



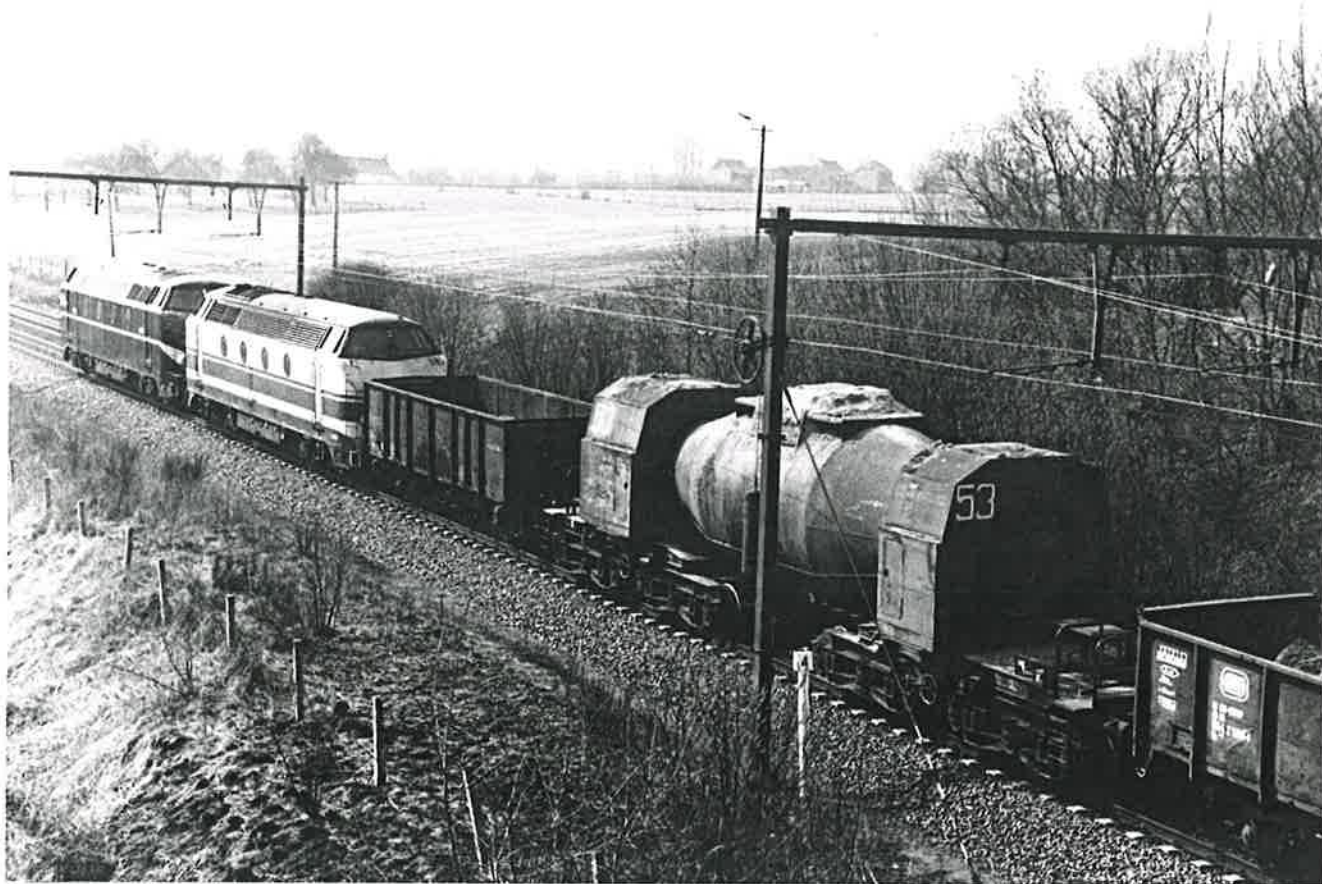
Mai - juin 1996



FEBELRAIL - Agenda

Holle Eikaard 45
2550 Kontich

Ferro Flash



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 : 000-1560678-45

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 Hautefin (Vice-président)
Rue Argentin, 1
7140 Morlanwelz

Sommaire

In Memoriam.....p. 3

Information ferroviaire

Cohabitation entre les écartements "international" et "large" dans la péninsule ibérique:
par H. Fernandez Tocinop. 4

Compositions de rames internationales:
par Guy Bridouxp. 12

En parcourant le bulletin des adjudications à la rubrique SNCB:
par Camille Nainp. 19

Modélisme

Réflexions sur la 3401:
par Raymond Legrosp. 7

Echos du Centre

Des dates à retenir:
par Jean-Luc Francqp. 10

Ferro-Flash photo

.....p. 17

Manifestations - Bourses - Expositions - Activités

.....p. 22

Photo de couverture:

Les usines Boël ayant arrêté cet hiver leur dernier haut-fourneau, pour réparation, ce sont les forges de Clabecq qui fournissent quotidiennement trois trains de quatre "thermos" de fonte à leurs collègues louviérois.
Ligne 96: Hennuyères le 04/04/96 - photo Guy Bridoux



Tram historique à La Haye lors du voyage de la section Centre le 29/08/93
photo Jean-Luc Francq

IN MEMORIAM

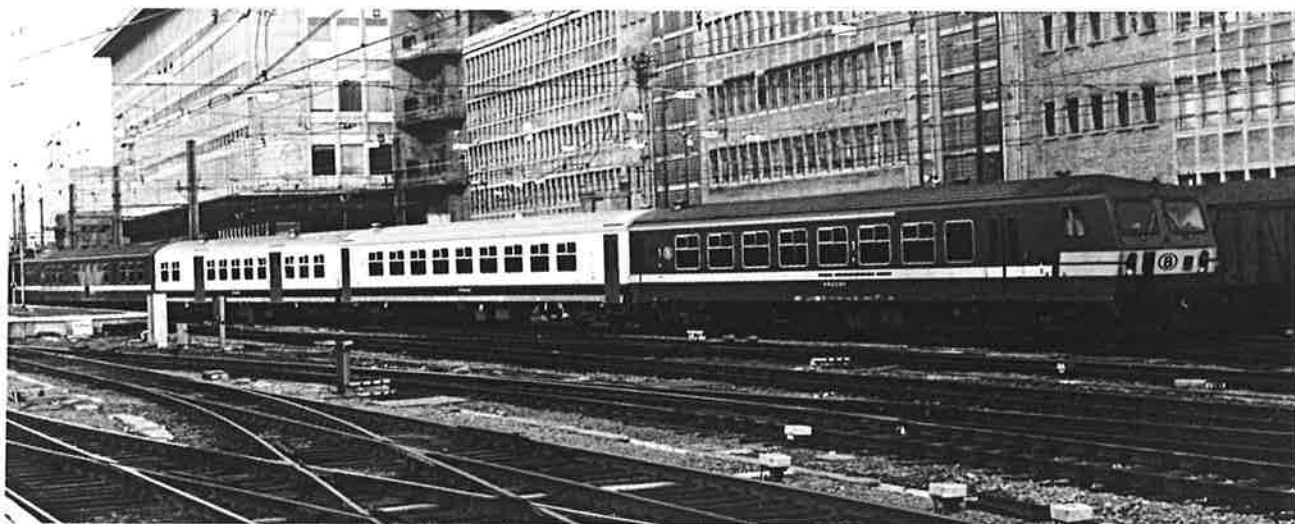
Une fois de plus il m'incombe malheureusement de vous annoncer une triste nouvelle. Notre membre de la section de BXL et ami personnel Jean VOETS nous a quitté le 7 mai dernier au terme d'une longue et pénible maladie. La plupart d'entre-vous ne le connaissent probablement pas, et pour cause, Jean Voets, homme humble et effacé, très (trop) modeste, n'en était pas moins un modéliste hors pair, jugez-en vous même par le travail qu'il a accompli pendant plus d'un demi siècle et qui restera sans doute inachevé:

