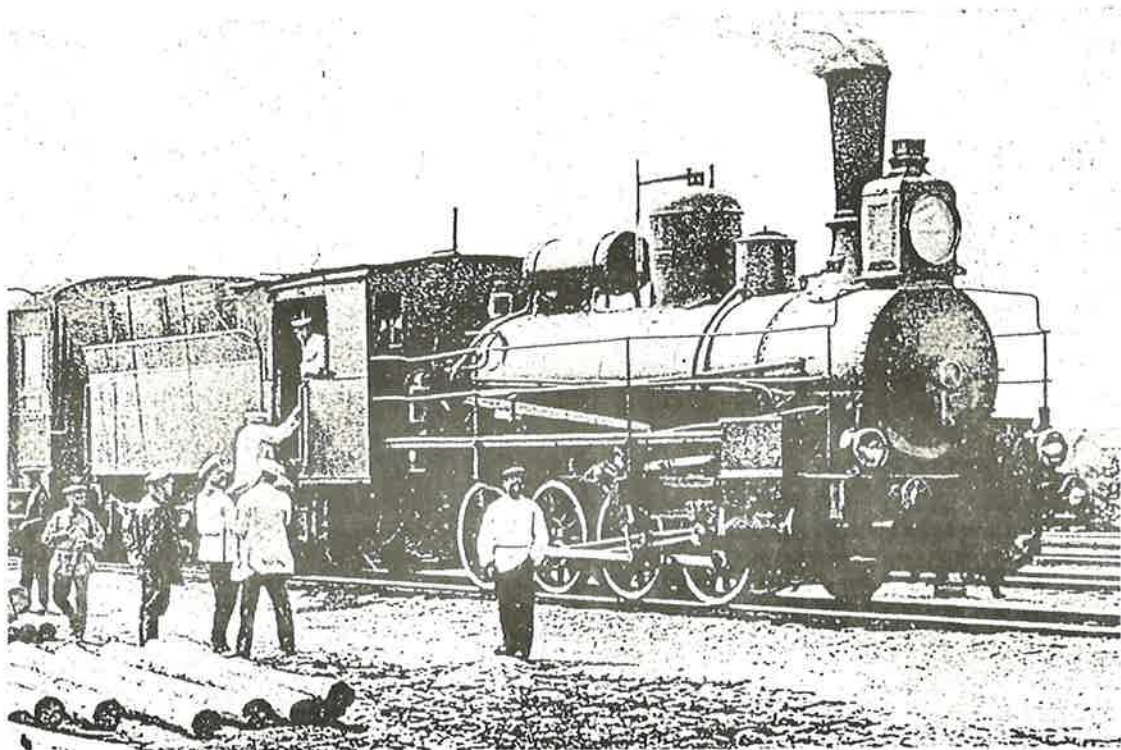


FERRO FLASH

NOVEMBRE - DECEMBRE 1990

N° 148

Bureau de dépôt: LA LOUVIERE I



EDITEUR RESPONSABLE: DEBLIQUIT RICHARD
28, Rue St Donat - 7070 - Nordene Soignies.
7-110

CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

MENSUEL

DOCUMENTATION
MODELISME

INFORMATIONS FERROVIAIRES

Nos réunions

Secrétariat BRUXELLES

Michel BROIGNIEZ

Allée des Jonquilles 18

1457 Walhain (PERBAIS)

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

7100 Haine-Saint-Pierre.

Samedi 8 décembre 1990 à partir de 15 heures à la Gare Musée d'Haine-Saint-Pierre,

au programme :

à 16 h 00 : la Distribution des Locomotives à Vapeur.

Conférences avec projection de diapositives par Monsieur A. BOMAL.

de 15 à 16 h 00, nous vous proposons de découvrir, sice n'est déjà fait, la gare rénovée, l'exposition de l'Ecomusée sur la construction ferroviaire dans le Centre en prélude à la conférence de Monsieur Bomal; de faire rouler votre dernier modèle sur un réseau du même nom ou bien d'exposer vos dernières réalisations dans l'une des vitrines à disposition sur place.

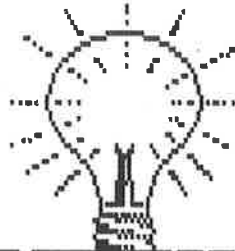
ET POUR 1991...,

notre première réunion de l'année se situera le samedi 26 janvier à la même adresse que ci-dessus avec au programme une projection de diapositives sur les chemins de fer luxembourgeois par Jean-Luc Francq.

PAIEMENT DE LA COTISATION POUR 1991!!!

Vous trouverez dans ce bulletin, une formule de virement déjà imprimée à votre nom, nous vous demandons de bien vouloir l'utiliser, afin de simplifier le travail du secrétariat et de la trésorerie, en la complétant de votre adresse complète et du montant de la ou des cotisations versées

D'AVANCE NOUS VOUS EN REMERCIONS.



COTISATIONS 1984

MEMBRE ORDINAIRE AVEC FF. = BEF 600,-

MEMBRE VIVANT SOUS LE MEME TOIT QU'UN

MEMBRE ORDINAIRE, MAIS SANS FF. = BEF 400,-

MEMBRE BIENFAITEUR, MINIMUM BEF 1.000,-

MEMBRE DE MOINS DE 18 ANS + FF. = BEF 400,-

(VOIR LA REMARQUE IMPORTANTE CI-DESSOUS)

MERCI DE VOTRE SOUTIEN A NOTRE CLUB

!!!!!

*** REMARQUE IMPORTANTE ***

!!!!!

La cotisation de BEF 400,- pour les membres de moins de 18 ans avec service du Ferro-Flash, n'est valable que si celle-ci est réglée à une réunion, soit à Pierre Hautefin pour la section de Houdeng, soit à Arlette ou Michel Broigniez pour la section de Bruxelles. Merci aux membres concernés de bien vouloir se conformer à ces indications. Aux autres membres nous demandons instamment d'utiliser le formulaire pré-imprimé qui vous a déjà été envoyé afin de diminuer le travail des bénévoles qui gèrent le club. Merci pour eux.

Dates d'ouverture du local FSR pour l'année 1991

Heures d'ouverture : mardi 20H a 23H
 vendredi 20H a 23H
 samedi 13H30 a 18H

| | | | |
|------------------|---|-----------------|---|
| JANVIER | mardi 8 samedi 19 vendredi 25 | FEVRIER | mardi 5 samedi 16 vendredi 22 |
| MARS | mardi 5 samedi 16 vendredi 22 | AVRIL | mardi 9 samedi 20 vendredi 26 |
| MAI | mardi 7 samedi 18 vendredi 24 | JUIN | mardi 11 samedi 22 vendredi 28 |
| JUILLET | mardi samedi vendredi | AOÛT | mardi samedi vendredi |
| SEPTEMBRE | mardi 10 samedi 21 vendredi 27 | OCTOBRE | mardi 8 samedi 19 vendredi 25 |
| NOVEMBRE | mardi 12 samedi 23 vendredi 29 | DECEMBRE | mardi 10 samedi 21 vendredi 27 |

Si un des jours de cette liste coïncide avec un jour férié et
 si un vendredi coïncide avec le jour d'une réunion club
 la réunion a FSR est supprimée (sauf avis contraire)

| | | |
|-------------|---------|----------------|
| BROIGNIEZ | Michel | 010 / 65 87 48 |
| COLLIN | Gilbert | 02 / 770 45 20 |
| COOREMAN | Pierre | 02 / 460 13 40 |
| TYTECA | Guy | 067 / 67 02 46 |
| SMEETS | Paul | 02 / 354 01 30 |
| BONAVENTURE | Claude | 010 / 41 88 30 |

*** MANIFESTATIONS ****

Vous cherchez désespérément une locomotive pour compléter votre collection, vous cherchez l'oiseau rare ou tout simplement vous souhaitez acquérir du matériel courant mais à bon compte, alors parcourez:

à LA LOUVIERE notre bourse d'échange: la 5e mais aussi la 2e grande bourse commune CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE - CLUB SOLIDO BELGIQUE - LA BONNE AFFAIRE: dimanche 2 décembre de 9 à 14 heures. Nombreux exposants.

Pour les collectionneurs de tout poil et bien nantis, l'ami Luc LENVAIN organise une bourse au SAS Royal Hotel à BRUXELLES le dimanche 16 décembre

Toujours les vieux papiers mais de toutes origines cette fois: 2e bourse d'échange de vieux papier à LA LOUVIERE le dimanche 24 février de 9 à 14 h.

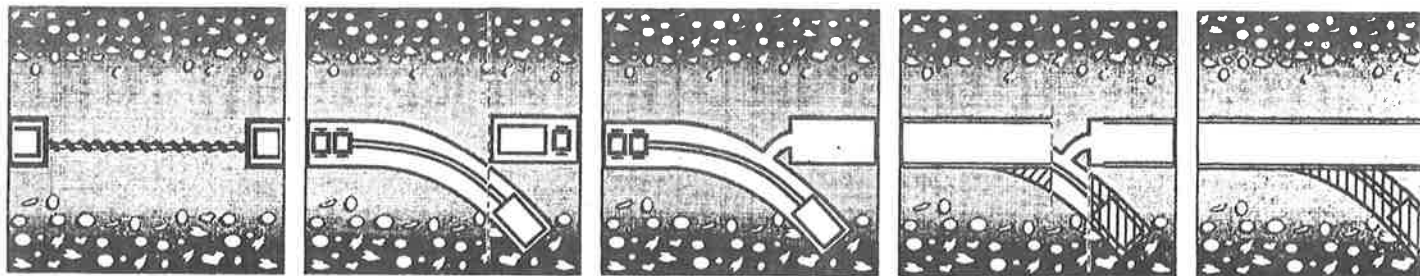
Un parcours en train après une bourse, c'est possible grâce au CHEMIN DE FER TOURISTIQUE BORAIN le dimanche 2 décembre départs 10.05/12.05/14.05 à St Ghislain.

Vous aimez les trams et ceux de Charleroi en particulier, vous serez comblé avec la conférence organisée par les copains de l'AFCC: le conférencier est bien connu: l'ami Willy HOSLET: c'est le samedi 24 novembre à 14.30 r-v. salle des pas perdus de Charleroi-Sud.

*** PETITE CHRONIQUE DE LA GRANDE VITESSE ****

DATE HISTORIQUE: le 30 octobre à 20h25: première jonction sous la manche. Elle est encore bien modeste puisqu'il ne s'agit que d'un trou de quelques centimètres creusé à la sonde. Au même moment les travaux du TGV Nord avancent à grands pas le long de l'autoroute PARIS-BRUXELLES (Côté français bien entendu)..et les journaux belges regorgent des pinailages politico-tgvistes d'ou ressortent que rien n'est encore fait chez nous et que ce qui est décidé est remis en question; le dernier gag étant que LIEGE ne serait touchée par le TGV que par la dorsale wallonne; mais, pincez-moi donc que je m'éveille!

Le premier passage à pied sec est prévu pour les tout premiers jours de décembre et l'accolade attendue de Tonton François et de Iron Woman est prévue pour début janvier. Afin de suivre les derniers événements: les schémas de la rencontre des deux tunneliers:



Voici les cinq étapes qui doivent mener à la jonction définitive du tunnel de service. Aujourd'hui, c'est la première qui vient d'être réalisée.

1 : Les deux tunneliers se sont arrêtés à 100 mètres l'un de l'autre, et l'on a procédé à un forage-test. 2 : Vendredi, le tunnelier anglais « B 1 » reprend sa course pour s'enfoncer dans le sol. Quelques jours plus tard, le tunnelier français « T 1 » redémarre droit devant lui. 3 : Début décembre, les ouvriers creusent une galerie technique et se rejoignent. 4 : En décembre, ils creusent les derniers mètres. « B 1 » est enterré, « T 1 » démonté. 5 : En janvier, M. Mitterrand et M^{me} Thatcher se serrent la main sous la Manche. (D'après Libération.)

Notons aussi que les nouvelles en provenance d'outre-Manche n'incitent guère à l'optimisme et que l'idée d'un TGV se traînant de la côte à Londres sur les lignes existantes est en passe d'être acceptée.

=====

LES VOITURES EX - ALLEMANDES DE LA SNCF EN MODELISME

=====

PAR GUY BRIDOUX.

SUITE

4. LE MATERIEL "VOYAGEURS" A BOGIES

=====

4.1 Les voitures en bois à portières latérales

Les modèles les plus intéressants sont dans ce domaine présentés par FLEISCHMANN, qui annonce cette année (1990), en plus de ses modèles de base, des séries limitées immatriculées à la SNCF et à la SNCF.

Dans une moindre mesure nous nous intéresserons également au catalogue LILIPUT.

Chez FLEISCHMANN, nous trouvons en effet:

- la réf. 5085 présentant une type B7 en version DB
- la réf. 5085B présentant la même type B7 en version SNCF

Sous le n° 47201, conforme donc au modèle 5085B annoncé, ce véhicule a circulé de 9/45 à 5/50

réf.: (2) p.190

- la réf. 5086 reproduisant une C9 en version DB
- la réf. 5086B reproduisant la même C9 en version SNCF

Le n° 88307 attribué au modèle 5086B correspond à la renumérotation en 1954 de la voiture 47323 qui ne fut déclassée qu'en 8/59.

