



FERRO FLASH

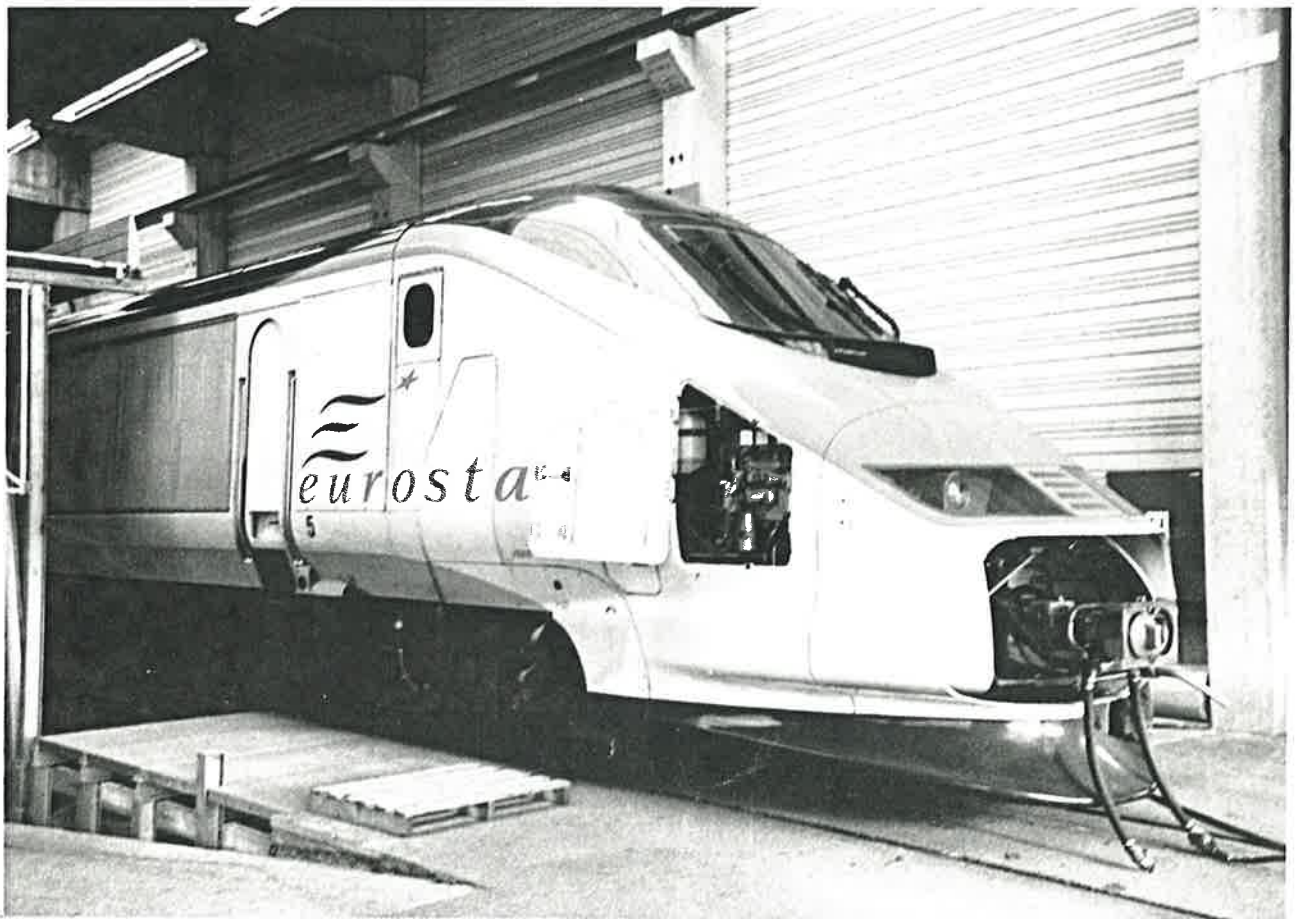
N°167

Janvier - février 1994

périodique bimestriel à taxe réduite

Bureau de dépôt : 1450 Chastre

Editeur responsable : M. Broigniez, Allée des Jonquilles 18 - 1457 Walhain (Perbais)



CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

Documentation

Modélisme

Informations ferroviaires

**Secrétariat Bruxelles
et
Relations publiques**

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 se font auprès de votre secrétariat respectif.

Les changements d'adresse sont à faire parvenir uniquement au secrétariat de Bruxelles.

Pour toute correspondance, prière de joindre une enveloppe timbrée et auto-adressée.

Montant des cotisations

Membre avec service FERRO-FLASH :

BEF 700, -

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

BEF 400, -
sans FERRO-FLASH

Membre bienfaiteur :

à partir de BEF 1000, -

Pour les moins de 18 ans, s'adresser au secrétariat respectif

Les articles et photos pour parution dans FERRO-FLASH sont à faire parvenir à votre secrétariat respectif.

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leur auteur.

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 :

Mr. Pierre Hauteffm (Président)
Rue Argentin, 1
7140 Morlanwelz

Sommaire

Editorial

par le groupe de rédaction p 3

Voie étroite

Narrow Gauge Convention - U.S.A. - Septembre 1992
par Guy Titeca p 4

Modélisme

Montage des trois kits GCI de Jocadis
par Raymond Legros p 7

Réalisation d'un canal
par Didier Poncelet p 13

Un peu de tourisme

Evasion ferroviaire sur les rampes du Lötschberg
par Guy Bridoux p 10

Informations ferroviaires

Composition des trains internationaux saison 1993-1994
par Jean-Luc Wyns p 14

Propos

L'éthique et le modélisme
par Raymond Legros p 17

Documentation

Pour les trains ?, Monsieur, c'est au troisième étage
par Claude Binamé p 18

Divers

Entrefilet : Invitation du CFFL p 13

Agenda p 21

Cotisation p 23

Calendrier 1994 pour le local de FSR p 24

A vendre p 25

Jeu concours p 26

Photo de couverture : Motrice de la rame Eurostar dans le nouvel atelier de Forest-midi (décembre 1993)

Les photos sans mention de l'auteur sont de Guy Bridoux

Sollicité en vue de *pondre* un éditorial pour ce premier numéro de 1994, Michel a décidé, pour cette fois, de passer la plume au groupe de rédaction de la section de Bruxelles : le *stress* consécutif à la préparation du SALON DU CHEMIN DE FER tenu à la station de métro Anneessens sous l'égide de FEBELRAIL étant à ce moment loin d'être dissipé. Il s'est limité à exprimer à l'attention de chacune et de chacun d'entre nous ses vœux de BONNE ET HEUREUSE ANNEE 1994 remplie de multiples satisfactions ferroviaires, et à formuler le souhait de longue vie à chacune des sections de notre club.

Si la manifestation FEBELRAIL, organisée conjointement avec l'ARBAC, a été un succès d'organisation c'est aux dirigeants et à de nombreux membres de la section de Bruxelles que nous le devons, qui ont contribué aux animations, à la surveillance, à la caisse, etc... Le tronçon de notre réseau modulaire HO installé à la station Anneessens combiné à un tronçon de celui du club d'Ottignies ainsi que le réseau LGB/IIm jouxtant le célèbre réseau Legrand ont, à juste titre, vivement intéressé les visiteurs.

La déception, et elle est de taille, vient du nombre insuffisant de clubs membres de la fédération qui ont décidé de s'intéresser concrètement à ce qui aurait dû être un vaste rassemblement national. En effet, une moitié seulement des associations membres ont, à des degrés divers, contribué positivement à cette initiative : voilà qui est loin de marquer une volonté de constituer une fédération de modélisme puissante et, dès lors, efficace. Cela en décevra plus d'un qui, à la lecture du FERRO FLASH N° 165, s'étaient rangés aux vues de notre ami Raymond Legros.

Les dernières animations en gare de Haine-Saint-Pierre, par la section du Centre, ont connu un vif succès : tant la *nuit du film ferroviaire* que les *16 heures de la 16* resteront dans les mémoires.

Voilà pour la clôture de 1993. Que nous réserve 1994 ?

Le réseau modulaire HO de Schaerbeek continuera à retenir l'attention de nombreux membres : quelques travaux de voies requièrent une intervention prioritaire, quelques modules doivent être parachevés, un saut de mouton, un dépôt vapeur voire une gare terminus sont en gestation, ou ont reçu un début d'exécution afin de permettre de varier l'exploitation de ce beau réseau.

Des modules *deux rails HO* ne comblant pas nécessairement les vœux de tous qu'il s'agisse du concept, du système ou de l'échelle, des idées ont été lancées qui seront approfondies au cours du premier trimestre : *faut-il une partie de réseau HO fixe et libéré des contraintes modulaires ? Faut-il une section trois rails ? Un réseau N ?*

Comme annoncé la section du Centre connaîtra ce 7 janvier une importante réunion de son comité qui devrait être largement renouvelé. Sans préjuger du programme qui sera établi ensuite, les animations du premier dimanche du mois, en gare de Haine-Saint-Pierre, seront poursuivies dans ces locaux accueillants et on ne peut plus ferroviaires.

Que 1994 soit pour notre Hobby un bon millésime.

**Bonne et
heureuse
a n n é e .
Que 1994
soit un bon
millésime**

Narrow Gauge Convention - U.S.A. - Septembre 1992.

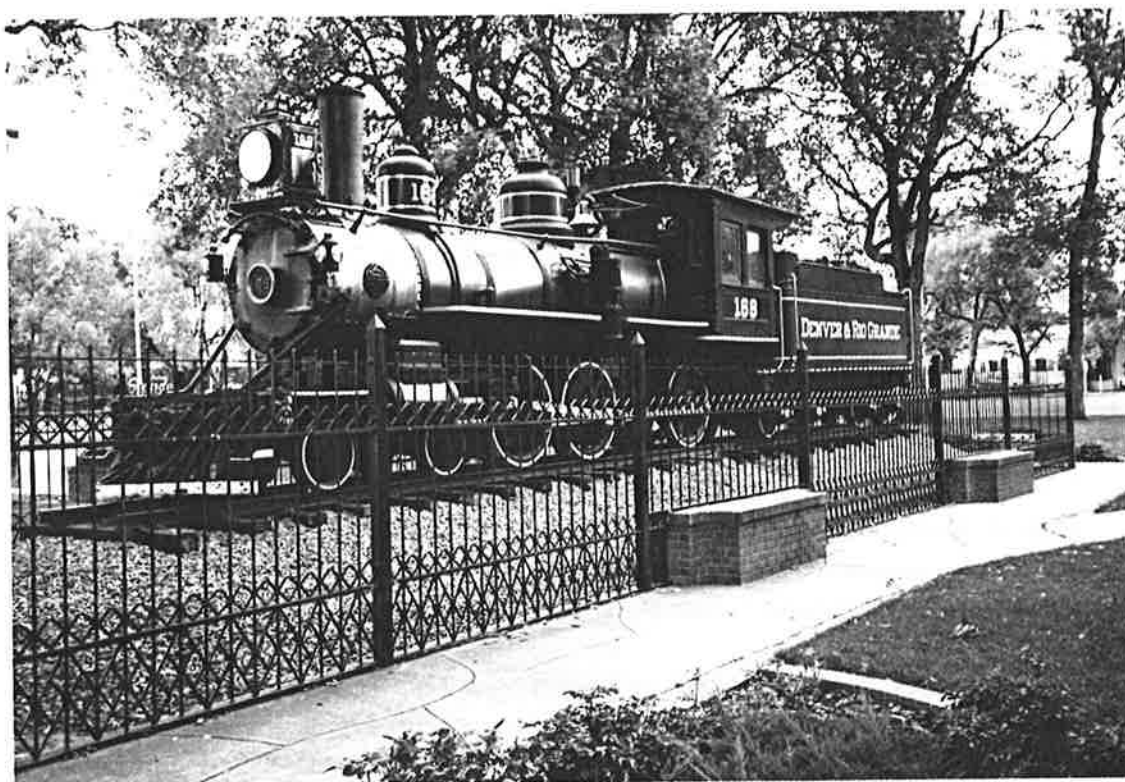
par Guy Tyteca

Comme chaque année et sous l'égide de la Narrow Gauge & Short Line Gazette, magazine américain bien connu exclusivement consacré à la voie étroite, a lieu la «Narrow Gauge Convention». Cette année 1992, c'est à Colorado Springs, du 16 au 19 septembre, que se déroule la douzième édition de cette manifestation. Il s'agit en fait d'une grande exposition qui se tient dans les salons d'un grand hôtel quatre étoiles, le «Red Lion». Ouverte pendant quatre jours, les horaires vont de 8.00 à midi et de 18.30 à 22.30. L'accès aux différentes salles est autorisé par le port obligatoire d'un badge à retirer à la réception de l'hôtel suite à un paiement préalable de 65 dollars. Le «grand public» n'est admis à la convention que le dernier jour pour un démocratique trois dollars.