Il a commencé à construire une type 53 au 1/10^e à vapeur vive, emblème de notre club, en 19...53 déjà. Après avoir construit plusieurs modèles vapeur en O avant guerre, ceux-ci ne le satisfaisaient pas car...*des locomotives à vapeurs mues par un moteur électrique...quelle hérésie (sic)*. Il commença donc SA type 53 à vapeur vive, comme les grandes. Vint ensuite une période creuse, car comme il me l'a souvent raconté, il croyait être le seul "fou" de son espèce. J'ai eu l'immense bonheur de le rencontrer en 1970 et nous avons tout de suite compris que nous avons une passion commune. Je l'ai aussitôt mis en contact avec d'autres "fanas" de vapeur vive. Il s'ensuivit la construction d'une pacific type 1 au 1/10^e, fonctionnant bien évidemment à la vapeur, véritable bijou, de quelques wagons marchandises, d'une voiture K, ainsi que d'une voiture restaurant de la Compagnie des Wagons Lits (CIWL) que personnellement je considère comme SA plus belle pièce, en effet rien n'y manque, jusqu'aux assiettes, couverts, verres, lampes fonctionnelles sur les tables, bouteilles de vins, fauteuils séparés fabriqués amoureusement un par un avec l'aide de son épouse pour la partie "couture". Tout, absolument tout était fabriqué par Jean. Il devait commencer tous les accessoires de la cuisine, du fourneau aux casseroles, tout était prévu, même le W-C, mais le sort en a décidé autrement.

Ce trop bref tour d'horizon de son travail vaut pour moi n'importe quel éloge. Il a très souvent prêté de bonne grâce son matériel pour des expositions auxquelles notre club a participé (Gare Centrale p.ex.).

Au nom de tous les membres et en mon nom personnel, je présente à son épouse dévouée, Mariette, nos plus sincères condoléances ainsi que nos plus vifs remerciements. Nous garderons de notre membre et ami Jean Voets le souvenir d'un vrai modéliste qui était toujours prêt à aider les autres. Salut l'artiste...

Michel Broigniez



Les deux prototypes de voitures M4 rinnovées, au sein d'un IR Anvers - Charleroi. Bruxelles-Midi le 18/04/96 - Photo Guy Bridoux

Cohabitation entre l'écartement international et l'écartement large dans la péninsule ibérique

par Fernandez H. Tocino

Dans le *Ferro Flash* n° 171 (juillet-août 1994) figurait la chronologie des travaux de la ligne A.V.E. *Madrid-Séville*.

Pour réaliser ces travaux et acheter le matériel roulant (vingt-quatre rames A.V.E. et quinze locomotives HLE 252), le gouvernement avait dû investir des sommes considérables. De plus, il avait été décidé, après de longues études, de poser les voies à l'écartement international. Cependant on peut se demander s'il était raisonnable de débloquer une telle somme pour desservir les cinq grandes villes que sont : *Madrid, Ciudad Réal, Puertollano, Cordoba et Séville*. On peut également s'interroger sur l'efficacité des 471 km d'écartement international en territoire espagnol, alors que presque l'entièreté du réseau espagnol est à écartement large.

Le réseau RENFE comprend 11.000 kilomètres de voies ferrées et est complété sur la corniche atlantique par un bon millier de kilomètres de réseau FEVE à écartement métrique.

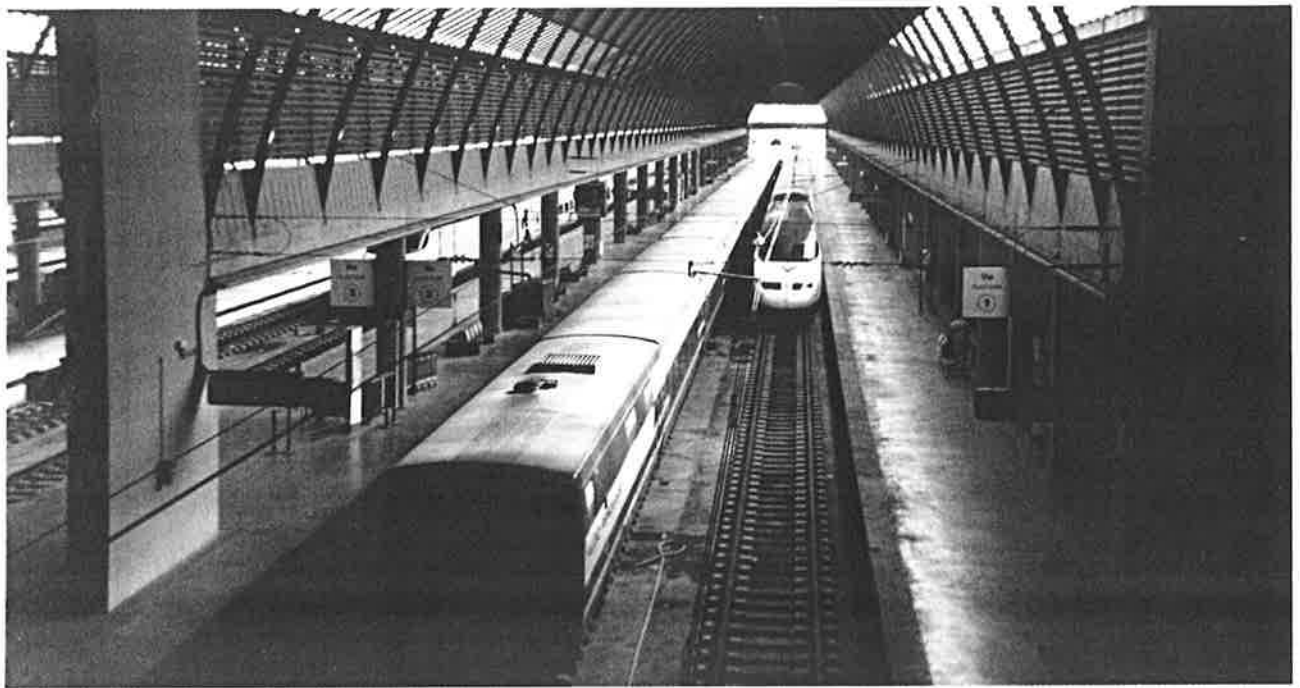
Après trois années de service, il s'est avéré que les points de vue différaient énormément. Les habitants des villes desservies par une ligne à grande vitesse sont, pour la majorité, pleinement satisfaits. Tout le monde s'accorde à dire que les points positifs de la ligne sont :