Le choix de ce numéro ne permet donc pas, sauf anachronisme, d'atteler cette voiture à un convoi tiré par la 4174B/1174B ' de la marque, et comportant par exemple la réf. 5085B. C'est dommage. Fort semblables étaient les 47320 (hors service en 7/53) et 47325 (devenue en 8/54 la 88309) qui acheva sa carrière en 4/59, avec cependant un WC en moins au centre du véhicule.

Avec un toit de guérite à deux pans, au lieu d'être bombé, mais avec un aménagement de caisse tout à fait conforme au modèle, il faut enfin citer la 47304, devenue la 88301 en 1954 pour poursuivre son service jusqu'en 9/62.

L'ARBAC dispose d'une photo de cette voiture prise après 1956 et toujours pourvue de sa guérite.

réf.: (2)pp.197,206,209 et 211

- la réf. 5087 semblable à la 5086, mais sans guérite.

Cette version ne fait pas l'objet d'une édition belge, mais bien d'une série limitée d'une version SNCF sous la référence 5087F.

L'ETOILE DU NORD



BON DE COMMANDE

Je soussigné Nom Prénom
 Rue N° Bte
 Code postal Commune tél.

commande les articles suivants:

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

montant que je vire aujourd'hui même au compte 063-1375457-32 de L'ETOILE DU NORD Haine-Saint-Pierre
 ° j'emporterai le matériel sur place après rendez-vous (064/22.39.43)
 ° j'emporterai le matériel lors d'une réunion du vendredi soir au C.F.C. La Louviere
 ° je demande expédition

° biffer les mentions inutiles
ATTENTION: MODIFICATIONS IMPORTANTES:

Frais de port et emballage: 200,- frs pour un achat groupé Date et signature (pour les mineurs, signature des parents)
Pour achat individuel, se reporter aux frais annoncés dans notre bulletin 5

Le franco de port passe de 4.000,- à 8.000,- francs
Pour la France, suite à la modification du change, le multiplicateur passe de 0,162 à 0,165
 Pour la FRANCE uniquement: paiement par mandat poste international ou par virement au cep 000-1446019-40 de L'ETOILE DU NORD Chaussée de Mons, 125 B-7100 HAINE-SAINT-PIERRE exprimé en francs belges. La valeur approximative en francs français s'obtient en multipliant nos prix par 0,162
 Nous consulter pour le montant du port.

Parmi les véhicules ayant circulé chez nous dans cette configuration, l'on peut citer la 88309 convertie en type B9 après 1956 et hors service en 4/59, ainsi que la 57901 (armistice).

réf.: (2) et photos SNCB

Une autre, après sa conversion en B9, devint un véhicule-dortoir à la remise de MONCEAU sous le n° 192830.

réf.: photo CFC

Certaines eurent une vie assez longue que pour recevoir une numérotation UIC, notamment la 30 88 97.30541-0

réf.: photos JOCADIS

- la réf. 5084 qui reproduit un fourgon de la DB
- la réf. 5084B qui reproduit le même fourgon en livrée SNCB

Un tel fourgon a été mis en service en 1945 sous le n° 47403, renumméroé 88401 en 8/54 pour être déclassé en 12/57.

Le choix par FLEISCHMANN de la numérotation d'après 1954 permet cette fois de l'associer à la réf. 5086B.

Répetons qu'il est dommage que FLEISCHMANN n'ait pas proposé une rame complète aux immatriculation cohérentes!

Notons que ce type de fourgon ne comporte pas de possibilité d'intercirculation, et qu'il n'est dès lors pas doté de soufflets, contrairement à la réf. TRIX n° 3722 mentionnée ci-après.

réf.: (2) p.218

Examinant ensuite les modèles présentés par LILIPUT, il convient d'abord de regretter qu'ils soient reproduits à l'échelle 1/100e. Trop courtes, il sera difficile de les associer à leurs consoeurs de FLEISCHMANN.

Dans ce catalogue, nous citerons:

- la réf. 290.92 réputée être un type B10, n° 88308

Ce modèle est fantaisiste car le véhicule immatriculé 88308 (ex-324) était une C9 dotée d'un aménagement intérieur sensiblement différent.

réf.: (2) p.210

- la réf. 290.93 représente un type C10, n° 57459 dépourvu de lanterneau.

La disposition intérieure est, cette fois, correcte (quoiqu'inversée par rapport à la guérite) si on la compare au schéma d'un véhicule "armistice" portant ce numéro, mais dont la date de mise hors service n'est pas connue.

réf.: (1) p.210

- la réf. 294.90 laquelle présente un fourgon de la DB.

Sa configuration générale est similaire à celle du FLEISCHMANN réf. 5084.

L'immatriculation 60901 est correcte et correspond à un véhicule "armistice" également dépourvu d'intercirculation.

réf.: (1) p.217

4.2 Les véhicules en bois (ou tôle) à plate-formes d'extrémités

Dans cette catégorie, l'on considérera principalement les voitures prussiennes de grandes lignes dotées de soufflets d'inter-circulation et utilisées dans certaines relations internationales. Comme il n'existe qu'un véhicule de cette famille typique dans l'inventaire des véhicules ex-DR acquis à l'issue de la deuxième guerre mondiale, nous avons été amenés à considérer ici, par exception, une majorité de véhicules "armistice". Sans ce recours, il n'y a guère de moyens de se constituer une rame digne de ce nom. Nombreux sont les constructeurs qui se sont intéressés à cette gamme de voitures puisqu'il faut considérer PIKO, FLEISCHMANN, LILIPUT et TRIKX.

Voyons d'abord PIKO.

- la réf. 426/935 présente un type C9 doté de 3 WC.

Le WC supplémentaire, qui ajoute une fenêtre à l'une des extrémités, est une particularité que nous retrouvons sur l'unique voiture de l'inventaire des mises en service en 1945. Après repeinture, il conviendra de l'immatriculer 47316 pour une circulation avant 8/54. Devenu ensuite 88304, il fut déclassé en 11/59.

Il faut noter que si l'échelle est correcte, les bogies le sont moins. Les remplacer par ceux du fourgon 426/1110 de la même marque (décrit ci-après) permet une amélioration peu coûteuse et ... à double effet!

Des soufflets devraient être ajoutés au modèle PIKO pour en améliorer l'aspect.

Enfin, pour les "compteurs de rivets", l'examen du croquis publié montre des long-pans constitués de quatre longs panneaux alors que le modèle PIKO n'en comporte que trois.

réf.: (2) p.205

Chez FLEISCHMANN, il faut citer:

- la réf. 5082, présentant un type A1B2C5 en livrée DB.

Sur cette base, après repeinture, l'on peut imaginer de reproduire des véhicules A1B2C5 dont l'immatriculation serait choisie parmi les n° 58342, 58343 et 58344, ou des types B3C5 que l'on mentionne sous les n° 58401, 58403 ou 58409.

réf.: (1) pp. 211, 358 et 360

- la réf. 5083, qui reproduit un type C9 en livrée DB

Au départ de ce modèle, il est possible de représenter des véhicules ayant circulé sur nos lignes.

Des immatriculations vraisemblables seraient à choisir parmi les n° 58510, 58516, 58524, 58526, 58540, 58541, 58544, 58545 ou 58547.

réf.: (1) pp.360 à 362

LILIPUT complète dans une certaine mesure la série en reproduisant des voitures à 7 compartiments, et en présentant deux versions SNCB conformes:

- la réf. 295.91 représentant un type A7, n° 58204

réf.: (1) pp.207 et 356

- la réf. 295.92 représentant un type B7, n° 58376

réf.: (1) p.358

Ces numérotations sont correctes. Il y a lieu de noter que selon les inventaires, il n'y eut jamais chez nous qu'un véhicule B7 de cette catégorie et qu'il serait dès lors erroné d'en faire figurer deux dans une même rame!

Par contre, il y eut 12 types A7 en circulation chez nous et d'autres immatriculations pourraient être retenues dans la série 58201 à 58212.

L'on pourrait également, au départ de toute référence LILIPUT 295.XY représenter après redécoration l'une des 35 voitures A3B4 qui furent immatriculées dans les séries 58226 à 58256 et 58259 à 58263.

Une photo de la 58228, devenue B7 après 1956, est disponible au musée de la SNCB.

réf.: (1) pp.207 et 358

Certains exemplaires de ces voitures, dont au moins l'A3B4 n° 58226, ont été dotés de bogies à 6 essieux.

réf.: (1) p.211

Remarque: Les références LILIPUT 295.91 et .92 ainsi que la 294.90, citées précédemment, sont hors catalogues et difficiles à obtenir. Vu leur intérêt, et sur des caisses de base LILIPUT, la firme JOCADIS propose en livrées correctes les modèles :

- JOC 42115: le type A7 (plusieurs numérotations)
- JOC 42116: le type B7 n° 58376
- JOC 42117: le type D n° 60901.

TRIX vient, enfin, avec

- la réf. 3771, un type C9 en livrée DB

Ce modèle est similaire à la réf. FLEISCHMANN 5083 quoique légèrement plus court, ce qui était le cas des véhicules réels immatriculés 58531 et 58590.

réf.: (1) pp.360 et 362
- la réf. 3772, un type D en livrée DB

Ce fourgon similaire d'aspect au FLEISCHMANN 5080 dispose d'une possibilité d'intercirculation et est donc doté de soufflets.

Il peut servir de base à la reproduction du fourgon n° 87402 (erronément classé dans les véhicules métalliques) qui fut rapatrié en 5/50, ainsi qu'à celle du n° 47411 devenu 88402 en 8/54 et qui a circulé jusqu'en 6/59.

Le fourgon 87403, d'origine bavaroise, également rapatrié en 5/50 est semblable de configuration et d'aspect.

réf.: (2) pp. 224 et 225

REMARQUES:

- Les inventaires figurant dans la réf. (1) font appel à un mode de classement rudimentaire avec, pour conséquence, que chacune des familles citées ne représente pas un matériel homogène. Il n'est donc pas certain que tous les véhicules mentionnés avaient la silhouette caractéristique des voitures dont la reproduction a été étudiée ci-avant.

- Hormis les deux véhicules cités en illustration de la réf. TRIX 3771, les longueurs réelles ramenées au 1/87e se situaient entre 224 et 233 mm.

Dans l'ordre de présentation ci-avant nous avons noté les longueurs hors tampons ci-après:

PIKO: 230 mm

LILIPUT: 224 mm

FLEISCHMANN: 226 mm

TRIX: 218 mm

- Vu le peu d'illustrations disponibles, et pour minimiser les risques d'erreurs, les immatriculations suggérées dans ce paragraphe ont tenu compte de la longueur, des classes, de la configuration des compartiments, du nombre de WC, etc.

Seules d'autres illustrations ou photographies permettraient de confirmer ces hypothèses: toute contribution si minime soit-elle sera la bienvenue.

En dehors de cette famille de "prussiennes internationales" l'on peut, parfois avec réserves, évoquer quelques autres matériels.

Tout d'abord chez JOUEF:

- la réf. 5125 représente un type A3B5 de la SNCF

Ce modèle peut servir de base à la réalisation d'un type C8 qui aurait circulé sous le n° 47311.

Les dates de mise en et hors service ne semblent pas connues, et il n'est pas certain qu'il ait jamais reçu affectivement son immatriculation SNCB. Il semble assez probable que sa carrière sur notre réseau ait été fugitive.

- la réf. 5124 nous montre un type B9 de la SNCF

On peut de la même façon, et avec les mêmes réserves, l'associer à un véhicule répertorié sous le n° 47312.

réf.: (2) pp.201 et 202

Ensuite chez ROCO:

- la réf. 44439 représentant un type B10 de la DB

Ce véhicule appartenant à la famille des "brochets" peut être transformé en C10 de la SNCB sous l'immatriculation 47313. Les réserves exprimées ci-avant s'appliquent également à cet exemplaire unique.

réf.: (2) p.203

Remarque: L'hypothèse a été émise que ces trois véhicules ont pu être incorporés à des trains militaires sans avoir jamais fait partie effectivement du parc "civil" de la SNCB.

Enfin, chez MÄRKLIN:

- la réf. 4211 montrant une voiture C8 à plate-formes ouvertes

Un véhicule semblable aurait fait partie du lot "armistice" mais ni l'immatriculation, ni les dates de mise en et hors service ne semblent connues.

réf.: (1) p.209

- la réf. 4135 reproduit une C8 bavaroise

Une voiture de ce type, au moins, fit partie des véhicules "armistice" et fut immatriculée 58534. Sa date de mise hors service n'est pas connue

réf.: (1) pp.212 et 360

4.3 Les voitures métalliques

Celles-ci sont peu nombreuses, disparates et comprennent une majorité de fourgons.

L'on peut citer chez LILIPUT:

- la réf. 287.00 d'une A3B6 de la DB
- la réf. 287.02 d'une B3C6 de la DR
- la réf. 287.70 d'une A4B5 de la SNCF

Toutes trois, elles peuvent être utilisées pour représenter les voitures de type B3C6 n° 87502 et 87503.

Le manque de données quant à la date de mise hors service ainsi que l'absence de photos semblent indiquer que ces véhicules répertoriés au début de 1945 n'ont pas circulé longtemps sur notre réseau.

réf.: (2) p.232
(3) vol.1 p.262

- la réf. 285.90, une B10 de la SNCB n° 22803
- la réf. 285.91, une C10 de la SNCB n° 87306

Ces deux références concernent un même type de véhicule à deux époques différentes.

