électronique: 2.580,-



CAMION H.O. le colis de 5: 499,- port et emballage compris



Mini-étau... mini-prix: 170,-
Se fixe sur la table de travail par ventouse. Très pratique

53370 Brucelles autoserrantes
Bout pointu 4½" 149,-

53430 Brucelles courbées
Très pratique 249,-

Brucelles autoserrante:
Bout plat 6½" 199,-



8001 1/2 Accouplement de freins souples
(10 barrettes de 2 pièces)

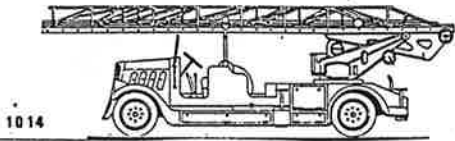
F 255-



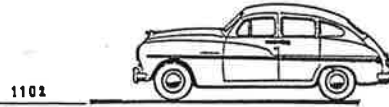
1011 TRACTEUR PANHARD 4 HL.
3100 REMORQUE SCETA

F 575-
F 495-

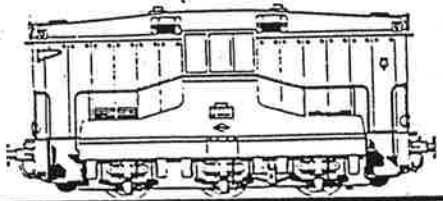
NOUVEAUTES



VEHICULE INCENDIE
DELAHAYE 1545- FRS



FORD VEDETTTE ... 695- FRS



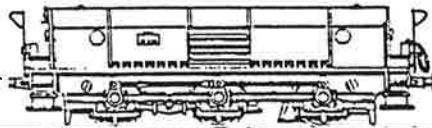
4010 Locotracteur C 60000
(à monter sur chassis Jouef)
(avec chassis motorisé)

F 3295-
F 4.545-

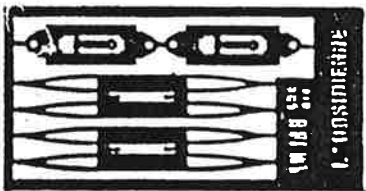
4011 TRUCK 030 DTA (franco)
(à monter sur chassis Jouef fourni)
4012 TRUCK TC 61000 (franco)
(à monter sur chassis Jouef fourni)

F 3645-

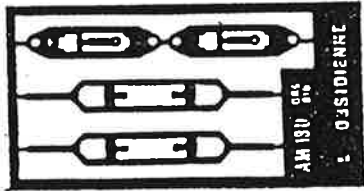
F 3495-



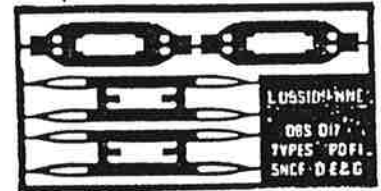
9005 La plaque en laiton photogravé de 6 solex
295-
9005/A Le vélo Solex monté et peint 145



REF OBS 8002



REF OBS 8003



REF OBS 8005

PALETTES DE PANTOGRAPHE
(à monter sur pantos SOMMERFELDT)

8002 AM 18 B
8003 AM 18 U PALETTE SIMPLE
8005 P.O. F1 / SNCF D E & G

} 235-

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



4001 .. Regular assortiment
"plastique" de verre
Très pratique, indispensable
au modéliste
ponce platique, métal blanc
ou laiton. Jeu de 5 feuilles
de grain assorti: 69

HYLOGLUE

20 gr. Cyanoacrylate de première qualité 240

HYLOGLUE 150

Colle CYANOACRYLATE UNIVERSELLE de viscosité moyen



COLLE FALLER pour plastique, flacon styli goutte très pratique réf. 492: 120

120,-

**ACCESSOIRE SE BRANCHEMENT
CENTRALE (SORTIES 1 A 5)
FONCTIONNELS FOURNIS**

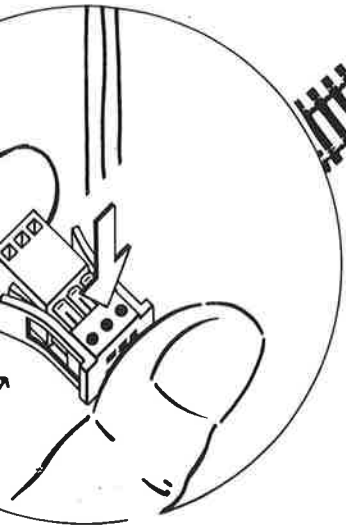
2



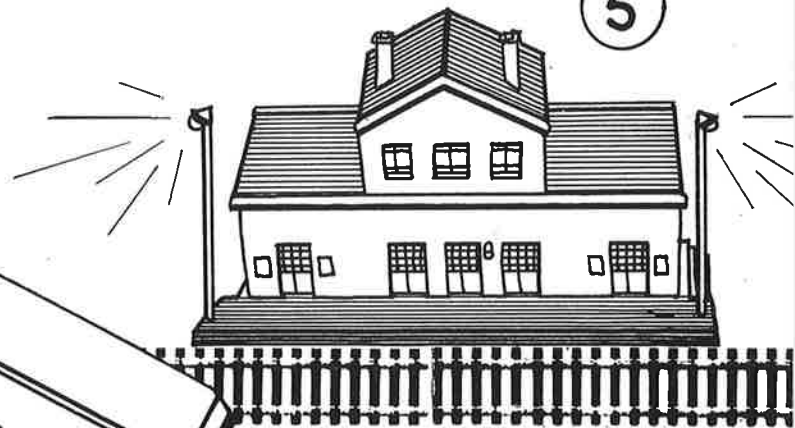
**LA COMMANDE CENTRALISÉE
A DISTANCE
DE VOTRE RÉSEAU**

...

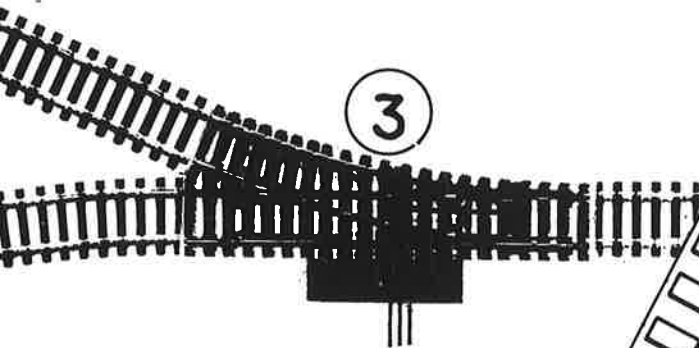
**UN BRANCHEMENT
SIMPLE ET RAPIDE**



5



3



BOÎTES 1 A 4 :