la régularité, la rapidité et le prix particulièrement avantageux. En effet, le prix d'un aller simple en seconde classe en avril 1994 ne coûtait qu'approximativement 1.500 BEF pour parcourir les 471 km en 2 heures 30, alors qu'avant la mise en service de cette ligne, une rame Talgo parcourait les 570 km de l'ancienne ligne en 6 heures 15 avec un horaire super tendu.

En marge des cinq villes directement bénéficiaires, trois autres grandes villes andalouses ont vu les relations directes avec *Madrid* et *Barcelone* améliorées par la mise en service des rames Talgo PRD et Talgo PRD 200. Ces lignes ont vu leur durée de trajet diminuée de près de trois heures, c'est le cas de la ligne *Barcelone-Madrid-Malaga*. Pour cette ligne il faut adapter l'écartement à la sortie de *Madrid* et à la sortie de *Cordoba*, pour ce faire il faut compter une vingtaine de minutes pour réaliser le changement de locomotive et la modification de l'écartement des essieux. La même procédure est appliquée à une relation diurne *Barcelone-Séville* via *Madrid*.

AM RENFE S432 en
partence pour Madrid.
Gijon-Ceranias 11/94
Photo Tocino Fernandez





Talga PRD et rame A.V.E. à Seville St.-Justa 04/94 - photo H. Fernandez Tocino

Ici les changements s'effectuent à l'entrée et à la sortie de *Madrid*. Pour cette relation le gain de temps est de près de 2 heures 50. La même procédure est employée pour les relations diurnes entre *Madrid* et *Cadiz* et *Madrid-Huelva*. Ici aussi le gain de temps approche les trois heures.

Signalons ici que les Talgos pendulaires PRD sont autorisés à rouler à 180 km/h sur la nouvelle ligne (avec quelques restrictions) et que les Talgos PRD 200 sont autorisés à 200 km/h, avec les mêmes restrictions que pour le premier. A noter également, la possibilité pour les locomotives HL 252 d'atteindre les 220 km/h en pointe. Ces motrices n'ont aucune difficulté à tracter les rames Talgos qui ont un poids approximatif de seulement treize tonnes par unité.

Après avoir répertorié tous ces services Talgo PRD, on se rend compte que sur les huit villes chef-lieu de province de la Communauté Andalouse, seul *Jaen*, *Grenade* et *Almeria* ne profitent pas de cette ligne. Néanmoins, les services de et avec la capitale du royaume sont malgré tout améliorés par l'utilisation de matériel roulant conventionnel et plus récent affecté ultérieurement sur les itinéraires précédemment décrits.

Pour en revenir à la question principale, nous estimons que la mise en place de ce nouveau réseau à grande vitesse est une bonne chose pour les raisons suivantes :

1° Le gouvernement au pouvoir a su profiter de plusieurs circonstances favorables. Des aides finan-

cières et logistiques considérables de la Communauté Européenne ont été dégagées pour permettre la modernisation de l'industrie ferroviaire espagnole, via notamment le transfert de technologie aussi bien française, avec le matériel roulant, qu'allemande, pour la signalisation et l'électrification.

2° Un autre point important à mettre en exergue est le coût exorbitant des travaux qu'il aurait fallu payer pour dédoubler la traversée du col de «Despenaperos». Quatre-vingts kilomètres de tracé montagneux et très sinueux à voie unique qui étranglait complètement le trafic entre le centre et le sud du pays.

3° Signalons également l'impact très important pour les entreprises de constructions espagnoles qui ont prouvé leur capacité à réaliser ce projet, sur le délai très court de six ans. Cette infrastructure très lourde comprend dix-sept tunnels 15.819 m; trente et un viaducs totalisant 9.845 m pour une longueur totale de ligne de 471 km. Dernier point, et non des moindres, cette ligne a été finie dans les délais et fut inaugurée à l'occasion de l'Expo 92 à *Séville*.

Les rames A.V.E. sont passées au nombre de dix-huit depuis le mois de novembre 1995. Les six rames restantes de la commande initiale de vingt-quatre seront réalisées en écartement large pour entrer en service sur le triangle *Madrid-Barcelone-Valence-Alicante*. Il s'agira d'une ligne rénovée et apte à supporter des vitesses de 220 km/h. Le trajet entre *Barcelone* et *Valence* pourra ainsi être parcouru en 2 heures 40 très prochainement.



L'originalité de cette gare où cohabitent les écartements large et métrique est de porter deux noms différents. Gijón - Jovellanos et Gijón - La Brana 11/94 photo H. Fernandez Tocino

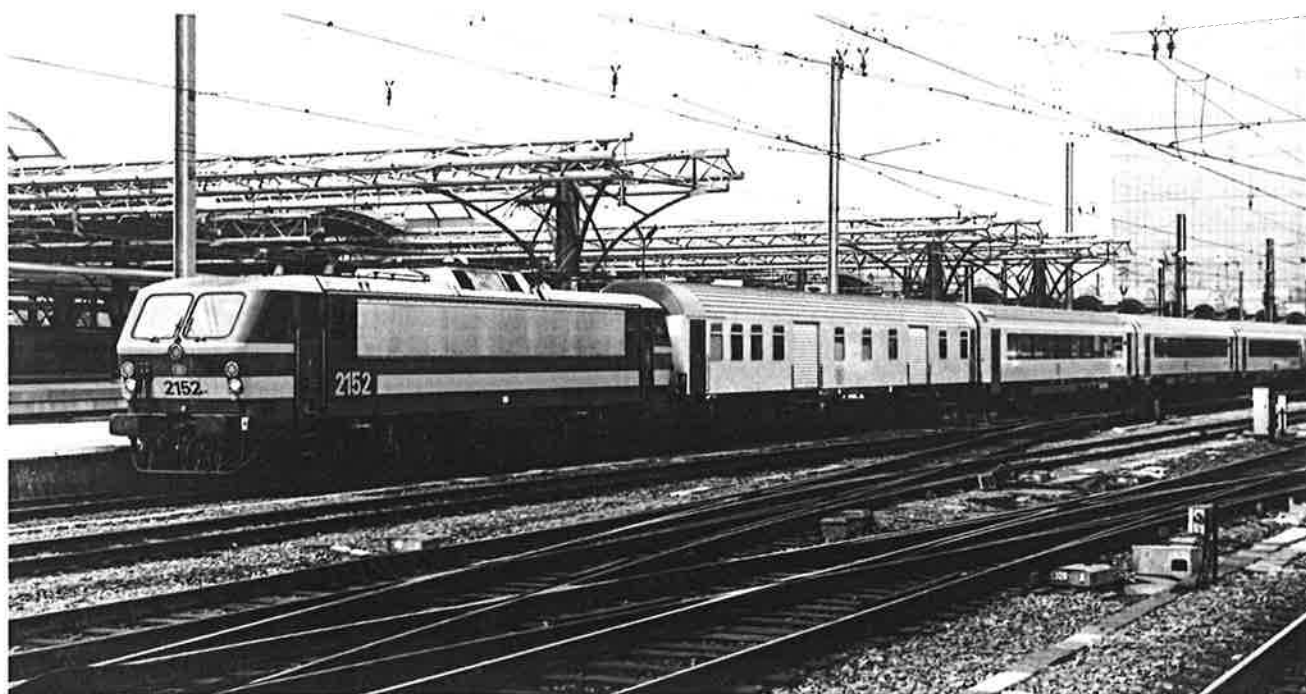
Glossaire:

