

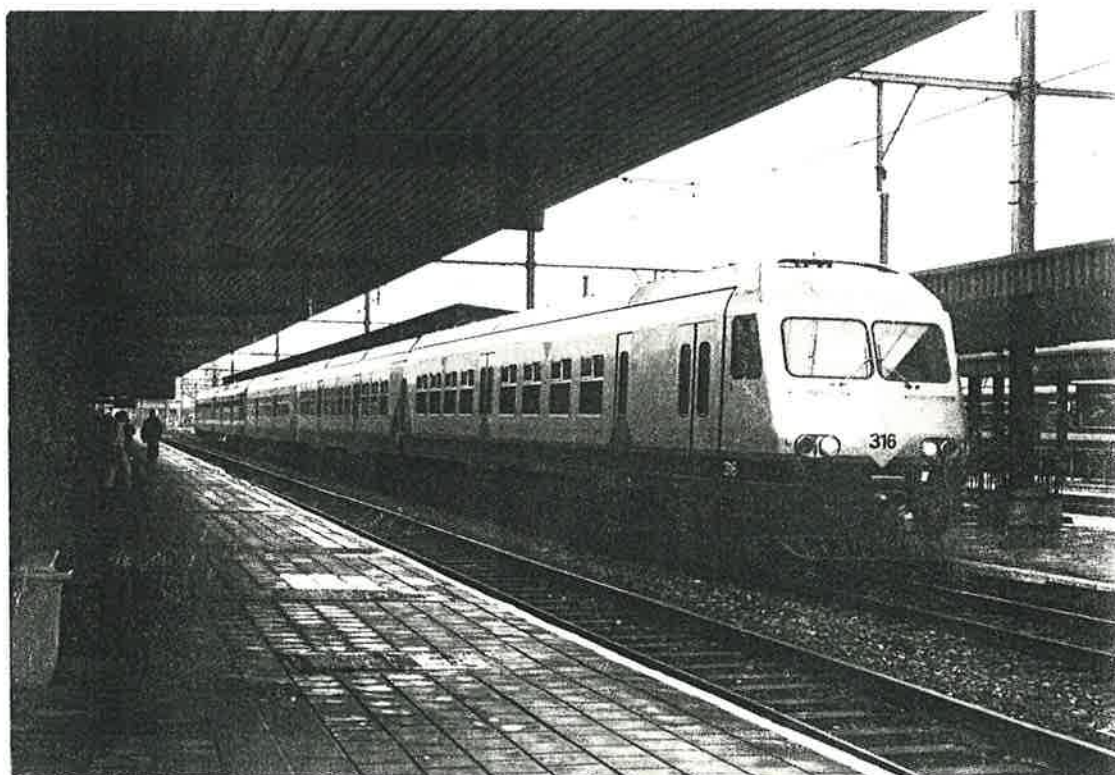
FERRO FLASH

Mai - juin 1992 N°157

Imprimé bimestriel

à taxe réduite

Bureau de dépôt: LA LOUVIERE I



Nouveau look pour nos anciennes breaks
...et nouvelle voiture intermédiaire

Photo Yves Reynaert

CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

Documentation

Modélisme

Informations ferroviaires

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 700,-

Membre vivant sous
le même toit qu'un
membre avec service
FERRO-FLASH: BEF 400,-

Membre bienfaiteur: BEF 1000,-
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.

NOS ACTIVITES

BRUXELLES: grande exposition ferroviaire du
10e anniversaire
(voir page couverture arrière)



CENTRE: gare-musée d'Haine-Saint-Pierre

Dimanche 7 juin: **présentation KIBRI**
de 14 à 18 h.

Samedi 4 juillet: **présentation/démonstration du système DELTA-MARKLIN**
de 10 à 18 h

Dimanche 5 juillet: **LE CIRQUE ET LE TRAIN**
de 10 à 18 h.

Tous les vendredis: réunion hebdomadaire au local de la place Caffet, 1er étage Haine-Saint-Paul de 19h30 à

Réunions "réseau HO" et construction métal blanc: en principe, samedis et dimanches après-midi mais toujours contacter les animateurs lors de la réunion du vendredi précédent



VAPEUR VIVE: parc de la crèche communale
HOUDENG-GOEGNIES
les dimanches 24 mai, 14 juin, 12 juillet et 11 octobre
- de 11 à 18 h -

POTRAINS

Côté tramways:

C'est après une absence de près d'un demi-siècle que le tramway a remis les roues sur le sol parisien le 12 février de cette année. La nouvelle ligne sera opérationnelle en juin et inaugurée le ...13 juillet. Après NANTES et GRENOBLE, PARIS devient la troisième ville française à retrouver le tramway (ajoutons, LILLE, ST ETIENNE et MARSEILLE qui ont toujours gardé le leur) alors même que dans notre région du CENTRE, qui avait su garder la tradition et le savoir-faire de l'exploitation ferrée – une véritable chance –, il est considéré comme pestiféré, la mentalité de nos décideurs ayant 25 ans de retard sur la réalité.

A CHARLEROI, il semble qu'on balbutie moins. L'infrastructure du pont sur la Sambre à MARCHIENNE est terminée, l'antenne de SOLEILMONT bientôt exploitable. Malheureusement, il semble, comme nous l'avions déjà indiqué dans le précédent FERRO-FLASH que l'ouverture coïncidera avec la fermeture du tronçon ANDERLUES-LA LOUVIERE

Au rang des souvenirs:

L'AEROTRAIN BERTIN, c'est une tranche de notre adolescence. Déjà passionné par le monde du rail, nous suivions ses conquêtes et ses records de vitesse (jusqu'à 430 km/h). En 1965, point de T.G.V. encore, mais un projet conçu par un ingénieur de l'aéronautique de joindre à Très Très Grande Vitesse Paris à Lyon par un "train" volant sur coussin d'air au-dessus d'un gros rail béton en forme de T inversé. Malgré un prototype opérationnel et une voie d'essai de plus de 24 km, l'arrivée de Giscard au pouvoir envoie l'engin Bertin aux oubliettes, prototype et structures pourrissant sur place. Depuis quelques mois (c'est au salon de Paris de l'an dernier que je vis, pour la première fois une association de défense de ce point d'archéologie "ferroviaire"), un projet de sauvetage du dernier prototype et celui de la création d'un musée Bertin était en l'air. Alors même qu'il était sur le point de prendre forme, un incendie, qu'on dit d'origine criminelle, a ravagé le hangar désaffecté sous lequel gisait le dernier aérotrain liquéfiant littéralement le dernier souvenir d'un avion sur rail qui aurait pu (ou du) relier les grandes villes françaises en moins d'une heure.

A LA S.N.C.B.:

Fourgon Eurofima en bordeau:

Suite à l'information parue dans notre FERRO-FLASH précédent, l'ami Yves Reynaert nous fait part des compléments d'information suivants:

"Il est plus que probable qu'il s'agira d'un exemplaire unique. Il a, en effet, été numéroté 60 88 99-700036-3, donc en code "99" véhicule de service. Son numéro non officiel (pour l'UIC) est 17816 barré soit dans la série 17800 et suivants des voitures trexpo. Il sert et servira de fourgon générateur basse tension en remplacement des deux petits fourgons ES * dito ayant circulé dans la "Technorame". Il est basé à Schaarbeek ES, à la sous-station située dans le triangle gare de Schaarbeek/bifurcation Josaphat/tunnel sous L. 25-36.

Date de transformation: FSD (Ostende) 17/02/1992

Les deux premières utilisations de ce fourgon spécial ont été pour le train "Levenlijn" de la VTM le week-end du 14 et 15/03/92 et pour le train "Télévie" de RTL le week-end du 21 et 22/03/92.

A présent, "il suffit de" et "il n'y a qu'a".....transformer un autre de ces fourgons (et il y en a assez en réserve quasi inactive!) en générateur haute tension digne de ce nom! De quoi envoyer une rame M4 sur la ligne 116! (pour les Kayaks à Houyet par exemple)

*qui limitaient le déplacement de la rame à 90 km/h entre-autres

Voiture de mesure en bordeau aussi:

C'est l'ami Henri qui complète nos informations en signalant que la voiture de mesure 12030 du service ES Schaarbeek vient de recevoir, elle aussi, une livrée bordeau en remplacement de l'orange C1 fort délavé.

A l'instar du miniature:

Comme chez les fabricants de nos chers petits trains, la S.N.C.B. pratique la politique du pot de peinture et présente les "vieux" breaks avec une voiture intermédiaire pour en faire de nouvelles rames dont les médias vous ont entretenus largement. (voir photo page de couverture)

VIE DU CLUB:

Dure litanie à **ST-FEUILLIEN** le 4 avril. Dans le Centre, vous le savez certainement si vous avez déjà participé à nos animations, toutes les manifestations sont placées sous la protection d'un grand Saint local: ST-FEUILLIEN que l'on prie avec une immense ferveur pour la réussite des événements. **HOBBYRAMA** de l'ami Richard n'a pas failli à la tradition et dès 11 h., les amis Henri, Dominique et Frank priaient avec ferveur devant l'autel de ST-FEUILLEN égrenant un véritable chapelet, mains jointes. On m'a rapporté que Frank en était violacé, Henri anéanti (il faut dire que la semaine avait été très dure). L'honneur de notre Président est resté sauf car nous avons entendu son fils dire: "ils n'ont pas battu ton record du vernissage de la 60". Dur, dur tout ça ...

LE TRAIN MINIATURE: PASSION DANGEREUSE: parlez-en à l'ami Patrick BOUILLON: notre passion pour le train miniature lui a valu une jambe dans le plâtre, ni plus, ni moins. L'enquête étant en cours nous ne pouvons révéler les détails croustillants de l'accident, nous lui laissons le soin de vous donner sa version des choses.

Sorti fraîchement du plâtre, nous l'avons vu ouvrir la porte de L'ETOILE DU NORD nouvellement installé à LA LOUVIERE. Il faut souligner que c'était le premier jour et qu'il voulait être le premier client ce qu'il réussit (bravo Patrick). Malheureusement, en sortant,

il referma la lourde porte à cadre métallique ...sur son pouce qui, après un spectaculaire gonflement, prit les couleurs de l'arc-en-ciel avant de se soulever affreusement et de choir quelques jours plus tard. Décidément, Patrick, c'est pas ton mois de veine! Après Patrick, si vous voyez l'ami Freddy DECKX, c'est du pareil au même, l'un de ses métatarses s'étant dérobé; il faut dire qu'il portait aussi un poids plus important que celui d'une locomotive miniature

CARNET ROSE

Nos plus vives félicitations à nos amis Gilles et Corinne DURVAUX dont la famille s'est aggrandie. Jeanlin, le grand frère nous a annoncé la naissance de la petite **Justine le 9 avril**. Bébé et Maman se portent à merveille.

AGENDA

HOESELT: 31 mai 9e bourse d'internationale. Rens.: 011/41.53.72 après 20 h.

MONS: du 16 au 19 mai **150e anniversaire des chemins de fer:** portes ouvertes en gare de Mons avec circulation 29.013 Rens.: 02/525.20.36

VILVORDE: bourse d'échange: 9 mai et 12 septembre; Rens.: 02/2525.03.19

WROCLAW (Pologne): 22 mai: 150e anniversaire des Chemins de fer en Pologne. L'agence Orbis signale qu'elle peut se charger des réservations d'hotel. Rens.: 02/502.12.61

BRUXELLES: du 28 au mai inclus: **grande exposition du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE section Bruxelles.** A ne rater sous aucun prétexte. Salle communale de Wezembeek-Oppeem. Rens.: 010/65.87.48

BRUXELLES: 8 juin: circulation non-stop de **20 trams historiques** entre MONTGOMERY et TERVUREN avec présence de diverses associations soeurs au musée. Rens.: 02/515.31.08

TURNHOUT: 6,7 et 8 juin **11e journées vaporistes internationales.** Rens. Stoomgroep Turnhout 014/41.90.74

LINT: 13 et 14 juin: **journées L.G.B.** Rens.: 03/455.49.49

CHARLEROI: promenade en matériel vicinal **ASVI** sur le réseau TEC les 16/5, 13/6, 11/7 et 19/9. Rens.: 02/673.48.63

ARLON: 20 et 21 juin: grande exposition et bourse. Rens.: 063/22.12.77

CHIMAY: 1 au 7 juillet: **arts et techniques en vacances:** c'est pas du train, il s'agit de passer 7 jours à la découverte d'une technique d'expression en photo ou vidéo ou cinéma ou informatique. Rens.: 064/22.92.58

PUURS: 5 et 6 juillet: **week-end du train** avec expo et bourse d'échange.