POSSIBILITÉ DE CONNECTER :
CIRCUITS ÉLECTRIQUES
EAU ÉLECTRIQUE
ET DÉCROCHAGE

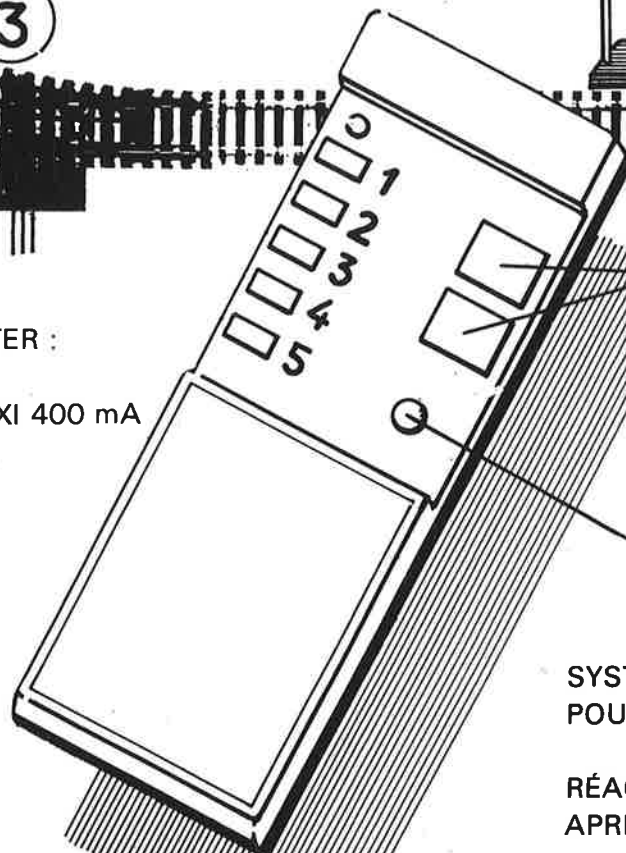
MAXI 400 mA

BOÎTE 5 :

POSSIBILITÉ DE CONNECTER :

VERT } MAXI 400 mA

L'ÉMETTEUR



1 TOUCHE AVANCE LOCO
1 TOUCHE RECUIL LOCO
+ FONCTION ARRÊT D'URGENCE

SYSTEME DE VEILLE AUTOMATIQUE
POUR ÉCONOMIE DE PILE (9 V)

RÉACTIVER EN APPUYANT SUR "ON"
APRÈS 3 MINUTES DE NON UTILISATION

AUTORAILS



MOTORRIJTUIGEN



MAX DELIE

Les autorails de la SNCB

En 1984, lors de l'introduction du plan IC/CR, une page était tournée pour les chemins de fer belges : les dernières rames diesel de la série 40 furent mises à la retraite. Les autorails survivants de la restructuration (les séries 43, 44, 45 et 46) se virent maintenus dans leur tâches secondaires.

Aujourd'hui, six ans plus tard, on peut se demander combien de temps les quelques 46 restants assureront encore le transport du personnel entre Montzen et Welkenraedt. Tout aussi noir est l'avenir des quelques 44 en service sur la ligne Alost-Burst. La même question peut être posée au sujet des autres 44 et 45 circulant sur la ligne Athus-Meuse.

Peut-être cet avenir douteux est-il la base de l'intérêt croissant pour les autorails belges. C'est pourquoi l'auteur de ce nouvel ouvrage traite tous les autorails de la SNCB depuis leur apparition sur les voies jusqu'à nos jours.

Après une ample introduction historique, chaque type est repris avec nombre de renseignements et de descriptions. Une attention particulière a été apportée aux arcanes de la numérotation. Des tableaux clairs et complets vous donnent un aperçu général et les caractéristiques de tous les autorails belges. Une iconographie comprenant 118 photos noir et blanc et 44 en couleurs (pour présenter les différentes livrées), mais aussi une carte des lignes encore exploitées et 2 pages consacrées aux diagrammes de tous les types, constituent ainsi une documentation aussi unique que complète pour un livre de 182 p indispensable à quiconque s'intéresse aux autorails belges. La photo du dépliant est celle de la couverture de l'ouvrage et vous permet de juger de son format. Un livre broché de qualité de M. Delie donnant pour un prix de 1.980 F, une documentation tout à fait à jour sur les autorails en Belgique

De motorrijtuigen van de NMBS

De invoering in 1984 van het IC/IR-plan leidde tot het verdwijnen, dat jaar, van de laatste dieselstellen van de Belgische spoorlijnen. De overblijvende motorrijtuigen werden naar ondergeschikte diensten verwezen. Terecht, kan men zich nu, 6 jaar later, de vraag stellen hoelang de enkele overblijvende 46-ers nog zullen dienst doen als personeelstrein tussen Montzen en Welkenraedt ?

Even duister is de toekomst van de enkele 44-ers die dienst doen op de lijn Aalst-Burst, en van de overige 44-ers en 45-ers die ingezet worden op de Athus-Meuse lijn.

Dit neemt niet weg dat de interesse onder de spoorwegliefhebbers voor deze spoorvoertuigen bestendig toeneemt.

Om de vraag naar informatie te kunnen beantwoorden werd het boek over de motorrijtuigen op stapel gezet. De auteur behandelt alle motorrijtuigen van de NMBS van het begin van hun indienstneming tot heden. Naast een uitvoerige geschiedkundige inleiding wordt elk type afzonderlijk besproken.

Tabellen geven U de volledige technische inlichtingen van alle Belgische motorrijtuigen en er wordt bij de bespreking van elk type afzonderlijk bijzonder ingegaan op het geïnteresseerde met de nummering. De 118 zwart/wit foto's geven een duidelijk overzicht van de inzet van de verscheidene motorrijtuigen op het Belgische spoorwegnet. De 44 kleurfoto's tonen de diverse en afwijkende schilderijen die de NMBS op haar motorrijtuigen toepaste. De foto op de keerzijde geeft het formaat aan van dit nieuwe boek met 182 bladzijden. Het houdt een volledige "up to date" documentatie in over de motorrijtuigen in België. Het werd geschreven door Max Delie en kost 1.980 F.

L'UNITÉ CENTRALE

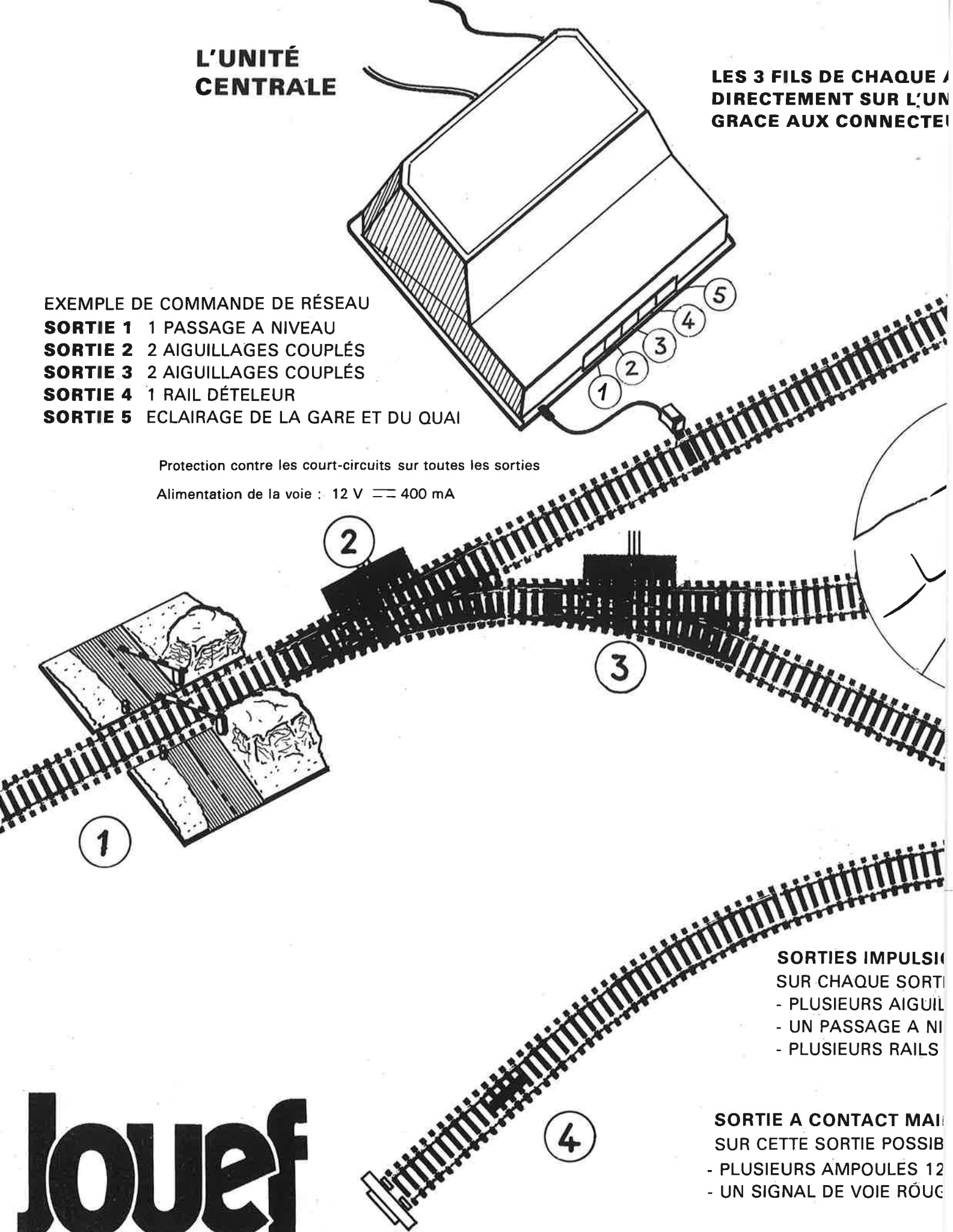
LES 3 FILS DE CHAQUE /
DIRECTEMENT SUR L'UN
GRACE AUX CONNECTE