La grande salle (1000 m² environ) et une autre plus petite (350 m² environ) abritent plus d'une centaine d'exposants, parmi lesquels on trouve les firmes, les artisans, les commerçants, les artistes (peintres pour la plupart), les éditeurs, les clubs et les particuliers désireux

de vendre leurs modèles, le tout, répétons le, exclusivement axés sur la voie étroite américaine en modélisme à toutes les échelles. On peut ici acheter, commander, payer, admirer, mais surtout discuter...

Par manque de place, en dernière minute, les organisateurs ont dû réquisitionner trois grandes chambres de l'hôtel, desquelles on a remplacé les lits et autres mobiliers par des tables sur lesquelles sont exposés les modèles à primer, construits par des particuliers. Les catégories représentées, toutes échelles confondues, sont aussi variées que : vapeurs à bielles, vapeurs à engrenages (Shay, etc...), diesel, rames, wagons voyageurs, wagons marchandises, wagons spéciaux, cabooses, bâtiments, dioramas, modules, photos de prototypes, photos de modèles, etc... Le tout est bien sûr placé sous haute surveillance et il est, par exemple, interdit de rentrer avec un sac ! Les participants sont toujours extrêmement nombreux et le travail des juges est chaque année de plus en plus difficile, tant la qualité



COLORADO SPINGS (USA) : FACE A LA GARE, LOCOMOTIVE N° 168 EN MONUMENT. AU COLORADO, ON TROUVE CE GENRE DE TEMOINS DU PASSE A DE NOMBREUX ENDROITS (PHOTO GUY TYTECA - SEPTEMBRE 1992).



GEORGETOWN LOOP (COLORADO - USA) : LOCOMOTIVE SHAY N° 14 SUR LE HIGH DEVIL'S BRIDGE
(PHOTO CATHY BERTET - SEPTEMBRE 1992)

des modèles soumis est parfaite. Pour les résultats, voir la Narrow Gauge Gazette de Nov/Déc 1992.

Dans les longs couloirs de l'hôtel, conduisant aux différentes salles évoquées ci-dessus, sont disposés de nombreux réseaux fonctionnels superbes et immenses pour certains, la plupart en modules. Les différents clubs locaux sont présents et on a l'heureuse surprise de retrouver ici plusieurs réseaux récemment illustrés dans la presse spécialisée : Narrow Gauge Gazette, Model Railroader, Railroad Model Craftsman, etc... Une fois de plus, toutes les échelles possibles sont représentées: Nn3, HOn3, HOn30, Sn3, On3, On2, On30, G,... La qualité est extraordinaire et bien à la hauteur de ce qu'on peut effectivement contempler dans les revues susmentionnées.

Et ce n'est pas tout ! Un "layout tour" est réservé aux conventionnistes sur base d'un plan remis à chacun, qui permet grâce à une carte de la ville, de visiter suivant un horaire déterminé, pas moins d'une vingtaine de réseaux privés et de clubs, de quoi remplir les moments creux entre les heures d'ouverture de la convention. La ville étant fort étendue, il faudra parcourir une centaine de kilomètres au total si on veut tout voir ! A signaler, un immense réseau à vapeur vive en sous bois, superbe, dans les faubourgs de la ville. Rappelons que nous sommes au Colorado, état privilégié pour les amateurs de voie étroite et qui compte, statistiquement, la plus grande concentration de modélistes ferroviaires des Etats Unis (principalement à Denver).

Une autre activité très populaire là bas : les "clinics" sont des causeries-débats sur des sujets aussi variés que : sonorisation du réseau et matériel roulant, le Rio Grande Southern en 1930 (par un contemporain), vieillissement du matériel roulant, diapos du Colorado & Southern en 1941, équipements miniers de 1890 à 1950, l'art de la pierre synthétique, etc... en tout une trentaine de sujets traités dans cinq salons adjacents au centre nerveux.

A la clôture de la convention, toujours dans une atmosphère bon enfant, après la proclamation des résultats pour les modèles primés, Bob Richardson, conservateur du musée de Golden, évoque ses souvenirs du Rio Grande à voie étroite : un régal pour ceux qui peuvent suivre son langage coloré ! Enfin, une vente aux enchères de modèles toutes échelles animée par un des rédacteurs les plus dynamiques de la Gazette se terminera à 2 heures du matin !

Au décompte final, et sans tenir compte des entrées "grand public", le nombre des participants à cette convention aura été de plus de 2.500 personnes (payantes, mais là bas il y a peu de resquilleurs !)

Colorado Springs, 400.000 habitants, est la deuxième ville de l'état, elle est située à près de 2.000 mètres d'altitude dans les Rocheuses. Quoique moins privilégiée au point de vue réseaux touristiques que Durango, précédente convention visitée en 1989, il y a

quand même quelques attractions ferroviaires dans le voisinage. A commencer par le Manitou & Pikes Peak Railway, chemin de fer à crémaillère et voie normale qui, partant de Manitou Springs, grimpe pendant 15 kilomètres sur Pikes Peak, culminant à près de 5.000 mètres (14.110 pieds exactement). Fumeurs au souffle court s'abstenir ! Pour les conventionistes, on a rallumé, événement rare, une Baldwin à chaudière inclinée de 1897, mais, déception, cette machine et notre voiture parcourront péniblement 1.500 mètres avant de redescendre, complètement essoufflée. Le matériel moteur régulier est de fabrication... suisse SLM Wintherthur. Autre attraction, le musée de la mine, avec, entre autres matériels préservés fonctionnels, une imposante grue à vapeur en démonstration à l'air comprimé. Denver n'est pas très loin, avec Caboose

Hobbies, le plus grand super marché de trains modèles du monde, maintenant plus de 2.000 m². A proximité, le musée de Golden vaut le détour, en face de Coors, la plus grande brasserie du monde(?) et, à 35 kilomètres, le Georgetown Loop, ses Shays et son High Devil's Bridge.

Les prochaines conventions auront lieu :

- 1993 : San Antonio, Texas
- 1994 : Denver, Colorado
- 1995 : Valley Forge, Pennsylvanie
- 1996 : Durango, Colorado
- 1997 : Phoenix, Arizona.

Avis aux amateurs !

Récapitulatif des principales voies étroites en modélisme.

Modélisme			Chemins de fer réels		
Echelle	Ecartement		Ecartement		Localisation principale (*)
	Code	en mm	Prototype	en mm	
1/160	Nn3	6,5	voie de 3 pieds	914	USA
1/120	TT 9	9	voie d'un mètre	1000	Europe (**)
1/87	HOi	6,5	voie de 60	600	Europe et colonies
1/87	HOe	9	voie de 75 ou de 76	750/760	Europe
1/87	HOn2½	9	voie de 2 pieds ½ (30 pouces)	760	USA et Pacifique
1/87	HOn30	9	voie de 30 pouces (2 pieds ½)	760	USA et Pacifique
1/87	HOn3	10,5	voie de 3 pieds	914	USA
1/87	HOm	12	voie d'un mètre	1000	Europe
1/76	OO 9	9	voie de 2 pieds ½	760	Grande Bretagne et colonies
1/64	Sn3	14	voie de 3 pieds	914	USA
1/43,5	Oe	16,5	voie de 75 ou de 76	750/760	Europe
1/45	O 14	14	voie de 60	600	Europe et colonies
1/45	O 16,5	16,5	voie de 75 ou de 76	750/760	Europe
1/45	Om	22,5	voie d'un mètre	1000	Europe
1/48	On2	14	voie de 2 pieds	610	USA
1/48	On3	16,5	voie de 3 pieds	914	USA
1/32	SM32	32	voie de 2 pieds	610	Grande Bretagne et colonies
1/24	G	45	voie de 3 pieds	914	USA
1/22,5	Ilm	45	voie d'un mètre	1000	Europe

(*) Il existe évidemment toutes sortes d'exception à ces localisations générales, suivant les régimes politiques, zones d'influence, constructeurs et autres combines administratives.

(**) Echelle assez peu pratiquée, citée ici pour faire plaisir à Don Sibley et son réseau de trams belges !

Montage des trois kits GCI de Jocadis

par Raymond Legros

Achetés en 1985, je les ai enfin réalisés en 1993. Un kit n'est jamais tout-à-fait simple à faire et ceux-ci posent pas mal de problèmes. Il faut bien préparer le travail, ne pas s'énerver ni se presser ; seul le résultat compte.

Il s'agit de voitures de troisième classe - la première sans plates-formes, la deuxième avec une plate-forme et la troisième avec deux plates-formes.

Il y a bien moyen d'obtenir des voitures solides, rigides, qui roulent parfaitement même sur les rails à faible rayon. J'ai maintenant trois voitures dont je suis assez fier. Merci à Jocadis d'avoir rendu cela possible. Après les fleurs, gare au pot.

Comme d'habitude il est absolument nécessaire d'avoir des photos et des plans pour mener à bien ce travail. J'ai pris pour références :

- les trois livres *Vapeurs B* de Delie (photos),
- *Les trains belges en images* d'André ver Elst (photos),
- document 4 du BVS (plans) *Les Voitures de l'Etat Belge : Voitures à 3 essieux*.

Attention :

Il faut se méfier de la marche à suivre jointe au kit car elle contient des erreurs :

- la position du couloir intérieur et de la ligne électrique de toiture sont inversés (voir fig. 1)

- si vous commencez par le châssis, vous risquez l'inconvénient que j'ai rencontré : comme les extrémités des longerons du châssis étaient bien d'équerre et propres, j'ai directement collé les traverses de tête. Erreur, la caisse était trop courte et j'ai dû rajouter de la matière entre les pans latéraux et les petites pièces d'extrémités. Heureusement cela ne se voit pas.

Je suggère donc que vous commencez par la caisse et ajustiez ensuite la longueur du châssis si nécessaire. Dans le kit sans plate-formes d'extrémités, les parois d'extrémités sont différentes, ce qui est exact. Une seule possède une conduite électrique verticale, à gauche de la porte, qui doit correspondre à la ligne électrique de toiture. Malheureusement pour le kit avec une plate-forme, la paroi d'extrémité n'est pas la bonne.

Pour les parois d'extrémités avec plate-forme, la porte d'accès à la plate-forme se trouve du côté couloir. Ce qui n'est pas toujours possible car il n'y a qu'un modèle de paroi. On peut comprendre ici l'économie d'un outillage.

J'ai procédé au montage simultané des trois voitures. Cela permet plus de précision et d'automatisme dans les mouvements et les opérations.