P.R.D.: Pendular Rodadura Desplazada / Essieux pendulaires à écartement variable

Talgo: Tren Articulado Lijero Goicochea-Oriol / Train articulé léger Goicochea-Oriol

A.V.E.: Alta Velocidad Española / Haute Vitesse Espagnole

F.E.V.E. : Ferrocarriles Españoles de Via Estrecha / Chemins de fer Espagnols à Voie Etroite



Une rame homogène de voitures I 11 précédée d'un fourgon Dms "Eurofima" en même livrée Bruxelles-Midi le 18/04/96 - photo Guy Bridoux

Réflexions sur la 3401

par Raymond Legros

Avec la loco vapeur type 3401, Roco nous gratifie une fois de plus d'un magnifique modèle et comme on dit habituellement, tout amateur averti se doit de la posséder.

Tout ce qui suit est repris aux diverses sources suivantes :

- Journal du Chemin de fer n° 33-12/89 : (JCF)
- Inoubliables vapeur de Dambly : (IV)
- Vapeurs en Belgique, tome 2 de Dambly : (VB)
- Voies ferrées n° 47 - 5/6/88 : (VF)
- Ferro-Flash n°107 - 10/11/85; locos étrangères en Belgique. Article très intéressant.
- Impressions personnelles : (RL)

A l'origine (VF) :

Il s'agit d'une machine G12 prussienne (KPEV - Königlich Preussische Eisenbahn Verwaltung) dont il fut construit 1160 exemplaires par divers constructeurs allemands et la SACM (France) entre 1917 et 1921. Ces locos furent incorporées en 1925 par la Deutsche Reichsbahn sous le n° de série 58.

Après 1945, les unités restées derrière le rideau de fer, furent reconstruites avec une nouvelle chaudière. Pour la DB, les dernières machines disparurent vers 1966 tandis qu'en DR (Deutsche Reichsbahn, RDA), ce fut environ 10 ans plus tard. Plusieurs exemplaires ont été conservés uniquement en Allemagne.

A l'Etat Belge (VB et IV) :

Les 3 versions de la G12 furent utilisées.

G12.1 : type primitif de 1915:

- foyer Crampton;
- tablier bas;

- sablières et dôme dans un même carénage;
- 98,8 t;
- 1720 ch;

- roues motrices de 1,40 m

effectif Etat : 3 machines, réformées vers 1926.

G 12 : nouvelle version 1917:

- foyer Belpaire;
- tablier haut;
- deux sablières séparées du dôme central sauf pour les machines fabriquées par Henschel dont les deux sablières et le dôme étaient englobés dans un même carénage;

- 95,7 t;

- 1850 ch;;

- 65 km/h;

- roues motrices 1,40 m;

effectif Etat : 4 machines cédées au réseau Prince Henri (P.H.) du Luxembourg en 1926-1927 (série 54 des CFL).

G12 : commandées par la Turquie, alliée de l'Allemagne, version de 1917:

- foyer Crampton;
- tablier haut;
- sablière et dôme dans un même carénage;

- 95,4 t;

- 1970 ch.;

- 55 km/h;

- roues motrices de 1,25 m;

effectif Etat : 3 machines cédées au réseau P.H. en 1926-1927 (série 53 des CFL).

Les chemins de fer de l'Etat possédèrent donc 10 machines G12 (VB)

N° allemand	Direction	N° belge au 1/1/1925	Remarques
5551	M.G.D.B. *	9251	modèle turc
5552	M.G.D.B. *	9253	modèle turc
5555	M.G.D.B. *	9255	modèle turc
5552	ERFURT	9252	G12'
5564	KÖLN	9564	
5567	KÖLN		radiée avant 04/1924
5569			radiée avant 04/1924
5570	KÖLN	9270	
5571	KÖLN	9271	
5573	KÖLN	9273	

*M.G.D.B. : *Militär General Direktion Brüssel.*

Les types 92 furent attachées successivement à Arlon et Schaarbeek en 1922, puis à Louvain dès 1923. A la fin de 1926 la SNCB vendit les 9264, -70, -71, et -73 au réseau P.H.. La SNCB ayant réformé les 9251, -52, -53 et -55 en 1927, le P.H. acquit les trois turques.

Les CFL qui avaient acquis 9 machines, les sortirent d'effectif de 1955 à 1959 (VB)

- *Identification (VB) :*

Les machines prussiennes portaient des plaques de numérotation en laiton, apposées de part et d'autre de la boîte à fumée (ou sur les soutes centrales) et sur lesquelles figurait également en petits caractères, le nom de la direction régionale. Ce détail avait son importance, étant donné que 22 directions attribuaient indépendamment les numéros compris dans les tranches prévues pour chaque classe de locomotives. Par conséquent il existait 2 (ou plus) unités portant le même numéro. Par exemple : 4401 Essen; 4401 Hannover, 4401 Stettin, 4401 Mainz.

Les locos prussiennes cédées à l'état belge conservèrent généralement ces plaques jusqu'en janvier 1925. Entretemps certains ateliers avaient peint les numéros d'origine sur la porte de boîte à fumée et la

paroi arrière du tender. Il est à remarquer que ces machines furent généralement renumérotées de manière discontinue. Voir exemple ci-dessus : 5551 MGDB devient 9251.

- *Livrée (VB) :*

En 1914, les machines prussiennes portaient la livrée suivante : vert de gris avec boîte à fumée, bords et cadres noirs; filets lisses de tabliers, roues et châssis en rouge.