BRUXELLES: 21 juillet tramways historiques rue Royale

ANVERS DEURNE: 5 et 6/9: **journées vaporiste internationales.** Rens.: 03/353.29.62

AS: 1 et 2 août: **festival vapeur** 12 et 13 septembre: expo "**Le rail et le charbon**" Rens.: 011/65.70.06

ATH: du 26 au 29/9: **150e anniversaire**

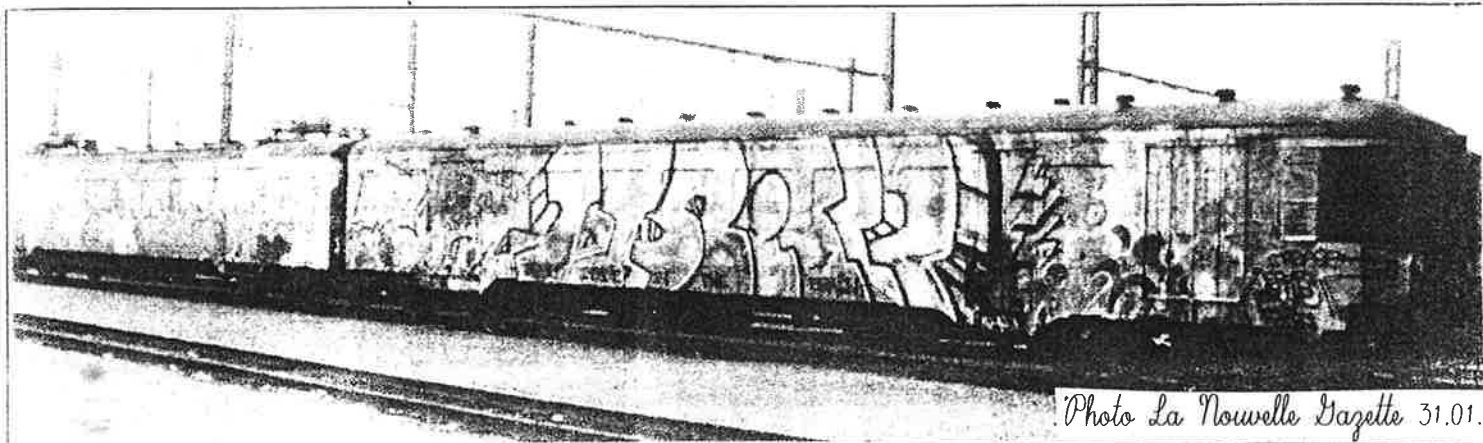


Photo La Nouvelle Gazette 31.01.

PROPOS SUR DIFFERENTS TYPES D'ATTELAGES COURTS

Par R. Legros (suite)

C.-ATTELAGES COURTS EN KIT.

1.- Mise au point :

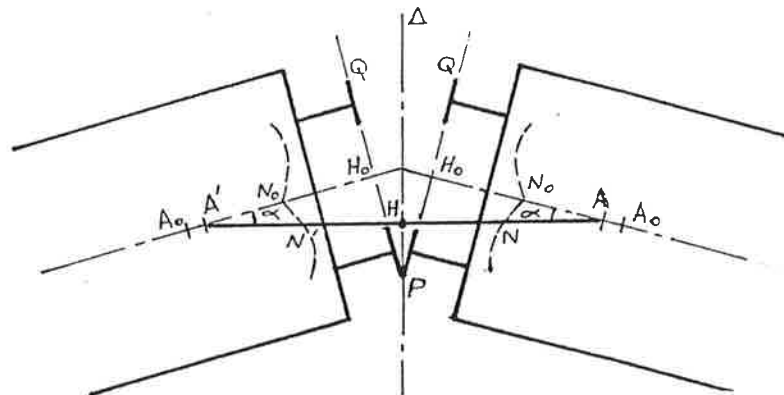
- A l'origine, les attelages courts étant incorporés aux véhicules, quantité de voitures et wagons ne savaient pas profiter de cette grande amélioration. Il fallait donc que quelqu'un se décide à combler cette lacune.

Ribu fut le premier sur le marché. Ensuite j'ai mis au point un attelage court de ma conception. Par après Roco en a sorti un et finalement c'est Symoba qui a sorti son modèle.

- Il n'y a en somme que deux familles de mécanismes d'attelages courts.

a)- Celle à timon coulissant qui permet d'obtenir théoriquement et réellement un fonctionnement à tampons joints, car la fente de guidage (mouette) est déterminée point par point en faisant varier l'angle que fait le timon avec l'axe de la voiture, en considérant deux voitures identiques se touchant par les tampons intérieurs sur une voie à courbure constante. C'est le seul moyen de circuler tampons joints en alignement et en courbe.

Fig.7



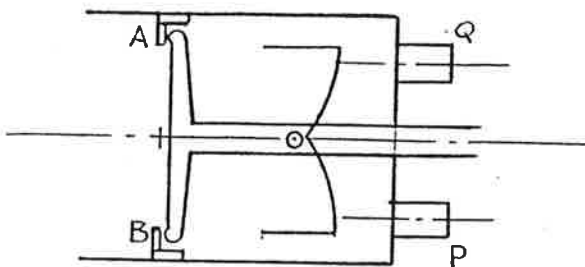
Le croquis ci-dessus explique comment j'ai déterminé la fente de guidage de mon attelage court. Deux voitures identiques se touchent par les tampons au point P. Δ est un plan de symétrie absolu. L'ensemble rigide des 2 timons AH + HA' est une longueur constante. Le point N (ou N') est fixe sur A_i. Pour $\alpha = 0$ le point A est en A_o et le point N est en N_o (A_oN_o = AN = constante). Lorsque α augmente, le point P sert de charnière à l'ensemble et N trace la courbe cherchée. En aucun cas, l'extrémité du tampon (P) ne traversera le plan de symétrie Δ , ce qui veut dire qu'il n'y aura jamais d'accrochage de tampons.

b) Celle à timon basculant.

Roco qui est parvenu à mettre au point un attelage court, qui donne de bons résultats, à choisi cette solution très approximative par nature. Mais cela uniquement pour les attelages incorporés. La base du timon AB peut occuper une grande partie de la largeur totale du véhicule.

Mr. Jacques Chevassus qui a fait une étude mathématique de différents attelages courts a établi que : un attelage du genre à timon basculant peut être réalisable à la seule condition que la base du timon AB soit au moins égale en longueur à la distance PQ qui est la distance entre les extrémités des tampons.

Fig.8



Dans ce cas, les tampons peuvent être joints en alignement mais dans les courbes ils ne seront plus joints.

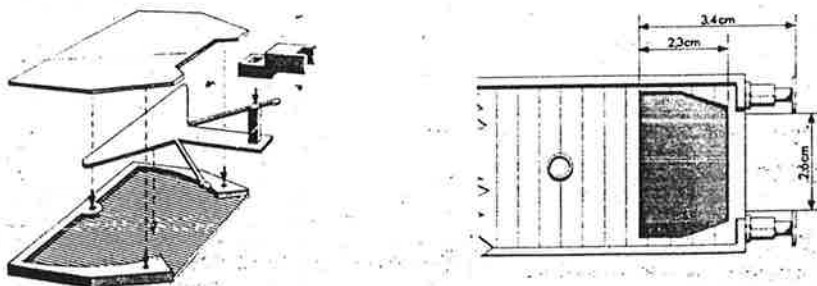
2.- Système Ribu :

Il s'agit d'un timon basculant à mouvement complexe :

- 1) basculement autour d'un bossage central.
- b) basculement autour d'une extrémité de la tête du "T" soit d'un côté, soit de l'autre.

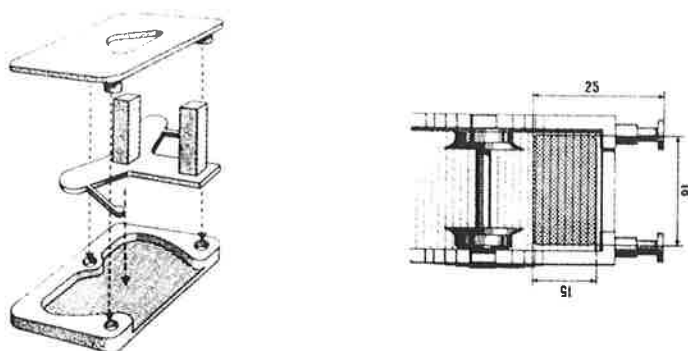
Modèle KKD, le plus grand.

Fig.9



Modèle SKD, le plus petit.

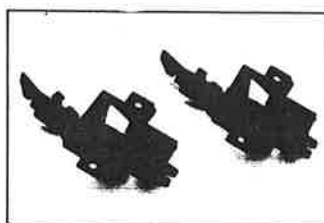
Fig.10



Sans entrer dans les détails, disons simplement que les 2 modèles Ribu ne permettent pas de circuler tampons joints en alignement et que, en courbe, le jeu devient vraiment excessif. Les courbes ne peuvent pas être trop faibles, car, si c'est le cas, la raideur du mécanisme crée un danger de déraillement. Ensuite le manque de rigidité de l'ensemble crée, lors d'un refoulement en courbe, un sérieux risque de salade de tampons. Le jeu excessif relevé est en partie confirmé par le fait que le gabarit prévu par Ribu assure une distance de montage de 6,5 mm alors que la norme exige 7,5.

3.- Systeme Roco :

Fig.11



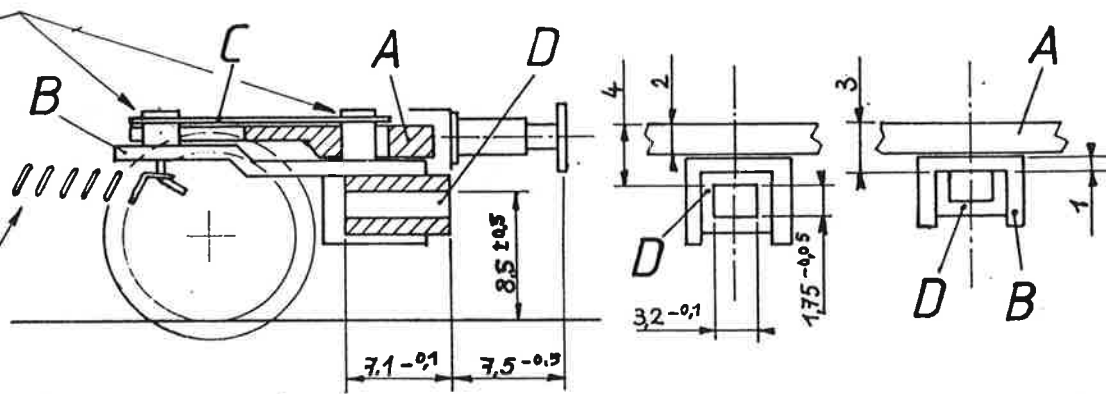
Ce système peut être appliqué d'après le constructeur aux wagons dont la longueur hors tampons est de 120 mm max.

4.- Systeme personnel :

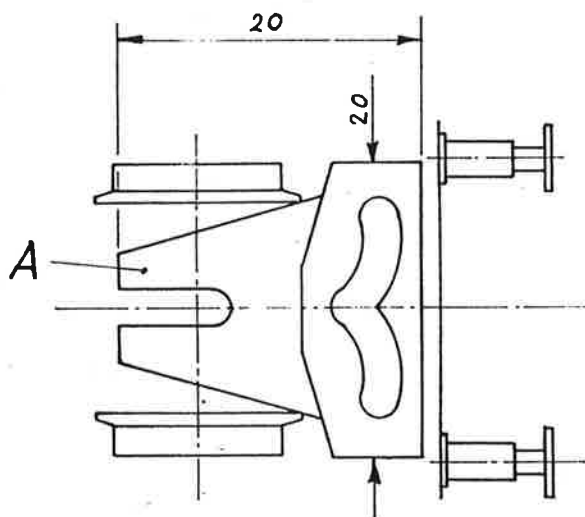
Etude et plans ont été terminés le 10.1.83.

On a ici un mécanisme à timon coulissant.

Assembler par collage avec un jeu de $0,2 \approx$ (feuille de papier.)



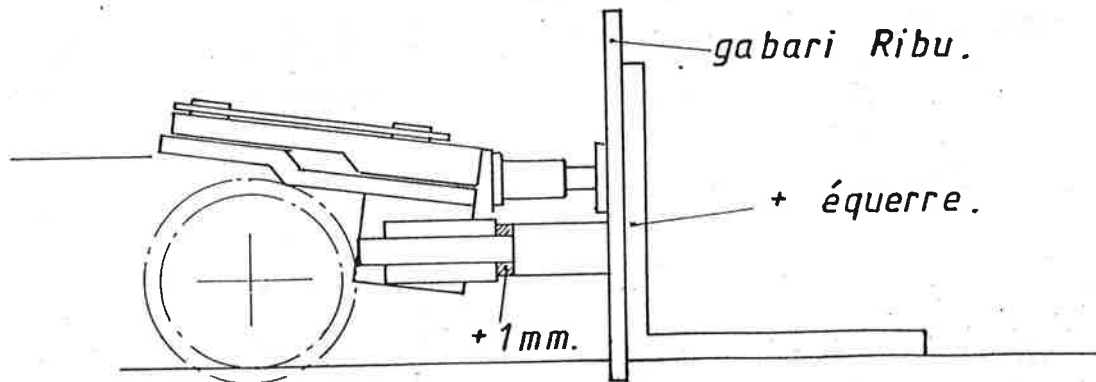
Ressort de rappel.



CONSTITUANTS.

A : corps
B : timon

C : renfort timon
D : manchon NEM 362



Ce système permet théoriquement de circuler sans aucun danger en alignement, en courbe et en refoulement, à tampons joints (voir Fig.7).

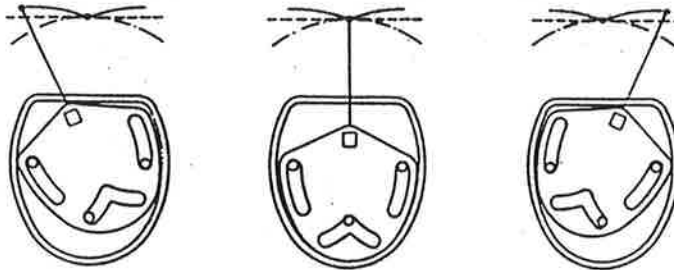
Contrairement à tous les autres systèmes en kit, le boîtier NEM se place dans une fourche qui permet un réglage en hauteur, en longueur et en inclinaison. Le mécanisme entier peut s'incliner pour éviter le contact avec les roues, dans le cas de voitures à bogies. La rigidité de l'ensemble est très grande par sa conception.

Un avantage supplémentaire : il peut être facilement bricolé pour le raccourcir encore et le monter sur des locos : je l'ai monté sur deux séries 23 et une 27. On peut lui adapter plusieurs systèmes de ressorts de rappel (extérieur ou intérieur).

5.- Système Symoba :

On a ici affaire encore une fois à un timon basculant.