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 QUAI

Protection contre les court-circuits sur toutes les sorties

Alimentation de la voie : 12 V \equiv 400 mA



SORTIES IMPULSION
SUR CHAQUE SORTIE
- PLUSIEURS AIGUILLES
- UN PASSAGE A NIVEAU
- PLUSIEURS RAILS

SORTIE A CONTACT MAINTENANCE
SUR CETTE SORTIE POSSIBLE
- PLUSIEURS AMPOULES 12 V
- UN SIGNAL DE VOIE ROUGE

Jouef

JOUEF INDUSTRIES

AV. MAL DE LATTRE DE TASSIGNY 39300 CHAMPAGNOLE TÉL. 84.52.30.22

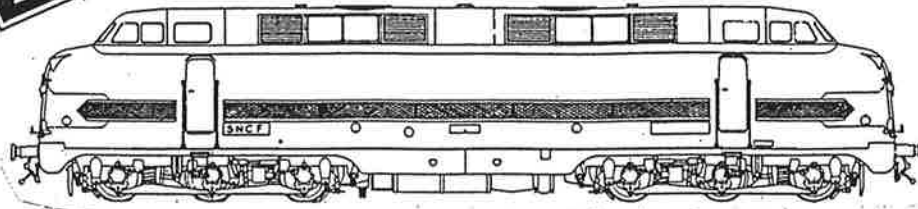
L'ETOILE DU NORD
Pierre HAUTEFIN
Chaussée de Mons, 125
B - 7160 HAINES-SAINTE-PIERRE
Tél. (064) 22 39 43 - R.C. Ch. 162.223
T.V.A. 764.102.850
CCP 000-1446019-40 - CCB 063-1375457-22



060 DB CC65000 S.N.C.F.

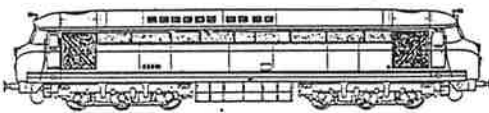
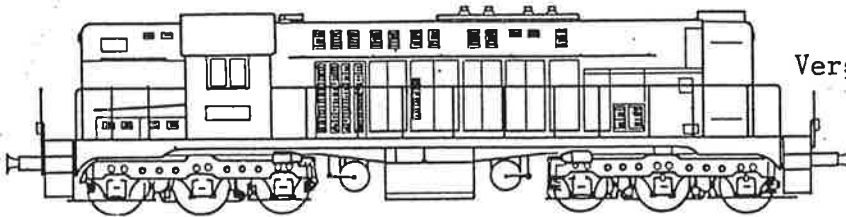
Version kit CC 65000 complet, moteur Bulh
roues NEM, caisse peinte:

8.995,-

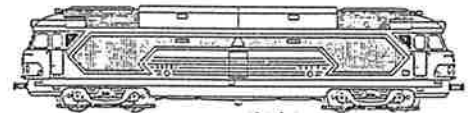


A1A A1A 62000 S.N.C.F.

Version montée moteur Maxon 12.995,-

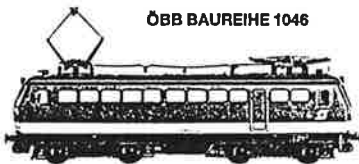


Nous pouvons aussi
fournir



Liste des références disponibles et des prix contre enveloppe timbrée autoadressée

KLEIN MODELLBAHN AUSTRIA



ÖBB BAUREIHE 1046



3745

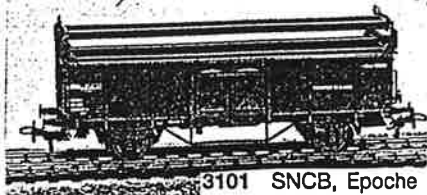


ÖBB BAUREIHE 1146

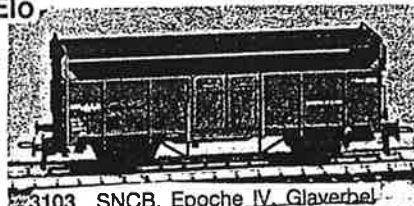


3745

Typ Elo



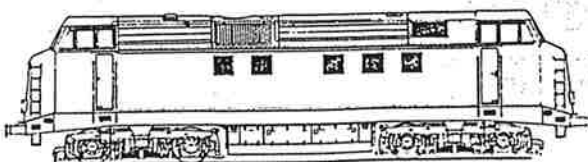
3101 SNCB, Epoche IV



3103 SNCB, Epoche IV, Glaverbel

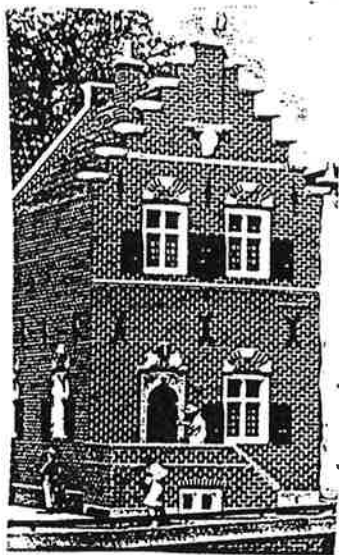
Wagon Elo: version SNCB ou glaverbel
au choix: 375,-

Le couple SNCB+Glaverbel: 715,-



● SNCB Serie 60

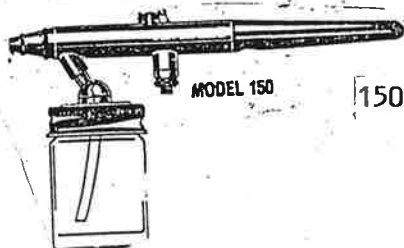
sortie prévue courant 1990
réservation sans arrhes par simple carte postale



MAISONS HOLLANDAISES ET BELGES

HOLLAND SCALE: la maison:..... 575,-
Le colis 4 maisons ^{différentes} port et emballage inclus: 1995,-

B A D G E R



150 EX IL PROMOTION
2.875,-



Godet à peinture
S'adapte au pistolet: 58,-

Jouef

JOUEF***** RADIOCOMMANDE

Il nous reste quelques pièces à 4.495,-

En démonstration le mardi 1er mai à Haine-St-Pierre.