En général ces livrées furent simplifiées au cours de la guerre par suppression des bords, cadres et filets, tandis que l'on repeignait en vert ou noir le châssis de bon nombre de machines. Etant donné que les G 12 furent construites en 1915 et 1917 on peut raisonnablement penser que leurs livrées étaient déjà simplifiées (RL).

- *Le type 34 (JCF) :*

A la fin de la seconde guerre mondiale, les allemands abandonnèrent 2 locos de leur type G 12, la 58 1393 et la 58 1196. La première, construite par Hanomag portait le n° de fabrication 9000. Les che-

mins de fer prussiens et la DRG (Deutsche Reichsbahn Gesellschaft) la répertoriaient successivement Elbing 5578 puis 58 1993.

Reprise par la SNCB, elle porta d'abord le n° 3400 avant d'afficher dès 1946 le n° 83.002. La seconde loco quitta la chaîne de fabrication de KRUPP EN 1920 sous le n° de fabrication 36.

Aux chemins de fer prussiens elle était désignée ELBING 5631, tandis que la DRG la numérotait 58 1996. La SNCB lui donna d'abord le n° 3401 puis, en 1946, le n° 83.001.

- La 3400 (JCF) :

On retrouve sa trace dans les archives de la SNCB à partir du 7-10-1944 à Renory. On pense qu'elle assura du service au départ de Renory pendant peu de temps puisqu'on la retrouve le 17-1-1945 en mauvais état à Malines où elle servit comme premier élément d'une unité de chauffage.

Elle a été restituée en petits morceaux (complètement délabrée) à la DB le 27-6-1950.

- La 3401 (JCF + VB)

Selon les archives la loco était affectée au dépôt d'Antwerpen Dam depuis le 25-9-1944. On suppose qu'elle a été transférée à Schaarbeek au cours du mois d'octobre 1944, elle y est référencée le 17-12-1944.

Selon le roulement du 7-10-1945 cette loco devait rejoindre Schaarbeek pour étoffer la série «D» composée principalement de type 31. Ces séries achevaient des trains omnibus lourds vers Louvain, Tirlemont, Ciney, Dinant, Zottegem et Oudenaarde. La 3401 n'a cependant jamais été remarquée en tête de tels convois, ce qui laisserait supposer qu'elle tracta surtout des trains de chantier.

Le 1-1-1946 la 3401 devint la 83.001. Au cours de la préparation de l'horaire d'été 1946 qui entra en vigueur le 6-5-1946 on aurait prévu d'utiliser cette machine, mais cela ne se concrétisa jamais.

Elle fut déclassée au printemps 1946 et on la retrouva à Malines comme deuxième élément d'unité de chauffage avec la précédente et cela jusqu'au printemps 1949.

Le 27-6-1950 cette loco a été démontée et renvoyée sur wagons à la DB.

- Livrée de la 3401 (JCF) :

Etant donné que cette machine a eu une vie très courte à la SNCB, elle n'a jamais été soumise à un grand entretien et a donc gardé la livrée qu'elle avait en Allemagne à la DRG, c-à-d : noire avec lisse de tablier, châssis, roues, bielles et poutre des tampons avant en rouge vermillon. Pour les modelistes on peut ajouter que vu le manque total d'entretien pendant une longue période, la couleur rouge devra être copieusement salie, c-à-d noircie.

- Proposition (RL) :

Il me semble un peu regrettable que Roco n'ait pas cru bon de donner à la 3401 la véritable livrée qu'elle devait sans doute avoir, c'est-à-dire noire, bien entendu, mais avec les roues, le châssis, les bielles,... en rouge.

D'autre part, cette machine n'ayant jamais tracté de convois normaux elle ne sera pas à sa place sur un réseau belge, d'autant plus que sa vie fut bien courte. J'aurais préféré la voir dans sa version DRG sous le type 92 car on avait le choix dans ce cas entre les immatriculations : 9264, 9270, 9271, et 9273. Ces machines ont quand même roulé pendant quelques années (6 à 8 ans) chez nous.

Il est sans doute logique de penser qu'elles avaient à l'époque la livrée simplifiée des chemins de fer prussiens pendant la guerre 1914-1918.

Un modéliste qui sait peindre pourra donc se créer une magnifique type 92 réaliste et bien plus agréable à regarder que la 3401.



Lors des journées des AR du 05/05/96, un AR 43 de Jocardis sur notre réseau

Des dates à retenir

par Jean-Luc Franck

Vendredi 28 juin à 20h30 :

Assemblée intermédiaire.

Nous avons pris l'habitude de nous réunir à la mi-saison, afin de faire un rapide bilan, de rectifier le tir si nécessaire, et de peaufiner le programme des mois...et de l'année à venir.

Dimanche 7 juillet :

Animation en gare : journée bricolage.

Utilisations de diodes lumineuses, confection d'arbres pour le réseau, réalisation de chargements réalistes et tout simples, travaux de plasticard...nos "spécialistes" vous proposeront un éventail varié d'activités agréables...et constructives.

Comme toujours, un diner est prévu, que nous prendrons volontiers sur le quai, si le temps le permet.

Dimanche 21 juillet:

Nous vous donnons rendez-vous à la Chapelle du Bois, à Houdeng Aimeries (c'est flêché) pour une journée de détente: ambiance sixties, réseau vapeur vive, réseau Dupuis et ce, sous les ailes de notre brave Saint Feuillien...

Une collaboration entre le C.F.C., l' Etoile du Nord, P. Karpinski et les commerçants de l'endroit!

Pour tout renseignement: 064/44.25.71 (Jilef) ou 064/26.54.54 ou 064/44.99.60 (Péache)

Dimanche 4 août de 10H à 18H:

Une animation sous forme de

question : cela roulera-t-il, Jean-Pierre ? Réponse ce jour...

Dimanche 25 août : Le "the" voyage.

Nous vous proposons cette fois de nous rendre en Angleterre; nous emprunterons le shuttle en car de luxe; destination : New Romney, Hythe, and Dymchurch, magnifique réseau miniature, à voie de 0,38m...mais exploité comme un grand. Le retour se fera avec une escale à la côte belge, dans une taverne qui vous sert un demi poulet délicieux (accompagné de pain gris, mais sans couvert...)

Ne tardez pas à poser votre candidature (064/44.25.71 (Jilef) ou 064/26.54.54 ou 064/44.99.60 (Péache.)

Dimanche 1er septembre de 10H à 18H:

C'est maintenant une tradition : le premier dimanche de septembre est consacré aux photos, films et diapos réalisés pendant les vacances. Comme toujours, vous ne mourrez pas de faim.



L'équipe de football de La Louvière en route pour Mouscron, résultat: 3 à 2 - photo Jean-Luc Franck

TRAVAUX SUR LE RESEAU HO.

La période de vacances sera mise a profit, pour revoir l'installation électrique de notre réseau vitrine.