Fig.13



Les déplacements du boîtier NEM sont donc des arcs de cercles et la précision du mouvement est assurée par la rainure arrière. Cela ressemble assez bien à un attelage Roco avec la grande différence que, étant donné les exigences dimensionnelles imposées par la capsule du mécanisme, il est réellement impossible d'obtenir le fonctionnement à tampons joints.

Revoir la règle : AB au moins égal à PQ (Fig.8).

J'ai déterminé graphiquement qu'il faut écarter les tampons d'un minimum de 1,2 mm pour ne pas qu'ils s'accrochent lors des divers déplacements angulaires des voitures. Ceci à condition que le mécanisme soit parfaitement rigide, ce qui n'est pas le cas. En effet, ici comme pour Ribu, la tige de support du boîtier NEM n'est pas assez rigide, ce qui augmente la possibilité d'accrochage lors d'un refoulement. C'est probablement une raison pour avoir prévu un deuxième boîtier NEM plus long. Ceci au détriment du but réel d'un bon attelage court. Dans le cas de voitures à soufflets, on peut obtenir un meilleur fonctionnement, car la largeur du soufflet (PQ) étant égale ou inférieure à la base de basculement (AB) (Fig.8), on a la condition nécessaire à un bon fonctionnement. Le soufflet est alors dans la zone de contact et les tampons sont légèrement en retrait.

Pour le montage, comme la capsule se place à l'intérieur de la voiture, il faut que le plancher intérieur soit libre. Si c'est le cas, il n'y a aucun problème et cela se passe très rapidement. Pour les voitures à bogies, il est prévu souvent une surépaisseur dans le plancher pour le passage de l'axe. Dans le cas de la M2 et de la M4 par exemple, il faudra couper dans ce bourrelet. Les voitures voyageurs sont maintenant munies d'une garniture intérieure. Il faudra souvent charcuter cette garniture pour faire place à cette capsule.

En guise de conclusion :

Le modéliste courageux qui décide d'équiper ses voitures d'attelages courts décidera suivant son état d'âme. Soit la perfection, ce qui est possible et souhaitable, soit la demi-mesure qui fait quand même bonne figure. Mais quand on se donne la peine de faire ce travail, il vaut mieux éviter les solutions vouées à l'échec.

FERRAILLES ET VIEILLES BRIQUES

11

Voilà bien un drôle de titre dans une revue ferroviaire ! Non, je n'ai pas envie de transformer notre passion en fonds de greniers ou autres chiffonneries; le sujet de ces colonnes est le modélisme dit d'atmosphère, si pompeusement nommé ainsi par sa motivation de créer des scènes en rapport avec une réalité profonde. Mon thème à moi, c'est le décors sombre de nos fosses et de nos corons, disons à une période se situant dans la décennie 55 - 65. Maintenant, vous situez mieux le titre, non?

Créer pareils décors, cela sous-entend construire en intégrale bon nombre d'éléments inexistant dans les catalogues les plus courus. Il y a bien le chassis à molettes de chez FALLER, mais vous l'avez déjà bien regardé? Minuscule, chétif, et d'un style spartiate bien peu représentatif des géants de chez nous. En cherchant et en charcutant, on peut arriver à un semblant de Mariemont-Bascoup, mais bonne chance tout de même!

Tout naturellement, j'en suis venu à la solution évoquée ci-avant: La construction intégrale. Après erreurs et essais, collecte monstre de documents, ascension périlleuse d'un de ces ultimes édifices afin d'aller mesurer les éléments envers lesquels je doutais, J'ai pu, non sans m'être remis en question plusieurs fois, enfin réaliser un premier modèle bien réussi et réaliste. Les compliments admiratifs ont fusé de partout, j'en ai été flatté. Pourtant, je persiste à dire que je suis un modéliste moyen: pareil travail est à la portée de tout le monde, à condition d'être rigoureux avec les notions de soin et de précision. Le tour de main à acquérir concerne le facteur retrait et déformation du polystyrène sous l'effet des solvants de collage. Pas une mince affaire, mais la difficulté est surmontable. Conforté par la certitude que cette réalisation est à la portée de tous, je décrirai

toutes les phases de la naissance de cette maquette bien de chez nous. Allez-y, ce ne sera que bénéfique pour notre hobby.

Kit-bashging, vous connaissez? C'est pratiquement l'alternative obligée pour éviter la construction intégrale de bâtiments ou autres maquettes pour le modéliste qui cherche à recréer un décors de SON terroir. Venue d'outre Atlantique, cette technique consiste à employer des éléments venus de kits d'origines diverses afin de construire ou de transformer une et une seule maquette. Moi, j'en use à foison, mes bâtiments si typiques sont un melting pot de FALLER, KIBRI, et autres VOLLMER! Pas de complexes donc, le principal étant un minimum de cohérence dans le style des éléments que l'on s'apprete à marier, la grosseur des briques et bien entendu, l'époque sensée être représentée. Il faut bien avouer qu'une peinture suivie d'une patine bien faite, aura fondu, noyé, éradiquer toute différence inhérente à l'emploi de pièces de différentes marques. Peu important les moyens seul compte le résultat! Et ce résultat, c'est d'avoir gommé toute apparence germanique par la modification souvent peu ardue de certains détails. Le bâtiment en question ne sera plus sorti tout droit d'un catalogue trop connu et, aux yeux de l'observateur peu au fait de vos pratiques, il apparaîtra comme inédit!

Intéressés? On se retrouve pour la suite en débutant par les techniques de vieillissement et de patine des bâtiments.

Gilles Durvaux.



Un régal pour les yeux et une source d'informations que ce nouveau catalogue RIVAROSSİ. Tout d'abord une amélioration dans la présentation des véhicules qui n'apparaissent plus sur le fond blanc de la page mais qui viennent dans un cadre avec couleur de fond.

En préambule, les animateurs de la firme de Côme annoncent déjà leur jubilé pour 1995. Ensuite, une présentation de la C.I.W.L. dont les véhicules constituent d'ailleurs un des chevaux de bataille de la firme italienne. Des tableaux reprennent les principales compositions d'une part et les trains spéciaux avec voitures pullman d'autre part de 1926 à nos jours. Un dernier tableau reprend les modèles contenus dans le catalogue. Décidemment, très pédagogique, RIVAROSSİ nous donne par après les abréviations des grandes compagnies

ferroviaires de par le monde ainsi que la terminologie de la disposition d'essieux des locomotives.

Après avoir abordé les échelles de réduction, le catalogue vous apprendra tout sur les indices de la numérotation des véhicules. Bref, pas du tout insipide ce catalogue. Après près de 30 pages documentaires (il faut dire qu'il est multilingue aussi italien, français, allemand, anglais et espagnol), nous entrons dans le vif du sujet avec une présentation selon des critères précis et clairs, chacun d'eux repris en encart de la page. Notons la présence heureuse de pictogrammes quant aux caractéristiques des véhicules présentés mais avec aussi, et c'est nouveau et pas plus mal à dire vrai la mise en évidence de l'époque dans laquelle le véhicule est reproduit.

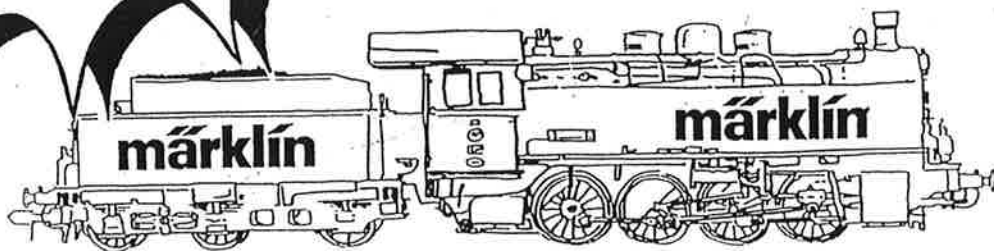
G scale

Incroyable mais vrai, un wagon en G pour moins de 800 francs, une voiture pour moins de 1200 frs. C'est du kit, c'est super et c'est signé BACHMANN

märklin
SEMINAIRE
POUR JEUNES

Pour nos jeunes membres,
une offre exceptionnelle de **MARKLIN**

les séminaires pour jeunes, il s'agit d'un premier test effectué en collaboration avec le musée du jouet de Malines. La participation à ces séminaires pour jeunes débutants est fixée à 1.000 francs par jour. Inscription au Musée ou chez Märklin. L'inscription comprend le stage (montage d'un réseau Delta, placement d'aiguillages et de signaux, décoration d'un réseau et montage d'une maison Kibri), le repas de midi et les boissons, un bon de réduction d'une valeur de 200 francs et une maison Kibri gratuite.



4 JUILLET 1992

SPEELGOEDMUSEUM

Nekkerspoel 21 2800 MECHELEN Tel. 015 / 20 03 86

Demandez vos renseignements chez **märklin** 02/366 09 32



L'ETOILE DU NORD

Bulletin d'information

n° 11 mai 1992

Trains miniatures Littérature ferroviaire outillage pour modéliste
Rue Toisoul, 11 à 7100 LA LOUVIERE Tél. 064/26.54.54 valable jusqu'au 30 juin 1992
ou épuisement du stock
juste sous le bassin de natation - centre ville

Ouvert: le mercredi de 14 à 18h30. le jeudi et samedi de 10 à 18h30.
le vendredi de 10 à 20h. le dimanche de 10 à 12h.

Fermé le lundi et le mardi

*Point de vente et
station de montage agréée DELTA*

märklin

tout est possible

avec DELTA

UN NOUVELLE DIMENSION
DANS LE JEU
ET L'EXPLOITATION
D'UN RESEAU MINIATURE

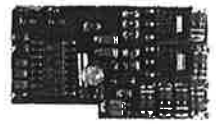
Le câblage d'un réseau est aussi simple que
cela pour le trafic multitrains DELTA.

Démonstration: samedi 4 juillet et dimanche 5 juillet de 10 à 18 heures
gare-musée d'Haine-Saint-Pierre



6603 Module DELTA.

Élément électronique pour adapter les locomotives conventionnelles Märklin HO au système multitrains DELTA. L'adaptation peut se faire sur les locomotives équipées de moteurs Märklin en disque ou à collecteur. Exploitation possible avec transformateur conventionnel, DELTA-Control ou Märklin Digital. Commutation électronique du sens de marche. Eclairage de la locomotive modifié selon le sens de marche. Eclairage allumé en exploitation.



La garantie de fabrication ne peut être accordée que si le module DELTA a été installé par un revendeur habilité.

DELTA-Control: 2495,- frs

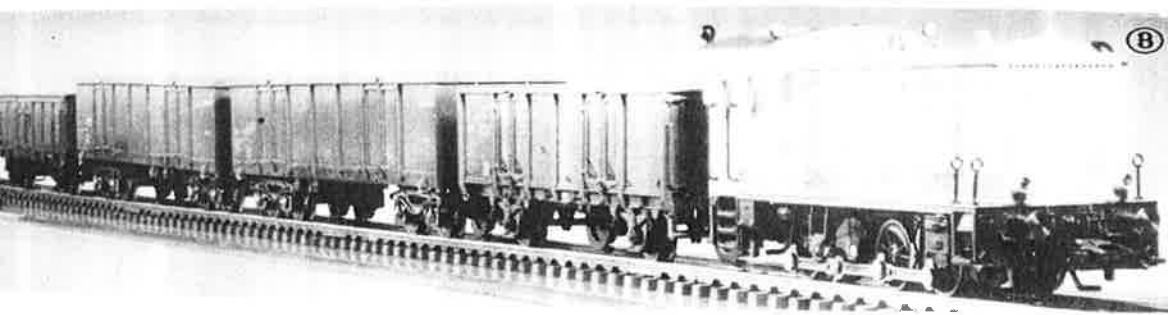
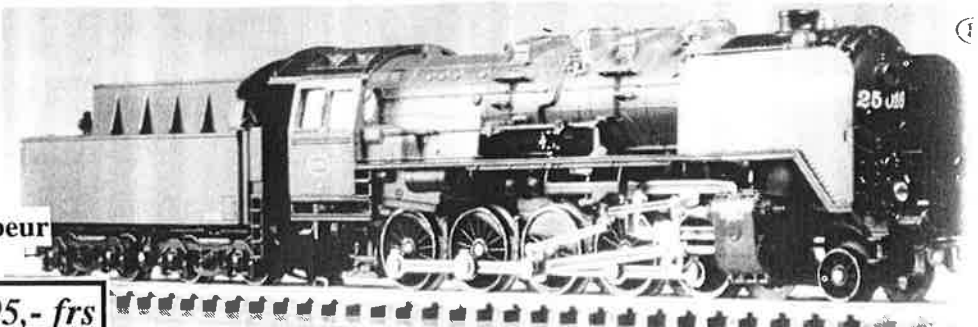
Le module DELTA placement compris: 1595,- frs

**Par achat simultané de 4 modules: 5495,- frs au lieu de 6380
avec garantie d'un an**

**Produits exclusifs
en tirage unique.®**
A réserver dès maintenant
Date limite de réservation: 20 juin

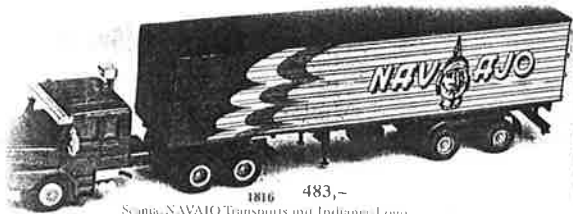
Locomotive à vapeur
type 25 SNCB

6495,- frs



Coffret cimenteries CCB

5995,- frs



1816 483,-
Scania, NAVAJO Transport mit Indianer-Logo



1815 483,-
Scania Trailerzug, Mayflower Moving Company



1909
Citroën H. Lieferwagen
Pirelli: 125,-
Kleber: 178,-
Silbermetalle



1102 137,-
Opel Olympia 1938, offene Cabrio, Lackfarbe



1101 137,-
Opel Olympia 1938, Lackfarbe



2002 137,-
BMW 327 (1938), offenes Cabrio, zweifarbig



2001 137,-
BMW 327 (1938), geschlossenes Cabrio, zweifarbig



3403 162,-
Cadillac 1931, offenes Cabrio, Normalfarbe



182,-
26714 Wohnmobil James Cook



158,-
Peugeot J 5.