Cinq voitures de type C correspondant à ce modèle figurèrent dans les "prises de guerre", les n° 87302 et 87303 étant rapatriées en 5/50 alors que les 87301, 306 et 307 connurent une longue carrière sur notre réseau. Le choix de l'immatriculation 87306 est donc correcte!

Lors de la restructuration des classes en 6/56, ces véhicules sont devenus respectivement les 22801, 802 et 803.

La première fut retirée du service voyageurs en 9/72, la deuxième en 6/74 et le véhicule retenu par LILIPUT en 2/73. Elles poursuivirent une vie active mais statique comme véhicules de service (voir ci-après).

réf.: (2) p.196
(3) vol.1 p.258

Les deux exemplaires ayant circulé après 1972 reçurent une numérotation UIC, la 22802 devenant la 50.88.29 66402-0, et la 22803 devenant la 50.88.29 66403-8.

- la réf. 285.94 montrant une voiture de service SNCB (Schaerbeek)
- la réf. 285.93 montrant une voiture de service SNCB (Zeebrugues)

Les trois voitures mentionnées ci-avant furent donc transformées en voitures de service, la 22801 étant affectée au service M, à Schaerbeek où l'on peut encore l'observer actuellement, la 22802 étant garée à Bruxelles-Q.L. tandis que la 22803 se retrouvait à Zeebrugues.

LILIPUT a choisi de reproduire celle de Schaerbeek numérotée 910/11 et celle de Zeebrugues n° 948/123.

réf.: (3) vol.1 p.258

- la réf. 839.90, fourgon SNCB n° 87405

Ce type de fourgon a existé sur nos lignes en deux exemplaires. Le n° 87401 fut rapatrié en 5/50, alors que celui reproduit par LILIPUT connut une vie longue et variée.

Numéroté provisoirement 47404, c'est sous l'immatriculation 87405 qu'il circula effectivement de 1946 à 1956. LILIPUT a donc fait le bon choix!

En 3/56 ce fourgon fut affecté aux "colis postaux" sous le n° CP 99575. Cette mutation fut accompagnée de la suppression de la vigie.

En 11/72, il reçut un numéro UIC: 50.88.92-29905-0 et ne fut déclassé qu'en 8/77.

réf.: (2) pp.219, 220
(3) vol.1 p.363

Passant au catalogue ROCO, nous considérerons:

- la réf. 44556 présentant un fourgon de la DB

Ce modèle fournit une excellente base pour réaliser des fourgons dont deux exemplaires connurent une longue carrière à la SNCB. Numérotés provisoirement 47401 et 47405, ils parcoururent nos lignes entre 1946 et 1956 sous les numéros 87401 et 87402.

Un troisième exemplaire garda sa numérotation initiale 47402 jusqu'à son rapatriement en 5/50.

L'histoire de ces véhicules n'en est pas terminée pour autant, ainsi que le montre le paragraphe suivant.

réf.: (2) p.216
(3) vol.1 p.263

- la réf. 44568 reproduit un fourgon SNCF

Il s'agit du même type de véhicule que la référence précédente, mais sans vigie.

Ceci permet de poursuivre l'histoire des fourgons 87401 et 87402 qui subirent cette opération de chirurgie lors de leur affectation au "service intérieur" en 7/57. Ils furent à cette occasion renumérotés 77801 et 77802.

En 2/58, ils reçurent le label de G.V. (grande vitesse) ce qui leur valut de devenir les GV 19095 et 19096.

En 11/72, numérotation UIC oblige, ils devinrent enfin les 50 88 92-29 901-9 et 902-7 pour être déclassés en 8/77.

réf.: (2) p.217

JOUEF doit être mentionné brièvement car il propose

- la réf. 5126 (anc.5123) reproduisant un fourgon SNCF

Il s'agit du même type de matériel que celui décrit au titre de la réf. ROCO 44568. D'aspect général correct, il lui manque 4 mm pour être strictement à l'échelle.

Cette base est utilisée par JOCADIS pour reproduire les versions belges décrites ci-avant aux différentes époques de circulation de ces véhicules.

Chez MARKLIN, l'on trouve également:

- la réf. 4140 qui représente un fourgon, dont une version à attelage court est annoncée comme nouveauté 1990 sous la réf. 4278

Un véhicule de ce genre a longuement circulé chez nous, provisoirement sous le n° 47410, numéroté ensuite 87404. En 3/56, débarrassé de sa vigie, il devint le CP 99573, affecté aux colis postaux. Il reçut enfin la numérotation UIC 50 88 92-29 904-3 sous laquelle il oeuvra jusqu'en 8/77.

réf.: (2) p.222
(3) vol.1 p.265

Nous terminerons cette analyse par le catalogue PIKO qui propose

- la réf. 426/1110, un autre fourgon de la DB

Si l'on excepte les bogies non conformes, ce modèle est une excellente base pour reproduire le fourgon 87403 qui circula de 3/46 à 7/57, avant de devenir le 77803 jusqu'à son déclassement en 8/64. Ce ne fut pas tout à fait la fin puisque, réaménagé, il reprit du service à partir de 10/65 comme voiture de mesures n° 12. Ainsi qu'il a été dit au paragraphe 4.1 ci-avant, une permutation avec les bogies de la PIKO 426/935 améliore grandement le réalisme des deux véhicules.

réf.: (2) p.231
(3) vol.1 pp.263/265

- la réf. 426/674, fourgon postal de la DR

Ce modèle, actuellement disparu du catalogue, permet de représenter un fourgon assez court qui a porté le n° 70801. Il fut, sur base d'une transformation artisanale, diffusé par JOCADIS.

Aucune des références mentionnées ne cite ce véhicule qui, après sa mise hors service, s'est trouvé comme tant d'autres "rangé" à Bruxelles-"Petite-Ile".

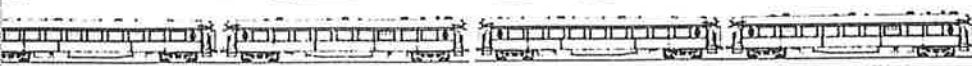
réf.: photo Jôcadis

NDLR - Cet article est susceptible d'avoir des compléments si l'intérêt manifesté est suffisant, ou si des documents intéressants nous parviennent ultérieurement.

=====

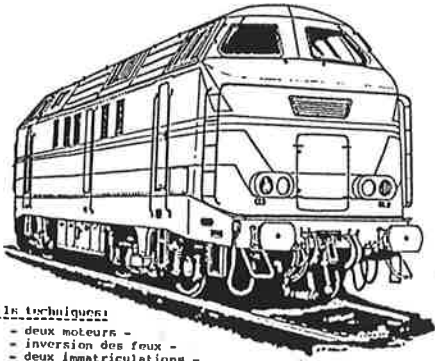
NDLR - Pour les membres qui ne veulent pas enlever les pages de leur F.F., un tiré à part de cet article sera disponible dès que celui-ci aura paru intégralement dans la revue.

=====



Valable jusqu'au 31 décembre 1990
ou épuisement des stocks

KLEIN MODELLBAHN



LA RÉVÉLATION DE L'ANNÉE: LA SÉRIE 60 SNCF

Deux numérotations disponibles, deux ateliers

6038 de St-Ghislain

6079 de Merelbeke

Déjà en voie d'épuisement: 3.495,- francs pce.

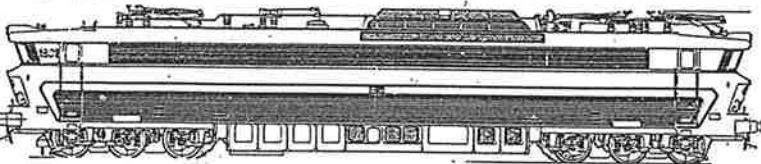
Notre promotion: 6038 + 6079 + wagon Ts époque IV:*** 6.995,- frs ***

Frais de port et emballage: 160,-frs

Détails techniques:

- deux moteurs -
- inversion des feux -
- deux immatriculations -
- prise de courant sur toutes les roues -
- boîtiers d'attaches NEM -
- main courantes et tuyaux de freins à monter -
- peut rouler équipée de ses tuyaux de freins -
- roues normes NEM -

Lima® CC 40100 SNCF



208122LG

*** 1.195,- FRS***

Port et emballage: 100,-frs



Version 2 rails courant continu:

2374: livrée jaune bande bleue

2371: livrée verte

*** 1.390,- FRS***

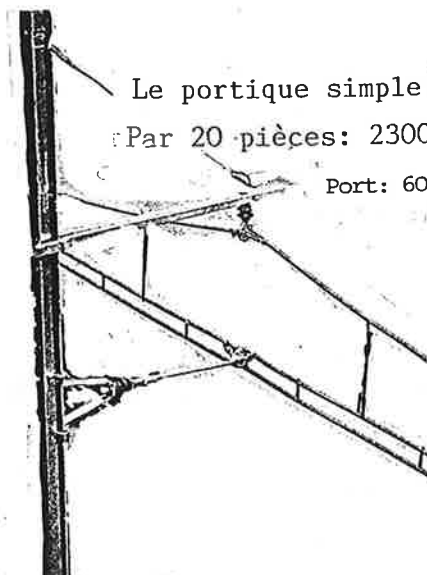
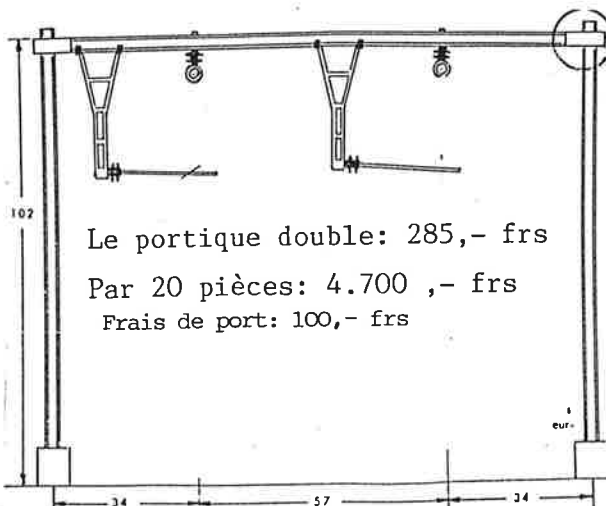
frais de port: 100,-

Mais aussi version 3 rails alternatif pour MARKLIN

(B)

SOMMERFELDT

LA CATENAIRE BELGE



Fil caténaire longueur 250 mm: 130,- frs Par 20 pièces: 2.150,- frs

Frais de port: 60,- frs

Fil caténaire longueur 360 mm: 145,- frs Par 20 pièces: 2.400,- frs

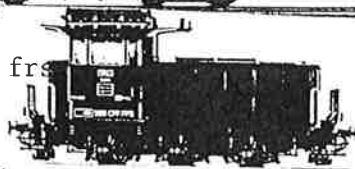
RIVAROSSİ VOITURES CIVL

2490

"Couplage" de deux voitures Pullman de 1ère classe, l'une avec et l'autre sans cuisine, les mêmes qui paraissent à la page suivante dans les couleurs de la "Flèche d'Or", mais après avoir reçu la nouvelle livrée en bleu et ivoire dans les années 1932/33 pour le "Sud Express". La garniture comprend les voitures WP 4020 et WPC 4010 CIVL. Longueur: 27 + 27 cm.



Le couplage 4.790,- frs



La loco C.F.F.:

3.675,- frs

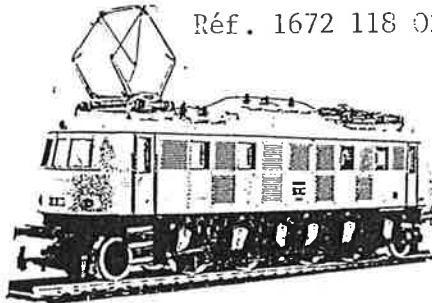
1661 Locomotive diesel-électrique pour service de manœuvre, Em 3/3 des CFF, construite en 1963, éclairage avant et arrière selon le sens de marche, contrepoids des bielles placés à l'extérieur du châssis, transmission du mouvement effectuée au moyen d'un volant, tampons à ressort. Les locomotives Em 3/3 sont utilisées pour les services de manœuvres dans les gares importantes en Suisse. À l'occasion des révisions totales les locomotives reçoivent la nouvelle couleur rouge des CFF. Le prototype no 18821 est en service à Lucerne. Longueur: 11,5 cm.

Réf. 1672 118 028-0 Crème/bleue

Stock limité: 2750,

Réf. 1673 118 026-4

bleue stock limité 2.950,- frs

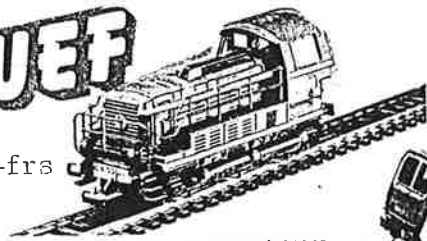


1378 Modèle de la locomotive Allemande ex BR 164 (Bay. S 3/6), envoyée en France comme indemnité de guerre en 1919; après avoir été modifiée par les Chemins de fer de l'Etat elle devint la 231 593.