Pas de problème pour l'alimentation des voies principales : des câbles VOB, de couleurs différentes, suivent les files de rails et de plots. Mais pour le reste...c'est du provisoire qui crée problème.

Installation d'un block système automatique:

Des cantons permettent déjà une distance de sécurité entre les rames...mais ils sont manuels. C'est amusant, mais en cas d'inattention...bonjour les dégâts. Nous disposons déjà d'une partie du matériel nécessaire; Henri Haube est chargé de faire du charme à la trésorière pour obtenir les crédits nécessaires pour acheter le reste...

Simplification en gare:

Quatre cantons permettent des manoeuvres séparées: grill de la future remise, formation, voies d'entrée en gare et de sortie - le croisement de deux rames sur les appareils de voies y est particulièrement spectaculaire. Oui, mais en cas de passage d'une zone à l'autre, il faut jongler avec les transfos, au risque de se planter (sanction: une tournée). Un système plus simple et plus logique est à l'étude.

Passage du système 2 rail CC. au système Märklin et vice-versa.

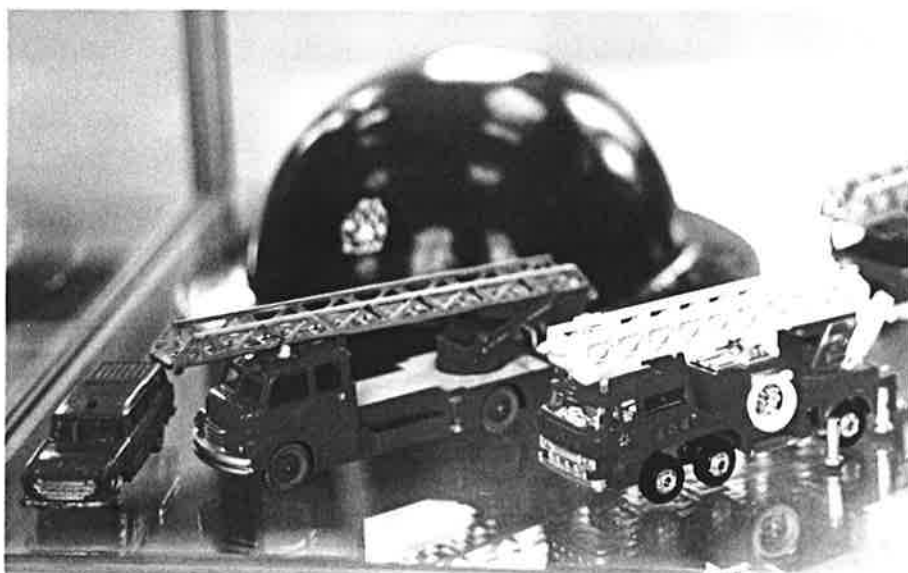
"Il suffit de changer les transformateurs"...et de changer l'alimentation des aiguillages. Ceci se fait...sous chaque aiguillage. En oublier un, c'est automatiquement provoquer un court-circuit, ou la détresse d'une machine deux rails C.C. à la prise de courant et/

ou l'inertie insuffisantes. De plus, les coupures électriques sont prévues au niveau des rails, pas au niveau des plots, ce qui pose des problèmes lors de l'utilisation de plusieurs boosters en mode Delta.

Il y a donc du pain sur la planche. Jean Pierre Hoven se propose d'entamer les travaux dès que possible. Le calendrier sera fixé au fur et à mesure des réunions du vendredi, suivant les possibilités de chacun.

* * * * *

Notre journée "Grandes échelles" du 31/03/96 prit une allure...gag - Collection Henri Haube et Jean-Luc Francq



Compositions de rames internationales.

par Guy Bridoux

Quelles «caisses» placer derrière quel engin moteur pour constituer une rame réaliste, est un sujet de préoccupation constant pour de nombreux modélistes.

Diverses contributions ont été apportées à ce thème de réflexion, et l'on se souviendra, entr'autres, de la série d'articles préparés par Jean-Luc WYNS, série qui a connu un premier aboutissement sous la forme d'une collaboration de son auteur à l'ouvrage SNCB INTERNATIONAL publié aux Editions H.K.

Si j'évoque un premier aboutissement, c'est que le sujet est en perpétuelle évolution, chaque changement d'horraire en début d'été apportant son lot de nouveautés. De ce point de vue, le cru 96 ne sera pas triste, ne serait-ce que par suite de la restructuration complète des services AMSTERDAM - BRUXELLES - PARIS.

Je me propose entretemps de traiter la saison du 28/05/95 au 01/06/96 en adoptant un angle un peu

plus restrictif : partant de l'idée que de nombreux réseaux privés d'amateurs n'acceptent pas de rames de grande longueur, j'ai recherché les compositions de trains qui n'excèdent pas deux mètres à l'échelle du 1/87^{ème}.

Il s'agit donc de convois ne comportant pas plus de six voitures ou fourgons, quitte à ce que pareilles rames ne circulent pas tous les jours, ou tout au long de l'année.

Les tableaux ci-après mentionnent, pour le matériel remorqué,

- le type de voiture suivant la nomenclature RIC
- la quantité de véhicules contigus si elle diffère de un
- la compagnie responsable de la fourniture
- une référence renvoyant au tableau des modèles en HO.



Le E1181 de passage à Ruisbroeck le 29/03/96 - photo Guy Bridoux

EC 96 «IRIS» : COIRE – BRUXELLES

Loco : série 20	SNCB	
Bpm61 (*3)	CFF	(9)
WR 61	CFF	(10)
Apm 61	CFF	(8)
Am 61	CFF	(7)

Ce train est renforcé d'une I10 SNCB les lundi et vendredi.(R15)

EC 97 «IRIS» : BRUXELLES – ZURICH

Même composition en ordre inverse. Renfort R47.

INT 102 «GRAND-DUCAL»**LUXEMBOURG – BRUXELLES**

Loco : série 20	SNCB	
I10B (*3)	SNCB	(2)
I10A (*2)	SNCB	(1)

INT 109 «GRAND-DUCAL» :**BRUXELLES – LUXEMBOURG**

Loco : série 23 SNCB

Même rame inversée

INT 242 : BERLIN – PARIS**Section LIEGE – JEUMONT**

Loco : série 40100	SNCF	
Bm 61 (*3)	SNCF	(13)
Bcm 61	SNCF	(15)
WLAB	DB	(18)

Renfort en saison 1 ou 2 Bcm 61 de la SNCF

INT 243 : PARIS – BERLIN**Section JEUMONT – LIEGE**

Même composition inversée.

Entre Liège et Aachen ces deux trains sont complétés de voitures vers ou de Ostende.