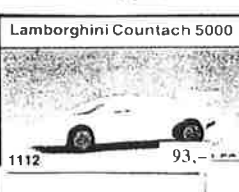
133,-
29414 Post-VW Transporter



155,-
BMW 525 touring



041430 MAN M 90 TLF 16 487,-



1112 93,-
Lamborghini Countach 5000



99,-
10413 Porsche - VW Golf



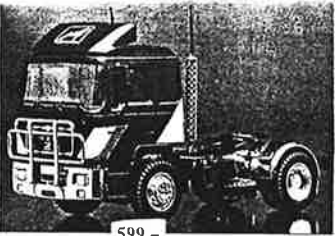
99,-
10614 Porsche - MB 230-GI



494,-
Renault RT 1 Reisebus in drei Versionen abstruckt 5302 Airfrance -494,-



4702 162,-
Buick '50 s., offenes Cabrio, Normalfarbe



110044 MAN F 90, 2achsiger 599,-



140669 MB SK Planenanhänger "Sixt" 563,-



585,-
Mercedes-Benz 215 HDH "VMD"



045018 BMW Z1 "Space" 645,-



5508 235,-
Espace Police



140652 Scania 60-Panoramahängerzug "ASG" 599,-



115,-
VW Golf GTI



2068 132,-
VW Passat



140683 MB SK Baukipper 4achsiger 358,-



115,-
Opel Omega



045001 BMW 325i Cabrio "Caribbean" 645,-



2048 115,-
VW Golf (4-türiger)



141393 MB 100 Kastenwagen "neu" 155,-



119,-
Ford 500



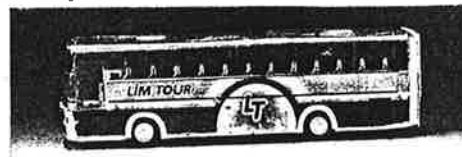
58 418 300 E 476
2060 Porsche 911 Turbo 132,-



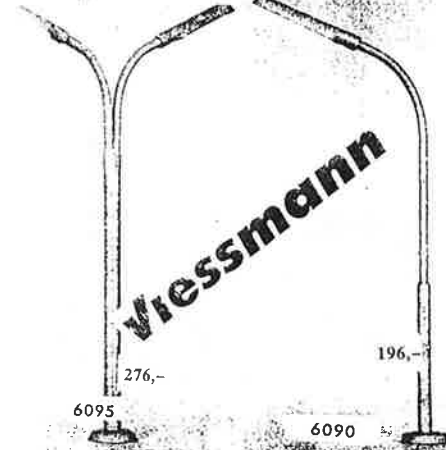
2078 BMW 325i 155,-



155,-



van Hool T815 Acron Bus "Lini-Tour" 995,-



6095 276,-
6090 196,-
Wessmann



140638 MB SK Koffer-LKW m. Ladebordwand "Schenker" 399,-



132,-
2073 Opel Vectra Fließheck



5206 222,-
Ford T-Bird '56 Hardtop, metallic, Lux



van Hool T815 Acron BUS "Wasmer Excursion" 995,-



5404 211,-
Chevy Corvette Cabrio, offen, Lux, metallic



5404 211,-
Chevy Corvette Cabrio, offen, Lux, metallic



6000 158,-
Chevrolet Bel Air '57, Lackfarbe, Normalfarbe



550
Trident (métal blanc)

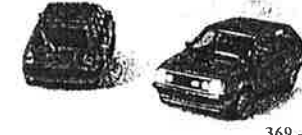
Pour tout savoir dans le monde de la voiture miniature à toutes les échelles, de toutes les marques, en métal, plastique ou résine:
WORLD MODEL CAR BOOK '92: 599,- frs.

Eclairage et feu bleu clignotant

Avec éclairage



995,-
Avec éclairage



369,-
VW Golf GTI Avec éclairage



669,-
Opel Omega Caravan



445,-
Avec éclairage

NMBS

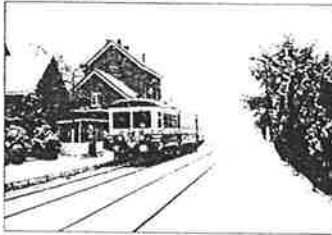
SNCB



MAX DELIE
MICHEL HANSENS
CARLO HERTOGS



RETRO
1991 & 1966



S.A EDITIONS HK

ATTENTION, ATTENTION, ATTENTION !!!
Nous préparons notre premier livre !

Une rétrospective 1991 de la SNCB et en prime un historique de l'année 1966.

Cet ouvrage de 144 pages, divisé en deux parties bien distinctes, comportera près de 100 photos couleurs illustrant les événements importants de 1991 et des documents historiques (en n/b) retraçant les événements marquants de 1966. En effet, il y a exactement 25 ans que la traction vapeur exerça ses dernières prestations en Belgique. L'ouvrage sera complété par des listes, des tableaux d'affectation du matériel SNCB et par de nombreuses informations relatives aux deux périodes.

Un livre à ne pas manquer !

Parution prévue: début juin 1490,- frs

Le fameux serre-joint Ψ

Le grand: 299,- frs
Les 4: 999,- frs

Les petits: 599,- frs (emballage de 3)

TIGES EN FIBRES DE CARBONE,
"EXTRA DURES",
MACHOIRES EN POLYCARBONATE.
ROBUSTESSE, RÉSISTANCE À LA
CHALEUR, LÉGÈRETÉ, FINESSE,
QUALITÉ SUPÉRIEURE.

OUVERTURE MAXIMUM EXTENSIBLE
JUSQU'À 220 MM, ALLONGE 74 MM

NOUVEAU

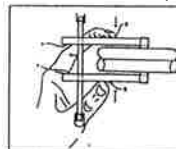
Machoires en polycarbonate

Super solidité et excellente
tenue à la chaleur

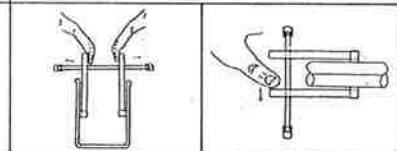


PLUS DE 30 SERVICES
DIFFÉRENTS

Serrer élastiquement, à votre mesure : appuyer sur le dos des mâchoires, près de la tige, en direction des objets à serrer, sans dépasser la force que vous voulez appliquer aux objets. La force exercée du bout des doigts se reporte par translation sur les objets. Par sécurité, un limiteur fait se dérober l'outil dès que la force dépasse 5 kg, même lorsque les mâchoires sont bien en face l'une de l'autre. Lâcher. Les mâchoires se bloquent automatiquement.

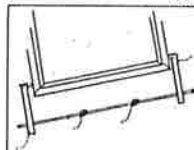


Serrer dans les recoins,
serrer en opposition :
Ecarter en repoussant
les queues de mâchoires.
Lâcher. Les mâchoires se
bloquent automatiquement.

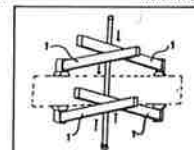


Tirer
sur une queue
de mâchoire
pour débloquer.

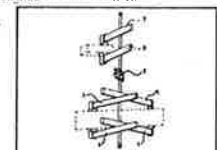
1,2,3,4,5... SUR LES FIGURES: ORDRE INDICATIF DE MONTAGE ET D'INSTALLATION



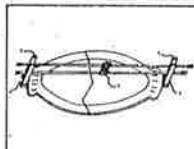
Serrer plus grand (cadre,...)



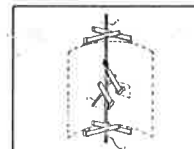
Serrer ou écarter plus fort (plus de 15 kg), éviter les obstacles.



Amples 3, 4, 5 à mes mains à fixer sur une bordure (électronique, décoration,...)



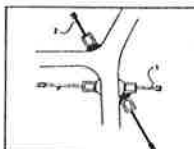
Serrer plus fort et plus large.



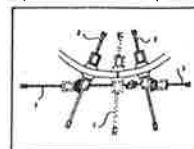
Serrer loin des bords quelle que soit la forme de la pièce.



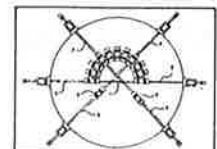
Amples 3, 4, 5 à mes mains à poser horizontalement (électronique, décoration,...)



Serrer en oblique, sur le côté des angles (modélisme, ébénisterie, céramique,...)



Serrer en s'affranchissant des contours (éléments de décoration automobile, céramique,...)

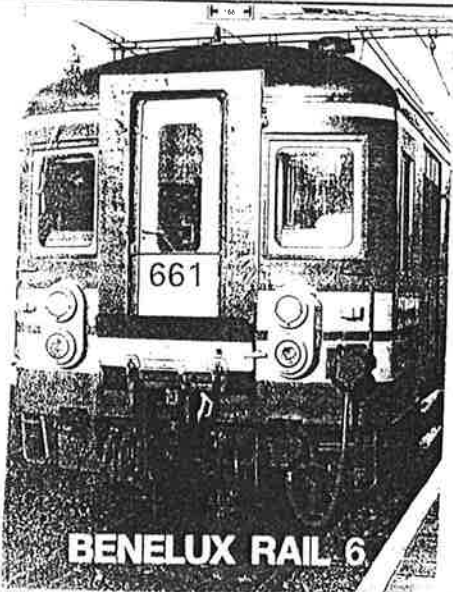


Serrer ou écarter de tous les côtés (céramique, ébénisterie, figurines,...)

PRESSE A CADRES : Serrer chaque coin contre une plaquette mince à angles droits.

TENUE A LA TEMPERATURE : Serrer à chaud : isoler les lampes par des petites plaquettes en bois; flamme : remplacer les lampes par des fourreaux coupés dans des tubes de silicone; pour envelopper les mâchoires jusqu'à la tige.

ENTRETIEN: N°1, 2, 3, 4, 5, 6 (FRANCE) - TOUS DROITS DE PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE ET ARTISTIQUE RÉSERVÉS - © 1991 PHILIPPE ET SANDY BENA



BENELUX RAIL 6
690,- FRs

Un regard varié sur l'actualité ferroviaire des 3 pays du Benelux. NS, SNCB, CFL mais aussi tramways et lignes industrielles et touristiques.

Avec état du matériel

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 | | | | |
| | | Port et emballage: voir dernière page bulletin. Achat multiple: 200,- | | |
| | | | | |
| | | | | |
| 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 (064/26.54.54)
 j'emporterai le matériel lors d'une réunion du vendredi soir au C.F.C. La Louvière
 je demande expédition
 biffer les mentions inutiles

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

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

Vente par correspondance - conditions

- Pour des raisons de facilité, les ventes se font sur paiement préalable.
- 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 dans les 7 jours de réception du colis: nous vous offrons, dans ce délai, échange ou remboursement dès réception de la marchandise litigieuse.
- Nos marchandises sont garanties selon les indications du constructeur.

Pour nos clients français:

- La conversion en francs français se fait en multipliant les prix annoncés par le facteur 0,166
- Le paiement se fera uniquement par c.c.p. ou par mandat poste international.
- Nous pratiquons la détaxe à l'exportation. Pour calculer votre prix: déduire 16 % du prix annoncé

Frais de port et emballage:

- Pour envoi individuel, 60,- frs
- Pour envoi groupé: 200,- frs. Gratuit au-dessus de 8000,- frs sauf sur article en promotion.

Et pour votre facilité

- Une facture provisoire sera établie à toute demande et la marchandise réservée pendant 20 jours à dater de notre réponse.

ATTENTION: nouvelle adresse: Rue Toisoul, 11 7100 LA LOUVIERE

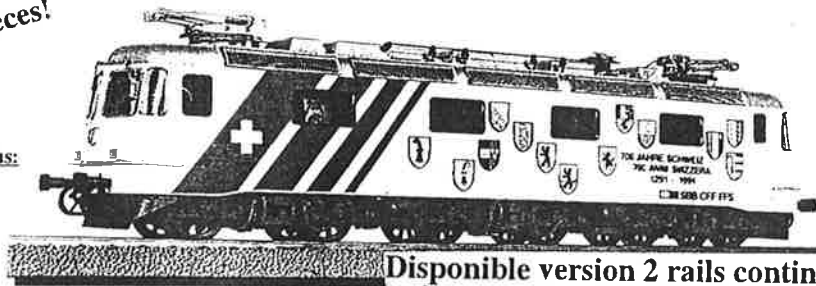
(en dessous du bassin de natation) Tél.: 064/26.54.54

L'ETOILE DU NORD C.C.P.: 000-1446019-40 C.C.B.: 063-1375457-32 tél. provisoire: 064/22.39.43 entre 19 h et 20 h.



SERIE LIMITEE: 1600 pièces!

Nous en avons gardé une pour vous:



Disponible version 2 rails continu

Nr. 174~/175= Re 6/6 "700 Jahre Schweiz"
Re 6/6 "700 ans Suisse"

24.968,- frs

Automotrice BDe 4/4

Les 31 unités de ce type d'automotrice ont été mises en service dans les années 1952 à 1955. Elles sont utilisées dans les trains-navette de lignes secondaires. Leur compartiments-voyeurs respectivement à bagages permettent de composer des trains assez courts. Depuis quelques années déjà, le nouveau sigle CFF est apposé lors de la révision principale de ces automotrices. 1600CV, 57t, 110km/h. Ce modèle bien détaillé et strictement à l'échelle est équipé du nouveau moteur HAG à roulement à billes et sera le joyau de votre collection.