La loco ETAT avec Drive Stock limité: 7.990,- frs

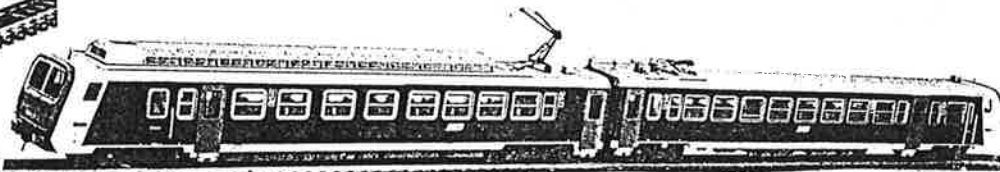
JOUEF

1895,- frs



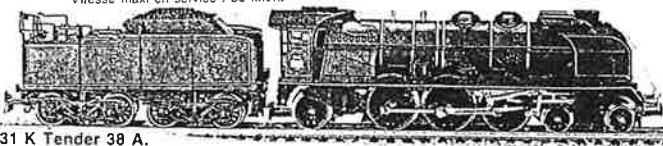
8255 - C 61004. Série de 61001 à 61048.

Longueur: 109 mm. Éclairage. Mise en service: 1950 à 1953. Radiée en 1965. Régions d'affectation: Nord - Est - Ouest. Service assurés: manœuvres et dessertes marchandises locales. Vitesse maxi en service: 60 km/h.



8622 - Automotrice Z 2 - Série Z 9501 à Z 9518.

3.595,- frs



8255 - 231 K Tender 38 A.

Longueur totale: 274 mm. Mise en service: 1912 à 1917 sur le réseau PLM, puis transformée. Radiée en 1969. Régions d'affectation, avec ce tender: Est, Nord. Services assurés: express et rapides. Vitesse maxi en service: 130 km/h. La 231 K.82 a tracté le train d'adieu à la vapeur sur la région Nord le 26 mai 1971.

3.995,- frs



Réf. 6965 Wagon Kangourou BAILLY Longueur: 150 mm.

1.100,- frs



Réf. 6962 Wagon Kangourou CALBERSON Longueur: 150 mm.

1.100,- frs



6535 - Wagon couvert à bogies type G13. Longueur: 192 mm.

820,- frs



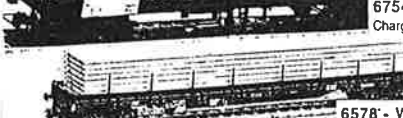
6546 - Wagon trémie à bogies "Transcéréales". Longueur: 173 mm.

610,- frs



6517 - Wagon citerne 70 m³ SIMOTRA destiné au transport de produits pétroliers. Longueur: 170 mm.

670,- frs



6754 - Wagon Chargement de planches. Longueur: 225 mm.

485,- frs



6578 - Wagon plat bâché à bogies Vittel. Longueur: 225 mm.

675,- frs



6579 Contrex

675,- frs



5300 - Voiture Restaurant. Longueur 268 mm. Intérieur aménagé. Sachet de superdétaillage.

825,- frs



5302 - Voiture Pullmann. Longueur 268 mm. Intérieur aménagé. Sachet de superdétaillage.

825,- frs



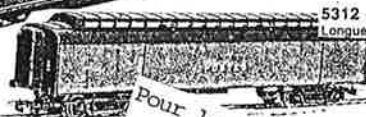
5301 - Voitures Lits. Longueur 268 mm. Intérieur aménagé. Sachet de superdétaillage.

825,- frs



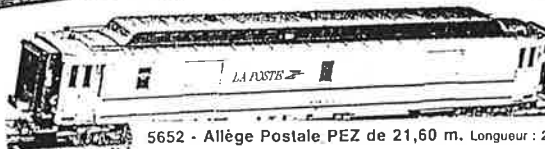
5298 - Voiture Lits T 2. Longueur: 306 mm. Ce sont les voitures lits les plus modernes de la SNCF.

675,- frs



5312 - Allège postale O.C.E.M. Longueur: 212 mm. Sachet de superdétaillage.

1.075,- frs



5652 - Allège Postale PEZ de 21,60 m. Longueur: 249 mm. Sachet de superdétaillage.

985,- frs

8621 - (Modèle ci-dessous). Élément automoteur, Diesel triple de 850 CV (660 kW). Longueur totale: 730 mm. 1 motrice XBD 4923, 1 remorque intermédiaire XRAB 8912, 1 fausse motrice d'extrémité XBD.

3.795,- frs

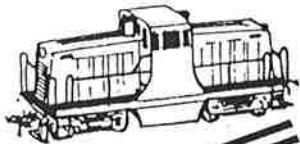


1153 - (Modèle non photographié). Élément automoteur. Diesel double de 425 CV (330 kW). Livrée rouge. 2.895,- frs

JOUEF transformateur avec commande à distance sans fil: 4.495,- frs démonstration sur demande

JOUEF: nouveau rail mallechort courbable: la longueur 1 m: 140,- frs nous consulter pour expédition

SPECTRUM



'SPECTRUM'
44 TON DIESEL
SWITCHER

réf. 80017
80001

Southern Pacific
undecorated

1650,- frs

Ce type de loco est identique aux locomotives des usines
Boël de La Louvière.



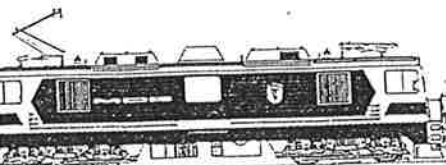
HO

Bachmann Powered
"Street Car
Named Desire"



850,-frs

EMO



Union Pacific 9202

DASH 8-40C HO DIESEL 1995,- frs

GE 10 TON
SWITCHER

5103 Southern Pacific

5108 Southern Pacific 1850,- frs

Frais de port et emballage: 100,-
sauf tram 60,-



1280/1 6001 Vevey

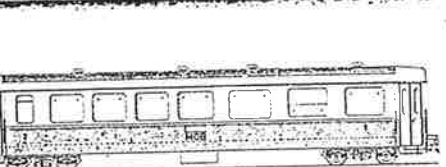
6.995,- frs

Locomotive électrique
GDe 4/4
Nr. 6001 - 6004

Le Chemin de Fer Montreux-Oberland bernois (le MOB) et les Chemins de Fer Fribourgeois (GFM) ont mis en service, en 1983, 6 locomotives identiques qui ont été fabriquées par la SLM de Winterthur et la BBC/Baden. On peut avoir recours à ces locomotives aussi bien pour le trafic voyageurs et marchandises

que pour le transport de wagnons pour voie normale sur trucks-porteurs. Le GFM utilise principalement ces nouvelles locomotives pour le service sur trucks-porteurs. Avec la vitesse de 110 km/h atteinte aux essais, ces locomotives passent pour être les locomotives à voie étroite les plus rapides d'Europe. Année de construction: 1983. Entreprises de constr.: SLM/BBC. Vitesse maximale: 100 km/h. Puissance: 1450 CV.

Réplique exacte, dans les moindres détails, à l'échelle HO du 1/87ème. Technologie d'entraînement la plus moderne. Châssis-porteur en métal, masse d'équilibrage. Entraînement par les quatre essieux, bandages d'adhérence. Eclairage frontal par trois lumières, changeant avec le sens de la marche. Deux pantographes à ressort. Prise de courant commutable caténaire ou roues. Longueur tampons compris: 188,5 mm. Rayon minimal 250 mm



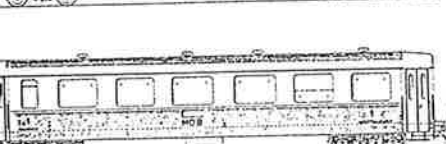
3290 HOm
Voiture voyageurs,
2ème classe,
B 201 - 202
Longueur tampons
compris: 195,1 mm.

1095,- frs

Un réseau autonome à voie étroite, d'un caractère tout à fait particulier, s'étend, en Suisse occidentale, sur les cantons de Vaud, de Fribourg et de Berne. Il compte trois compagnies privées de chemins de fer, totalisant une longueur de lignes de 140 km; le Montreux-Oberland Bernois (le MOB), les Chemins de Fer Fribourgeois (GFM) et les Chemins de Fer Electriques Veveysans (CEV); de plus, les trains du célèbre musée ferroviaire de Blonay-Chamby (BC) circulent sur un tronçon désaffecté du CEV.

En sa qualité de pur chemin de fer à adhérence, la traction est réalisée par un courant continu de 840 - 900 V, avec une déclivité maximale de 73 ‰, il surpasse même la ligne de l'Albul du RHB. Il existe des raccordements à Montreux (avec les CF) et à Zweisimmen (avec le SEZ), le passage aux voies à écartement métrique s'effectuant à Montbovon (GFM) et à Chamby (BC et CEV).

Après avoir assuré pendant 80 ans son exploitation presque exclusivement avec des motrices, on a vu apparaître, en 1983, la locomotive à haut rendement GDe 4/4 6001 - 6004 (modèle BEMO 1280) d'une mise en service universelle pour la traction des trains lourds.



3291 HOm
Voiture voyageurs
1ère/2ème classe,
AB 301 - 303 II
Longueur tampons
compris: 195,1 mm.

1.150,- frs

L'axe principal du réseau est le MOB, avec sa ligne allant de Montreux à Zweisimmen via Château d'Oex et Gstaad ainsi que l'embranchement à destination de Lenk, dans la vallée supérieure de la Simme, soit un total de 76 km. Si le MOB ne peut se comparer au chemin de fer rhétique pour ce qui est de la longueur des lignes, il soutient cependant la comparaison en ce qui concerne les perfectionnements techniques, l'excellence de l'exploitation et le charme du paysage.

HOm: un complément indispensable ou une alternative avantageuse

La voie métrique apporte, au grand réseau, un complément vivant et indispensable augmentant le plaisir du jeu par la réalisation de correspondance entre réseaux comme dans la réalité.

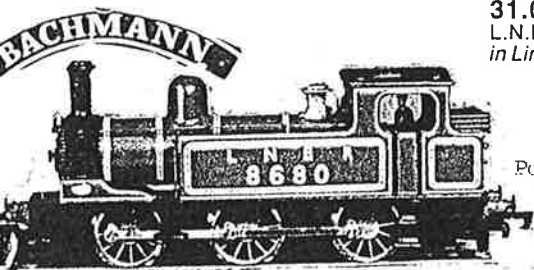
Un réseau à cette écartement apporte aussi de nombreux avantages: tamponnement central, courbe à petit rayon (songez à nos tramways) et exploitation simplifiée tout en gardant l'énorme gamme des accessoires de l'échelle HO; bref le réseau d'appartement idéal. Songez-y.



2273 HOm

720,- frs

FAIT-VOUS EN PROMOTION: 1280-1+2x3290+3291+3292+2273: ~~12 205,- frs~~ *** 9.995,-FRS ***



31.050
L.N.E.R. 8680
in Lined Green Livery.

1685,- frs

Port: 100,-frs

33.050: wagon tombereau 5 planches
"Hinckley gas"

225,- frs

33.100: wagon tombereau 7 planches
"Hickleton"

230,- frs

33.600: wagon fermé
Brun B.R.

250,- frs

33.350: fourgon
Brun B.R. 280,- frs

** PROMOTION ** ensemble 1 loco LNER+1 wagon 7pl.+1 wagon 5pl.+fermé+fourgon: ~~2 670,- frs~~

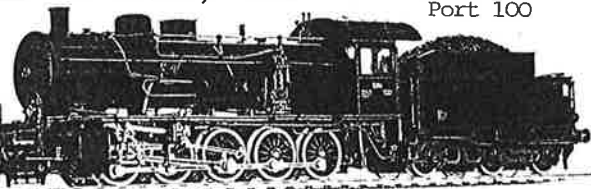
*** 2.250,- FRs ***

Port et emballage: 120,- frs

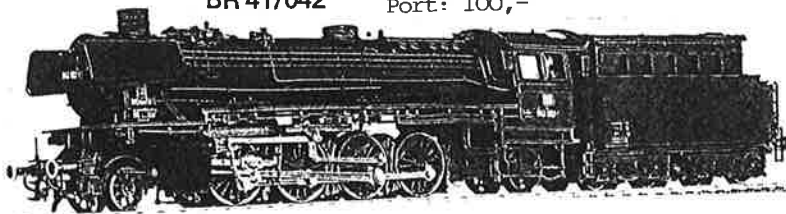
Roco

FL 5200 3.995,- frs

Stock limité
Port 100



BR 41/042 4750,- frs Stock limité
Port: 100,-



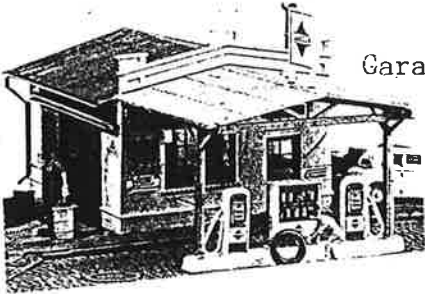


2 croix de St-André
+ module clignotant

825,- frs
Port: 50,- frs



6 balises dont 4 avec lampe
Module clignotant
1250,- frs
Port 50,- frs



Garage:
390,- frs
Port: 50,-

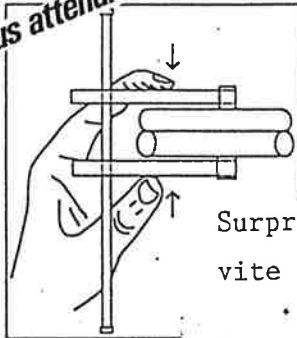


La maison du "Maître des forges"
ou du directeur de charbonnage
comme on en voit du borinage à
Liège - Série limitée
2.795,- frs
Port et emballage: 100,- frs

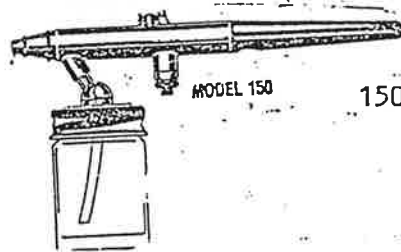
AUGMENTEZ ENCORE LE PLAISIR DE VOTRE HOBBY

Epargnez vous le côté fastidieux, le côté incertain des collages. Utilisez les serre-joints Y!
Avec les serre-joints Y, serrez sans effort d'écraser (vos doigts) la colle, vous soudez vos assemblages, comme vous le faites directement.
Fini les problèmes à linge, les élastiques et le ruban adhésif.
Avec le serre-joint Y, vous disposez d'un entrefer de 220 mm et d'une allonge de 74 mm.
Il est léger (12 g), robuste (tige en fibres de carbone).
Il ne glisse pas. Il permet le réajustement des pièces. Il rattrape le jeu du séchage de la colle. Il peut aussi être utilisé en écarteur.