RADIO CONTROL SYSTEM

UN BRANCHEMENT SIMPLE ET RAPIDE

ROCO***** COLIS PROMO Stock limité

Série 62 SNCB 6246 (jaune) ou 6299 (verte): 2.695,- port et emballage compris

Série 62 SNCB 6246 et 6299: 4995,- port et emballage compris

MODEL LOCO***** kits métal blanc/laiton

Réf. E155: 222TA ou type 24 dite "révolver":.....8.495,-

E156: 150P une merveille.....9.995,-

E160: locotracteur Y51100 le kit du débutant.....4.395,-

LIBRAIRIE*****

VAPEUR EN BELGIQUE Tome I Phil Dambly	1890,-	Port et emballage 90,-
LES LOCOMOTIVES NOHAB/AFB (52, 53, 54)	945,-	90,-
LES TRAINS BLINDES	2490,-	90,-

** NOUVEAUTE **

LES AUTORAILS (B) M. Delic 1890,- 90,-

Distribué le vendredi soir dès parution
Réservez dès maintenant

Nos prix sont donnés à titre indicatif sous réserve de modification de la part des fabricants ou importateurs.
Ils sont valables pour la période indiquée sur le bulletin ou jusqu'à épuisement du stock.

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

dont deux internationaux interdits au trafic local Namur - Bruxelles : l'offre est donc doublée, et ce sans tenir compte du nombre de places offertes.

Le seul service réellement étoffé en 1935 était celui des trains électriques entre Bruxelles et Anvers, avec deux départs à l'heure, sans arrêt entre la capitale et la métropole, et un troisième qui s'arrêtait à Malines : un départ aux 20 minutes donc. Les voyageurs des gares intermédiaires devaient se rabattre sur le service à vapeur, bien fourni lui aussi. De même, la ligne 160 Bruxelles QL - Tervueren présentait une fréquence honorable, avec un train toutes les 20 à 30 minutes, mais n'oublions pas que son prix kilométrique était plus élevé que celui de la SNCB car il s'agissait d'une concession privée.

Mais déjà l'autobus commençait à prendre la relève des trains, ou à compléter leur réseau. Ainsi en 1935 nous retrouvons un service d'autobus sur les lignes suivantes : 15 Turnhout - Tilburg, 20A Lanaeken - Maastricht, 36A Bruxelles-Nord - Saventhem et Bruxelles-Midi - Louvain, 38A Chênée - Fléron, 43A Marche - Rochefort, 64A Roulers - Ypres, 66A Isegheem - Courtrai, 69A Ingelmunster - Waereqhem - Ansegheem, 69B Waereqhem - Ingelmunster - Thielt, 73A Ingelmunster - Thielt - Deynze, 75A Waereqhem - Zulte - Peteghem - Deynze, 78A Tournai - Péruwelz, 85A Mouscron - Saint-Léger, 86A Péruwelz - Leuze, 87A Lessines - Renaix et Flobecq - Ellezelles, 88A Tournai - Rumes - La Glanerie et Tournai - Esplechin, 94A Tournai - Leuze, 95A Bruxelles Nord - Hal - Enghien, 98A Mons - Flénu - La Bouverie, 108A Binche - Manage, 115A Hal - Braine-l'Alleud, 124A Bruxelles Nord - Charleroi et 137A Denée-Maredsous - Châtelineau. Les lignes soulignées indiquent les lignes de substitution, toutes les autres sont des lignes de complément. Remarquons au passage que les titres de transport de la SNCB n'étaient pas valables sur ces lignes d'autobus, même de substitution. Les fermetures de ligne étaient une triste réalité, même à cette époque. Notons

également qu'en ce qui concerne la ligne 64A Roulers - Ypres "moyennant supplément de 0,50 fr par voyageur, les autobus ordinaires font arrêt sur demande en dehors des points d'arrêt prévus".

Parlons-en, des lignes disparues, et comparons cet indicateur de 1935 avec le dernier indicateur d'avant la première guerre mondiale, celui de juillet 1914. Voyons ce que l'on retrouve dans l'un et pas dans l'autre, dans l'ordre numérique des tableaux. Nous avons respecté dans l'ensemble de cet article les orthographes de l'époque.

En 1914 existait le tableau 13 : Anvers Sud - Hoboken - Wilrijck - Anvers Central par la ceinture des forts anversois. Comme les fortifications urbaines n'avaient plus de raison d'être en 1935 et qu'entretiens la ville avait étendu ses transports en commun, cette ligne disparaît.

Déjà avant 1935 on n'aimait pas les petites liaisons transfrontalières, ainsi Turnhout - Tilburg avait disparu du tableau 15 au profit de l'autobus, comme mentionné plus haut.

La section Tongres - Montzen de la ligne 23 Tirlemont - Tongres - Montzen ne fut bâtie par les Allemands que durant la guerre 1914 - 1918, c'est pourquoi l'indicateur de 1914 n'en fait pas mention.

Dans aucun des deux indicateurs nous ne retrouvons trace d'un service régulier entre Aix Central et Montzen, alors que cette section était encore utilisée lors de l'électrification de la section Liège - Aix : se serait-il agi d'un raccordement stratégique allemand en vue de la première guerre mondiale ?

Les cantons de l'Est n'étaient pas encore belges en 1914, il n'empêche que l'on retrouve dans l'indicateur de 1914 les horaires des trains de cette région. A cette époque on ne voyait aucun inconvénient à insérer les horaires des lignes

proches appartenant aux administrations étrangères, partant du principe que pour atteindre ces lignes il fallait utiliser les lignes belges ! C'est pourquoi on retrouve tous les horaires luxembourgeois dans les deux indicateurs belges, ainsi que plusieurs lignes hollandaises, allemandes ou françaises, desservant les gares frontalières terminus des trains belges.

Aucune trace non plus en 1914 de la ligne 47 Vielsalm - Born - Saint Vith : tout comme Tongres - Montzen il s'agit d'une ligne de guerre construite par les Allemands pour desservir leur front de Verdun par l'itinéraire Gerolstein - Lommersweiler - Bif. Wiesenbach - Born - Vielsalm - Gouvy - Bastogne - Libramont - Bertrix - Muno - Carignan en direction de Verdun.

En 1914 on ne pouvait dépasser Heyst en venant de Bruges : au-delà il fallait utiliser le vicinal Ostende - Knocke. En 1935 par contre la ligne s'étend jusqu'à Knocke : l'extension fut ouverte en 1923.

Toujours dans l'indicateur de 1914 nous retrouvons les horaires de la partie occidentale de la ligne de ceinture de Gand, alors qu'en 1935 seule la section Gand St.Pierre - Gentbrugge - Wondelgem était en activité.