Version continu
ou Märklin 15.947,- frs

De 4/4 Triebwagen

Nr. 152~, Nr. 153=

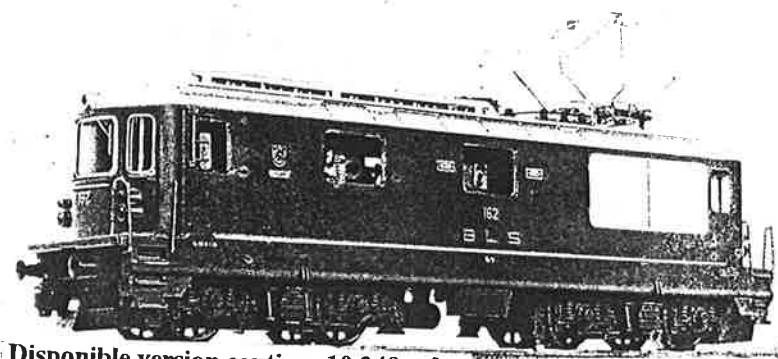
Automotrice BDe 4/4

Cette puissante locomotive Bo-Bo circule sur la ligne du Lötschberg qui relie Berne au Simplon et qui est l'une des plus importantes de Suisse. Elle traverse chaque jour le plus long tunnel d'Europe, menant de Suisse en Italie et elle remorque, en partie en double traction, des express ou des convois de marchandises extrêmement lourds.

Mise en service en 1964.
6240CV, 80t, 140km/h.

Re 4/4 BLS

Nr. 181=

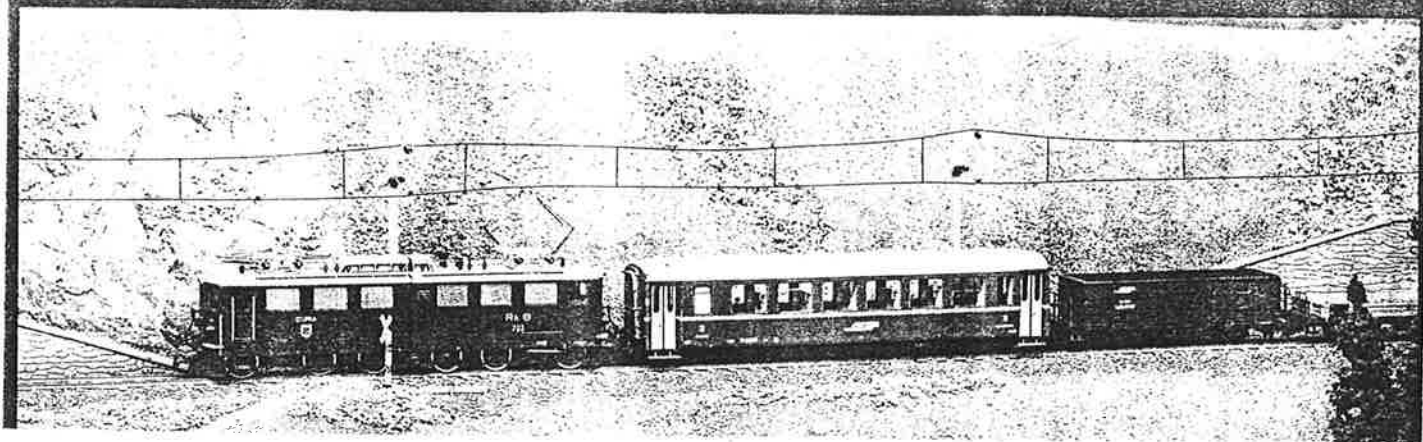


Disponible version continu: 10.249,- frs

H0a - H0m

ANFANGSPACKUNG RHÄTISCHE BAHN

BEMO



BEMO: coffret départ RHÄTISCHE BAHN: 9995,- frs

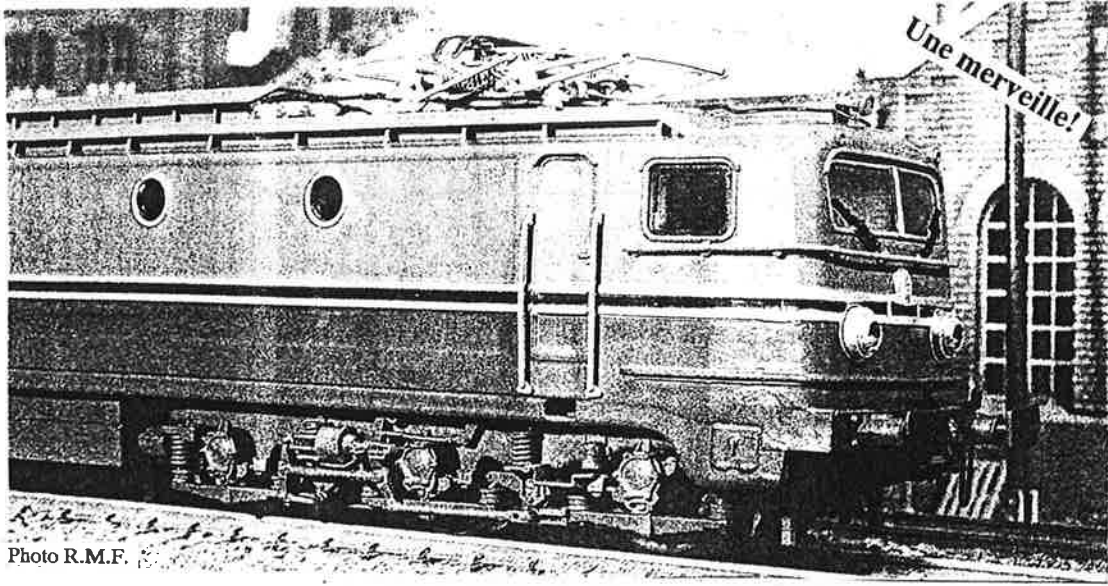
Une loco GE 6/6 II, une voiture 2e cl. RhB, deux wagons marchandises, un ovale avec évitement

BEMO: les plans des gares des Chemins de fer Rhétiques: 795,- frs

Les plans des ouvrages d'art des Ch. de fer Rhétiques: 795,- frs

(Les plans sont à l'échelle H.O. ou affecté d'un multiplicateur reportant à cette échelle)

BEMO: c'est la reproduction au 1/87e des chemins de fer suisses à voie métrique. Il est donc compatible avec les marques traditionnelles tout en nécessitant, comme nos tramways vicinaux, un réseau séparé avec possibilité d'améliorer le jeu ludique en imaginant des correspondances entre voie normale et voie métrique. Il peut aussi être un réseau en lui-même avec le grand avantage de l'utilisation de courbes serrées et de petites rames.



Une merveille!

DE STOCK !

Photo R.M.F.

RIVAROSSİ: CC 7131 SNCF

8580,- frs



USRA O-6-O & SLOPE TENDER WITH SMOKE
EMD F9 DIESEL

1899,- frs



AMERICAN 4-4-0 & TENDER

2385,- frs

41-0615-01 Union Pacific



1050,- frs

SD40-2 DIESEL WITH SPACE AGE ELECTRONICS
REVERSING HEADLIGHTS AND "BLINKING" WARNING
LIGHT!

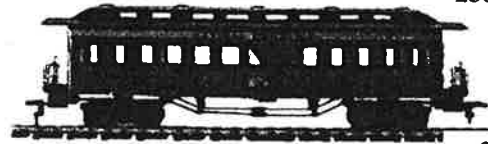
41-0670-01



1799,- frs

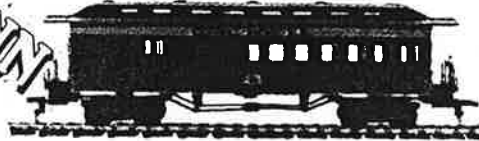
BACHMANN PLUS

B23-7 DIESEL LOCOMOTIVE



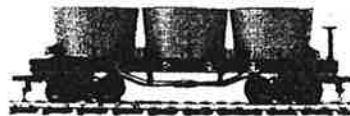
47' C.P. Coach 72924

334,- frs



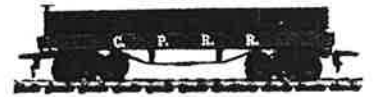
47' C.P. Combine 72824

334,- frs



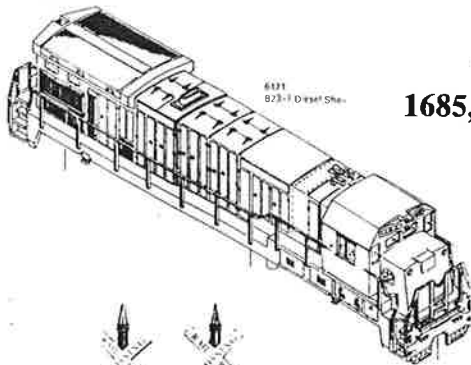
34' U.P. Water Tank 72601

285,- frs



34' C.P. Gondola 72524

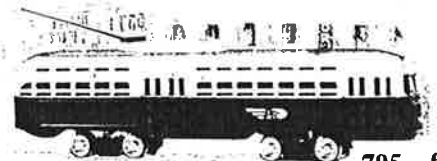
285,- frs



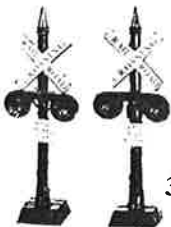
6121
B23-7 Diesel She-

1685,- frs

CHESSIE
CONRAIL
SANTA FE
UNION PACIFIC

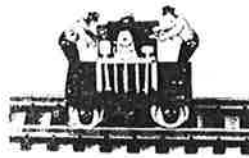


795,- frs



395,- frs

CROSSING SIGNALS (2)
ITEM NO. 4015



"GANDY DANCER"
OPERATING HAND CAR

762,- frs



920,- frs

LE TRAIN - TRAIN

10/91 : un voyage dans le passé de Charleroi où le grand chemin de fer et le vicinal tiennent une place prépondérante. Plus loin, un catalogue des curiosités ou plutôt des vestiges ferroviaires de la banlieue de cette même ville. On pourrait en rajouter d'autres : il n'en manque pas.

11/91 : ce numéro traite de la ligne 147, depuis son inauguration jusqu'à sa mort et sa...résurrection prochaine ! Intéressant aussi, l'article sur les locos souterraines pour les charbonnages. La photo de couverture est une image de nostalgie: les trams verts au pont de la Résistance à Charleroi.

12/91 : le vicinal dans le Centre. La traction électrique dans les charbonnages belges. Dinant - Givet.

JOURNAL DU CHEMIN DE FER

N° 55 : mis à part les vicinaux de la côte et quelques bonnes vues ferroviaires (forcément !) le reste n'est pas très transcendant !

FERRO FLASH NAMUR

La vie du club, l'actualité ferroviaire, une bonne rubrique modélisme. Le tout sous une présentation graphique très honorable pour un bulletin de club.

LOCO REVUE

N° 543 : tombe la neige ! Ou comment enneiger votre réseau sans dégâts. Epinglé : les petites lignes d'Alsace-Lorraine ou le train dans la rue.

RAIL MINIATURE FLASH

N° 327 : la Sybic HO de Märklin.

N° 328 : tramways bruxellois en miniature. Amélioration de la CC40100 Lima.

LE TRAIN

N° 40 : tout sur la Sybic. Les "cigares" du PLM. ...Et une moisson de photos SNCF.

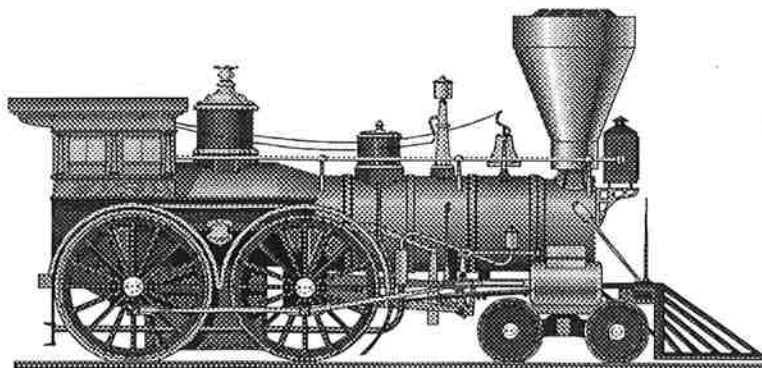
LA VIE DU RAIL

N° 2311 : quand les Ecolos jugent le TGV: il semble que ce mouvement fasse contre mauvaise fortune bon coeur. A savoir qu'il vaut mieux défendre un TGV mangeur d'hectares de bonnes terres que l'auto de plus en plus envahissante.

N° 2312 : de Lyon vers l'Atlantique, sans passer par Paris (si on faisait le même truc pour Bruxelles ?)

N° 2313 : les dix ans du T.G.V.

GEDE.