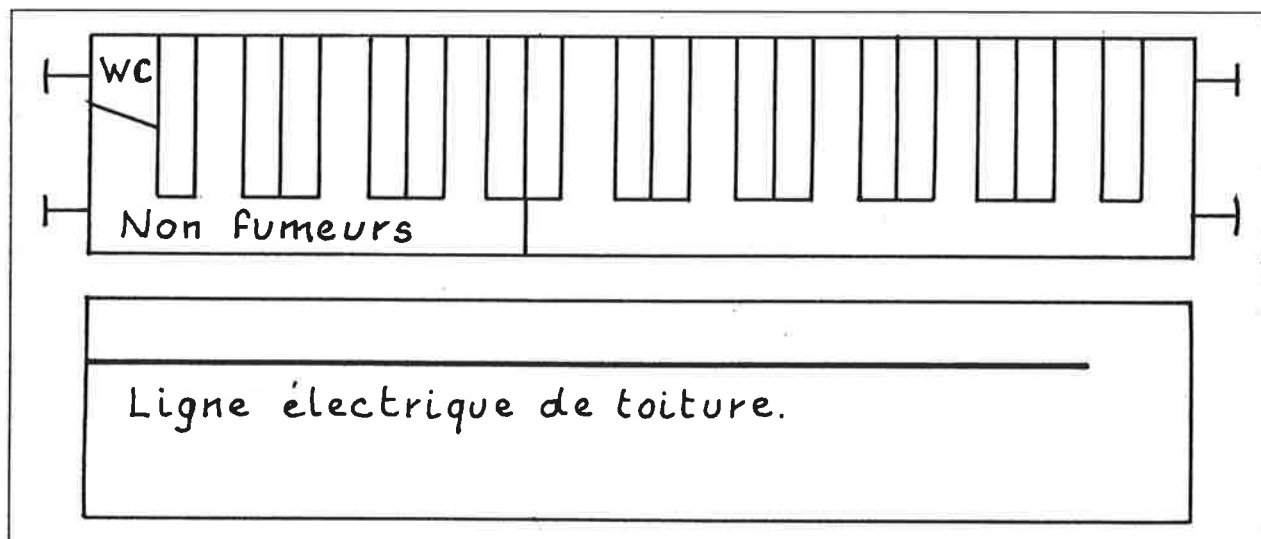


FIGURE 1

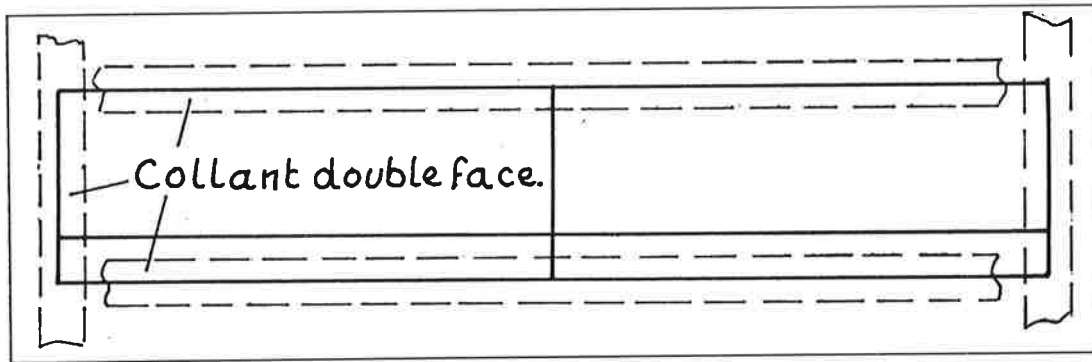


FIGURE 2

A. Assemblage de la caisse

1. Assemblage des deux moitiés de la garniture intérieure :

Ici comme pour l'assemblage de la caisse, je procède comme suit (voir fig. 2) : sur une base rigoureusement plane (glace ou panneau comprimé recouvert d'une feuille plastifiée), attacher une feuille de papier sur laquelle on dessine les contours de ce que l'on veut assembler. Sur les lignes du dessin, poser des bandes de collant double face. Mettre en place les pièces à assembler. La colle peut être une solution de chutes de pièces plastiques et de trichloréthylène (attention aux vapeurs). Peindre les sièges et dossiers en brun clair et le sol en anthracite.

2. Assemblage des parois latérales et frontales de la caisse :

Préparer les flancs latéraux de la caisse en ajoutant les petites pièces avec une fenêtre, là où il n'y a pas de plate-forme. Dommage que la fenêtre soit trop grande. Procéder comme pour la garniture intérieure : dessin du contour sur la feuille de papier et pose de bandes

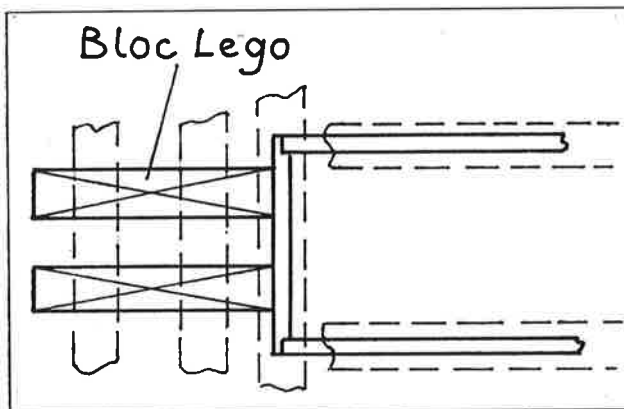


FIGURE 3

collantes double face (voir fig.3). C'est la planéité de la base de la caisse qui est importante car elle doit correspondre à la surface du châssis. Pour s'assurer de la perpendicularité des faces frontales j'ai utilisé des blocs Léo fixés eux aussi par du collant double face.

3. Peindre la caisse en vert à l'extérieur et en brun à l'intérieur.

4. Peindre les cadres des fenêtres de portes latérales en brun (bois vernis). Pour mener à bien cette opération j'utilise un ustensile que l'on peut trouver dans les magasins de matériel artistique (Schleiper par exemple). C'est le principe du Rotring, mais sans aiguille intérieure (voir fig.4). Comme il existe différents calibres, on peut également utiliser cet appareil avec succès pour faire toutes les lignes que l'on trouve actuellement sur les voitures.

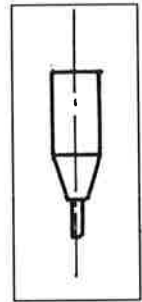


Figure 4

5. Peindre les passerelles métalliques rabattables en noir brillant.

6. Découper les bandes de vitrage et les fixer avec des pointes d'Araldite. La colle plastique et la cyanolite sont inefficaces. La fenêtre du W.C. sera garnie d'un morceau de papier blanc translucide.

7. Assembler la garniture intérieure et la caisse.

8. Comme j'ai équipé les voitures d'un attelage court de ma fabrication (cfr. article antérieur), il faut creuser

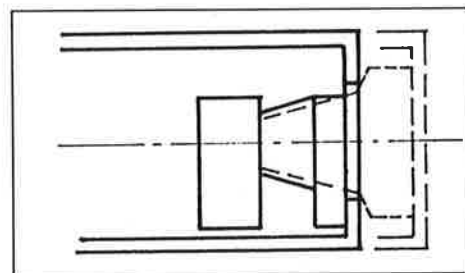


FIGURE 5

son emplacement dans la garniture intérieure (voir fig.5). Voir plus loin la pose de l'attelage court sur le châssis.

9. Appliquer les divers transferts. Il y a trois compartiments "non fumeurs" à mettre du côté du

W.C. Jen'ai pas utilisé les plaques en laiton photogravé, car elles sont trop imprécises. J'ai appliqué les transferts directement sur les portes; ils sont illisibles mais font bel effet quand même.

10. La caisse sera complètement terminée avant de la coller au châssis (sauf le toit) pour une manipulation plus aisée.

11. Peindre les loquets de fermeture des portes en doré, ou en laiton.

12. Pose des poignées de portes :

Je ne vois pas comment utiliser les poignées telles qu'elles sont prévues. Je les ai coupées suivant la figure 6 et collées à l'emplacement prévu. Peindre aussi en doré.

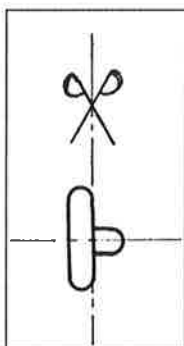


FIGURE 6

13. Pose des mains-courantes :

C'est pas de la tarte que j'aurais dit si j'étais jeune. J'ai longtemps hésité à utiliser celles qui sont prévues en laiton photogravé mais finalement, avec beaucoup de patience, on arrive à un résultat très satisfaisant et leur fragilité initiale disparaît une fois posées.

14. Avant de les détacher de leur support, appliquer une couche de primer et ensuite les peindre en noir brillant. Détacher soigneusement et avec précision avec un cutter, sur une surface dure (moins dure que l'acier du cutter), de l'isolant électrique par exemple. Ne pas

utiliser du bois car la pièce se déformerait.

15. Toutes ces pièces doivent être pliées avec précision. Il faut absolument se faire un gabarit de pliage (voir fig.7). Un morceau de plasticard sur lequel on colle un morceau de tape crêpe. On découpe une rainure perpendiculaire au bord pour localiser la partie horizontale de la main-courante. Celle-ci est maintenue en place par une autre pièce plate et on plie les bouts libres des deux côtés. Pour les mains-courantes des extrémités le même gabarit peut être utilisé; c'est moins facile mais quand même faisable.

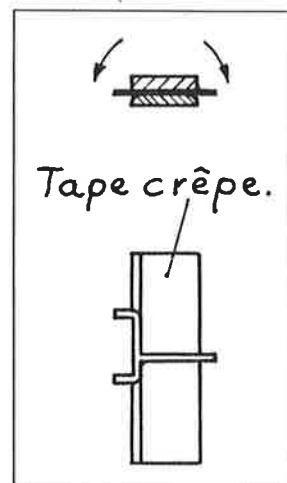
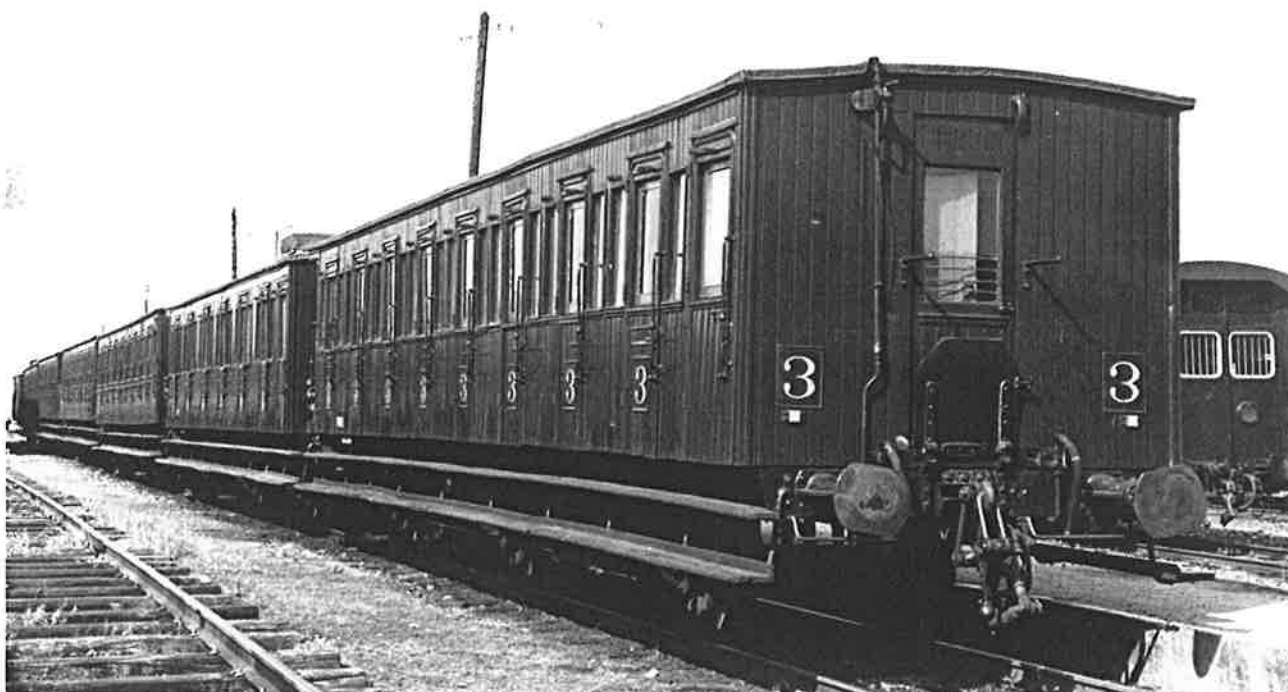


FIGURE 7

16. Pour placer ces pièces sur la caisse on fore à 0,5 mm les endroits prévus. Attention à la feuille des vitrages. Puis on colle à la cyanolite.

17. Pour terminer la caisse, il suffit de placer les mains-courantes de chaque côté de la porte de communication d'une voiture à l'autre. Elles seront environ à la même hauteur que la manivelle de frein des plates-formes. Ne pas se fier à l'emplacement prévu qui n'est d'ailleurs pas identique des deux côtés et trop haut. On prendra du fil laiton de 0,5 mm, ce qui permet, une fois collé, de rectifier la perpendicularité. La plate-forme sera placée plus tard.



VOITURES GCI A MARIEMBOURG

Evasion ferroviaire sur les rampes du Lötschberg

par Guy Bridoux



NAVETTE ABDe 4/8 EN GARE D'AUSSEBERG.

CIRCULE EN ALTERNANCE AVEC DES AUTOMOTRICES DU GBS ET DU BN.