Comme précisé plus haut des trains circulaient encore en 1914 entre Roulers et Ypres, alors qu'en 1935 l'autobus avait remplacé la vapeur. Dans la même région, l'indicateur de 1914 mentionne encore les tableaux 69A Ingelmunster - Thielt et 69B Ingelmunster - Anseghem, alors qu'en 1935 l'autobus y règne. C'est d'ailleurs une région où de nombreuses lignes d'autobus apparurent entre les deux guerres.

Il y a - curieusement - une ligne que nous ne retrouvons ni dans un indicateur ni dans l'autre : la ligne 76 d'Adinkerke à Poperinge par Leisele et Proven. Cette ligne fut bâtie par l'armée belge durant la première guerre mondiale pour servir de liaison entre les divers secteurs du front. La paix venue

elle perdit de son utilité et disparut au début des années 1930.

Une autre petite ligne internationale avait déjà disparu de l'indicateur de 1935 : la ligne 85A reliait Herseaux à Watrelaers et Roubaix, et supportait un appréciable trafic de travailleurs frontaliers venant des régions de Renaix, Avelghem et environs en direction des filatures du nord de la France. L'indicateur de 1914 nous apprend l'existence d'un tableau 102, Saint Ghislain - Hornu - Monsville - Flénu Produits - Crachet Piquery - Frameries. Celui de 1935 reste muet à ce sujet.

Pour nos amis carolos, le tableau 116 de 1914 sera intéressant : il mentionne un service de Jumet Brûlotte à Docherie Biernaux, continuant vers le Pont du Canal et le Boulevard Central. Rien de tout cela en 1935. Encore une disparition dans cette région à l'horaire de 1935 : la ligne 133 Jamioulx - Marcinelle - Couillet Montignies avait déjà été enterrée.

Continuant notre promenade à travers les horaires, nous rencontrons dans l'horaire de 1914 une curiosité : le tableau 143 reprenait le "Zaman", petit chemin de fer à voie de 720 mm entre Embresin et Noville Tavieres. Comme la concession de cette ligne avait expiré durant les années 1920, nous la retrouvons en 1935 dans la partie vicinale de l'indicateur, ayant été mise à voie métrique.

Aucune trace en 1914 de la ligne Bertrix - Muno, alors que dans l'indicateur de 1935 elle porte le numéro 163A. Nous avons déjà rappelé l'origine et le but de cette ligne en parlant de la ligne 47.

De plus, au cours des temps certaines sections de lignes ont migré d'un tableau à l'autre, ou bien ont reçu un numéro différent dans l'un ou l'autre indicateur : les exemples seraient trop nombreux pour pouvoir tous les mentionner ici. En outre, certaines haltes ou gares sont créées ou disparaissent selon les nécessités commerciales de l'époque.

En 1935 on pouvait encore se permettre de mentionner d'autres moyens de transport : le début de l'indicateur reprend les lignes régulières de la Sabena au départ de Bruxelles. Ainsi saviez-vous qu'en été il existait une liaison Bruxelles - Le Zoute - Ostende par avion ?

En résumé nous ne pouvons que vous conseiller d'acheter cet indicateur, sa lecture pourra rappeler le bon vieux temps où les transports en commun régnaient en maîtres sur les transports en Belgique, ou bien fera rêver les plus jeunes à des lignes qu'ils n'ont jamais connues. En tout cas, si jamais on invente une machine à remonter le temps, moi je sais où je voudrais aller !

William JONES.

Par expres..Par expres..Par expres..Par expres..Par expres..Par expres..Par expres..Par expres..Par expres..Par expres..Par expres..Par

Télégramme du Sud-Est.

1.-C'est fait: depuis le début Juillet quelques trains électriques circulent tous les jours entre Luxembourg et Ettelbruck. Les trains au delà d'Ettelbruck sont comme par le passé assurés par les diesels série 55 SNCB ou 1800 CFL pour Liège et des 1600 ou 1800 CFL pour les trains limités à trois-vierges.

2.-En gare de Luxembourg le nouveau quai est terminé. Quelques trains s'y arrêtent déjà.

3.-La refonte des voies d'entrée et de sortie de la gare de Luxembourg se fait lentement: le trafic ne devant en souffrir que modérément. On pose en sortie vers le nord, une voie de garage électrifiée juste contre la rue du laboratoire. (08/89)

4.-Le gros oeuvre de la nouvelle cabine nodale est terminé. Il reste à mettre la finition extérieure et bien sûr l'équipement intérieur.

5.-1992 sera pour les CFL une grande année puisque, si tout va bien, se sera la fin du programme d'investissements en gare de Luxembourg.

6.- Vite, vite!! Les derniers signaux mécaniques disparaissent du Grand-Duché. Clervaux est au seuil de la signalisation électrique...Avis aux photographes.

C.S



Prêt?

Feux!

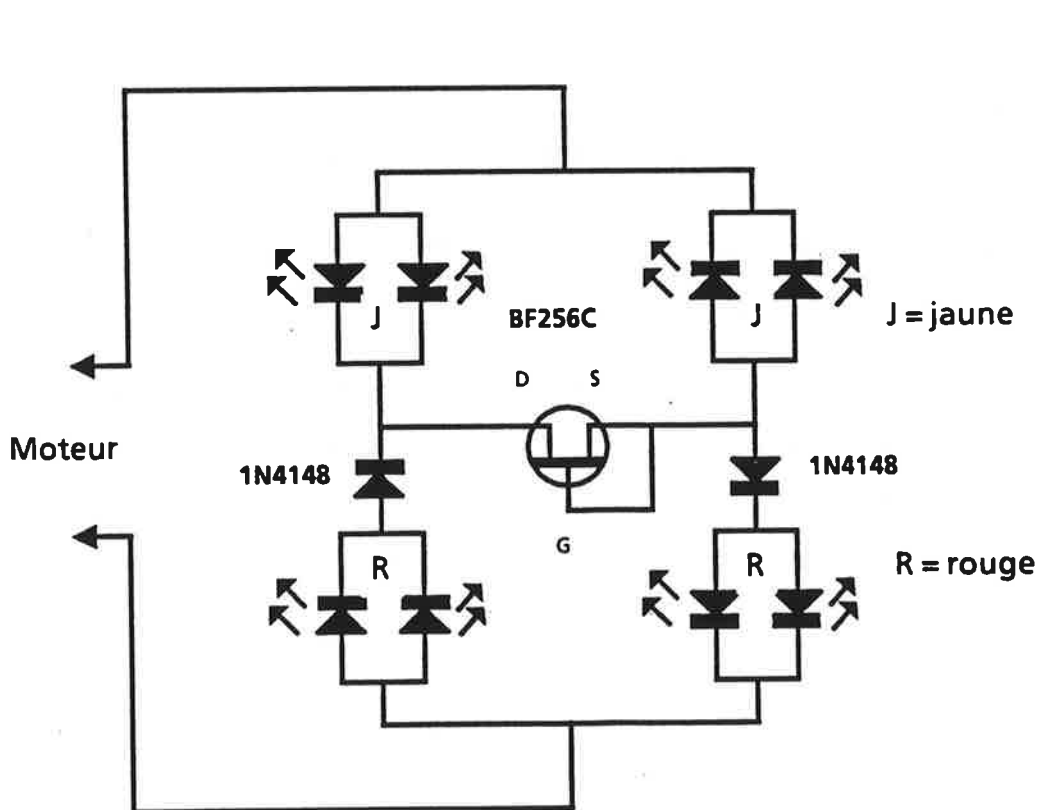
Les locos de certain constructeurs, afin de "faire le prix" sont dépourvues de feux avant et le plus souvent de feux arrières.