MODELE DE L'ANNEE 1991

1. Présents: M. Vekemans (ARBAC/KBVVS) - M. De Deurwaerder (ARBAC/KBVVS) - M. Larmusiaux (CFMS) - M. Claus (CFMS) - M. Ducarme (RMM) - M. Archambeau (RMM) - M. Broigniez (CFC) - M. Bonaventure (CFC) - M. Hendrickx (CFC) - M. Van Gestel (Het Roethuisje) - M. Lauwers (Het Roethuisje) - M. Menchior (ALAF) - M. Nihoul (ALAF) - M. Crusiau (CFO) - M. Vanderlin (CFO) - M. Lagrange (CFO) - M. Wiesé (MOBOV) - M. Engels (MOBOV) - M. Vergucht (De Pijl) - M. Foubert (De Pijl) - M. Van Tassel (De Pijl) - M. Buyle (De Pijl) - M. Paternoster (De Pijl-Responsable)

2. Liste des modèles entrant en compétition:

a. Matériel de traction:

- Série 210 (Kleinmodellbahn)
- Série 212 (Roco)
- Série 8001 (Roco)
- Type 5 (Jocadis)
- Série 51 (Jocadis)
- Série 43 (Jocadis)
- Type 25 (Fleischmann)
- Type 96 (Roco)
- Type 50 (Hünerbein)
- Série 231 (Lima)
- Michiline type 11 (Märklin)

b. Matériel remorqué:

- Wagon à toiture enroulable TS (Kleinmodellbahn)
- I6Bc (Märklin)
- Voiture L (Jocadis)
- I6Bc (Roco)
- Wagon Elo avec bâche (Kleinmodellbahn)
- Wagon Elo sans bâche (Kleinmodellbahn)
- Voitures du set 96 (Roco)

c. Elements de décor:

- Gare de Vonèche (Jocadis)
- Hall à marchandises de Vonèche (Jocadis)
- Abri de quai (Jocadis)

3. Compte-rendu de l'élection:

a. Matériel de traction:

- (1) *Série 210 (KLEINMODELLBAHN):* La locomotive avait un bon aspect général, les inscriptions étaient bonnes et le modèle était bien choisi. Moins bien étaient la couleur principale et le non-respect de la norme NEM. La vitesse était trop élevée, 184 km/h. Le modèle obtient 66,2% des points.

- (2) *Série 212 (ROCO)*: Les mesures principales de la locomotive étaient exactes, ce qui donnait un bon aspect général. Les inscriptions étaient de bonne qualité. Moins bien étaient la peinture et l'éclairage. La vitesse était trop élevée, 168 km/h. Le modèle obtient 81,7% des points.
- (3) *Série 8001 (ROCO)*: l'aspect général et les détails étaient de bonne facture. La couleur principale, le choix du modèle et l'absence d'éclairage étaient des points négatifs. La vitesse était correcte, 76 km/h. Le modèle obtient 65,2 % des points.
- (4) *Type 5 (Jocadis)*: Le modèle était présenté dans un état non fonctionnel (court-circuit) et était non-peint. Le modèle a été exclu de ce fait.
- (5) *Série 51 (Jocadis)*: Le choix du modèle et la peinture étaient bons. Moins bien réussies étaient les dimensions générales et les inscriptions (trop bleues). Le modèle ne respectait pas les normes NEM. La vitesse était trop élevée, 163 km/h. Le modèle obtient 52,1 % des points.
- (6) *Série 43 (Jocadis)*: Le modèle ne respecte pas la norme NEM, les dimensions générales étaient exactes et le modèle était bien choisi. Les détails, les inscriptions et l'absence d'éclairage étaient des points négatifs. La vitesse était dans la norme, 126 km/h. Le modèle obtient 70,4% des points.
- (7) *Type 25 (Fleischmann)*: Le modèle donnait un bon aspect général. Les proportions étaient correctes, ainsi que l'éclairage. Les dimensions générales, la couleur, le choix du modèle et le non-respect de la norme NEM étaient des points négatifs. Le modèle roulait trop vite, 200 km/h. Le modèle obtient 58,4% des points
- (8) *Type 96 (Roco)*: L'aspect général et les détails étaient bons. Le modèle répond aux normes NEM. Les inscriptions et les qualités de roulement étaient moins bonnes. Le modèle roulait trop vite, 202 km/h. Le modèle obtient 78 % des points.
- (9) *Type 50 (Hünerbein)*: Le modèle avait un bon aspect général et des bons détails. Le modèle répondait aux normes NEM. Les qualités de roulement étaient moins bonnes. L'absence d'éclairage a coûté des points. Le modèle roulait vite, 64 km/h. Le modèle obtient 76,7% des points.
- (10) *Série 231 (Lima)*: Le modèle répondait aux normes NEM. Les dimensions générales et les proportions étaient correctes. Le rendu de la couleur, les inscriptions, l'éclairage et le choix du modèle étaient moins appréciés. Le modèle roulait trop vite, 162,6 km/h. Le modèle obtient 55,9 % des points.
- (11) *Micheline type 11 (Märklin)*: Le modèle a été jugé dans son rendu d'ensemble, vu le manque de données du modèle réel. Le modèle donnait bonne impression.

b. Matériel remorqué:

- (1) *Wagon à toiture en roulant TS (Kleinmodellbahn)*: Pour tous les critères, les modèles présentés, en version époques 3 et 4, donnaient bonne impression et obtenaient 91,11 % des points.
- (2) *I6Bc (Märklin)*: les inscriptions étaient correctes. Les dimensions (1/100) ont été moins appréciées. Le modèle ne répondait pas aux normes NEM. Le modèle obtient 48 % des points.
- (3) *Voiture L (Jocadis)*: Le modèle répondait à la norme NEM, avait un bon rendu, de la couleur et des dimensions exactes. Les inscriptions et les qualités de roulement (bogies) étaient médiocres. Le modèle obtient 74,55 % des points.
- (4) *I6Bc (Roco)*: L'aspect général était bon, le modèle avait des dimensions exactes et de bonnes qualités de roulement. Tous les détails n'étaient pas reproduits (aérateurs). Le modèle obtient 85,11 % des points.
- (5) *Wagon Elo avec bâche (Kleinmodellbahn) - Wagon ELO sans bâche (Kleinmodellbahn)*: Les modèles répondaient aux normes et étaient pourvus de bonnes inscriptions. Le modèle avec bâche obtenait moins de points, vu le manque de réalisme de cette bâche. 85,33 % et 81,55%.
- (6) *Voitures du set 96 (Roco)*: les qualités de roulement étaient bonnes et le modèle répondait aux normes NEM. Le rendu de la couleur et le choix du modèle étaient moins appréciés. 78,22 % des points ont été obtenu.

c. Eléments de décor:

- (1) *Gare Vonèche (Jocadis)*:
- (2) *Hall à marchandises (Jocadis)*:
- (3) *Abri (Jocadis)*:

Ces trois éléments ont été jugés ensemble. L'aspect général des modèles donnait satisfaction. Le jugement s'est fait objectivement.



a. Matériel de traction

| | |
|--|-------|
| 1. Série 212 (Roco) = MODELE DE L'ANNEE 1991 | 81,7% |
| 2. Type 96 (Roco) | 78,0% |
| 3. Type 50 (Hünerbein) | 76,7% |
| 4. Série 43 (Jocadis) | 70,4% |
| 5. Série 210 (Kleinmodellbahn) | 66,2% |
| 6. Série 8001 (Roco) | 65,2% |
| 7. Type 25 (Fleischmann) | 58,4% |
| 8. Série 231 (Lima) | 55,9% |
| 9. Série 51 (Jocadis) | 52,1% |

Déclassé: Type 5 (Jocadis)

Prix de l'originalité: Micheline type 11 (Märklin)

b. Matériel remorqué:

| | |
|--|--------|
| 1. Wagon à toiture enroulable TS (Kleinmodellbahn) = MODELE DE L'ANNEE 1991 | 91,11% |
| 2. Wagon Elo sans bâche (Kleinmodellbahn) | 85,33% |
| 3. I6Bc (Roco) | 85,11% |
| 4. Wagon Elo avec bâche (Kleinmodellbahn) | 81,55% |
| 5. Voitures du set 96 (Roco) | 78,22% |
| 6. Voiture L (Jocadis) | 74,55% |
| 7. I6Bc (Märklin) | 48,00% |

c. Elements de décor:

1. Gare et hall à marchandises Vonèche (Jocadis)
MODELE DE L'ANNEE 1991
2. Abri de quai (Jocadis)



KIBRI VOUS OFFRE:

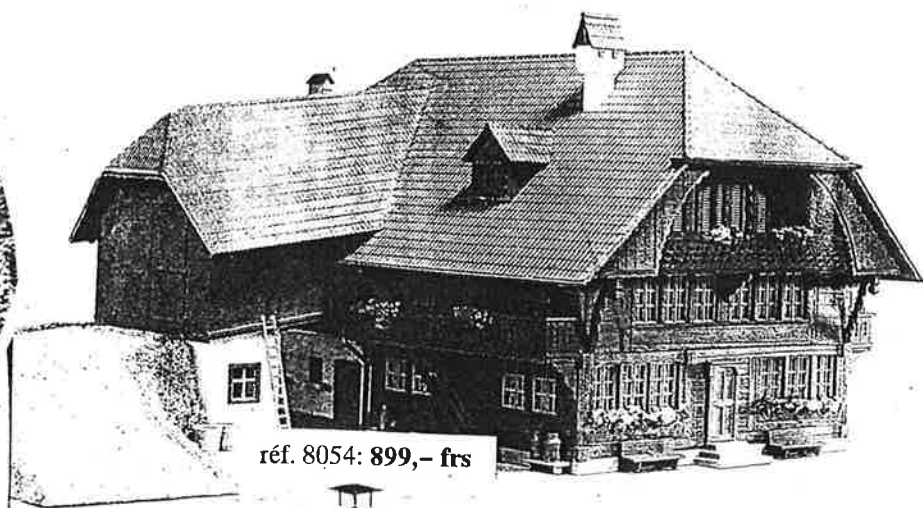
une intéressante promotion sur sa gamme de base. Celle-ci sera présentée et disponible le dimanche 7 juin en gare d'Haine-Saint-Pierre à 14 heures précises.

Attention: quantité limitée; les premiers arrivés seront les premiers servis.

Quelques exemples:



réf. 8042: 449,- frs



réf. 8054: 899,- frs



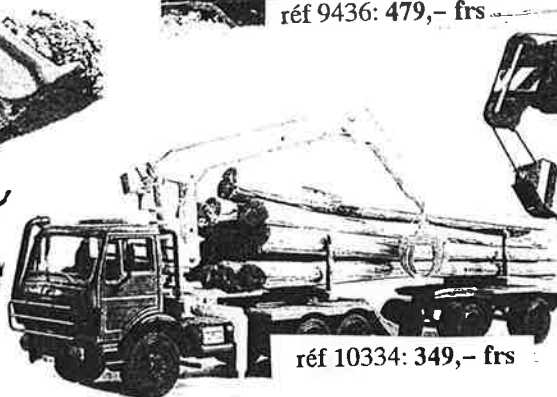
réf. 8202: 479,- frs



réf 9436: 479,- frs



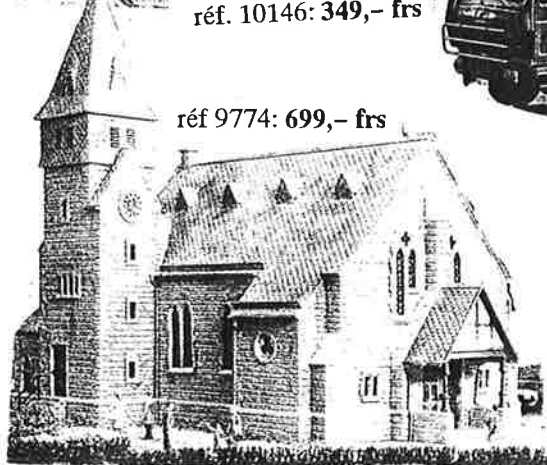
réf. 10146: 349,- frs



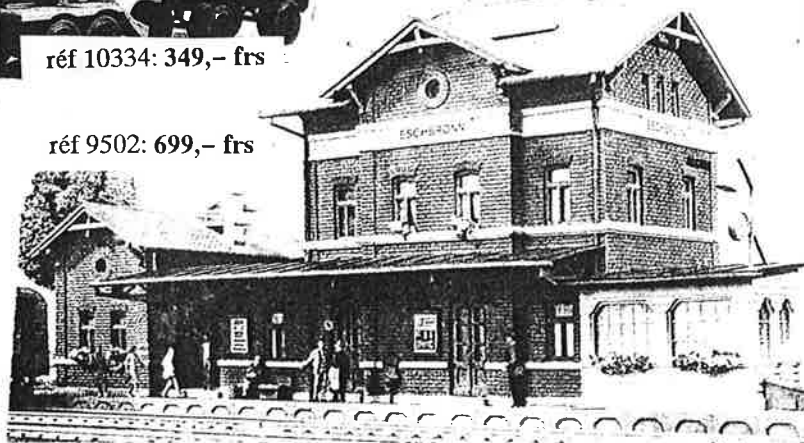
réf 10334: 349,- frs



réf 10330: 499,- frs



réf 9774: 699,- frs



réf 9502: 699,- frs

Tout beau, tout neuf

A défaut d'un arrivage ferroviaire, c'est de nouveauté "décoration" et en particulier de voitures que nous vous parlerons surtout dans les lignes qui suivent. Viennent d'arriver sur les rayons de votre détaillant les véhicules routiers suivants:

chez **HERPA**:

- A tout seigneur, tout honneur avec le 1/43e qui s'enrichit d'une Ferrari Testarossa d'un beau rouge qui sied si bien à cette marque; on peut parler de modèle supérieur car, pour 69 fl./1260 bef, on dispose d'une pièce superbe: capots avant et moteur ouvrants, portes ouvrantes, moteur finement reproduit. L'utilisation de plastique injecté pour la carrosserie permet une finesse que ne donne pas l'injection métallique.

- Au 1/87e, en version high tech, toujours une Ferrari 348 TS rouge bien entendu bien détaillée, avec hardtop mobile mais sans ouverture de porte. A cette échelle, vous en aurez pour 15,80 fl. Elle est accompagnée d'une Mercedes Benz 500SL d'un beau rouge amandine (16,40 fl.)

- En version Private Collection, une Mercedes Benz 300E. Pas de pièce mobile mais un régal pour les yeux à cette échelle (25,75 fl.)

- Toujours en Private, un tracteur routier M.A.N. F.90 19.462 à 32.8 fl. En Private, les feux, phares et jantes sont correctement reproduits et le véhicule est superdétaillé à tel point qu'on s'attend à entendre le M.A.N. rugir de ses 460 cv de son 10 cylindres.