Notre attention fut attirée sur les promenades des rampes du Lötschberg par un article publié dans La Vie du Rail en août 1992 (n° 2358) sous le titre "Le train des marcheurs". Notre intérêt pour ces promenades fut

confirmé par les belles photos projetées par notre ami Jacques Hendrickx lors de la réunion de la section de Bruxelles ce 18 juin 1993. Séduits par les perspectives ainsi dégagées, il ne restait plus qu'à passer à la



UN Tm 2/2 DU GBS EN TETE D'UN TRAIN DE TRAVAUX EN GARE DE LALDEN.

pratique, ce que les dépliants gratuits diffusés par le BLS facilitèrent grandement.

Suivant l'exemple des RhB, la compagnie ferroviaire BLS a indiscutablement fait preuve d'originalité en concevant des sentiers de promenades destinés à mettre en valeur les sites parcourus par cette ligne de prestige.

Deux sentiers ont été tracés, l'un sur la rampe Nord du tunnel sensiblement de Frutigen à Kandersteg, l'autre sur la rampe Sud joignant les stations de Hohtenn à Lalden (proche de Brigue) via Ausserberg. C'est ce dernier que nous avons eu la chance de parcourir en

septembre dernier.

Les dépliants préparés par le BLS comprennent un extrait de carte au 1/25.000^e, un profil d'itinéraire, une estimation des temps de parcours ainsi que l'indication des points où la restauration, voire le logement sont possibles.

La promenade de la rampe sud, d'une longueur de 18 km, part de l'altitude 1078 m pour aboutir à 801 m au bout d'un temps estimé à environ 5 h 30.

Pour de bons marcheurs ces temps ont paru un peu surestimés ; ils sont sous-estimés, par contre, si l'on tient compte des arrêts-photos et des temps d'attente, limités vu le trafic intense, mais répétés, pour qu'un convoi passe dans le champ de l'objectif.

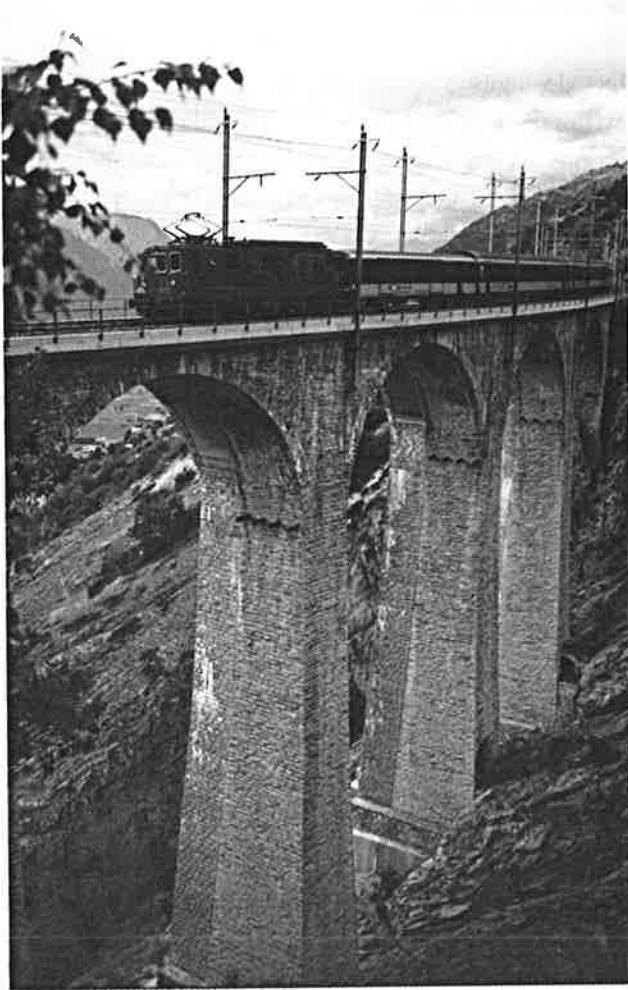
Le balisage du sentier est sans reproche, l'emploi de la carte n'étant nullement indispensable à la réussite de l'entreprise.

Ne pouvant rejoindre le Haut-Valais qu'en fin de matinée, nous avons opté pour une opération en deux temps : Hohtenn - Ausserberg le premier jour, logement à l'hôtel de la Gare (faut ce qu'il faut!) avec vue sur la ligne, et Ausserberg - Lalden suivi d'une visite à Brigue toute proche le lendemain.

Entre ces gares circule un service local de navettes une fois par heure au moins, avec un renfort aux heures dites de pointe, ce qui facilite les déplacements au départ de l'une quelconque des gares de la ligne (quatre sont concernées dans le cas présent, Eggerberg, entre



LA VALLEE DU BIETSCHTAL.



LE VIADUC DE LUOGELKIN.

Ausserberg et Lalden, étant un choix alternatif pour un logement éventuel).

L'intérêt de ce parcours est multiple : le sentier à flanc de montagne serpente dans un décor changeant de pierres, de bois, voire de vigne, traverse des vallées assez encaissées avant d'offrir de belles perspectives tantôt sur la montagne, toujours proche, tantôt sur la haute vallée du Rhône.

Sur le plan ferroviaire, c'est évidemment le tracé et ses multiples ouvrages d'arts, dont le spectaculaire viaduc de Luogelkin, qui constituent un superbe écrin à un trafic varié et coloré dominé par les diverses HLE typiques du BLS, attelées tant à des IC qu'à des trains de marchandises lourds de et vers l'Italie.

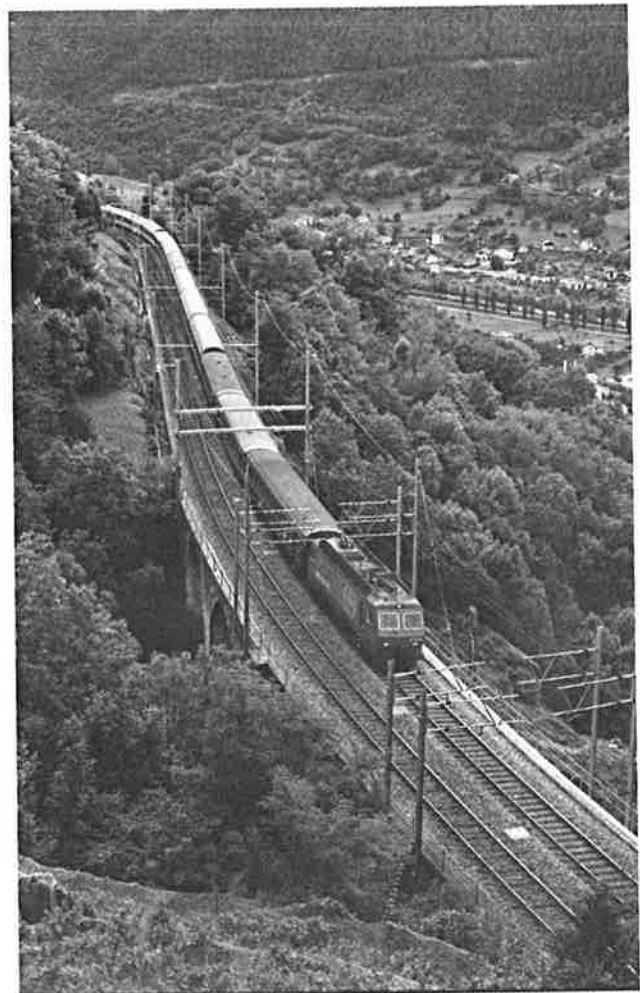
A l'approche de la vallée du Bietschtal, le chemin s'élargit et traverse plusieurs tunnels au gabarit généreux: il s'agit en fait de l'un des chemins qui, de part et d'autre de cette vallée, ont permis d'apporter sur site les matériaux et les éléments de charpente de l'ouvrage d'art qui l'enjambe.

La promenade emprunte d'ailleurs le tablier du viaduc, bien qu'une extension offre une possibilité de contournement (+ 30 min) en amont de la vallée.

En de nombreux endroits le sentier longe une sorte de petit aqueduc souvent couvert dénommé "bisse", faisant partie d'un réseau d'irrigation typique de la région pour distribuer aux cultures l'eau disponible au pied des glaciers. Ce versant de la vallée généralement ensoleillé est en effet assez aride et une irrigation artificielle s'avère indispensable.

Ausserberg et Eggerberg sont les deux seuls villages traversés ; ils ont conservé de beaux exemples d'architecture typique faisant appel à des couvertures de schiste, qu'aucun modernisme agressif n'a encore perturbé. Tout y respire une quiétude fort agréable au visiteur.

En résumé, un essai "transformé" et le vif désir d'aborder dès cette année la rampe Nord en espérant y trouver d'aussi intenses satisfactions.



ECHAPPEE SUR LA VALLEE DU RHONE.

Réalisation d'un canal

par Didier Poncelet

Voici les explications et tours de main nécessaires à la réalisation du canal de mon module, placé il n'y a pas très longtemps au local de FSR.

Procédé :

Déterminez la forme de votre projet, longueur, largeur, hauteur. Après quoi, vous commencerez à faire le lit du canal en tenant compte de la hauteur disponible entre celui-ci et la berge.

Le fond du canal (lit) doit être lisse, pour pouvoir y coller les éléments intervenant dans la suite des travaux.

A vous de décider si vous voulez les berges en béton, en pierres de taille, en briques ou en terre.

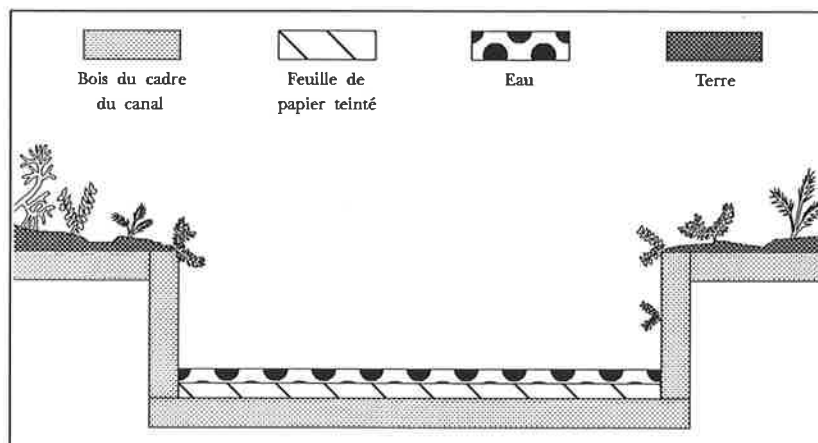
Sauf dans ce dernier cas il sera plus facile d'effectuer les travaux de construction des berges avant de mettre l'eau.

Pour simuler l'élément liquide deux solutions sont à priori possibles :

- faire appel à un "kit" comprenant une feuille en plastique ridé et un fond uni (Faller référence 791, Kibri référence 4126,...).

- utiliser une résine transparente (dans ce cas il faut être attentif au parachèvement complet des berges, quelle qu'en soit la nature avant la coulée de la résine).

Nous avons choisi la première solution.



Quand les berges sont terminées prenez, avec l'aide d'un carton, l'empreinte exacte du contour du canal, ceci afin de ne pas gaspiller inutilement le papier teinté (vert ou bleu) livré avec la feuille de plastique ondulée du kit.

Ensuite, à l'aide de l'empreinte, découpez le papier de couleur ainsi que la feuille de plastique.

Opération de collage :

D'abord, à la colle blanche, appliquez le papier de couleur du kit sur le lit du canal et laissez sécher.

Ensuite, enduire de colle Patex transparente le verso de la feuille de plastique du kit et appliquer cette dernière sur le papier de fond du canal, lissez la surface pour éviter les boursoufflures.

Ceci terminé, il vous faudra parachever les berges du canal.

Bon travail et bon courage.

Entrefilet : Invitation du CFFL

Dans le souci de contribuer au développement des échanges inter-clubs, le Club ferroviaire Froidmont-locomotion de Rixensart invite les membres des associations soeurs à participer à ses activités.