INT 280 : BRUXELLES – PARIS

Loco : série 27	SNCB	
Bm 61 (*2)	SNCF	(13)
Btm 61 (*2)	SNCF	(14)
Am 61	SNCF	(11)

Cette composition hors-saison est renforcée R6 par:

Btm 61 (*2)	SNCF
ABm 61	SNCF

INT 281 : PARIS – AMSTERDAM**Tranche Bruxelles – Amsterdam**

Loco : série 25.5	SNCB	
BDm 61	SNCF	(16)
Btm 61	SNCF	(14)
Bm 61	SNCF	(13)
ABm 61	SNCF	(12)
Am 61	SNCF	(11)

En juillet et août, renfort

Btm 61 (*2)	SNCF
-------------	------

INT 283 : PARIS – AMSTERDAM**Tranche Bruxelles – Amsterdam**

Même composition que INT 281

INT 286 : AMSTERDAM – PARIS**Tranche Amsterdam – Bruxelles**

Même composition que INT 281 inversée

INT 287 PARIS – AMSTERDAM**Tranche Bruxelles – Amsterdam**

Loco : série 25.5	SNCB	
Am 61	SNCF	(11)
Btm 61 (*2)	SNCF	(14)
Bm 61 (*2)	SNCF	(13)

Renfort haute saison :

Btm (*2) 61
ABm 61

INT 330 : LIEGE – PARIS

Loco : série 40100	SNCF	
R16 Btm 61 (*2)	SNCF	(14)
R16 Bm 61	SNCF	(13)
R16 Am 61	SNCF	(11)
N16 I10B	SNCB	(2)
N16 I6B	SNCB	(4)
N16 I6A	SNCB	(3)

INT 331 : PARIS – LIEGE

Mêmes compositions que INT 330 sauf que R1,6 il y a 3*Btm 61 au lieu de 2*Btm 61

INT 1181 «FLANDRES-RIVIERA» :
VENTIMIGLIA – BRUXELLES

hors saison

Loco : série 22	SNCB	
Bcm 61 (*3)	SNCF	(15)
WLAB(T2)	SNCB	(6)

Renfort éventuel: une WLAB(T2)

Remarque : constaté en réalité en mars 96, une série 23, une série 27, et la 1901!

INT 1181 «FLANDRES-RIVIERA» :
VENTIMIGLIA – BRUXELLES

en 6 et 9/95

Tranche Bruxelles – Amsterdam

Loco: série 25.5	SNCB	
Bm	DB	(17)
Bcm 61 (*2)	SNCF	(15)
WR	NS	(21)
Bcm 61	SNCF	(15)

En 7 et 8/95, il était prévu un renfort de une ou deux Bcm 61 SNCF avant le WR.

INT 1186 «FLANDRES-RIVIERA»
Tranche Amsterdam-Bruxelles

En saison, mêmes compositions que INT 1181, mais inversées.

INT 1231 : LOURDES – BRUXELLES

Loco : série 27	SNCB	
DD (*2)	SNCB	(22)
WLAB(T2)	SNCB	(6)
Bcm 61 (*2)	SNCB	(5)
Bm 61	SNCB	(2)

Renforts possibles: Bm SNCB et Bcm SNCF

INT 1232 «VIKING EXPRESS» :
COPENHAGUE – PARIS

Loco : série 27	SNCB	
Bm 61 (*2)	SNCF	
Bcm 61 (*3)	SNCF	

INT 1233 «VIKING EXPRESS» :
PARIS = COPENHAGUE

Même composition que ci-dessus à l'entrée en Belgique vu le changement de front à Liège

INT 1236 : BRUXELLES – LOURDES

Même composition que INT 1231 en ordre inversé

INT 1281 «CAMINA AZUL» :
CERBERE – AMSTERDAM

Tranche Brux.-Amsterdam

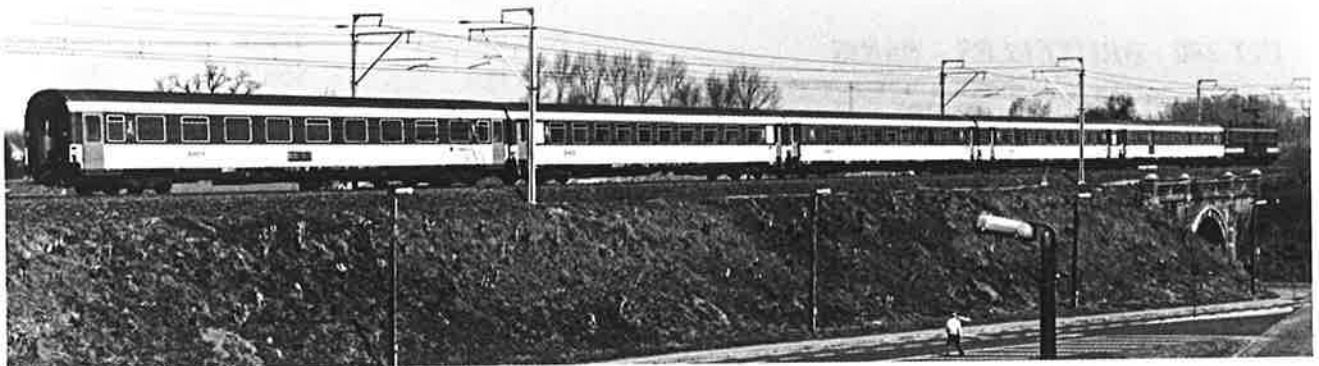
Loco : série 27	SNCB	
Bm	DB	(17)
Bcm 61 (*2)	SNCF	(15)
WR	NS	(21)
Bcm 61	SNCF	(15)

INT 1286 «CAMINA AZUL» :
Tranche Bruxelles – Amsterdam

Loco : série 25.5 SNCB

Même composition que INT 1281 en ordre inversé

L'INT 281 au passage à Weerde le 20/04/96 sur la L 25
 photo Guy Bridoux



INT 1294 : ROMA – BRUXELLES

Loco: série 20	SNCB	
WLAB(T2)	SNCB	(6)
Bcm 61 (*3)	FS	(20)
Bm 61 (*2)	FS	(19)

Trajet aller jumelé avec INT 295 «EDELWEISS»

Réalisation en modélisme:

MATERIEL DE TRACTION (HLE)

SNCB

- série 20 : *Roco* 43670 (divers numéros)
- série 22 : *Lima* : projet non confirmé
- série 23 : *Lima* 20.8525 (livrée bleue)(*)
- série 25.5 : JOCADIS, ou autres artisans, sur base *Lima*
- série 27 : *Lima* 20.8023

SNCF

série 40100 : *Lima* 20.8122(*) et *Jouef* 8451(*)

(*) : ces modèles ne sont plus en production.

Il y a lieu de noter qu'étant donné le manque de fiabilité du parc de machines polycourants, une 40100 est toujours susceptible d'être remplacée par une série 18, par une série 15, voire par une monocourant. Fin mars 96, le 282, non repris dans la liste ci-avant vu sa longueur, a été tracté la même semaine, au départ de Bruxelles, par la 40100 prévue mais aussi, par une série 12, une série 15, une série 23 et par la 1901!