- Dans la même fournie d'avril, nous avons trouvé, en version classique, le tracteur DAF avec container VTG annoncé pour février. Il s'agit d'une version exclusive et limitée de l'importateur hollandais: en le voyant nous sommes certain que vous craquerez aussi devant lui. Il était accompagné du camion Scania 142 avec remorque 2 essieux ASG, du semi-remorque M.B. Sixt, du camion M.B. 814 M.B. Sixt, du M.B. SK Schenker et du M.B. SK avec benne.

Pour les amis du feu, le M.A.N M 90 TLF est également sorti et pour les ravagés de matériel U.S., un big Mack avec semi-remorque North American les comblera.

Une BMW 525i Touring break et la nouvelle version de la camionnette M.B. 100 complètent l'arrivage.

Chez **PRALINE**

Le modéliste amoureux des fifties sera comblé avec la sortie du Station-wagon Cadillac (on pourrait écrire le minibus) version métallique. Un peu de blanc sur les phares, de la couleur pour ressusciter les feux, un peu de chromé sur les portières et vous obtenez un modèle sensationnel.

Nouvelle version du bus Renault en Duclos cette fois: graphisme et séparation des teintes excellents et prix abordable.

Chez **RIVAROSSO**

Enfin, un peu de train et du belge s'il vous plaît avec une voiture un peu particulière. Ancienne voiture Pulmann cuisine de la série "Flèche d'Or", elle fut transformée en 1967 en voiture croisière comprenant cabines de douche, salon de coiffure, infirmerie, elle trouva alors place dans les rames des trains d'agence. Une dernière rénovation en les ateliers d'Ostende de la CIWL la dota de bogies Minden-Deutz permettant son incorporation aux trains plus rapides. Dans la même veine que les voitures CIWL déjà produites, RIVAROSSO vient de livrer cette splendide voiture. Comme ses soeurs, elle possède le système à élongation propre à la marque de Côme et son prix navigue aussi dans les mêmes eaux. Le siège social de la CIWL étant à Bruxelles, la voiture est immatriculée 88 (indice de la Belgique).

Toujours chez **RIVAROSSO**, une belle bête attendue depuis quelques mois: la CC 7121 SNCF. Autant en réalité qu'en miniature (les "anciens" se rappelleront avec nostalgie la fabuleuse Pocher avec son embrayage centrifuge), la machine marqua son époque. La nouvelle mouture made in Italy ne pouvait décevoir. Effectivement, elle soutient la comparaison avec sa devancière: gravure du bogie extrêmement fine (attention d'ailleurs, certaines pièces de la suspension ne sont qu'emboîtées et pourraient avoir tendance à s'échapper), détails de la transmission à anneau dansant reproduits sur le flanc des roues pourtant peu visibles, pantos fins et fonctionnels, nombreux détails à rapporter par l'acheteur, possibilité de bas de caisse avant "vitrine", inverseur panto/rail bien camouflé, moteur fermé avec deux volants d'inertie transmettant la puissance aux deux bogies, prise de courant sur les 12 roues (deux bandagées)

Pour les amateurs de trains exceptionnels, n'oublions pas que cette machine a traversé notre pays à diverses reprises de l'expo de 1958 au 150e anniversaire des N.S.

Conducteurs TGV : une étrange affaire ?

Des critiques sont émises
quant aux tests pour le recrutement

Y aurait-il déjà maldonne entre l'administration de la SNCB et ses futurs conducteurs de trains à grande vitesse (TGV)... alors même que celui-ci est encore loin, très loin, de pointer son museau de formule 1 des rails sur le réseau belge ? Oui, selon certaines sources proches du personnel; « absolument pas » selon les responsables des services concernés.

La grogne de certains ne provient pas des conditions générales du recrutement des conducteurs, mais bien de celles dans lesquelles s'est déroulé un test audiométrique. Le postulat de base de la SNCB pour former ses équipes est que les hommes qui seront, plus tard, aux commandes des TGV ne pourront en aucun cas constituer une sorte d'élite. Au contraire, comme en France, ils continueront à assurer des services sur les trains normaux.

CONDITIONS. Pour pouvoir participer aux épreuves de sélection, les candidats devaient répondre à des critères précis (âge, appréciation technique, capacités professionnelles, connaissance du français, etc).

Du fait des conventions internationales passées dans le cadre du futur réseau TGV Nord, il faut encore que les candidats aient une connaissance minimale de la langue du pays dans lequel ils seront appelés à circuler. Dans ce cas, il s'agit bien sûr de l'anglais puisque les premiers TGV qui circuleront jusqu'en Belgique sont ceux qui assureront la liaison Londres-Bruxelles. Là se situe déjà un premier couac.

Selon certaines sources, il était prévu, au départ, de ne recruter que des conducteurs provenant du dépôt de Bruxelles-Midi. Ce serait suite à une intervention syndicale wallonne que cette règle aurait changé et que l'appel aurait également été ouvert aux dépôts de Liège et d'Anvers. « Faux », répond-on à la direction de la SNCB. « Si nous avons ouvert le recrutement à ces trois dépôts, c'est parce que Anvers et Liège se trouvent aussi sur le tracé du futur PBKA (Paris / Londres-Bruxelles-Cologne / Amsterdam). Et, puisque nous devons pré-

voir une formation à long terme pour la langue, le système mis sur pied répond à une logique certaine. Quant aux syndicats, ils exigeaient que le recrutement soit ouvert à tous les dépôts et c'est nous qui l'avons limité. »

Comme l'appel aux candidats a entraîné un nombre inespéré de réponses, il n'y a eu, finalement, que peu d'élus (9 francophones et 9 néerlandophones). « Mais, souligne-t-on à la SNCB, les candidats non sélectionnés pour le moment peuvent être rassurés car nous aurons encore besoin de personnel et ils seront donc rappelés. »

AUDIOMETRIE. Soit. Mais il y a un second quiproquo. Après avoir répondu aux conditions professionnelles, les candidats devaient passer par deux autres tests : un examen audiométrique puis une épreuve de connaissance générale de l'anglais. C'est sur l'examen audiométrique - qui a été effectué par un médecin privé - que porte le litige. Isolés dans une cabine, les futurs conducteurs étaient placés en « situation perturbée », à savoir que, dans un bruit de fond important, ils devaient répéter certains mots anglais lancés à intervalles réguliers. « Le bruit de fond était celui, dépassant la norme légale, de la plus bruyante des locos SNCB », disent certains. « Non, répète la direction, le nombre de décibels correspondait à celui permis au constructeur pour un TGV roulant à vitesse maximale. »

Comme, dans la langue de Shakespeare, nombre de mots se ressemblent phonétiquement, il semble que les candidats qui ont tenté, plutôt que de répéter simplement le son qu'ils entendaient, de comprendre le mot en question, se sont trouvés pénalisés. Au point que certains, bons bilingues, ont été recalés à ce test. Et il nous revient qu'un d'entre eux au moins aurait passé le même test dans une clinique du centre de Bruxelles et aurait été déclaré bon pour le service... Ce à quoi la SNCB ne peut apporter comme réponse que l'argument de sa bonne foi. Une affaire à suivre ?

Marc VANDERMEIR.

La Libre Belgique 3.04.92

Le Soir 29.04.92

Baudson perd la mémoire...

Lundi, les Écolos ont évoqué la vente de tramways wallons surnuméraires à la Flandre. Mardi, nous avons voulu en parler avec le ministre wallon des Transports, André Baudson. Je ne suis au courant de rien, coupa-t-il à deux reprises. Pourtant, en commission des transports le 26 mars (voir le rapport, page 8), lors d'un échange de questions-réponses avec le ministre Baudson, la question est posée. On lit : Il est répondu que 54 trams ont été attribués à la Wallonie. Une trentaine seront affectés au métro léger de Charleroi. Trois sont déjà vendus à la VVM (De Lijn). Le solde est en négociation pour la vente à la VVM. L'information avait été publiée dans « Le Soir » et « De Morgen » dès février. On évoquait alors un prix de vente de 15 millions par tram (pour une valeur de 25 millions). Dans la revue « Tram 2000 », le prix de 11 millions est cité. On aurait voulu qu'André Baudson précise. Mais puisqu'il ne se souvient plus de rien...

... à répétition

Les Écolos ont aussi collectionné les déclarations du même André Baudson quand il était ministre des Travaux publics, à propos des ascenseurs de Strépy. Le prix total de l'ouvrage toujours inachevé est passé de 20,5 milliards (4 juin 1989) à 35 milliards (16 janvier 1991). Le 11 juillet 1991, son cabinet ramenait le prix à 23 milliards. Le 13 décembre 1991, Baudson donnait son chiffre d'adieu : 27 milliards. Le successeur, Grafé, est plus prudent. Il parle de « 30 à 50 milliards » !

Le Soir 27.02.92

QUIÉVRAIN

Cul-de-sac ferroviaire

C'est la CGSP de Mons-Borinage qui tire la sonnette d'alarme : le prochain conseil d'administration de la SNCB, prévu pour vendredi, aura à se prononcer sur le démontage du tronçon reliant Quiévrain à la frontière française : 764 mètres de ligne pour, selon les estimations des Chemins de fer, 150.000 F d'économie. Autant dire : trois fois rien...

Cette opération, si elle se confirmait, serait cependant lourde de sens. Elle réduirait à néant les espoirs de voir un jour se résoudre le douloureux problème de la liaison ferroviaire entre Mons et Valenciennes, via Saint-Ghislain. On sait que la région montoise compte beaucoup sur cette ligne et, notamment sur son électrification, pour intensifier ses relations transfrontalières avec le Nord et pour tirer parti du futur TGV-Nord dont plusieurs rames quotidiennes aboutiront de Valenciennes en provenance de Paris. Démantibulés, ces 764 mètres de rails feraient de Quiévrain un cul-de-sac ferroviaire.

L'étude historique "Cent cinquante et un ans de chemin de fer en Belgique" était rédigée par Monsieur Pierre Van Geel et diffusée par la voie de nos cahiers de documentation ferroviaire "Rail et Traction".

Le décès de notre ami Pierre, le 17 septembre 1991, a laissé cette oeuvre inachevée. Cette étude a successivement évoqué :

- l'évolution du réseau ("Rail et Traction" n° 133) ;
- le matériel de traction électrique (n° 134) ;
- le matériel de traction diesel (n° 135) ;
- les voitures (n° 136) ;
- les installations fixes de traction électrique (n° 137).

D'autres aspects du réseau devaient encore être examinés. Nous essayons d'obtenir les notes de l'auteur pour parachever son travail et en continuer la publication.

En attendant la parution de "Rail et Traction" n° 138, nous avons décidé d'offrir à tous nos membres, en règle de cotisation pour 1991, un exemplaire du livre "Manutention de la pierre et chemins de fer industriels dans les carrières de Lessines".

Ce livre, édité par le Cercle d'histoire de l'entité lessinoise avec la collaboration de l'ARBAC, reprend in extenso le texte et les illustrations de la séance de projection de diapositives présentée le 26 mars 1991 par Georges Nève.

Des exemplaires supplémentaires de ce livre peuvent être obtenus par versement de la somme de 300 F. (plus 65 F. pour frais d'expédition par la poste) au CCP 000-0281272-69 de l'ARBAC, Gare Centrale, 1000 - Bruxelles.

LIBRAIRIE



EDIBLANCHART

Cher Ami des Chemins de fer,

Nombreux sont parmi vous qui nous demandent la date de parution des livres annoncés. Nous les comprenons d'autant plus facilement que nous souhaitons l'édition de ces ouvrages au plus tôt. Nous allons faire le point ce jour.

1° Vapeur en Belgique, tome 2, Phil Dambly.

Si pratiquement tous les clichés sont prêts et tout le texte composé, il reste toutefois encore les tableaux et aussi le montage de ce très important livre et si notre éminent Phil Dambly veut s'y mettre à fond, nous pouvons espérer voir le livre remis à l'impression juste avant les congés de telle sorte qu'en septembre le livre sera enfin édité.

2° Le Rail au Congo Belge, tome 1

Des documents trouvés en dernière minute nous ont retardé. Maintenant nous avons pratiquement 90 % du texte composé ou à la correction et toutes les photos et cartes rassemblées et classées. Il ne reste plus qu'à monter l'ouvrage et faire la photogravure du livre (plus de 600 documents). Nous avions espéré le mettre en vente pour juin prochain, mais cela semble optimiste et nous allons continuer durant les vacances pour en terminer de telle sorte qu'en septembre ou octobre au plus tard, le livre sorte de presse. Ce sera bien la première fois qu'une telle moisson de documentation sur un chemin de fer africain sera réunie et présentée, mais nous y reviendrons quand une date de parution pour ce livre pourra être précisée. Il a aussi été décidé d'imprimer une version néerlandaise à paraître un an plus tard.

3° Stroom in België, Deel 1, Phil Dambly

Le tome 1 de Vapeur en Belgique est complètement traduit, mais rédiger ce livre en néerlandais moderne en tenant compte de certains termes techniques anciens demande une relecture longue et attentive si on ne veut pas rater un livre d'une telle importance. Ce travail de relecture ne sera terminé qu'après les vacances et ce ne sera donc qu'à ce moment que l'on pourra monter le livre et l'imprimer. Aussi le délai de parution est prévu entre novembre 1992 et février 1993.

4° Couleurs SNCB 1961-1970.

Max Delle a réuni pour notre plus grand plaisir une vaste collection de photos couleurs des tractions vapeur, diesel et électrique de ces années où rares étaient les prises en vues en dia ou ektachrome. Une magnifique idée qui nous fera revivre ces années encore si proches de nous. Si tout va bien, il faut attendre ce livre pour la fin de cette année.

5° Cartes postales SNCB et CFL.