Celles-ci sont mentionnées dans la partie Agenda de notre publication. Adresse :
Centre culturel de Froidmont
Chemin du Meunier - Rixensart

Composition des trains internationaux saison 1993-1994

(1ère partie)

par Jean-Luc Wyns

Pour la légende voir Ferro Flash N° 161

1) Train n° 102 " LE GRAND DUCAL "

Horaire : Luxembourg 7.07 - Namur 8.46/48 - Bru. Midi 9.41

Trajet	Type	Admin.	Référence(s)
Luxembourg - Bru. Midi	HLE 20	SNCB	Roco 43670 (2018) ou Roco 43670.1 (2021)
Luxembourg - Bru. Midi	Btm 61	SNCB	~ Roco 44661
Luxembourg - Bru. Midi	Btm 61	SNCB	~ Roco 44661
Luxembourg - Bru. Midi	Btm 61	SNCB	~ Roco 44661
Luxembourg - Bru. Midi	Am 61	SNCB	Roco 44657
Luxembourg - Bru. Midi	Am 61	SNCB	Roco 44657

2) Train n° 109 " LE GRAND DUCAL "

Horaire : Bru. Midi 17.53 - Namur 18.45/47 - Luxembourg 20.25

Trajet	Type	Admin.	Référence(s)
Bru. Midi - Luxembourg	HLE 27	SNCB	Lima 208023 (2735)
Bru. Midi - Luxembourg	Am 61	SNCB	Roco 44657
Bru. Midi - Luxembourg	Am 61	SNCB	Roco 44657
Bru. Midi - Luxembourg	Btm 61	SNCB	~ Roco 44661
Bru. Midi - Luxembourg	Btm 61	SNCB	~ Roco 44661
Bru. Midi - Luxembourg	Btm 61	SNCB	~ Roco 44661

3) Train EN 224 " DONAUWALZER "

Horaire : Wien W 18.44 - Passau 21.58/22.11 - Regensburg 23.18/20 - Köln 4.50

München Hbf 22.10 - Ulm 23.31/34 - Stuttgart 0.32/41 - Köln 4.47

Köln 5.08 - Aachen 5.55/6.06 - Liège G. 6.47/50 - Bru. Midi 8.04/09 - Oostende 9.18

Trajet	Type	Admin.	Référence(s)
Aachen Hbf - Oostende	HLE 27	SNCB	Lima 208023 (2735)
München - Oostende	WLABm	DB	~ Roco 44841
München - Oostende	Bcm	DB	~ Roco 44746
München - Oostende	Bm	DB	Roco 44746
München - Oostende	Bm	DB	Roco 44746
München - Oostende	Bm	DB	Roco 44746
Wien - Oostende	Bm 61	OBB	Roco 44666
Wien - Oostende	Bm 61	OBB	Roco 44668
Wien - Oostende	Bcm 61	OBB	~ Liliput 883.10
Wien - Oostende	WLABm	OBB	~ Roco 44843

4) Train n° 230

Horaire : Dortmund 22.42 - Köln Hbf 0.03/07 - Aachen Hbf 0.54/1.04 - Liège G. 1.44/55
Jeumont 3.27/28 - Aulnoye 3.46/4.06 - Paris N. 6.25

Trajet	Type	Admin.	Référence(s)
Aachen - Liège G.	HLE 27	SNCB	Lima 208023 (2735)
Liège G. - Paris Nord	HLE 40100	SNCF	Lima 208121 (40101)
Dortmund - Paris Nord	Bm	DB	Roco 44746
Dortmund - Paris Nord	Bm	DB	Roco 44746
Dortmund - Paris Nord	Bm	DB	Roco 44746
Dortmund - Paris Nord	ABm	DB	Roco 44748
Dortmund - Paris Nord	ABm	DB	Roco 44748
Dortmund - Paris Nord	Bcm	DB	~ Roco 44747

Composition donnée au départ de Dortmund. En gare de Liège G. changement de sens de marche (changement de front de la locomotive de remorque).

5) Train n° 255 TPJ

Horaire : Bru. Nord 18.00 - Aachen Hbf 20.09/20 - Soest 22.59

Trajet	Type	Admin.	Référence(s)
Bru. Nord - Aachen Hbf	HLE 22	SNCB	Lima 208406 (2205?)
Bru. Nord - Soest	Am	DB	Roco 44747
Bru. Nord - Soest	Am	DB	Roco 44747
Bru. Nord - Soest	BDs	DB	Roco 44749
Bru. Nord - Soest	Bm	DB	Roco 44746
Bru. Nord - Soest	Bm	DB	Roco 44746
Bru. Nord - Soest	Bm	DB	Roco 44746
Bru. Nord - Soest	Bm	DB	Roco 44746
Bru. Nord - Soest	Bm	DB	Roco 44746

Circule uniquement le dimanche et le lundi.

6) Train n° 280

Horaire : Bru. Midi 20.04 - Paris Nord 23.01

Trajet	Type	Admin.	Référence(s)
Bru. Midi - Quévy	HLE 27	SNCB	Lima 208023 (2735)
Bru. Midi - Paris Nord	Bm 61	SNCF	~ Lima 309766K (1)
Bru. Midi - Paris Nord	Btm 61	SNCF	Lima 309766K (1)
Bru. Midi - Paris Nord	ABm 61	SNCF	Lima 309200K
Bru. Midi - Paris Nord	Am 61	SNCF	Roco 44667

(1) = il s'agit de la version améliorée équipée de rideaux aux fenêtres. La version classique est disponible sous le n° 309185K.

7) train n° 282

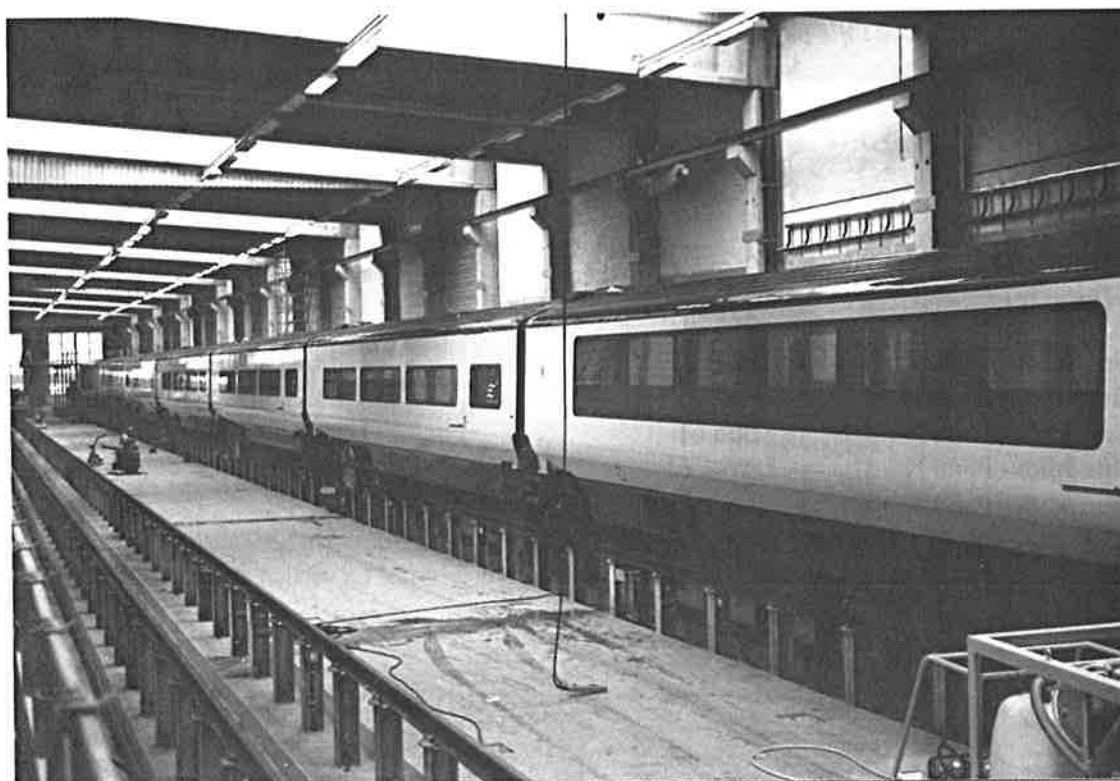
Horaire : Amsterdam 7.00 - Bru. Midi 9.51/10.06 - Paris N. 12.55

Composition au départ d' Amsterdam

Trajet	Type	Admin.	Référence(s)
Amsterdam - Bru. Midi	HLE 25.5	SNCB	Lima transf. Jocadis
Amsterdam - Paris Nord	Am 61	SNCB	Roco 44657
Amsterdam - Paris Nord	Bm 61	SNCB	Roco 44661
Amsterdam - Paris Nord	Btm 61	SNCB	~ Roco 44661
Amsterdam - Paris Nord	Btm 61	SNCB	~ Roco 44661
Amsterdam - Paris Nord	Btm 61	SNCB	~ Roco 44661
Amsterdam - Paris Nord	Dms	SNCB	Pas (encore)disponible

Composition au départ de Bru. Midi

Trajet	Type	Admin.	Référence(s)
Bru. Midi - Aulnoye	HLE 18	SNCB	Lima 208121 (1805)
Bru. Midi - Paris Nord	Btm 61	SNCB	~ Roco 44661
Bru. Midi - Paris Nord	Bm 61	SNCB	Roco 44661
Bru. Midi - Paris Nord	Am 61	SNCB	Roco 44657
Bru. Midi - Paris Nord	Am 61	SNCB	Roco 44657
Bru. Midi - Paris Nord	WR	SNCB	Jouef 5330
Amsterdam - Paris Nord	Am 61	SNCB	Roco 44657
Amsterdam - Paris Nord	Bm 61	SNCB	Roco 44661
Amsterdam - Paris Nord	Btm 61	SNCB	~ Roco 44661
Amsterdam - Paris Nord	Btm 61	SNCB	~ Roco 44661
Amsterdam - Paris Nord	Btm 61	SNCB	~ Roco 44661
Amsterdam - Paris Nord	Dms	SNCB	Pas (encore) disponible



RAME EUROSTAR DANS LE NOUVEL ATELIER DE FOREST-MIDI (DECEMBRE 1993)

L'éthique et le modélisme

par Raymond Legros

Ethique, voilà un mot bien à la mode. Pourquoi ? Peut-être parce que le comportement des êtres et des groupes humains peut souvent prêter à la critique ?

Si l'on regarde le dictionnaire, l'éthique est la doctrine du bonheur des hommes et des moyens d'accès à cette fin.

Nous, les modélistes, sommes aussi à la recherche du bonheur. Et qu'est ce qui peut bien nous rendre heureux ? Hé bien, par exemple, pouvoir se procurer dans le commerce le plus possible de modèles différents de notre cher chemin de fer belge.

Et les moyens d'accès à ce bonheur ? La confection d'un beau modèle demande un outillage sérieux, tant pour assurer la qualité que pour pouvoir en produire une quantité raisonnable. Raisonnable veut dire tout autre chose qu'un tirage très limité, synonyme de modèles très chers réservés aux gens fortunés et aux collectionneurs.

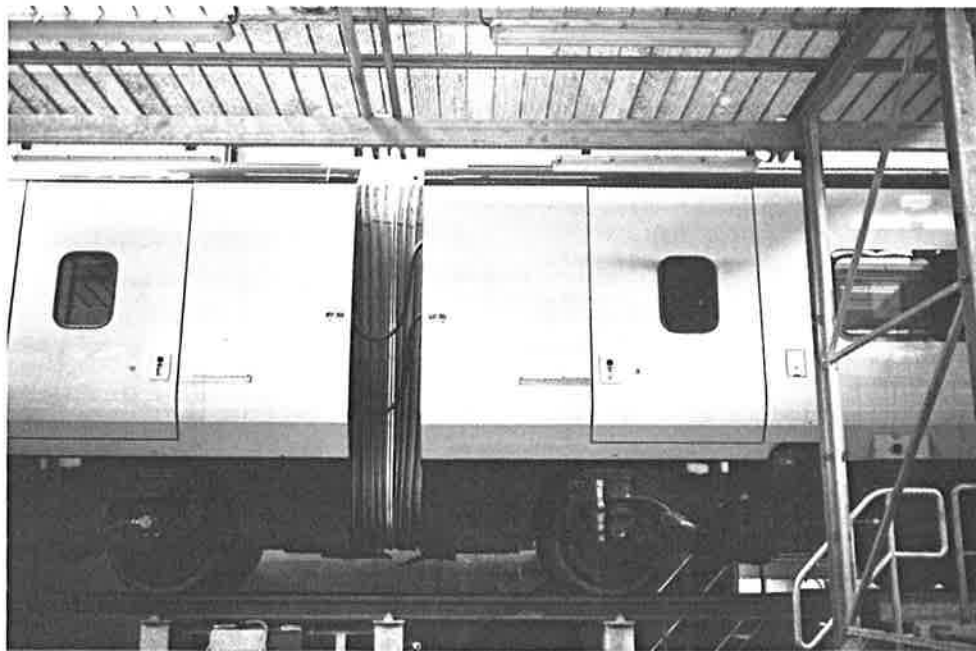
Cela coûte déjà cher pour les gros fabricants (Roco, Märklin, Lima...) mais quand il s'agit d'un artisan, s'il se lance dans l'aventure, il doit être sûr de

pouvoir arriver à ses fins, sous peine de mettre en péril son entreprise.