Voici un système (un de plus) d'éclairage constant (à partir de $\pm 4,5V$) pour nos chères locomotives bon marchés.

Le circuit n'est autre qu'un simple pont redresseur double alternance stabilisé en courant par le transistor FET prisonnier en son centre. Ceci permet de mettre jusqu'à six Leds de chaque couleur (3 jaunes pour l'avant et, bien sûr, 2 rouges pour l'arrière ou plus si nécessaire) Toutefois il faut veiller à utiliser les leds jaunes toutes du même type ainsi que pour les rouges,

si l'on a que faire de feux rouges, on supprime les leds rouges mais on les remplace par un pont de cablage.

Alors verrons nous toutes nos locos éclairées?



Cuvée 1990 qui n'a rien de révolutionnaire. Nous n'épuiserons pas nos maigres forces rédactionnelles en d'inutiles redites de ce que vous pouvez aisément trouver, et encore en mieux et plus développé et illustré, dans vos revues préférées notamment disponibles lors de nos réunions. Nous attirons cependant votre attention sur ce que la majorité d'entre vous attend et qui, peut-être, ne sera pas développé à profusion dans les revues étrangères: le matériel belge.

**** LES NOUVEAUTES BELGES ****

Hormis la production dite artisanale et LA nouveauté chez KLEINMODELBAHN, à l'instar de l'ensemble de la gamme, pas de révolution mais usage intensif du godet à peinture chez les grands constructeurs, voyons les de plus près:

MÄRKLIN:

Voitures Eurofima A9 et B11 avec attelage court. Longueur standard de 26,4 cm.
Voiture couchette type Bc sur base précédente. Série 16 nelle livrée. Train désherbeur C.F.L.

ROCO:

Série 80 en 3 numérotations différentes. Autorail T.E.F. SNCF R.G.P. bien connu chez nous.
I6 en version Bc strictement au 1/87e
On chuchote beaucoup de 55 et aussi de 20...mais à quand la récolte?!

LIMA:

Version SNCB du V36, M2 vertes et rouges avec vitrages affleurant et surtout une version 2e classe. La série 15 subit aussi le "lifting" avec caisse abaissée et vitres affleurant.
Quelques marchandises dans la hotte aussi: Fad, Tds et Shimms

KLEINMODELBAHN:

LA nouveauté belge de l'année avec la série 60 annoncée pour le milieu de l'année.
Wagon à toit cou lissant. Wagon toit enroulable époque III et IV. Wagons E avec chargements divers

JOCADIS:

Divers wagons marchandises vicinaux. Série 51 et autorail 43 fabrication entièrement métal blanc. Type 36 vapeur en milieu d'année.

MATHU-MODEL:

Nous remet un modèle haut de gamme: cette fois il s'agit de la série 26.
Une vapeur aussi dans les cartons; on chuchote qu'il s'agit d'une habituée de la ligne du Luxembourg.

FLEISCHMANN:

25.018 avec rame de trois voitures ex-prussiennes en livrée SNCB. Afin d'être certain de les vendre: série limitée!

Lors de leur sortie respective, nous espérons revenir sur ces modèles plus en détail.
Nous remercions vivement Monsieur André WITMEUR - JOCADIS - pour sa précieuse collaboration à la rédaction de cette rubrique.

Souignons aussi la percée technique dans le domaine de l'accessoire de l'alliage Nickel/Titane qui sous forme de fil chauffé permet (trait) des mouvements lents et réalistes convenant parfaitement à une commande de p.n. ou à une montée de pantographe. On demande à voir rapidement.

LISTE DES LIVRES ET OBJETS VENDUS AU MUSEE DE CHEMIN DE FER

A BRUXELLES-NORD

VALABLE DEPUIS LE : 01/03/1990

- POSTER, F. BOESMANS	70 F
- POCHETTE AVEC 12 CARTES POSTALES (LOC. A VAPEUR)	100 F
- PHOTOS AU CHOIX DU CLIENT (CATALOGUE AU MUSEE), SNCB	50 F/PIECE
- CALENDRIERS, 1981 / 1985 / 1987, SNCB	50 F/PIECE
- CALENDRIER 1990, ATF	50 F
- OORSPRONG VAN STOOMMACHINES EN STOOMLOCOMOTIEVEN, H. VERBEECK, 1981	200 F
- GESCHIEDKUNDIG OVERZICHT VAN DE SPOORSTAAF, J. VANDENBERGHEN, 1981	200 F
- EFFECTIEF DU MATERIEL A MARCHANDISES DE L'ETAT BELGE ET DES RESEAUX CONCEDES 1835 - 1926, J. VANDENBERGHEN, 1984	275 F
- EFFECTIEF DU MATERIEL A VOYAGEURS DE L'ETAT BELGE ET DES RESEAUX CONCEDES 1835 - 1926, J. VANDENBERGHEN, 1984	250 F
- RECUEIL DU MATERIEL A VOYAGEURS A DEUX ESSIEUX DE L'ETAT BELGE ET DES RESEAUX CONCEDES 1835 - 1926, J. VANDENBERGHEN, 1984	400 F
- RECUEIL DU MATERIEL A VOYAGEURS A TROIS ESSIEUX ET A BOGIES DE L'ETAT BELGE 1835 - 1926, J. VANDENBERGHEN, 1984	500 F
- MAJESTE, VOICI VOS TRAINS !, J. VANDENBERGHEN, 1985	200 F
- LA NAISSANCE ET L'EVOLUTION DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE ET DES RESEAUX CONCEDES, J. VANDENBERGHEN, 1985	100 F
- HISTOIRE DES CHARS, CARROSSES, VOITURES ET DE LEUR SUSPENSION, J. VANDENBERGHEN, 1985	300 F
- RECEUIL DU MATERIEL A MARCHANDISES DE L'ETAT BELGE ET DES RESEAUX CONCEDES 1835 - 1926 (3 TOMES), J. VANDENBERGHEN, 1984	900 F (3 TOMES)
- ANCIENNES LOCOMOTIVES A VAPEUR ET TENDERS DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, SNCB DEP. M. 1983	300 F
- ANCIENNES LOCOMOTIVES A VAPEUR ET TENDERS DE LA "COMPAGNIE DU NORD-BELGE", SNCB DEP. M. 1983	120 F
- LOCOMOTIVES A VAPEUR ET TENDERS DE LA SNCB, SNCB DEP. M. 1984	350 F
- LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNES DE LA SNCB, SNCB DEP. M. 1984	70 F
- LOCOMOTIVES ELECTRIQUES DE LA SNCB, SNCB DEP. M. 1983	100 F
- DE EERSTE ELEKTRISCHE TREINEN IN BELGIE, DEEL I, JP SCHENKEL, 1984	500 F
- DE EERSTE ELEKTRISCHE TREINEN IN BELGIE, DEEL II, JP SCHENKEL, 1986	600 F
- CARTE RESEAU, SNCB : 1988	120 F
- BROCHURE, VOITURE GCI, J. VANDENBERGHEN, 1986	100 F
- 150 ANS D'EVOLUTION TECHNIQUE AUX CHEMINS DE FER BELGES, SNCB, 1985	50 F
- 150 ANS DE CHEMINS DE FER BELGES: LE MUSEE DE BRUXELLES-NORD, SNCB, 1985	50 F
- 4 PLANS DE LA TYPE 1, SNCB, 1986	450 F
- RECUEIL DE SCHEMAS DES WAGONS EN USAGE A LA SNCB, 1989	1000 F
- HOUTEN DRAAGSTUKKEN VOOR HET SPOOR, J. VANDENBERGHEN	1000 F
- LOCOMOTIVES DIESEL DE MANOEUVRE DE LA SNCB, SNCB DEP. M. 1985	120 F
- I LA TECHNOLOGIE DE LA LOCOMOTIEVE A VAPEUR, J. VANDENBERGHEN, 1987	450 F
- PLANCHERS DE WAGONS, J. VANDENBERGHEN, 1982	1100 F
- LES RESSORTS, J. VANDENBERGHEN, 1982	650 F
- MACRO-, MICROGRAPHIES - RUPTURES DE FATIGUE, J. VANDENBERGHEN, 1979	250 F
- TRAIN DE PLAISIR CHARLERDI- BRUXELLES SUR TOUTE LA LIGNE, JM. ROMIEE, 1985	120 F
- TRAIN DE PLAISIR BRUXELLES- MONS SUR TOUTE LA LIGNE, JM. ROMIEE, 1987	300 F
- POSTER LOC. TYPE 12/ TYPE 1/ TYPE 53, SNCB	50 F/PIECE
- DE MIJLPAAL VAN DE BELGISCHE SPOORWEGEN TE MECHELEN, J. GOOSSSENS, 1986	350 F
- POCHETTE AVEC 16 CARTES POSTALES, DESSINS, FUNKEN, 1985	320 F
- LES RAILS (EDITION COMPLETE), J. VANDENBERGHEN, 1979	1000 F
- BROCHURE, VOITURE K1, J. VANDENBERGHEN, 1986	100 F
- BROCHURE, VOITURE L1, J. VANDENBERGHEN, 1986	100 F
- BROCHURE, VOITURE M1, J. VANDENBERGHEN, 1986	100 F
- BROCHURE, VOITURE I1, J. VANDENBERGHEN, 1986	100 F
- POINCONNEUSE SNCB	1000 F