NOUVEAU!
Le SERRE-JOINT que vous attendiez



BADGER



150 EX IL PROMOTION
2.875,-

Surprenant, très léger, l'accessoire qui devient vite indispensable au montage de vos maquettes

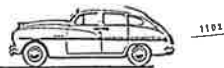
Disponible en Belgique: 299,- francs



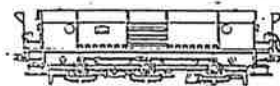
VEHICULE INCENDIE
DELAHAYE 1545- FR\$



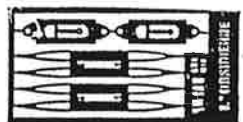
1011 TRACTEUR PANHARD 4 HL F 575-
3100 REMORQUE SCETA 495-



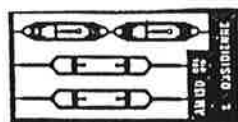
FORD VEDETTE .. 695- FR\$ *



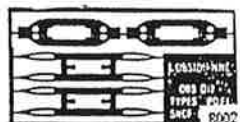
4012 TRUCK TC 61000 (franco)
(à monter sur chassis Jouef fourni) F 3495-



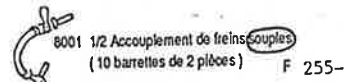
REF OBS 8002



REF OBS 8003



REF OBS 8005



8001 1/2 Accouplement de freins souples
(10 barrettes de 2 pièces) F 255-

8002 AM 18 B
8003 AM 18 U PALETTE SIMPLE } 235-
8005 P.O. F1 / SNCF D E & G

EDIBLANCHART

| | |
|--|---------|
| LOCOMOTIVES ELECTRIQUES..... | 1.980 F |
| SPOORWEGEN IN NEDERLAND de Hesselink | 700 F |
| VAPEUR EN BELGIQUE T. 1 de Dambly..... | 1.980 F |
| AUTORAILS SNCF de Max Delie..... | 1.980 F |
| LA FRANCE A VOIE ETROITE M. Dahlström.... | 1.850 F |
| VAPEUR AU PORTUGAL M. Dahlström..... | 1.850 F |
| LES TRAINS BLINDES Malmassari..... | 2.690 F |

Calendrier Loco 1991 (42 x 30 cm)

Il nous reste quelques calendriers à 380,- frs
franco: 420,- frs

Prix emporté:
- 5%
Pour les livres:
Pour les livres:
Port et emballage: 120,- frs

Vente par correspondance - Conditions:

- Les ventes se font au comptant.
- Sauf instruction contraire de votre part, les locomotives, y compris celles sous emballage scellé d'usine, sont testées avant départ de notre magasin.
- Toute réclamation doit être introduite sous quinzaine sous peine de nullité.
- Nos marchandises sont garanties selon les indications des constructeurs.
- Nos marchandises voyagent aux risques du destinataire.

Pour nos clients français:

- La conversion en FF se fait en multipliant les prix annoncés par le facteur 0,166
- Le paiement se fera de préférence par notre ccp ou par mandat postal international.

Vente sur place

- Les marchandises peuvent être retirée sur place, en soirée ou le week-end, moyennant préavis téléphonique.

Le RAIL REBECQ ROGNON tient à présenter ses excuses aux amateurs qui se sont déplacés à Rebecq ce dimanche 7 octobre et qui n'y ont pas trouvé de réseau à vapeur vive autour de la gare, comme annoncé sous plusieurs formes. Il s'agit simplement d'un lapin (de plus ?) posé par le sieur Paul KARPINSKY, qui s'était pourtant bel et bien engagé formellement (mais verbalement) à installer son réseau à Rebecq à cette date. Les amateurs apprécieront!

Nous remercions vivement les nombreux visiteurs et espérons qu'ils n'auront pas été aussi déçus que nous fûmes. Heureusement, et pour consoler tout le monde, le Rail Rebecq Rognon dégageait ses derniers panaches de vapeur en clôturant la saison 1990.

Pour les organisateurs,
le Rail Rebecq Rognon
Guy Tyteca.

A LA SNCB

Mise en service, à titre d'essai, de la TBL avec contrôle de vitesse

1. Préambule

Au cours du mois d'octobre 1990, la TBL avec contrôle de vitesse sera mise en service, à titre d'essai, sur les 18 automotrices série 03 de Kinkempois qui assurent la relation IC J LIERS - TOURNAI (AM n°s 336 à 353).

Les conducteurs normalement concernés sont ceux des dépôts de LIEGE-GUILLEMINS, MONS et TOURNAI qui desservent les AM série 03.

Il est cependant possible que l'une des AM 03 de NK soit utilisée occasionnellement sur une relation autre que l'IC J.

2. Zones équipées

Les zones équipées, pour l'essai mentionné ci-dessus, avec le contrôle de vitesse se situent, à voie normale :

- sur la ligne 125, à l'entrée de LIEGE-GUILLEMINS;
- sur la ligne 125, à l'entrée de NAMUR;
- sur la ligne 130, à l'entrée de NAMUR.

Les balises installées dans ces zones fournissent des indications adaptées à chacun des itinéraires susceptibles d'être tracés en aval.

Il existe sur la ligne 161 quelques zones aménagées pour y effectuer des essais ou des démonstrations. Là les balises fournissent uniquement les indications adaptées aux itinéraires de voie principale directe.

Ces zones se situent, à voie normale, à Ottignies, Rhisnes (2 sections dans chaque sens) et Namur (1 zone en amont du signal d'entrée).

3. Principes de fonctionnement du système TBL avec contrôle de vitesse

Les balises émettent un champ électromagnétique codé qui est capté par l'antenne placée sous l'avant de l'engin moteur.

Il est ainsi possible de transmettre du sol à bord de l'engin des informations concernant :

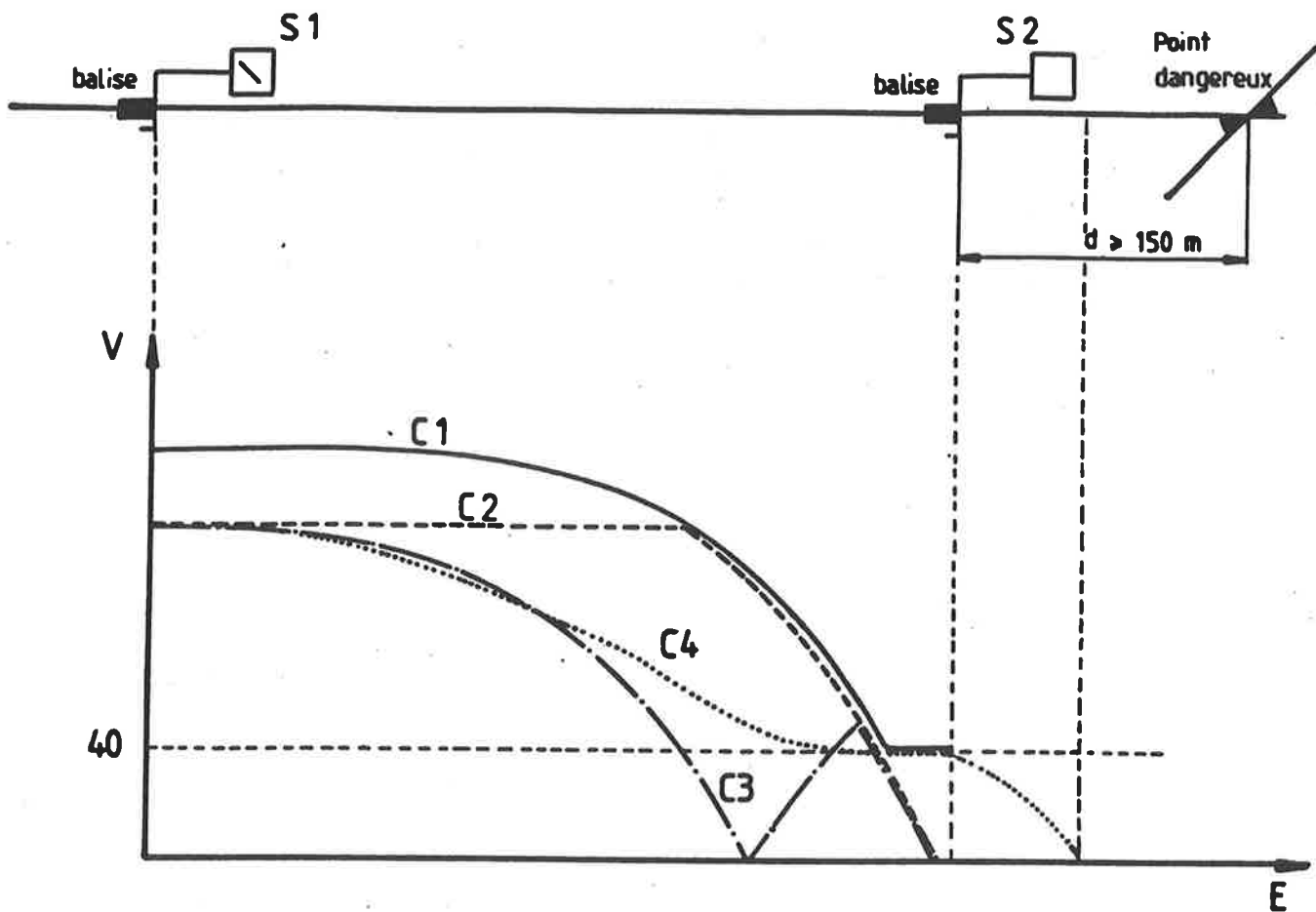
- l'aspect du signal rencontré;
- la vitesse-but (vitesse à respecter au droit du prochain signal ou du premier point dangereux situé en aval de ce signal);
- la distance-but (distance qui sépare le signal rencontré du point origine de la vitesse-but);
- la déclivité moyenne de la section de block abordée.

L'équipement de bord connaît par ailleurs les paramètres qui concernent la masse et les performances de freinage du train.

Au moyen de l'ensemble de ces données, les microprocesseurs des 3 calculateurs de cet équipement (l'équipement est détripilé pour obtenir une bonne fiabilité) calculent toutes les demi-secondes la vitesse maximale permise pour exécuter la mission imposée par la signalisation.

Les informations fournies par la génératrice Hasler à la TBL lui permettent de connaître la vitesse réelle et l'espace parcouru.

Si la vitesse réelle dépasse la vitesse permise, la TBL commande le freinage d'urgence jusqu'à l'arrêt complet.



 : Balise TBL implantée dans la voie.

c1 : Vitesse maximale permise calculée par la TBL.

c2 : Vitesse réelle du convoi : le conducteur ne ralentit pas le convoi entre le signal avertisseur S1 et le signal d'arrêt S2.

c3 : Vitesse réelle du convoi : à la remise en marche après un arrêt effectué entre les deux signaux, le conducteur "oublie" sa mission.

c4 : Vitesse réelle du convoi : le convoi ralentit normalement mais dépasse le signal d'arrêt.

Le dispositif TBL calcule une courbe de contrôle (c1) qui correspond au freinage d'urgence permettant de respecter le signal d'arrêt fermé. Cette courbe de contrôle se termine par une horizontale afin de permettre au train de s'approcher du signal sans qu'un freinage intempestif ne soit provoqué à la suite d'une imprécision dans la mesure de l'espace parcouru (différence du ϕ des roues, patinage, ...). Le calcul de la courbe, y compris celle de la vitesse à laquelle cette courbe devient horizontale, tient compte de la longueur de la section, du profil moyen du tronçon parcouru, du type de train et de ses caractéristiques de freinage, de la "vitesse-but".

Si la vitesse réelle du convoi (c2 ou c3) atteint la vitesse calculée par la TBL, cette dernière provoque l'arrêt du convoi.

Si le convoi réalise un arrêt entre les deux signaux et qu'il redémarre (courbe c3), le freinage sera également provoqué lorsque la vitesse du convoi atteindra la courbe de contrôle c1. L'arrêt du convoi sera également provoqué avant le point dangereux.