Notre bonheur demande la diversité qui ne sera atteinte qu'en coordonnant tous les efforts de ceux qui conçoivent et fabriquent les modèles qui nous sont destinés.

Il est absurde que deux artisans étudient et produisent un même modèle, de même qualité, dans une gamme de prix similaires. Une coordination est parfaitement possible et se fait d'ailleurs chez certains grands producteurs. Les petits artisans peuvent aussi le faire en se concertant, par exemple sous la conduite de Fébelrail. Ils pourraient ainsi éviter les gaspillages et obtenir plus facilement les renseignements nécessaires pour concevoir un beau modèle sans faute.

Il est particulièrement lamentable de voir que certains n'hésitent pas à saper les efforts faits par d'autres afin d'en tirer profit et d'affaiblir leur concurrent. De telles pratiques ne servent pas du tout le modélisme. Seules une bonne coordination et la répartition des efforts apporteront le maximum de satisfaction.



ELEMENT CENTRAL, SECABLE, DE LA RAME EUROSTAR, DANS LE NOUVEL ATELIER DE FOREST-MIDI (DECEMBRE 1993)

Pour les trains ?, Monsieur, c'est au troisième étage

par Claude Binamé

Non, il ne s'agit pas de la réponse que pourrait vous apporter l'hôtesse d'un grand magasin à qui vous auriez demandé où se trouve le rayon «modélisme» ou celle d'une maison spécialisée où les poupées se trouveraient au rez-de-chaussée, les bateaux au premier, les avions au second, les trains au troisième et les autos au quatrième, telles qu'il en existe dans certaines très grandes villes riches comme New-York ou Londres.

Il s'agit tout simplement de trains réels et plus particulièrement de l'agencement de nombreuses gares des lignes à grande vitesse du réseau des chemins de fer japonais.

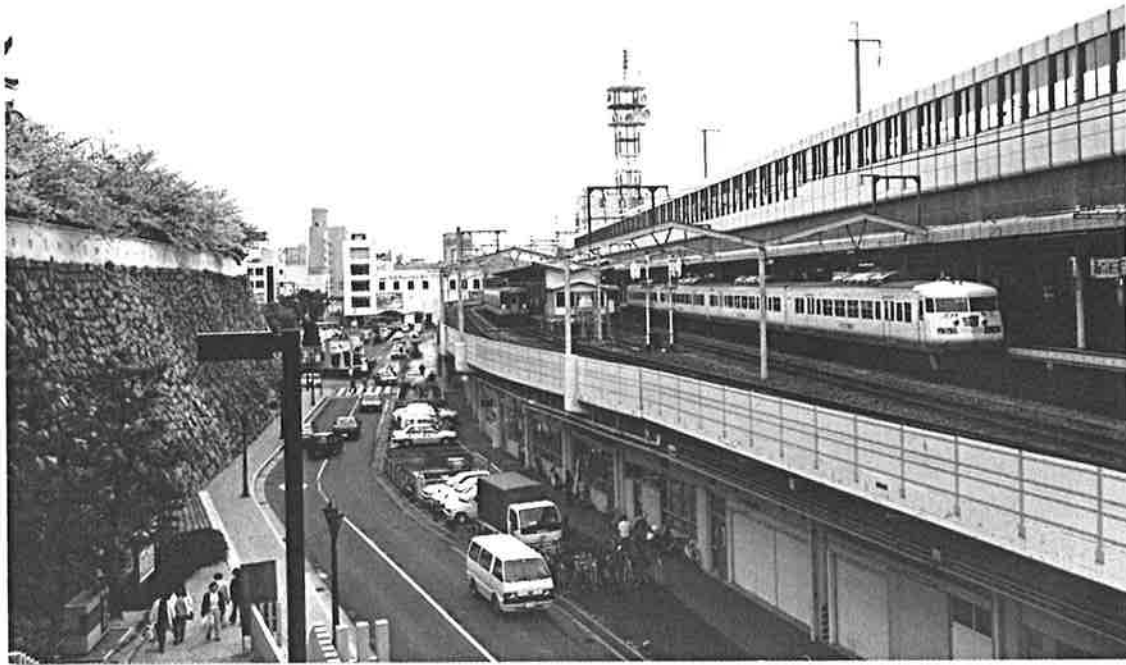
Ces lignes, appelées Shin-Kansen (nouveau chemin de fer), ont été construites récemment puisque la première (Tokaido Shin-Kansen, du nom de la région traversée) date seulement de 1964. De plus, celles-ci ont été construites à voie normale alors que le réseau de base est à voie de 1,067 mètre, sans compter les lignes et réseaux privés dont les écartements sont fort variables et parfois aussi peu connus que 1,1 mètre ou 1,37 mètre.

Considérant le peu de place disponible dans les régions habitables ainsi que le relief très tourmenté du pays, l'insertion de lignes à grande vitesse n'autorisant pas les courbes prononcées ni les profils exagérés, est rendue fort difficile. Dès lors, le Shin-Kansen s'est vu obligé de s'installer à grands frais selon des méthodes s'affranchissant de l'infrastructure existante. C'est pourquoi la majorité du kilométrage de ces lignes se situe en tunnel ou en viaduc de béton à l'instar des autoroutes urbaines. Certains tronçons de ligne sont même complètement absents du paysage comme la section traversant la presqu'île de Izu sur la ligne du Tokaido ou la longue ligne presque droite du Sanyo Shin-Kansen située entre Oayama et Fukuyama où les cinquante kilomètres sont parcourus presque entièrement en tunnels, seulement entrecoupés par une gare (Shin-Kurashiki) et une profonde vallée, comme si on traversait l'un à la suite de l'autre à 270 km/h le Gotthard, le Loetschberg et le Simplon.

Dans les zones de plaines surchargées d'habitation et d'industries ainsi qu'à l'approche des



VUE D'UNE GARE TYPIQUE DU SHIN-KANSEN MONTRANT CLAIEMENT LES DEUX VOIES DE PASSAGE ET UN TRAIN NOZOMI QUI PASSE A 270 KM/H (PHOTO CLAUDE BINAME).



VUE MONTRANT LES DIFFERENTS ETAGES DES INSTALLATIONS DE LA GARE DE FUKUYAMA.
 AU SOMMET LA GARE SHIN-KANSEN RECONNAISSABLE
 A SES GRANDES BAIES VITREES - VOIR PHOTO PRECEDENTE (PHOTO CLAUDE BINAME).

viles, les trains progressent alors sur de longs et hardis surplombant les villages et les autres installations ferroviaires des Japan Railways ou des réseaux privés. C'est ainsi qu'aux points de rencontre de ces lignes où sont établies des gares communes, le Shin-Kansen n'a généralement eu pour seule solution que de s'installer au-dessus des autres.

Dans certains cas, les voies du Shin-Kansen ont tout simplement été surajoutées au-dessus des installations existantes au moyen de superstructures en béton en forme de portiques enserrant les voies et quais du réseau de base, dans d'autres un ensemble de nouveaux bâtiments a été reconstruit englobant toutes les infrastructures des différents services disponibles (voies et quais Shin-Kansen, voies et quais du réseau de base, voies et quais des lignes privées, éventuellement station de métro, mezzanine avec les services voyageurs tels que billetterie, renseignements, réservation, salle d'attente, téléphones et bureaux de tourisme, de nombreuses boutiques d'alimentation ainsi que des étages ou des souterrains de grands magasins). Parmi ces services, une mention spéciale doit être faite au sujet de ces nombreuses boutiques d'alimentation qui vendent de très bons repas complets en boîtes de carton appelés Eki-ben (manger de gare) et que l'on n'achète pas cher (environ 300 francs) pour déguster dans le train. La plupart des gares japonaises étant construites en forme

de mezzanines au-dessus des voies avec accès latéraux depuis les rues avoisinantes par des passerelles enjambant les carrefours, le Shin-Kansen qui est venu s'ajouter, se retrouve dans la plupart du temps au troisième étage et le B.V. est alors situé en sandwich entre les voies du réseau de base et celles du Shin-Kansen. C'est le cas de la gare de Okayama par exemple. Par contre, à Fukuyama, les lignes de base étant déjà elles-mêmes en viaduc, le B.V. se trouve sous les voies, au niveau de la rue (appelé au Japon premier étage comme en Amérique) et le Shin-Kansen se situe alors de nouveau au troisième étage, sur un deuxième viaduc. Imaginez donc qu'à Bruxelles l'on construise la gare TGV non pas sur la rue de France, mais en viaduc au-dessus des autres voies avec un double viaduc surplombant la place de la Constitution, le tout coiffé de grands magasins ou d'un shopping center appartenant à la SNCB ou à la STIB.

Le cas de la gare d'Hiroshima est différent car, profitant de la pente du terrain, la gare Shin-Kansen a été implantée latéralement, et même légèrement de travers, au quatrième étage avec sa propre mezzanine sous voies au niveau d'une place publique. Elle est reliée à la ville par une passerelle passant au-dessus du réseau de base et du bâtiment principal de la gare pour déboucher sur la place où se trouve le terminus de cinq lignes de tram. Imaginons Liège-Guillemins avec une gare TGV sur le flanc de la colline de Cointe et dont les voies se dirigeraient

vers Ans au-dessus de l'autoroute qui se trouve elle-même au-dessus de la ligne 36.

Le cas de la gare de Nagoya est peut-être un des plus complets puisqu'elle comporte, outre le Shin-Kansen, le réseau de base des JR, deux réseaux privés (Nagoya Railways et Kinki Nippon Railways appelé aussi Kintetsu), le métro et plusieurs grands magasins appartenant entre autres aux deux compagnies privées. Il n'y manque que du tram.

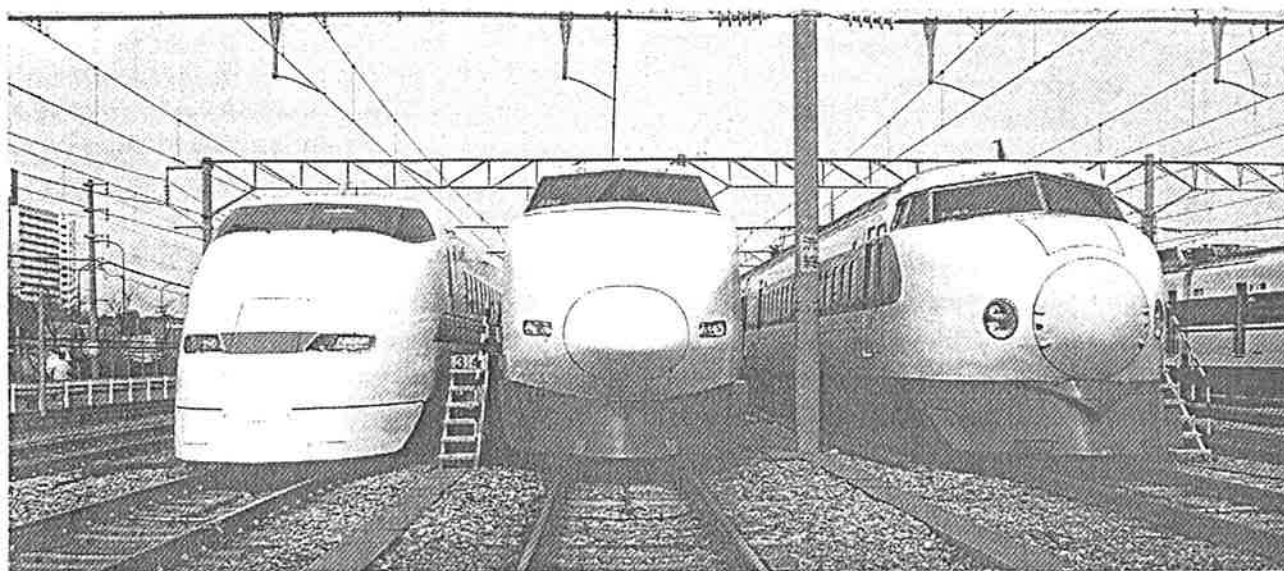
Dans de nombreuses villes, il n'a pas été possible d'amener le Shin-Kansen au centre et il dispose alors d'une gare à l'extérieur et généralement reliée au centre par le métro et/ou le réseau JR de base. C'est par exemple le cas de Shin-Yokohama, Shin-Osaka et Shin-Kobe (Shin veut dire nouveau) où il aurait été difficile de faire passer la ligne dans le tissu urbain, ou de Shin-Kurashiki, Shin-Onomichi et Shin-Shimonoseki où le tracé de la ligne ne permettait pas de s'approcher du centre.