- PORTE-CLE PLASTIQUE, 150 ANS DE CHEMINS DE FER 1985	70 F
- PORTE-CLE METALLIQUE, 150 ANS DE CHEMINS DE FER 1985	125 F
- PUZZELS, SNCB, PEINTURE INAUGURATION 5.5.1835, SNCB, 1985	200 F
- AFFICHE : DE BELGISCHE BADPLAATSEN/ BRUGGE/ LISSEWEGE/ SPA/ TOURNAI, SNCB, 1985	PIECE : 225 F / OU LA SERIE 900 F
- LE RAIL EN TOURNAISIS 1835 - 1985, F. LEMAIRE & J. SIMONET, 1986	800 F
- RECUEIL DES SCHEMAS DES AUTOMOTRICES, SNCB, J.VANDENBERGHEN, 1987	250 F
- TICKET SOUVENIR, SNCB, 1985	5 F
- VI GRAND CENTRAL BELGE 1848 - 1897, J.VANDENBERGHEN, 1988.	550 F
- II PERIODE STEPHENSON 1835 - 1853, J.VANDENBERGHEN, 1987	300 F
- CARTES POSTALES EN COULEUR	
LOC. A VAPEUR : T.7/ 12/ 18/ 29/ 51/ 53/ 10/ 16/ 64/ 64-51	
LOC. ELECTR. : S.11/ 21/ 27	
VOITURE : M5	
AUTORAIL : T.551 1939/ 4903	
LOC. DIESEL : T.201	
AUTOMOTRICE : S.86	20 F/PIECE
- MODIFICATIONS POUR LA FARDE WAGONS EN USAGE. 1 & 2	100 F/PIECE
- III PERIODE EXPERIMENTALE 1853 - 1863, J.VANDENBERGHEN, 1987	600 F
- LE MATERIEL METALLIQUE A VOYAGEURS T.1 1835 - 1950, J.VANDENBERGHEN, 1987	800 F
- ESTHETIQUE INDUSTRIELLE ET STYLISME, J.VANDENBERGHEN, 1987	250 F
- RECEUIL DES SCHEMAS DES VOITURES EX-ALLEMANDES DE LA SNCB, J.VANDENBERGHEN, 1988	500 F
- GRANDE COMPAGNIE DU LUXEMBOURG 1846 - 1873, J.VANDENBERGHEN, 1988	275 F
- LE MATERIEL A MARCHANDISES, EFFECTIFS - SUSPENSION - CHOC ET TRACTION - FREIN, J.VANDENBERGHEN, 1987	600 F
- REPRODUCTION : GRAVURE DAEMS, SNCB, 1987	75 F
- IV PERIODE BELPAIRE 1864 - 1883, J.VANDENBERGHEN, 1988	550 F
- LE MATERIEL A VOYAGEURS, EVOLUTION - SUSPENSION - CHOC ET TRACTION - FREIN, J.VANDENBERGHEN, 1988	900 F
- REPRODUCTION : GRAVURE LAUTERS & FOURMOIS, SNCB, 1987	100 F
- CHEMIN DE FER DU NORD BELGE, ETAT DU MATERIEL : VOITURES, FOURGONS ET WAGONS. LOCOMOTIVES ET TENDERS, 1 ^{ER} JUIN 1911, J.VANDENBERGHEN, 1988	200 F
- CHEMIN DE FER DU NORD BELGE, ETAT DU MATERIEL : VOITURES ET FOURGONS GV. JANVIER 1930, J.VANDENBERGHEN, 1988	150 F
- SETS DE 3 PLANS : TYPE 53/ 15-16, SNCB, 1987	300 F/SET
- VII LE NORD BELGE 1845 - 1940, J.VANDENBERGHEN, 1988	600 F
- VIII LA FLANDRE OCCIDENTALE 1845 - 1907, J.VANDENBERGHEN, 1988	550 F
- IX LA PERIODE BELPAIRE - MASUI 1884 - 1898, J.VANDENBERGHEN, 1988	400 F
- ITINERAIRE DES GARES RURALES	140 F
- T-SHIRT LOGO SNCB OU TEXTE	200 F
- ENTRETIEN DU MATERIEL DE TRACTION.	
ENGINS DE TRACTION DIESEL DEPARTEMENT M. 1988	50 F
- LES CHEMINS DE FER BELGES EN COULEUR.	
M.L. VOCKE - P. HERBIET - J.L. VANDERHAEGEN, 1988	1595 F
- SERIE DE 12 CARTES POSTALES N° 1/2/3, PFT	150 F/SERIE
- X PERIODE MAC INTOSCH 1898 - 1904, J.VANDENBERGHEN, 1988	450 F
- ABBREVIATIONS TELEPHONIQUES ET TELEGRAPHIQUES, J.VANDENBERGHEN, 1988	100 F
- EEN SPOORSE KIJK OP HOBOKEN, R.SLEGERS & J.P. SCHENKEL, 1988	150 F
- 20 REPRODUCTIONS DE CHEMINOTS D'EPOQUE, THIRIAR, SNCB, 1985	450 F
- 150 ^{EME} ANNIVERSAIRE DU RAIL DANS LA PROVINCE DE LIEGE, M.LAMBQU, 1988	230 F
- STOOM - VAPEUR - DAMPF, MAX DELIE, 1985	1180 F
- STOOM - VAPEUR VOLUME II, MAX DELIE, 1987	1180 F
- LOCOMOTIEVES ELECTRIQUES, J-P SCHENKEL - MAX DELIE, 1988	1980 F
- DES BATONS DANS LES ROUES, CLAUDE LOKKER, 1985	2500 F
- EGIDE WALSCHAERTS, J. GOOSSENS, 1984	400 F
- BROCHURE, M4 RIJTUIG, J. VANDENBERGHEN, 1989, (EN NEERLANDAIS)	100 F
- BROCHURE, I10 RIJTUIG, J. VANDENBERGHEN, 1989, (EN NEERLANDAIS)	150 F
- BROCHURE, M5 RIJTUIG, J. VANDENBERGHEN, 1989, (EN NEERLANDAIS)	150 F