Si la vitesse réelle du convoi reste en permanence au-dessous de la courbe de référence c1 (courbe c4), le freinage d'urgence ne sera provoqué qu'au droit du signal dépassé.

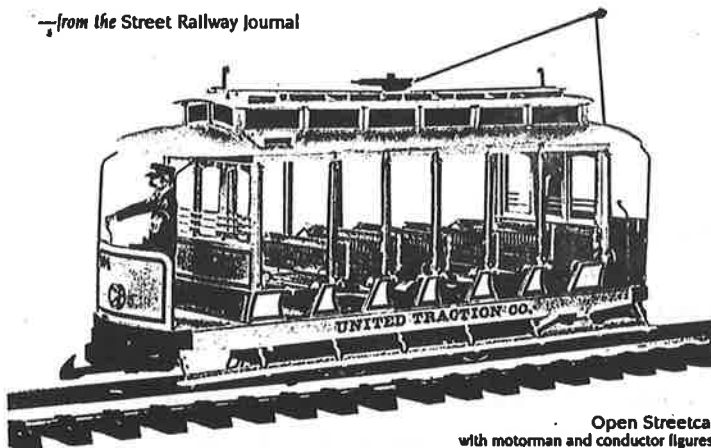
5. Conclusion

Le système TBL avec contrôle de vitesse est totalement "transparent" pour le conducteur qui ne doit pas modifier ses habitudes de conduite pendant la phase de freinage à l'approche d'un signal d'arrêt fermé.

Echelle G. Bientôt chez nous

*Oh, what delight
On a soft June night
To ride in an open car!
You can stand the expense—
It's only five cents—
No matter how poor you are.*

—from the Street Railway Journal



Open Streetcar
with motorman and conductor figures,
interior lighting, diode directional headlights
and flip over seats.
Item No. 93938

LE JOUET

LE 2 DECEMBRE 1990
DANS LE HALL OMNISPORT
DE LA LOUVIERE BOUVY
DE 9 h à 14 h

Nous vous invitons à participer
comme exposant ou visiteur
à la

2e BOURSE D'ECHANGE MODELISME ET JOUET

Vous y trouverez :
trains - autos - jouets bois
et en tôle - poupées - maquettes -
diorama

*Une grande salle
Un parking très vaste*

C'est une organisation "La Bonne Affaire"
en collaboration avec le Club Ferroviaire
du Centre et le Club Solido

Prochaine bourse : 17 mars 1991

A L'ETRANGER



De notre correspondant Outre-Quévrain

VERS DES GARES SANS VOIES EN FRANCE ?

De source bien informée, l'établissement public SNCF est à la recherche de sa productivité.

Un contrat de plan avec l'Etat est en cours de discussion avec les divers intervenants; on y trouve l'annonce d'une restructuration du réseau commercial et la suppression ou le déplacement de nombreux points de vente - les gares - Il est question d'évoluer vers des gares sans papier : vente de billets, réservations, renseignements, autant d'opérations qui s'effectueront ailleurs et autrement.

Ailleurs : dans les centres commerciaux, les postes, les mairies, ...

Autrement: par généralisation du service Minitel; le système informatique sera rénové pour amener les 130 millions de réservations à l'horizon 1995.

Le projet permettra au voyageur de connaître les horaires, d'effectuer sa réservation en connaissant sa place et son prix exact, de réserver hôtel, auto,

Ce nouveau système permet l'implantation de points SNCF décentraliser dans n'importe quel lieu public sans surveillance puisque le terminal télématique remplace le guichet.

En définitive, les régions devraient être de plus en plus impliquées dans l'investissement (infrastructures, matériel roulant) et l'implantation (choix des lignes,...) avec intérêt aux résultats et non la SNCF.

On risque donc de se retrouver à court terme avec des chemins de fer sans gare mais aussi avec des gares sans voies !

A suivre...

JOURNEE "PORTES OUVERTES A L'ATELIER DE MATERIEL
T.G.V DE PARIS SUD-EST

LES 15 ET 16 SEPTEMBRE 1989 AVAIENT LIEU LES JOURNEES "PORTES OUVERTES" DE L'ATELIER DU MATERIEL DE PARIS SUD-EST VOUE UNIQUEMENT A LA MAINTENANCE DU PARC DES 108 TGV SUD-EST.

CET ATELIER S'EST VU DOTE DE NOUVELLES INSTALLATIONS ET D'OUTILLAGES SPECIFIQUES.

Y SONT DIRIGES LES RAMES DEVANT SUBIR DES OPERATIONS D'ENTRETIEN COURANT DONT LA DUREE D'IMMOBILISATION N'EXCEDE PAS LA DEMI-JOURNEE: EXAMEN EN SERVICE, VISITES D'ORGANES DE ROULEMENT, EXAMEN CONFORT, TRAVAUX SYSTEMATIQUES, LE NETTOYAGE JOURNALIER ET LE TRAITEMENT DES W.C CHIMIQUES QUI DOIT ETRE EFFECTUE IMPERATIVEMENT TOUS LES TROIS JOURS.

DES DEPANNAGES RAPIDES Y SONT EGALEMENT ASSURES.

ON Y TRAITE LES RAMES EN OPERATIONS PERIODIQUES: VISITE LIMITEE A 4 MOIS 1/2

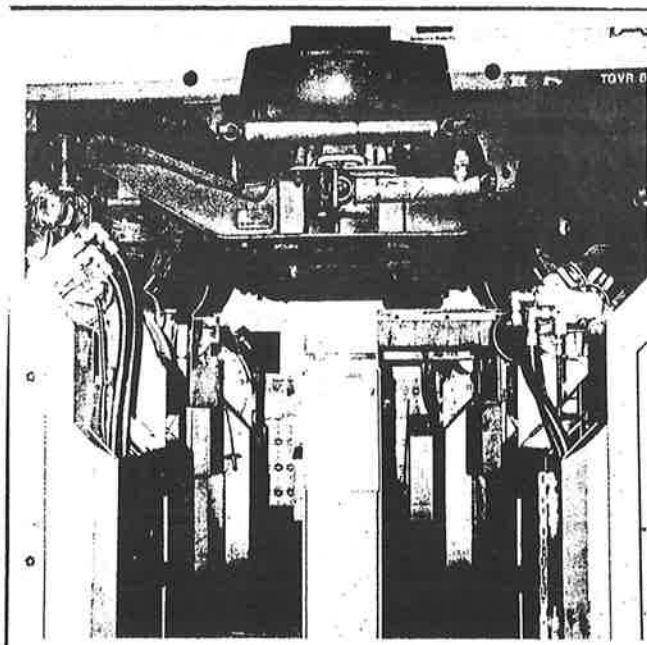
.VISITE GENERALE A 9 MOIS

.VISITE LIMITEE A 13 MOIS

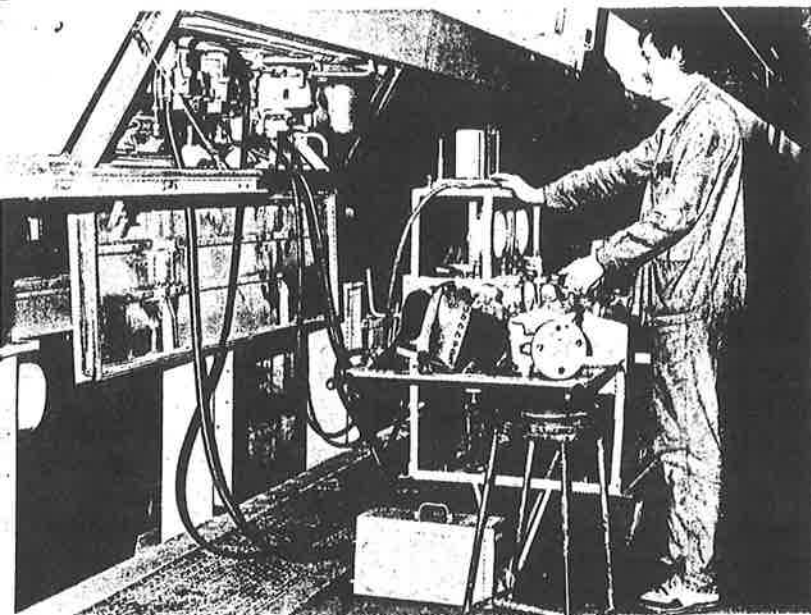
.GRANDE VISITE GENERALE A 18 MOIS

.TRAVAUX NECESSITANT UNE IMMOBILISATION VARIANT DE 2 A 4 JOURS.

OUTRE CES OPERATIONS, Y SONT EFFECTUES LES REPROFILAGES DE ROUES, LES DEPANNAGES IMPORTANTS OU NECESSITANT DES MOYENS SPECIAUX, AINSI QUE LES REMPLACEMENTS DES ORGANES DANS LE CADRE DE LA DEPOSE AU POTENTIEL ET LES DESACCOUPEMENTS DE REMORQUES.