Encore un mot au sujet de l'exploitation des gares Shin-Kansen de la ligne Tokaido et Sanyo : à part les gares d'arrêt général qui sont Nagoya, Kyoto, Shin-Osaka, Okayama et Hiroshima et qui sont les seules où s'arrêtent les trains Nozomi qui circulent à 270 km/h au moyen de rames de type 300, les autres gares sont généralement constituées de deux voies de passage centrales et de deux voies à quai, une dans chaque sens (on roule à gauche au Japon ; également sur la voie publique), l'ensemble formant un genre de caisson bordé par des verrières et suspendu au-dessus des autres installations. L'horaire prévoit que les trains qui s'arrêtent en profitent pour se faire dépasser par ceux

qui ne s'arrêtent qu'à certaines villes. Les trains Kodama s'arrêtent à toutes les stations, soit environ tous les 20 à 30 kilomètres et comportent six voitures de la première série (série 000).

Les trains qui s'arrêtent moins souvent, sont des Hiari mais leur nombre d'arrêts est variable, allant de sept à quatorze pour les 1180 kilomètres de trajet. Ils roulent à 240 km/h et sont composés de rames de douze voitures de la première série ou de rames type 100 de seize voitures dont deux ou quatre voitures à étage parmi lesquelles se trouve la voiture-restaurant n8. Ils sont alors qualifiés respectivement de "Double Deck Hikari" ou de "Grand Hikari". L'horaire montre de nombreux services partiels pour ceux qui s'arrêtent le plus souvent. Quoique la fréquence générale sur l'ensemble de la ligne et par conséquent aux gares d'arrêt obligatoires, soit d'environ un train toutes les dix minutes, la répétition d'un même type de train avec les mêmes arrêts obéit à un cadencement sur les deux heures ce qui, grâce à la multiplication des combinaisons permet une fréquence aux gares les moins bien desservies d'un train toutes les trente minutes environ.

Les noms Nozomi, Hikari et Kodama, tout comme d'autres noms utilisés sur d'autres lignes, ne sont pas des termes techniques désignant les types de trains mais sont des noms donnés à ces trains et se rapportant à des situations naturelles, humaines, idéologiques ou géographiques comme si tous les trains directs de Bruxelles à Luxembourg étaient des "Grands Ducaux", les semi-directs des "Ardennais" et les omnibus des "Condruziens" ou tous les trains de Gand des "Agneaux mystiques" ou ceux d'Amsterdam des "Maatjes".



DE GAUCHE A DROITE : SERIE 300, SERIE 100 ET SERIE 0 (DOCUMENT DES JR)

Agenda

**Manifestations
Bourses
Expositions
Activité**

Liste non exhaustive

Ni le CFC, ni la "rédaction"
ne peuvent être tenus pour responsables
d'erreurs qui se seraient éventuellement
glissées dans cet agenda

Pour tout renseignement
concernant les activités mentionnées,
nous vous renvoyons aux différentes
associations et organisations
concernées.

Mardi 11 janvier de 20 à 23 h
CFC
Club ferroviaire du
Centre Section de Bruxelles
Réseau de FSR
Gare de Schaerbeek

Responsable : Gilbert Collin
On route
Renseignements : Gilbert Collin
02/770.45.20 en soirée
Michel Broigniez 010/65.87.48

Vendredi 14 janvier à 19.30 h
CFC
Club ferroviaire du Centre
Section du Centre

Réunion hebdomadaire

Place Caffet
Haine-Saint-Paul (B)

Renseignements : Jean-Luc Francq
064/44.25.71

Vendredi 14 janvier à 20.30 h
CFFL

Club ferroviaire Froidmont-Locomotion
Projection vidéo
par Claude Binamé

"Le Japon profond"

Les lignes ferrées à l'extérieur de Tokyo.

Centre Culturel de Froidmont
Chemin du Meunier
Rixensart (B)

Renseignements : A. Defechereux
02/654.05.79 ou J.-C. Renier 010/41.85.33

Dimanche 16 janvier

Adler - Modellspielzeglärkte

Bourse

Kon.-Adenauer-Haus
F.-Ebert-Allee 73-75
Bonn (D)

Renseignements : 02103-51133 et
0203-746327

Dimanche 16 janvier de 9 à 13 h

Bourse d'échanges Trains Voitures - Jouets

Gymnase communal
Rue de l'Hôpital
Amay (B)

Entrée : 50 BEF

Renseignements : 085/31.22.53

Dimanche 16 janvier

Bourse "en tout genre"

à partir de 8 h

Shopping Center
de Woluwé-Saint-Lambert

Vendredi 21 janvier à 19.30 h
CFC

Club ferroviaire du Centre
Section du Centre

Réunion hebdomadaire

Place Caffet
Haine-Saint-Paul

Renseignements : Jean-Luc Francq
064/44.25.71

Samedi 22 janvier de 14 à 18 h
CFC

Club ferroviaire du Centre
Section de Bruxelles
Réseau de FSR
Gare de Schaerbeek

Responsable : Jean-Luc Wyns
On route

Renseignements : Gilbert Collin
02/770.45.20 en soirée
Michel Broigniez 010/65.87.48

Dimanche 23 janvier de 9 à 14 h

Leuvense modeltrein club
Bourse d'échange

Salle paroissiale (arrière église)
Mechelsesteenweg
Winksele - Delle (B)
(près de Leuven, direction Mechelen)
Entrée : 50 BEF

Renseignements : 016/62.12.99

Vendredi 28 janvier à 19.30 h
CFC

Club ferroviaire du Centre
Section du Centre

Réunion hebdomadaire

Place Caffet
Haine-Saint-Paul (B)

Renseignements : Jean-Luc Francq
064/44.25.71

Vendredi 28 janvier de 20 à 23 h
CFC

Club ferroviaire du Centre
Section de Bruxelles
Réseau de FSR
Gare de Schaerbeek

Responsable : Pierre Cooreman
On travaille

Renseignements : Gilbert Collin
02/770.45.20 en soirée
Michel Broigniez 010/65.87.48

Dimanche 30 janvier de 9 à 13 h

Hoeseltse Treinclub

Bourse

Centre culturel

Hoeselt (B)
près de Hasselt

Entrée (avec tombola gratuite) : 50 F

Dimanche 6 février
CFC

Club ferroviaire du Centre
Section du Centre

Animation en gare *Les chemins de fer de France*

Gare musée de Haine-Saint-Pierre
Rue de la Station
Haine-Saint-Pierre (B)

Renseignements : Jean-Luc Francq
064/44.25.71

Mardi 8 février de 20 à 23 h
CFC

Club ferroviaire du Centre
Section de Bruxelles
Réseau de FSR
Gare de Schaerbeek

Responsable : Roger Lefrancq
On roule

Renseignements : Gilbert Collin
02/770.45.20 en soirée
Michel Broigniez 010/65.87.48

Vendredi 11 février à 20.30 h
CFFL

Club ferroviaire Froidmont-Locomotion
Projection de diapos
par Christian Dosogne
"Actualités sur les chemins de fer en Belgique"

Second trimestre 1993
Centre Culturel de Froidmont
Chemin du Meunier
Rixensart (B)
Renseignements : A. Defechereux
02/654.05.79 ou J.-C. Renier 010/41.85.33

Samedi 19 février de 14 à 18 h
CFC

Club ferroviaire du Centre
Section de Bruxelles
Réseau de FSR
Gare de Schaerbeek

Responsable : Guy Tyteca
On roule

Renseignements : Gilbert Collin
02/770.45.20 en soirée
Michel Broigniez 010/65.87.48

Dimanche 20 février

Adler - Modellspielzgmärkte

Bourse

Gürzenich
Martinstr. 29-37
Köln (D)

Renseignements : 02103-51133 et
0203-746327

Dimanche 20 février

Bourse "en tout genre"

à partir de 8 h

Shopping Center
Woluwé-Saint-Lambert (B)

Dimanche 20 février de 9 à 13 h

Internationale train- en autobeurzen

Zaal Sint-Josef
Dalhiastraat 23
Wommelgem (B)

Renseignements : Marseloo
03/231.64.17 - Van Kerkhove
03/774.13.05 - 03/774.50.98

Vendredi 25 février de 20 à 23 h
CFC

Club ferroviaire du Centre
Section de Bruxelles
Réseau de FSR
Gare de Schaerbeek

Responsable : Gilbert Collin
On travaille

Renseignements : Gilbert Collin
02/770.45.20 en soirée
Michel Broigniez 010/65.87.48

Week-end du 26 et 27 février
de 14 à 19 h
L'échelle

Exposition

"Trains de Suisse, trains de rêve"
Réseau en activité, exposition de matériel

Chaussée d'Uccle, 236 a
Beersel (B)
Entrée gratuite
Renseignements : 02/344.64.56

Dimanche 27 février de 9.30 à 14 h

Bourse

Collège Notre Dame de la Paix
Erpent (B)

Entrée : 100 BEF
Autoroute E 411 sortie n° 15

Renseignements : 010/45.33.74 ou
081/40.01.49

Dimanche 6 mars

Adler - Modellspielzgmärkte

Bourse

Kon.-Adenauer-Haus
F.-Ebert-Allee 73-75
Bonn (D)

Renseignements : 02103-51133 et
0203-746327

Dimanche 6 mars
CFC

Club ferroviaire du Centre
Section du Centre
Animation en gare
Les chemins de fer de l'Entre Sambre et Meuse

avec la participation de Monsieur Heynen
Gare musée de Haine-Saint-Pierre
Rue de la Station
Haine-Saint-Pierre (B)
Renseignements : Jean-Luc Francq
064/44.25.71

Mardi 8 mars de 20 à 23 h
CFC

Club ferroviaire du Centre
Section de Bruxelles
Réseau de FSR
Gare de Schaerbeek

Responsable : Pierre Cooreman
On roule

Renseignements : Gilbert Collin
02/770.45.20 en soirée
Michel Broigniez 010/65.87.48

Vendredi 11 mars à 20.30 h
CFFL

Club ferroviaire Froidmont-Locomotion
Causerie et projection de diapos
par Jean Dubuffet et Monsieur Laurent
"Premiers diésels de ligne en Belgique"

Centre Culturel de Froidmont
Chemin du Meunier
Rixensart (B)

Renseignements : A. Defechereux
02/654.05.79 ou J.-C. Renier 010/41.85.33

Dimanche 13 mars de 9 à 13 h
T.H.T

Trein hobby trains
Bourse d'échanges
Trains miniatures - Accessoires
Photos - Cartes postales - Livres
Zaal Star
N. De Brauwerstraat 21
Vilvoorde (B)
Entrée : 50 BEF
Renseignements : asbl Trein Hobby
Trains, Harensesseweg 494,
02/251.54.96 - 02/252.03.19

Vendredi 18 mars à 20.30 h
CFFL

Club ferroviaire Froidmont-Locomotion

Modélisme
"Construction de rochers"
présenté par Jacques Le Plat

Centre Culturel de Froidmont
Chemin du Meunier
Rixensart (B)
Renseignements : A. Defechereux
02/654.05.79 ou J.-C. Renier 010/41.85.33