- XI LA PERIODE FLAMME 1904 - 1914, J. VANDENBERGHEN, 1989	
1. TECHNOLOGIE DU COMPOUNDAGE ET DE LA SURCHAUFFE	200 F
2. DESCRIPTION DES LOCOMOTIVES	500 F
3. LE MACHINISTE DES CHEMINS DE FER BELGES (I) FAC-SIMILE TORDEUR	600 F
4. MANUEL DU PREMIER CHEF-GARDE, DU CHEF-GARDE ET DU GARDE	200 F
5. MUTATIONS	100 F
6. LE MACHINISTE DES CHEMINS DE FER BELGES (II) FAC-SIMILE TORDEUR	400 F
- HET METALEN REIZIGERSMATERIEEL DEEL 2, J. VANDENBERGHEN, 1989	900 F
- PORTRAIT DES HLD 60/61, PFT, 1989	150 F
- LES AM POSTALES, PFT, 1989	150 F
- VAPEUR EN BELGIQUE, TOME 1. P. DAMBLY	1900 F
* CHEMINS DE FER BELGES, HORAIRE DES TRAINS, DU 15 MAI AU 5 OCTOBRE 1935 INCLUS, FAC-SIMILE, PFT, 1989	895 F
* CARTE POSTALE : ATLANTIC TYPE 12, AQUARELLE L. JOUVENAU	30 F
* SERIE DE 6 CARTES POSTALES DE LA GARE D'ANVERS-CENTRAL	20 F/PIECE
* LOCOMOTIVES NOHAB/AFB (SERIE 52/53/54), H. de BOT & B. VAN REEMS, 1989	960 F
* XII LA GEURRE 1914-1918 ET LES LOCOMOTIVES "ARMISTICES", * 1. LE RESEAU PENDANT LA GEURRE, J. VANDENBERGHEN, 1989	600 F

* NOUVEAU

LISTE VALABLE JUSQU'A EPUISEMENT DE STOCK.

EN CAS DE COMMANDES POSTALES, IL SERA COMPTE DES FRAIS DE PORT.

LE MUSEE EST OUVERT DE 9h00 A 16h30', DU LUNDI AU VENDREDI,
AINSI QUE LE PREMIER SAMEDI DE CHAQUE MOIS (SAUF JOUR FERIE).

ADRESSE: MUSEE DES CHEMINS DE FER BELGES
RUE DU PROGRES, 76
1210 BRUXELLES

TELEPHONE: 02/210.60.50 ext. 6279

***** P O T R A I N S *****

Le T.G.V. à TOURNAI et la 29.013 en balade entre TOURNAI et FRASNES, c'est ce que les amis du C.F.T.Y. nous promettent pour le 13,14 et 15 septembre avec en prime l'exposition de leur magnifique maquette historique de la gare de TOURNAI et de son approche au 1/87e. On chuchote même que la remise S.N.C.B. serait rachetée par le Cercle d'Archéologie de la même ville. Voilà une bonne chose.

Toujours dans l'archéologie industrielle, mais cette fois à Marchienne-au-Pont, les amoureux de la S.T.I.C. et de ses vieux trams pourraient (ou plutôt devraient) les retrouver rassemblés dans un des halls de l'ancienne centrale électrique de La Providence. Ce serait pour 1991, il y en aurait 5 en provenance des Beaux-Arts, de Woluwe et de Solre-sur-Sambre.

Toujours dans le tramway, le Musée de Schepdaal se porte beaucoup mieux (merci pour lui) et voit l'avenir en rose. Après des propos alarmistes repris en coeur par l'ensemble des médias (dispersion des collections, démolition brique par brique de la remise et de ses annexes et transfert des bâtiments dans le domaine de Borkrijk). Heureusement, il n'en sera rien et, au contraire, Schepdaal serait même classé in situ y compris le matériel roulant. Bien entendu le Musée est ouvert cette année le dimanche et, en juillet août le samedi en plus.

DIMANCHE 2 DECEMBRE 1990, à pointer à votre agenda, les trois larrons - Club Solido, La Bonne Affaire et C.F.C. - remettent ça et organise leur bourse pluridisciplinaire.

HOLLAND SCALE 87

MAISONS HOLLANDAISES ET BELGES

NOUVEL HORIZON
EN MAQUETTISME

BELGISCHE EN HOLLANDSE HUIZEN

EEN NIEUWE HORIZON IN MODELBOUW



A100

Klok gevel
Fronton
en cloche

A200

Trap gevel
Fronton
en escalier

A300

Hals gevel
Fronton
sculpté

A400

Oud huis
Vieille
maison

Z 100 : Sachet assortiment pour maquettiste - Onderdelen voor zelfbouw

Projet: Bâtiment de gare

Projet : Stationgebouw

RENSEIGNEMENTS CHEZ VOTRE DETAILLANT :
INLICHTINGEN BIJ UW HANDELAAR :

L'ETOILE DU NORD JOCADIS
OTTIGNIES-LOISIRS

OU
OF

I.J.D.

rue de Sart, 67
1490 Court St Etienne

En se penchant d'un peu plus près sur la circulation ferroviaire dans différents pays on constate assez rapidement que le sens de circulation est tantôt à droite, tantôt à gauche et ceci sans obéir à une règle bien précise. Pourtant en cherchant bien il y a toujours une explication historique ou autre à la question.

Au temps des Romains déjà à l'intérieur des villes les chars circulaient à gauche dans des "chemins à ornières de pierres" qui constituaient un vaste réseau très dense et compliqué. Raison militaire ou raison utilitaire et de sécurité, toute la Gaule voyageait à gauche. Plus tard sous différentes dominations la circulation a changé de sens, seuls les Anglais et plus tard les Irlandais ont gardé la circulation à gauche. C'est ainsi qu'en 1804 la première locomotive qui roula en Europe était britannique et roulait à gauche. Certains pays d'Europe dont notamment la Belgique ne firent au début que copier les ingénieurs anglais et adoptèrent le sens à gauche. Les autres qui bâtirent leurs chemins de fer avec leurs propres ingénieurs roulent à droite.

Gauche: Chine, Japon, Belgique, Portugal, Suisse, Suède, Hongrie, Angleterre.

Droite: Allemagne, Pays-Bas, Danemark, Turquie, Finlande, Etats-Unis, Russie, Canada

Alors à droite ou à gauche ?

M.J.

=====

!!! A VENDRE !!! A VENDRE !!!

Matériel de différentes échelles, état impeccable. Pour liste et conditions : téléphoner au 010/41.92.70. de 18 à 21h.

Liliput réf. 18.00, vapeur bavaroise S 3/6 couleur vert pâle des K.Bay.St.B., prix BEF 4.500.- J.L. Van Lens 02/653.31.65.

mardi 1^{er} mai
de 11 à 17 h.

ANIMATION FERROVIAIRE

Video - Diapositives - ateliers

GARE DE

HAINÉ-ST-PIERRE