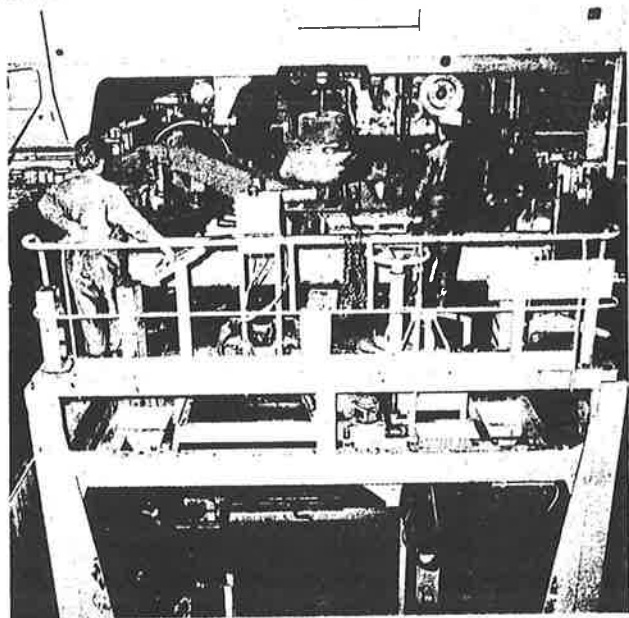


*Tour en fosse
à commande
numérique.*

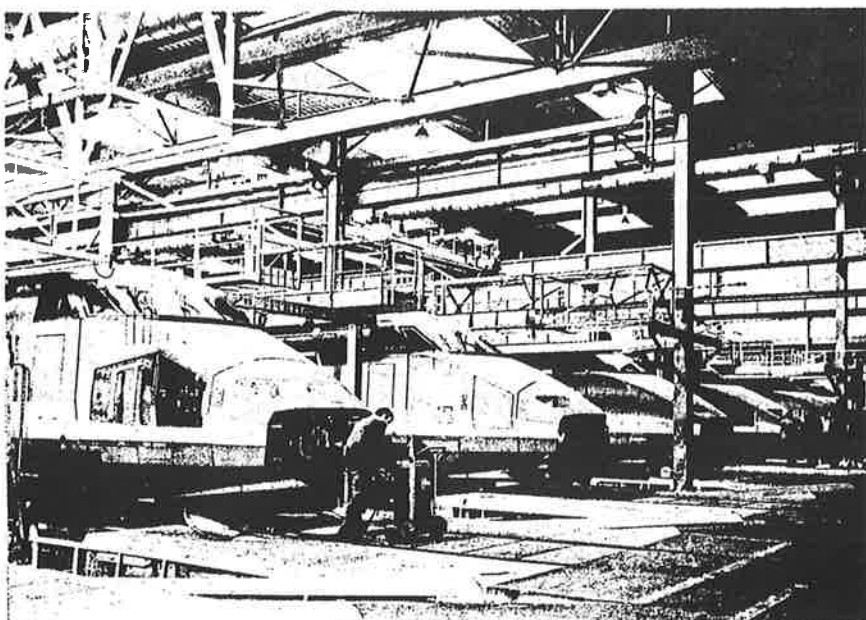


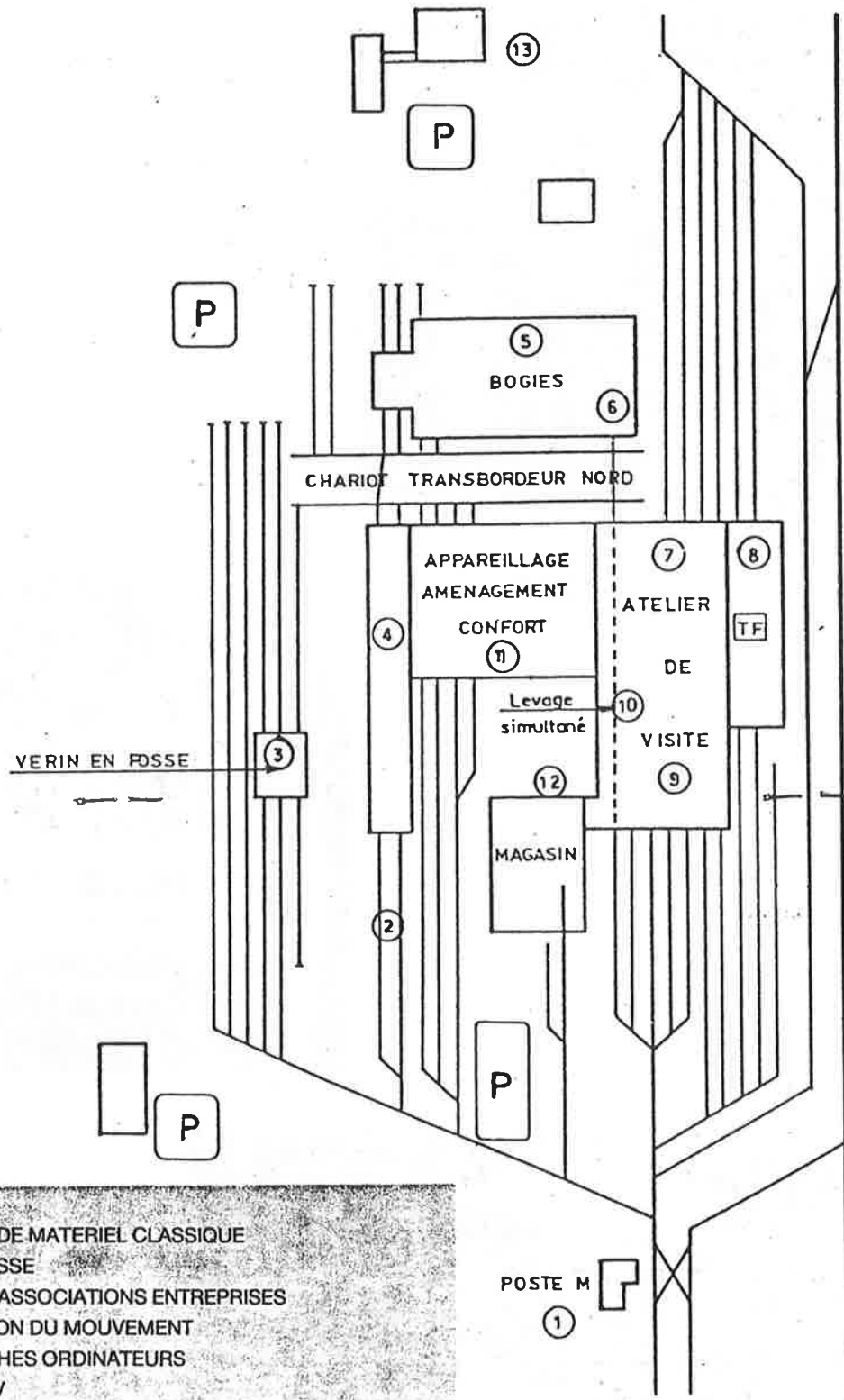
Contrôle
et essais
des
appareillages
de frein.

Vérin en fosse
(remplacement de
bogies ou de moteurs
de traction).



Bâtiment
"7 voies"
pour la
visite
des
rames.





1. POSTEM
2. EXPOSITION DE MATERIEL CLASSIQUE
3. VERIN EN FOSSE
4. MODELISME ASSOCIATIONS ENTREPRISES
5. TRANSMISSION DU MOUVEMENT
6. PANTOGRAPHES ORDINATEURS
7. CABINES TGV
8. TOUR EN FOSSE
9. ATELIER DE VISITE DES RAMES
10. LEVAGE SIMULTANE
11. APPAREILLAGE ELECTRIQUE FREIN CLIMATISATION CAISSE
12. POSTE DE SECOURS
13. APPRENTISSAGE

FAISONS CONNAISSANCE AVEC LE TGV

Caractéristiques principales :

La rame est formée de 2 motrices et 8 remorques

Les 8 remorques forment un ensemble indissociable (la liaison entre caisses est assurée par un anneau d'intercirculation).

- Chaque rame comporte :
- 1 compartiment pouvant contenir 2 t de bagages
 - 3 offices de restauration situés dans les véhicules R1, R2, R8
 - 1 bar (dans R4)
 - 14 soutes de bagages à main
 - 9 WC - toilettes

| | |
|--|-------------------------------|
| Longueur hors tout de la rame | 200,190 m |
| Entre axe des pivots motrices | 14,000 m |
| Entre remorques | 18,700 m |
| Empattement des bogies | 3,000 m |
| Diamètre des roues | 0,920 m |
| Rayon minimal de passage en courbe | 125,000 m |
| Masse totale en ordre de marche | 385,600 kg |
| Masse totale en charge normale | 418,000 kg |
| Masse adhérente | 194,200 kg |
| Vitesse commerciale maximale | 270 km/h |
| Alimentation sous | 25 kV/50 Hz et 1,5 kV continu |
| Puissance aux arbres des moteurs de traction en régime continu | 6450 kW |
| - Sous 25 kV/50 Hz à 246 km/h | 3100 kW |
| - Sous 1,5 kV courant continu à 17 km/h | |

Le démarrage en rampe de 35 ‰ est possible avec 1 bogie moteur isolé.

Fourniture d'énergie auxiliaire par 2 convertisseurs statiques "continu-triphasé" 1500 V-380 V de 400 kVA chacun.

Ossature

Châssis caisse formant poutre à structure tubulaire et tôle en acier AC 52 semi-inoxydable.

Attelage

- du type automatique à coupleur électrique entre 2 rames,
- du type classique (crochet de traction et tampons) entre motrice et remorque extrême.

Freins

- Frein rhéostatique indépendant par bogie moteur.
- Frein haute puissance à commande électropneumatique avec :
- un bloc frein à double semelles fonte sur chaque roue,
 - deux disques doubles avec deux unités de frein par essieu de bogie porteur.
- Frein d'immobilisation automatique sur tous les bogies des motrices.

Transmission du couple

Le moteur de traction, suspendu sous la caisse en 3 points, entraîne 1 essieu moteur par l'intermédiaire d'un réducteur à engrenages hélicoïdaux, d'une transmission coulissante tripode et d'un pont moteur.

Equipements de traction

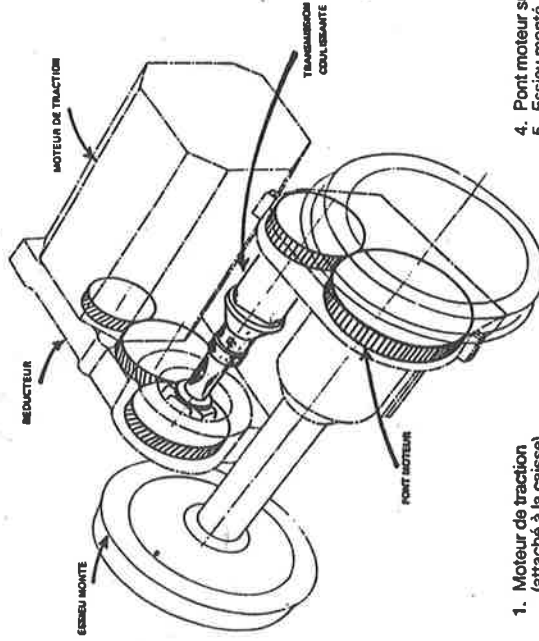
Chaque motrice est dotée d'un équipement de puissance assurant l'indépendance traction et freinage de 3 groupes de 2 moteurs de traction. Ces moteurs sont à collecteur, autoventilés, sans réduction de champ.

- Le réglage de la tension s'effectue par des ensembles à thyristors fonctionnant :
- en pont mixte pour la circulation sous 25 kV monophasé,
 - en hacheur pour la circulation sous 1,5 kV continu.

Caractéristique des moteurs

| | |
|--|------------|
| Tension | 1087 V |
| Intensité | 530 A |
| Nombre de tours (à 246 km/h) | 2850 tr/mn |
| Puissance à l'arbre | 537 kW |
| Intensité maximale au démarrage | 1000 A |
| Nombre de pôles | 4 |
| Excitation série en traction et séparée en freinage. | |

CHAINE CINEMATIQUE DU BOGIE MOTEUR



1. Moteur de traction (attaché à la caisse)
2. Réducteur
3. Transmission coulissante

4. Pont moteur sur essieu
5. Essieu monté
6. Suspension du moteur et du réducteur

QUELQUES CHIFFRES

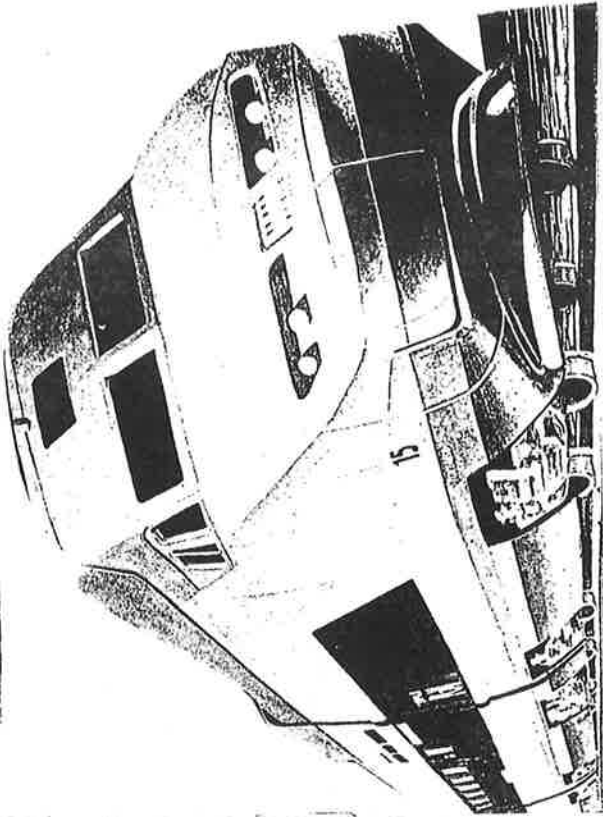
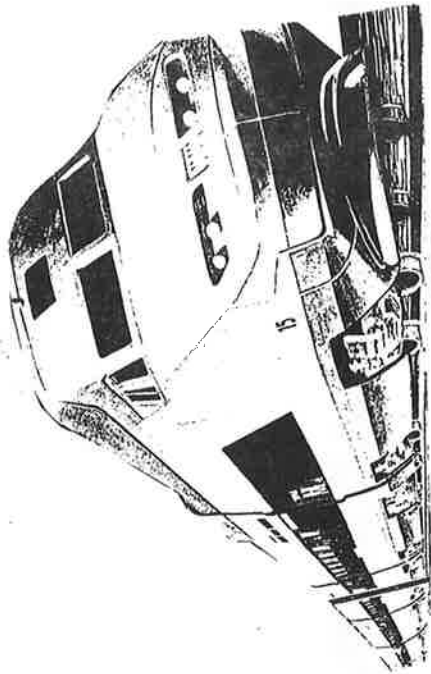
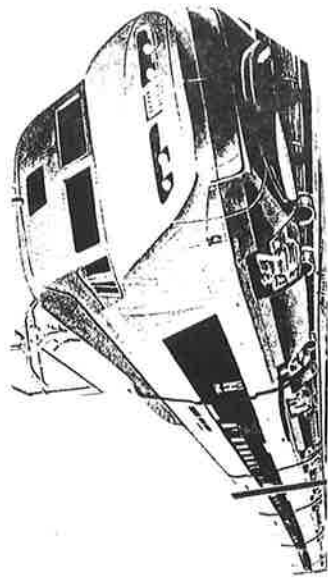
91 Bi-courant 1^{re} et 2^e Classe
(1.500 V continu - 25.000 V alternatif)
9 Bi-courant 1^{re} Classe
8 Tri-courant 1^{re} et 2^e Classe
(circulation Suisse)
(1.500 V - 25.000 V - 15.000 V)

Parc TGV/PSE - 108 éléments

Parc TGV/P.T.T. - 2 éléments 1/2

**Nombre de voyageurs transportés depuis 09/81 :
115.000.000 au 1/09/89**

| | |
|--|-------------|
| Nombre de voyageurs transportés en 1988 | 18.726.000 |
| Taux moyen d'occupation des TGV | 74 % |
| Nombre moyen de voyageurs quotidiens en 88 | 51.300 |
| Record du nombre de voyageurs transportés en une journée (21/02/87) | 88.862 |
| Parcours journalier moyen d'une rame bi-courant mixte | 1.035 km |
| Record du parcours journalier (un jour de pointe) | 2.452 km |
| Parcours mensuel moyen d'une rame bi-courant mixte | 31.500 km |
| Record du parcours mensuel (10/86) | 56.854 km |
| Effectif de l'AMPSE | 609 agents |
| Nombre d'heures de travail | 1.438.654 h |
| Dépense annuelle d'électricité | 329.122 F |
| Dépense annuelle de gaz | 1.830.776 F |



Mont-Sainte-Oblegonde, le 18 août 1991

Cher Monsieur,

J'ai bien reçu votre fascicule sur les tramways et je vous en remercie ainsi que votre sympathique groupe. L'avoir en cette amicale attention. Et voici que sans avoir gare je dis en voiture pour les trains. Travaux de France
47 Rue d'Haime, 7151. Mont-Sainte-Oblegonde