<p>Samedi 19 mars de 14 à 18 h CFC Club ferroviaire du Centre Section de Bruxelles Réseau de FSR Gare de Schaerbeek</p> <p>Responsable : Gilbert Collin On travaille Renseignements : Gilbert Collin 02/770.45.20 en soirée Michel Broigniez 010/65.87.48</p>	<p>Dimanche 20 mars</p> <p>Bourse "en tout genre"</p> <p>à partir de 8 h</p> <p>Shopping Center Woluwé-Saint-Lambert (B)</p>	<p>Vendredi 25 mars de 20 à 23 h CFC Club ferroviaire du Centre Section de Bruxelles Réseau de FSR Gare de Schaerbeek</p> <p>Responsable : Jean-Pierre Tramasure On roule Renseignements : Gilbert Collin 02/770.45.20 en soirée Michel Broigniez 010/65.87.48</p>
<p>Dimanche 27 mars à partir de 9.45 h</p> <p>ECMA</p> <p>Bourse</p> <p>Shopping Center de Woluwé-Saint-Lambert</p> <p>Entrée : 100 BEF</p> <p>Renseignements : 02/771.92.23</p>	<p>Week-end du 2 et 3 avril Vercauteren</p> <p>Vente aux enchères et bourse</p> <p>Samedi (15 h) - N - O - I - II - divers Dimanche (10 h) - HO - divers</p> <p>Hôtel Serwir Sint-Niklaas (B)</p> <p>Renseignements : 052/47.84.02</p>	<p>Mardi 5 avril de 20 à 23 h CFC Club ferroviaire du Centre Section de Bruxelles Réseau de FSR Gare de Schaerbeek</p> <p>Responsable : Roger Lefrancq On roule Renseignements : Gilbert Collin 02/770.45.20 en soirée Michel Broigniez 010/65.87.48</p>
<p>Samedi 9 avril à 20.30 h CFFL Club ferroviaire Froidmont-Locomotion</p> <p>Visite du 15e salon de la maquette et du modèle réduit</p> <p>Paris, Porte de Versailles Voyage en autocar de luxe</p> <p>Renseignements : A. Defechereux 02/654.05.79 ou J.-C. Renier 010/41.85.33</p>	<p>Dimanche 10 avril de 9.30 à 13.30 h</p> <p>Bourse</p> <p>Salle Omnisport Route de Charleroi Sart-Saint-Laurent (B)</p> <p>Entre Floreffe et Fosse-la-Ville</p>	<p>Samedi 16 avril de 14 à 18 h CFC Club ferroviaire du Centre Section de Bruxelles Réseau de FSR Gare de Schaerbeek</p> <p>Responsable : Pierre Cooreman On travaille Renseignements : Gilbert Collin 02/770.45.20 en soirée Michel Broigniez 010/65.87.48</p>

Cotisation 1994

Les montants des cotisations pour 1994 restent inchangés. Veuillez consulter la deuxième page de ce Ferro-Flash pour les différents montants ainsi que pour les numéros des comptes financiers.

Versez votre cotisation au compte de la section dont vous dépendez, les membres de la section de Bruxelles ont d'ailleurs reçu une formule pré-imprimée, nous leur demandons d'utiliser celle-ci uniquement afin de faciliter le travail du secrétariat.

Merci de votre confiance à notre club.

Attention ! Pour les membres distraits qui régleraient leur cotisation (renouvellement seulement) après le 20 février 1994, le montant unique sera alors de **BEF 1.000,-**.

Si vous décidez de nous suivre en 1994, mettez-vous en règle le plus rapidement possible.

Nous remercions vivement les membres qui ont déjà réglé leur cotisation et qui ont fait l'effort, malgré les temps difficiles, d'en augmenter le montant. Un tout grand merci à eux au nom du club.

Cotisation 1994

Cotisation 1994

Cotisation 1994

Calendrier 1994 pour le local de FSR

<i>Janvier</i>				<i>Juin</i>			
mardi 11	de 20 à 23 h	G. Collin	On roule	mardi 7	de 20 à 23 h	G. Tyteca	On roule
samedi 22	de 14 à 18 h	J.L. Wyns	On roule	samedi 18	de 14 à 18 h	J. P. Tramasure	On travaille
vendredi 28	de 20 à 23 h	P. Cooreman	On travaille	vendredi 24	de 20 à 23 h	R. Lefrancq	On roule
<i>Février</i>				<i>Septembre</i>			
mardi 8	de 20 à 23 h	R. Lefrancq	On roule	mardi 6	de 20 à 23 h	G. Collin	On travaille
samedi 19	de 14 à 18 h	G. Tyteca	On roule	samedi 17	de 14 à 18 h	J. L. Wyns	On roule
vendredi 25	de 20 à 23 h	G. Collin	On travaille	vendredi 23	de 20 à 23 h	G. Tyteca	On roule
<i>Mars</i>				<i>Octobre</i>			
mardi 8	de 20 à 23 h	P. Cooreman	On roule	mardi 4	de 20 à 23 h	J. P. Tramasure	On travaille
samedi 19	de 14 à 18 h	G. Collin	On travaille	samedi 15	de 14 à 18 h	G. Tyteca	On roule
vendredi 25	de 20 à 23 h	J. P. Tramasure	On roule	vendredi 28	de 20 à 23 h	R. Lefrancq	On roule
<i>Avril</i>				<i>Novembre</i>			
mardi 5	de 20 à 23 h	R. Lefrancq	On roule	mardi 8	de 20 à 23 h	R. Lefrancq	On roule
samedi 16	de 14 à 18 h	P. Cooreman	On travaille	samedi 19	de 14 à 18 h	G. Collin	On travaille
vendredi 22	de 20 à 23 h	J. L. Wyns	On roule	vendredi 25	de 20 à 23 h	J. L. Wyns	On roule
<i>Mai</i>				<i>Décembre</i>			
mardi 3	de 20 à 23 h	J. P. Tramasure	On roule	mardi 6	de 20 à 23 h	G. Tyteca	On roule
samedi 21	de 14 à 18 h	J. L. Wyns	On travaille	samedi 17	de 14 à 18 h	P. Cooreman	On roule
vendredi 27	de 20 à 23 h	P. Cooreman	On roule	vendredi 23	de 20 à 23 h	J. P. Tramasure	Sous réserve

Le tableau ci-dessus reprend, pour chaque réunion, l'heure, le nom du responsable et l'activité de base.

Pas de réunions prévues en juillet - août, sauf entente préalable avec un responsable.

Le local est ouvert, le mardi et le vendredi de 20 h à 23 h, le samedi de 14 h à 18 h

La composition du comité ainsi que les coordonnées des responsables du local FSR sont dans ce même bulletin. Conservez ces pages, elles vous seront utiles plus tard. Afin de ne pas couper dans votre Ferro Flash, des feuilles libres de ce calendrier seront disponibles aux réunions.

Remarques importantes :

Si un des jours de ce calendrier devait coïncider avec celui d'une réunion mensuelle du Club à Stockel, l'activité au local de FSR est en principe supprimée (sauf entente préalable).

Lors des réunions où d'après ce calendrier il est prévu de rouler, il se pourrait que pour l'une ou l'autre raison (panne subite, travaux non terminés, ... par exemple) l'un ou l'autre des réseaux ou les deux ne soient pas en état de fonctionner. Si vous désirez faire rouler votre matériel et que vous venez aux réunions uniquement pour cela, veuillez vous renseigner auprès du responsable de la dernière réunion au local de FSR qui a eu lieu, il pourra vous confirmer la disponibilité des réseaux. Notez que même si les réseaux ne sont pas fonctionnels, il y a toujours autre chose à faire.

Nous rappelons aux "accros" du trois rails/alternatif que Jean Pierre Tramasure ainsi que son réseau sont à votre disposition lors de chaque réunion (ou presque) au local de FSR.

A vendre

Echelle N

- une rame SBB CFF six éléments RAe II Hobbytrain n° 1400

- une rame ICE deux motrices et une voiture intermédiaire Trix n° 12996

- une rame deux éléments Fleischmann n° 7428

- une rame Lufthansa Airport quatre éléments Lima n° 123902 G

- une loco vapeur type 150 Fleischmann n° 7178

- une loco vapeur type 050 Piko n° 4111

- une fourgon Roco n° 2277C

- un wagon marchandises Fleischmann

- dix rails de un mètre Fleischmann n° 9106

- huit rails courbes Fleischmann n° 9130

- douze rails courbes Fleischmann n° 9135

Le tout neuf en boîtes d'origine : valeur 30.000 BEF pour 18.000 BEF.

Echelle HO

- Une 2016 (Mathu) bleue modèle trapèze (le n° est dans un trapèze). Ce modèle n'a été réalisé, qu'en cinq exemplaires par Monsieur Mathu.

Pour tout renseignement et pour la vente, téléphoner au 02/460.13.40 et demander Pierre.

Bâtiments Faller montés

- exclusiv modell 1984 (référence B981) grande usine-fonderie avec fumigène, télébenne et lampe à éclats fonctionnels : 2.500 BEF

- scierie fonctionnelle (B231) : 600 BEF

- building (B905) : 500 BEF

- moulin à vent fonctionnel (B231) : 650 BEF

- brasserie éclairée (B960) : 500 BEF

Accessoires fonctionnels Brawa

- funiculaire (6310) et stations (6311) - kit : 2.500 BEF

- grue à conteneurs (1160S) et base (1170) - fonctionnelle : 3.500 BEF

- pont transbordeur (1180) - fonctionnel : 3.000 BEF

Téléphoner au 067/67.02.46 ou au 02/355.41.13 et demander Guy Tyteca.



SPECIAL VENNBahn A WALCOURT, AU RETOUR DU FESTIVAL DE MARIEMBOURG (SEPTEMBRE 1993).

Jeu concours

Réponse à la première épreuve (Ferro Flash n° 165)

Nous avons voulu tromper un peu l'ennemi en parlant de A et de B pour le même type de voitures, mais en fait toutes les M4 ont la même longueur soit 24,26 m. Quant aux I 6, elles ont toutes 26,40 m de long.

La réponse exacte est donc :

$(24,26 \text{ m} \times 8) + (26,40 \text{ m} \times 4) = 194,08 \text{ m} + 105,60 \text{ m} = 299,68 \text{ m}$, soit 29.968 cm de longueur totale à l'échelle 1/1, ou 344,45 cm à l'échelle HO (1/87°) ; nous aurions accepté 344 ou 345 cm.

Nous avons reçu **une seule** réponse en tout et pour tout ! Bravo Jules tu as donné la réponse exacte, par conséquent tu as toutes les chances de recevoir et le premier prix et la sucette géante attribuée au dernier, car pour le moment tu es premier et dernier !

A vos marques ... deuxième épreuve

pourvu que le seul combattant reste

1. Que signifient les dix abréviations télégraphiques suivantes utilisées actuellement à la SNCB ?

FQV	GWK	FLD	FBK
GT	LJ	NK	FSN
FTY	FKK		

Attention, en allemand, FKK désigne les camps nudistes.

2. En 1971 le matériel moteur de la SNCB (et d'autres sociétés aussi) a été renuméroté par une composition à quatre chiffres (pour la SNCB) comme chacun peut l'observer aujourd'hui. C'est le début de l'époque IV pour les modélistes. Mais quel numéro portaient les douze engins suivants avant cette renumérotation ?

079	2203	2239	2351
2557	2913	2614	1505
1608	1804	5916	5401

Nous vous souhaitons bonne recherche et bonne chance à tous. Nous attendons vos réponses sur carte postale au secrétariat de Bruxelles uniquement avant le 20 février 1994.

Ce concours est évidemment ouvert à tous les membres en règle de cotisation, qu'ils soient de la section du Centre ou de celle Bruxelles (voir Ferro Flash n° 165).

Comité de la section de Bruxelles et Responsables de FSR

Guy Bridoux

Coordinateur revue
02/374.88.93

Electronique, voitures ex-DB,
nouveautés sur le marché du train miniature

Michel Broigniez

Président de la section de Bruxelles
010/65.87.48

Chemins de fer suisses
(CFF, RhB, FO, BLS)

Gilbert Collin

Responsable du réseau FSR
02/770.45.20 en soirée
Electricité, électronique

Pierre Cooreman

Responsable du local FSR
02/460.13.40

Electricité, électronique, informatique

Roger Lefrancq

Responsable du local FSR
02/523.15.97

Jean Mathurin

Trésorier de la section de Bruxelles
à contacter lors des réunions

Tout ce qui a rapport avec la quincaillerie
(visserie, outillage, etc...)

Camille Nain

Responsable du local FSR
02/376.81.93 en soirée

Electricité, mécanique, travail du bois, revue

Jean-Pierre Tramasure

Responsable pour les expositions
010/41.54.91 - 02/516.94.73

Atelier de modélisme,
alimentation mixte 2 et 3 rails,
prêt de documentation

Guy Tyteca

Responsable du local FSR
067/67.02.46

Chemins de fer à voie étroite (Europe et USA),
LGB, HOm,
vapeur vive (voie de 600 mm)

Jean-Luc Wyns

Responsable du local FSR
02/428.95.88 en soirée
Réglementation SNCB, CFL,
matériel SNCB