Trois nouvelles séries chacune de 12 vues (séries 4, 5 et 6) viennent s'ajouter aux 3 anciennes tout en gardant un prix de vente inchangé à savoir 150 F la pochette de 12 cartes postales ! Une occasion à saisir !

Nous pouvons vous assurer que nous ne relâcherons pas la pression tant que les 2 premiers livres ci-dessus en voie d'achèvement, sortent de presse. Nous vous tiendrons au courant par courrier des dates et conditions de parution et nous vous adressons nos meilleurs souvenirs.

EDIBLANCHART SPRL
Charles Blanchart

Ces titres seront à votre disposition,
dès parution, lors des réunions.

* Elien WARDY, Guide du voyageur sur les chemins de fer de Mons à Manège et de Namur à Liège (1852)

Les Editions Altair proposent une réimpression de cet ouvrage, au format A5, de 68 pages. Il date des tout débuts de l'exploitation de nos chemins de fer. Il retrace d'abord l'histoire de l'établissement de ces deux lignes. Puis, il en fait une description, avec toutes les curiosités ferroviaires, industrielles, touristiques et historiques des régions traversées, au milieu du XIXe siècle. Le livre est illustré de nombreuses gravures, la photographie n'existant pas encore...

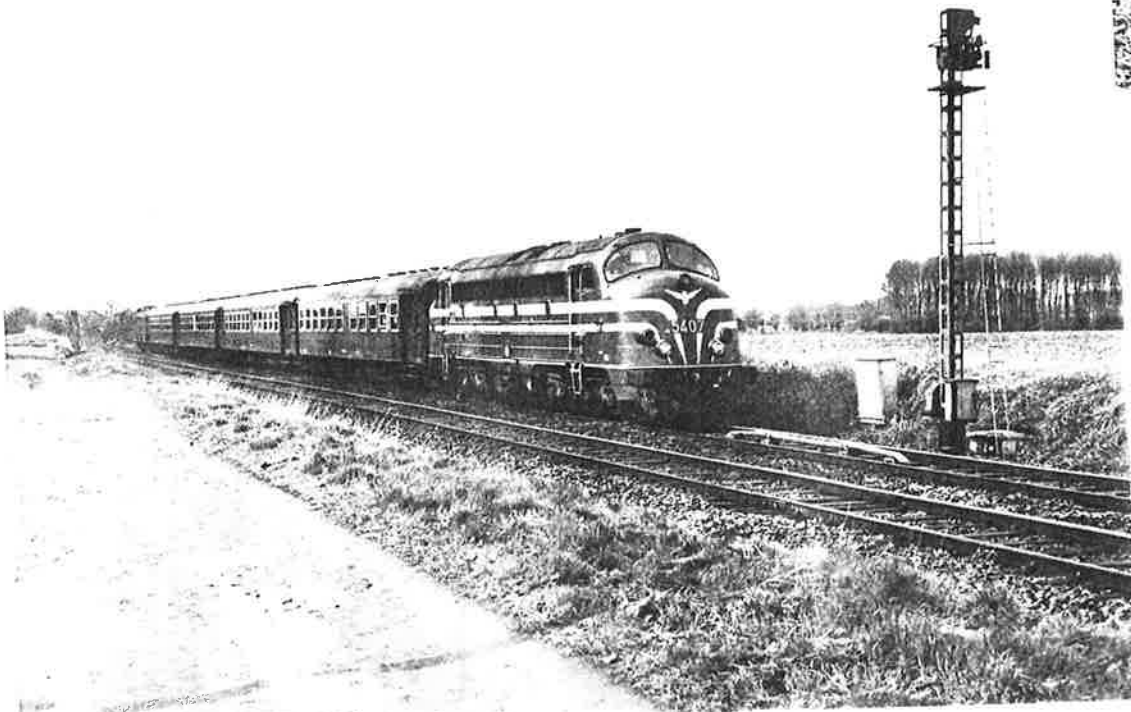
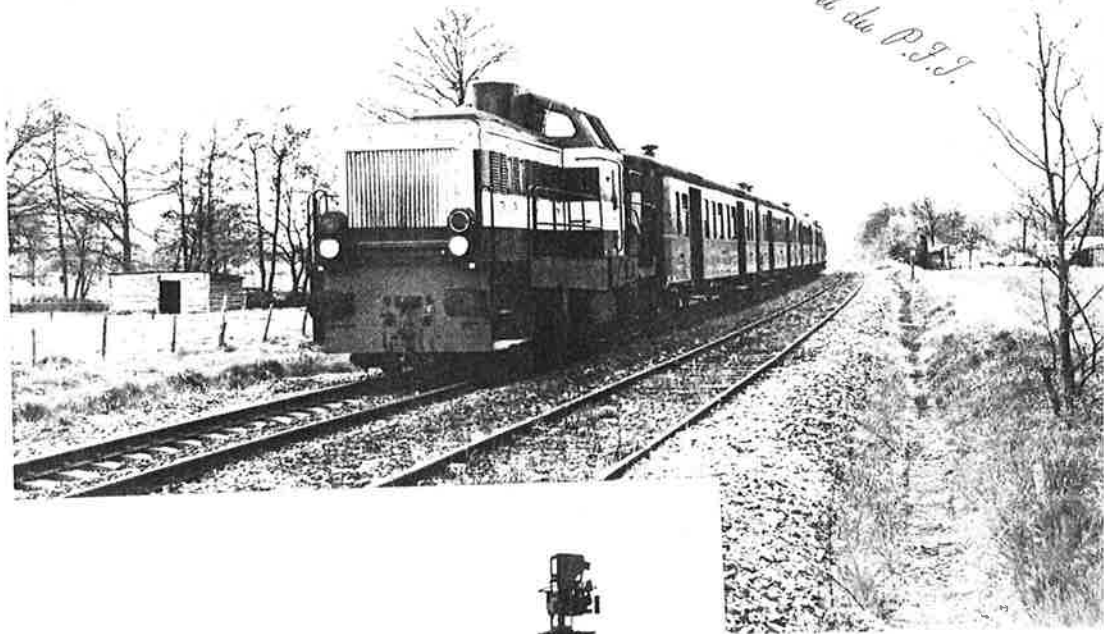
Un ouvrage original pour ceux qui s'intéressent à l'histoire de nos chemins de fer.

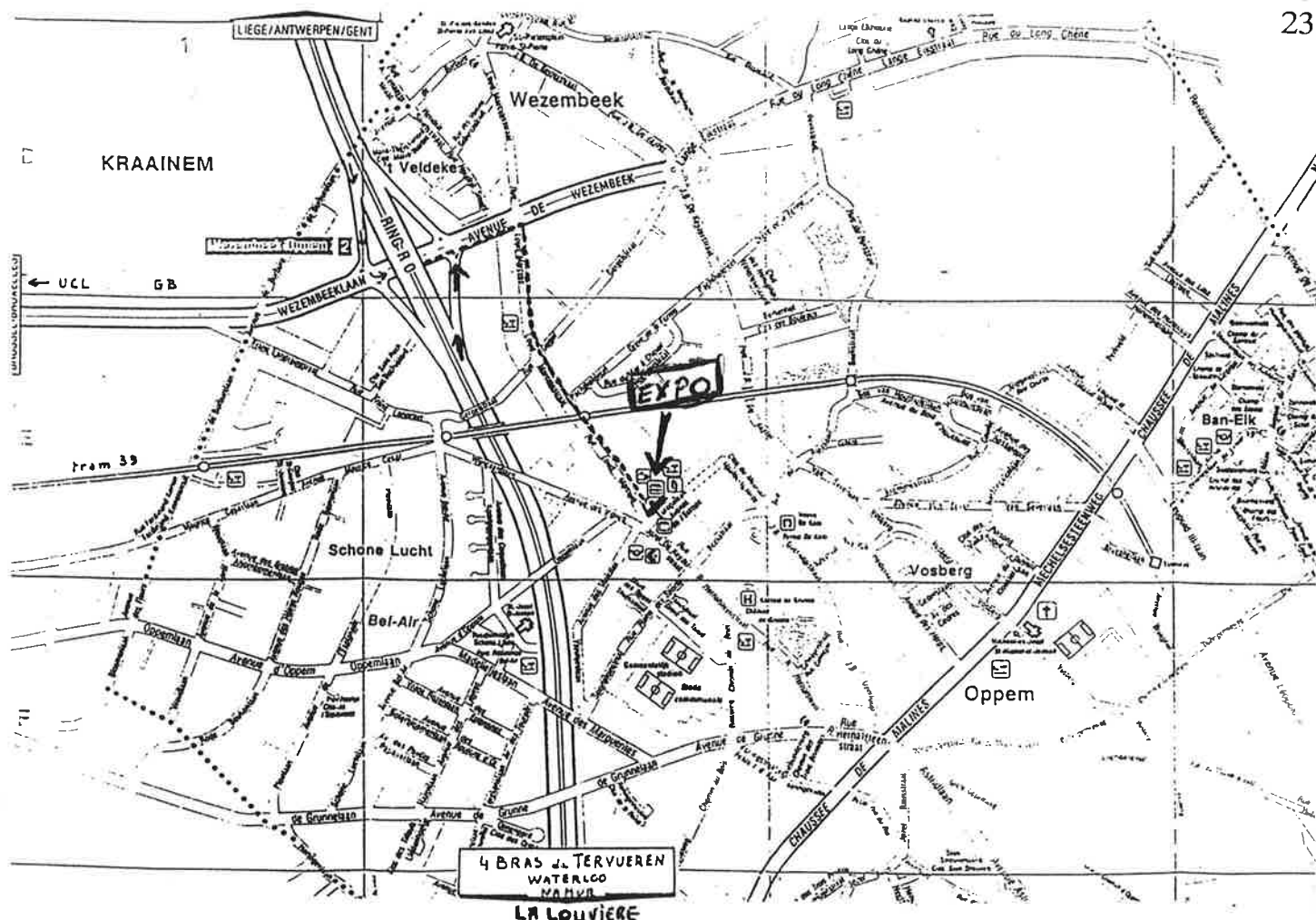
Prix : 190 BEF + 25 BEF (envoi) = 215 BEF (étranger) : frais d'envoi portés à 50 BEF).

Nostalgie diesel



Avec la collaboration d'Yves Raymond et de P.J.F.





IN MEMORIAM

S'il n'en reste qu'un, je serai celui-là. Cette maxime célèbre pouvait être facilement appliquée à notre ami Marc Samson. En effet, il défendait ardemment le rail et les transports en commun en général, aussi n'avait-il pas de voiture tant il aimait se déplacer en train. Il était de tous les voyages spéciaux ou manifestations, tant en Belgique qu'à l'étranger.

Il fut un des premiers modulistés de la section de Bruxelles. Il était toujours jovial et prêt à discuter "train". Cheminot dans l'âme, il s'occupait des horaires marchandises avec l'Allemagne notamment. Afin de se perfectionner en allemand et ainsi de mieux pouvoir s'expliquer avec ses collègues de la DB, il suivait des cours du soir. C'est en se rendant à l'un de ces cours qu'il fut fauché et tué sur le coup par unevoiture!

Nous garderons de lui le meilleur souvenir.
Au nom de tous les membres du club, nous présentons à sa famille nos très sincères condoléances.

Michel Broigniez,
Président BXL.

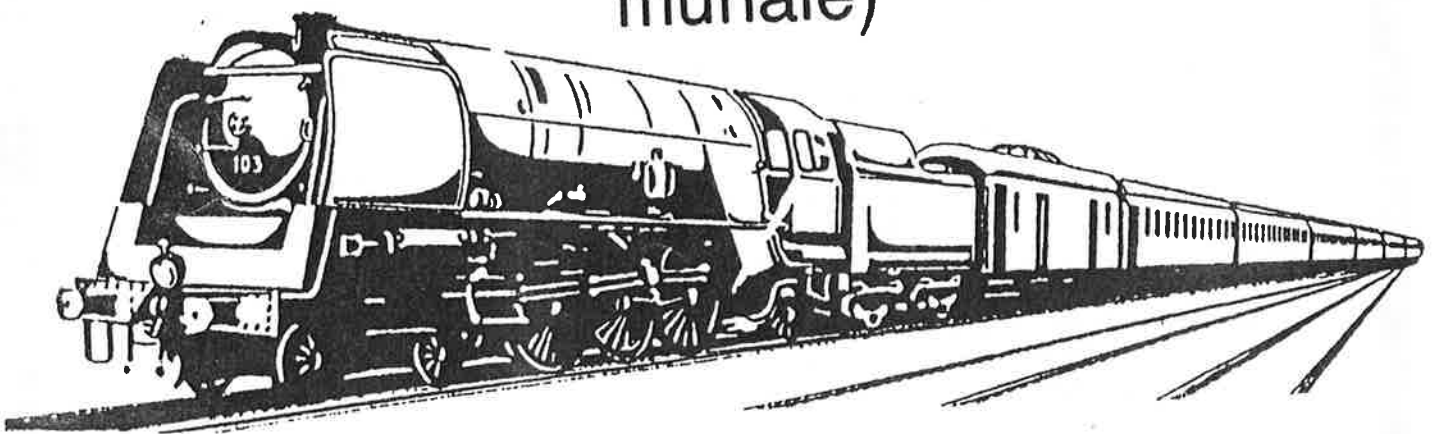
Une "Première" à Wezembeek

Du 28 Mai (à 14 h)

Jusqu'au 31 Mai (de 10 à 18 h)

1^e **CFC**
CLUB
FERROVIAIRE
DU CENTRE #####
SECTION DE BRUXELLES

qui fête son dixième anniversaire,
expose ses modèles réduits (animés)
de chemin de fer à la salle communale
134 rue L. Marcelis, à côté de la maison com-
munale)



Une nouvelle initiative d'INTERMEZZO -
Rens. JAUBERT Ch. Tel.: 731 17 01
Pour le C.F.C., Rens. BROIGNIEZ Tel. 010/65 87 48