Les Trains

C'est au temps que Sépold, n° premi. n° 1000
Si vos volés, qui n° prap eusse n° place de chesse
Dizout. i in s'adressant au conseil des ministres
vld s' que ol' vos propose, mes chers amisses
Come vos l'savez, tertous, au Royaume uni
On m'a fet du nouvia, i faut bi. n in conv mi
Ene n° saché, qui est vémint, révolutionère
S'est l'ingénieur Georges Stephenson
qui a avoir indrinté in nouvia moy. n° d'locomotion
C'est monté d'us des ruyes, qui sont sachées, pas n° téhandière
Rimplie d'yeau, qui on fet bouli avu n° feuyère
Si bi. n qui l'yeau, d'vous l'efet d'èle téhaleur
Eandje pa des murées, d'forces de vapeur
Waye mès pou l'fet, d'olér, c'it tout in dal'adje
sans s'orietés, y falout s'mète à l'ouvra d'ye
Eye de ni. n° d'morty à dyoke, pou touji l'técherbon
avre du los, des goryètes, des brichètes, pou fet du bon
sans l'oubligi d'necti à les pyromètes, manomètes
tout in barquignont, les kilomètes, pa l'bonète
si n° avout ri. n°, qui impèchoû l'otéroulmint
du voyôdje, sans qui n° euss' trop de désagrémint
el long des téchamps, des riches, des los, des voyètes
Pa d'zotts en pa d'zeur les ponts, in n° assoutant les orietés
les mouchons, tout in ofumissant, iye soufflant, in m'etout
Gou c'qui s'pouss, vatches à porchi, ainsi à ses téchamps
Pa tout les tamps, soler, plévs iye d'élérpès
sans i' nichité iye sa tout au long d'l'ou iye
Sje m' souvi. n° so des bias mounints d' trains d' plésis
qui nos minnont vire les hylis vins de no Pays
moleurd' mint. i d'or rye des li. n° ol' misérès

adon cît, l'olêtrêse des imbarbis, à les tortionnières
 d'aucuns, sont érvénus mourbris à leûs djins
 d'avout indurés dins les camps yllérigins
 & ç' tamps la, l'convoi l'culout pus d'incoup pou l'compète
 hand ç'it gangnî, l'grimpe de des byètes
 In dyon, on n'a mit l'vapeur d'Kino-oute
 Ele a stêz rimplacée par diesel et Mayout
 Mbès, dins l'wantê futêye, on a dit ç' est pus économique
 Mettant nos dolons roulés avu de l'électrike
 Waie, mès vla qu'on d'vise d'èdya de l'éjêvé
 Dje dirai, què leu dyon n'est ni un mau trouvê
 Et pire, c'est qu'avu leu fêlesse, bernike pou les bras Payisâ
 -djes
 qui rintourê t'è nos bèles viles èjê nos bras viladjs
 Dussaussois François, 47 Rue d'Ybaine.
 7151 Mont-Sainte-Abdegonde

vocabulaire

bonète; lucarne, richos; ruisselet, Mourbris, Meurtin
 sakéye, tirée. Ce qui a trait aux Hayettes.

Cela se passait pendant la guerre, car le train
 partant de Cronfestu n'atteignait pas toujours la
 gare des Hayettes et de ce fait devait reculer plusieurs
 fois au de là des barrières



Sans éperon, l'avant de la motrice est moins agressif.

Photo Martin Sanders.

Régionalisation

Au menu : dissolution de la SNCV et campagne de sécurité

Une loi publiée en juillet par le Moniteur belge organise notamment la dissolution de la SNCV et le transfert du personnel aux Régions. D'autre part, notre Ministre de tutelle, Amand Dalem, a lancé une campagne de sécurité.

Le Moniteur belge du 3 juillet dernier publie la loi du 26 juin 1990 relative à certains organismes publics. Cette loi prononce entre autre la dissolution de la SNCV, tout en reportant l'entrée en vigueur de cette disposition légale à une date qui sera fixée par Arrêté royal.

Par ailleurs, ce texte charge le Roi de prendre toutes les mesures utiles pour assurer la dissolution de la Société. Ces mesures concernent par exemple le transfert aux Régions des missions, des biens, du personnel,

des droits et des obligations des organismes supprimés.

C'est la raison pour laquelle le conseil des Ministres a approuvé un Arrêté royal élaboré en vue de transférer le personnel de la SNCV soit vers la Région wallonne, soit vers la Région flamande. Les droits de chacun sont garantis. Conformément aux décrets votés par les Exécutifs régionaux, les agents seront ensuite transférés à la Société Régionale Wallonne du Transport ou à la Vlaamse Vervoermaatschappij.

Sécurité accrue

Dans une lettre adressée personnellement à tous les agents en activité, notre Ministre de tutelle, Amand Dalem, explique les tenants et les aboutissants d'une nouvelle campagne qu'il consacre à la sécurité dans les

transports en communs urbains et régionaux.

Il souhaite répondre à quatre préoccupations : investir pour rajeunir le parc de véhicules, assurer une circulation plus fluide des autobus, améliorer la sécurité à bord des véhicules (par une collaboration accrue avec les forces de police, une extension des pouvoirs des agents assermentés et l'installation à bord d'une liaison radio) et promouvoir les transports en commun (plans de circulation, couloirs réservés, gares d'autobus attractives,...).

Des affiches apposées dans nos bus et dans nos trams ainsi qu'aux points d'arrêt soutiennent cette action. Les radios publiques et locales relaient également les thèmes de la campagne lancée par Amand Dalem.

Des changements en vue ; la SRWT sera créée en novembre

La Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT) sera installée avant la fin de l'année. Elle commencera ses activités dès la première assemblée générale de constitution, qui aura lieu en principe le 9 novembre.

De nombreuses dispositions doivent cependant encore être prises, tant au niveau national que régional.

Mi-septembre, au moment où nous écrivons ces lignes, il était encore trop tôt pour donner un calendrier précis de l'entrée en vigueur de toutes ces dispositions. D'où la prudence volontaire et bien compréhensible de nos informations.

Alors que le pouvoir national procède, par voie d'arrêtés royaux, à la dissolution de la SNCV, l'Exécutif régional a d'ores et déjà donné un accord de principe sur les statuts de la nouvelle Société Régionale et sur le calendrier des différentes étapes qui mèneront à la création de la SRWT.

Celle-ci commencera ses activités dès avant la disparition de la SNCV et constituera le réceptacle du personnel, des biens, des droits et des obligations de la Société dissoute.

L'assemblée générale constitutive aura lieu le 9 novembre prochain à Namur. Elle réunira les détenteurs de parts sociales qui relèvent de la Région Wallonne. L'Exécutif leur attribuera un nombre de parts équivalent à celui dont ils étaient titulaires au sein de la SNCV.

La nouvelle Société commencera ses activités dès le 22 novembre, lorsque l'Exécutif aura approuvé les statuts - arr-

tés - par l'assemblée générale et qu'il aura procédé à la nomination de l'administrateur général, de l'administrateur général-adjoint, des autres membres du conseil d'administration ainsi que des trois commissaires aux comptes et des commissaires délégués.

Au niveau national

Quatre Arrêtés Royaux doivent encore être pris.

Le premier fixera les modalités de transfert aux Régions du personnel SNCV. Un projet d'Arrêté existe déjà. Il est actuellement soumis à la section législative du Conseil d'Etat.

Un deuxième Arrêté Royal portera sur le transfert nominal des agents de la SNCV. C'est Arrêté sera en fait l'exécution du texte de loi précédent.

Un troisième Arrêté Royal fixera les critères de partage entre Régions des biens, des droits et des obligations de la Société Nationale. Cet Arrêté est en cours de rédaction par Alain Bouchat et Lionel Missant (lire LV Plus 33). Les deux délégués du Gouvernement se basent sur les résultats d'un groupe de travail dont font également partie des représentants des Régions.

Les principes de cet Arrêté seront traduits concrètement dans un quatrième Arrêté Royal.

Sans pouvoir donner de dates précises, il semble bien que les premier et troisième Arrêtés pourraient être pris avant la fin de l'année. Les deux autres textes de loi interviendraient début 1991, lorsque le bilan annuel 1990 sera connu. Ils auront un effet rétroactif au 1^{er} janvier 1991.

Notre image de marque en chute libre : nous devons TOUS réagir !

« Quand aux services de la SNCV..., ils satisfont de moins en moins les utilisateurs ». Durs durs les résultats d'une enquête publiée dans le numéro de septembre de Test-Achats. Seuls 18 % des personnes ayant répondu aux questions posées par le magazine de défense des consommateurs sont satisfaits des Vicinaux. Les questions portaient sur tous les aspects du transport en commun : horaires, prix, information aux voyageurs, attitude des chauffeurs etc. Dans presque tous les domaines, et par rapport aux enquêtes précédentes de 1981 et 1985, les notes accordées à notre Société sont en baisse.

Le Directeur général, Hugo Van Wesemael, compte pour inverser cette tendance sur une réaction énergique et urgente de chacun d'entre nous. Quelle que soit la place que nous occupons dans la Société.

Donnez-nous des transports en commun efficaces. Telle est en substance la conclusion des lecteurs de Test-Achats. Pour-

tant, les utilisateurs habituels des transports en commun en sont globalement plus satisfaits qu'en 1985, lors d'une précédente enquête. Sauf... en ce qui concerne la SNCV.

D'où vient cette mauvaise image de marque ? Vraisemblablement des nombreuses suppressions effectuées ces dernières années, entre autre en Flandre, de l'augmentation des tarifs, de l'impossibilité d'augmenter la vitesse commerciale, ou tous ces éléments ensemble.

Notre image de marque dépend surtout de l'accueil et du comportement de nos conducteurs. Ils sont plus que jamais les premiers ambassadeurs de la Société auprès de notre clientèle. Tout est important : un uniforme impeccable, un bus propre, un style de conduite souple... Si, par rapport à la moyenne des autres sociétés de transport, l'amabilité du personnel est honorablement cotée, elle n'en est pas moins trop peu élevée pour inciter de nouveaux clients à prendre nos bus et nos trams.

Loin de nous l'idée d'imputer aux chauffeurs la seule responsabilité de notre image de marque. Hugo Van Wesemael leur demande à nouveau de poursuivre voire d'intensifier leurs efforts.

En fait, c'est toute la notion de transports en commun secondaires qu'il faut revoir. Les Vicinaux en sont d'ailleurs bien conscients. Il s'agit cependant d'un travail de longue haleine... et qui demande des moyens.

Ce que voudrait réaliser notre Société rejoint les souhaits de tous. Par exemple, faire circuler des bus rapides, fiables et confortables, et qui respectent les horaires. Nos véhicules aussi pris dans les embouteillages ? Voilà des années que nous réclamons des bandes de circulation réservées.

Tous ensemble, maintenant

Nous voulons aussi améliorer l'information aux voyageurs, loin d'être optimale pour le moment. Nous étudions également une simplification et une harmonisation des tarifs, parfois trop compliqués ou, selon certains, trop chers. A ce sujet, des enquêtes que nous avons effectuées montrent que les voyageurs ne rechignent pas à payer relativement cher un parcours, pourvu que le service que nous leur offrons allie qualité et efficacité...

Nous revoilà à l'objectif à atteindre. L'objectif de tous. Pas seulement des conducteurs. Le personnel administratif et technique est lui aussi concerné.

Notre image de marque dépend surtout de l'accueil, que ce soit à bord de nos véhicules, dans nos locaux ou encore au téléphone.

Photo Pierre Rijckaert.

Littoral Plus d'éperon

Les boîtiers situés à l'avant des trams n'ont jamais eu bonne presse. D'aucuns n'ont pas hésité à parler d'éperon, voire d'armes de mort.

Dans le souci d'améliorer notre image de marque, trois motrices articulées ont vu leurs attelages supprimés. Le dépannage d'un tram défectueux reste évidemment possible.

Tous les travaux d'aménagement ont été réalisés à Ostende. Ils pourraient s'étendre à d'autres véhicules.

Les attelages étaient inutiles : plutôt qu'enrouler en unités multiples lors de fortes affluences, la direction régionale a préféré augmenter la fréquence de passage.





LA NOUVELLE GAZETTE/LE PEUPLE

Une première au Club Ferroviaire du Centre à Haine-St-Pierre

C'est à une véritable première que le Club Ferroviaire du Centre invitait ses nombreux sympathisants et membres, vendredi soir, en avant-garde de deux journées d'animation dans les locaux de l'ancienne gare de Haine-Saint-Pierre. Une firme autrichienne a fabriqué un modèle réduit belge, appartenant à la série diesel 60, échelle 1/87°. A cette occasion, le club a créé tout un réseau pour faire circuler cette locomotive. C'est en présence, notamment, de M. Willy Burgeon, président du Conseil Régional Wallon, qu'a eu lieu cette séance inaugurale.

Le président du club, M. Pierre Houtefin expliqua que la Ville de La Louvière avait racheté cette station, avant de la restaurer avec beaucoup de bonheur et de la céder à deux associations, le Centre Ferroviaire du Centre et l'Ecomusée Régional. Après avoir remercié les représentants de la SNCB, il passa le relais à M. Kurt Heidbreder qui présenta un modèle réduit issu d'une collaboration internationale. Exprimant sa joie et sa fierté face à cette réalisation, il souhaita beaucoup de plaisir aux amateurs.

M. Dupuis invita M. Michel Castin, directeur du district sud-ouest de la SNCB, à dévoiler la fameuse « loco ».

L.C.B.



HAINE ST. PIERRE



Prochaine

ANIMATION EN GARE

SAMEDI 8 décembre à 15h45

Conférence par M. A. BON

"LA DISTRIBUTION"

des locomotives à vapeur