MATERIEL REMORQUE (HK)

La liste ci-après mentionne tous les types de reproductions connus par l'auteur y compris ceux qui ne figurent plus en catalogue, mais qui peuvent être recherchés sur le marché de l'occasion. La firme *Mougel* a cessé son activité: ces références sont donc destinées à ceux qui en possèdent car même en France ce matériel est peu présent dans les bourses dites d'échange.

Sauf indication contraire, il s'agit toujours de modèles à l'échelle du 1/87^{ème}.

SNCB (indice 88)

- (1) Am : type I10A, non climatisée, pas de reproduction connue à ce jour.
- (2) Bm : type I10B, non climatisée, pas de repro

duction connue à ce jour.

- (3) Am 61 : type I6A, *Roco* 44657
Au 1/100^{ème} : *Roco* 4236F, *Märklin* 4251, *Fleischmann* 5151
- (4) Bm 61 : type I6B, *Roco* 44661
Au 1/100^{ème} : *Roco* 4237D ou 44307, *Märklin* 4252
- (5) Bcm 61 : type I6Bc, *Roco* 44646
Au 1/100^{ème} : *Märklin* 4274
- (6) WLAB(T2) : *LS models* 94.09, *Jouef* 5298
- (22) DD : *LS models* 93S01

CFE-SBB (indice 85)

- (7) Am 61 : *Roco* 44669, au 1/100^{ème} : *Märklin* 4266
- (8) Apm 61 : *Roco* 44771, au 1/100^{ème} : *Märklin* 4367
- (9) Bpm 61 : *Roco* 44770, au 1/100^{ème} : *Märklin* 4367
- Rem.: la référence *Roco* 44770 comporte quatre numéros de voitures différents. La *Märklin* 4367 est celle d'une rame de voitures produite en série limitée en 1994.
- (10) WR 61 : *Liliput* 880.51 ou 388004

SNCF (indice 87)

- (11) Am 61 : *Roco* 44667, *Lima* 30.9137 ou 30.9368 ou 30.9525, *Mougel* 1016.
Au 1/100^{ème} : *Roco* 4236C ou 44304, *Märklin* 4253
- (12) ABm 61 : *Roco* 44642, *Lima* 30.9200, *Jouef* 5362, *Mougel* 1017
- (13) Bm 61 : *Lima* 30.9526, *Jouef* 5365, *Mougel* 1014
- (14) Btm 61 : *Lima* 30.9138 ou 30.9185 ou 30.9193 ou 30.9366 ou 30.9667, *Mougel* 1020. Au 1/100^{ème} : *Roco* 4275
- (15) Bcm 61 : *Jouef* 5366, *Mougel* 1012
- (16) BDm 61 : *Lima* 30.9527, *Jouef* 5363, *Mougel* 1008



L' INT 286 sur la L 27 à Weerde le 03/05/96 - photo Guy Bridoux

Au 1/100^{ème} : Roco 4223A ou 44274

3577 ou 3600, Lima 30.9506.

Au 1/100^{ème} : Lima 30.9116, Märklin 4189

DB (indice 80)

(20) Bcm 61 : pas de reproduction connue.

(17) Bm : Roco 44746.

Au 1/100^{ème} : Roco 44390, Lima 30.9179,

Märklin 4292, Fleischmann 5613

(18) WLAB : Roco 44841, Rivarossi 3539

Au 1/100^{ème} Märklin 4130 Roco 4260B ou
44395, Fleischmann 5108

NS (indice 84)

(21) WR : wagon bar-buffet ex gril-express de la
SNCF.

Pas de reproduction connue. Voir éventuelle-
ment l'artisan hollandais T.H.S.

(22) Voir SNCB ci-dessus.

FS (indice 83)

(19) Bm 61 : Roco 44716 ou 44738, RIVAROSSA



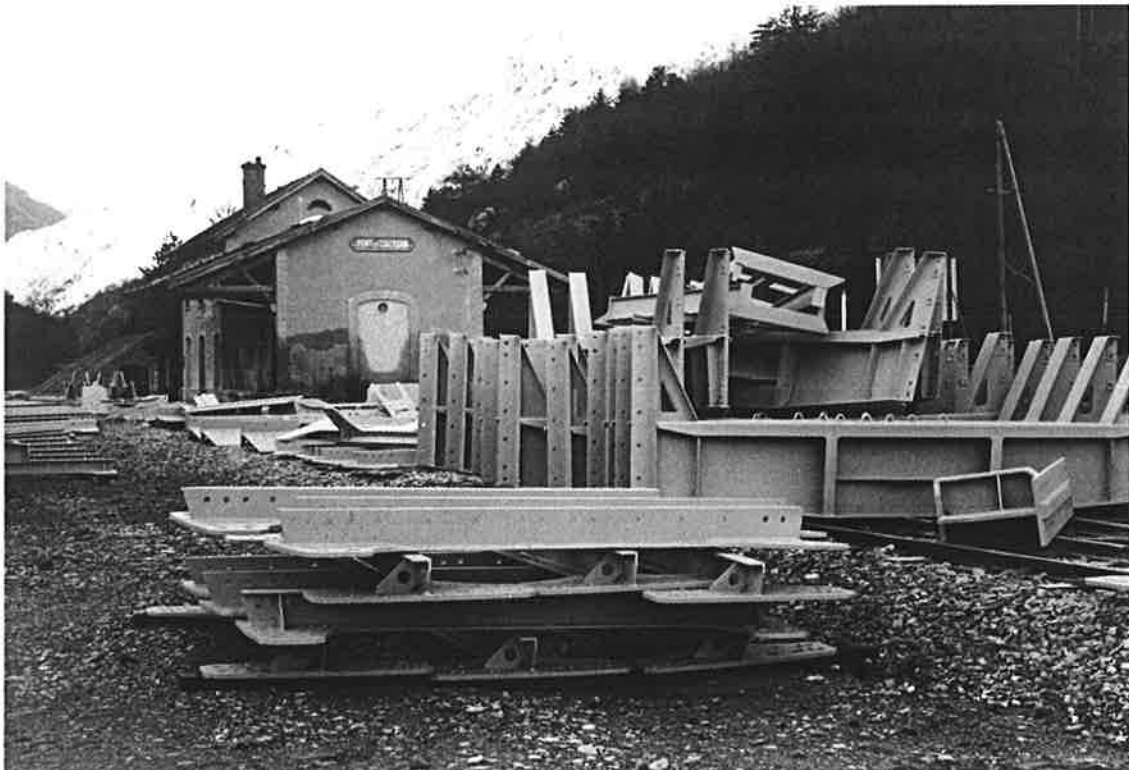
Des poches de fonte en fusion devant notre repaire de Haine-Saint-Pierre - photo Raphaël Renuart

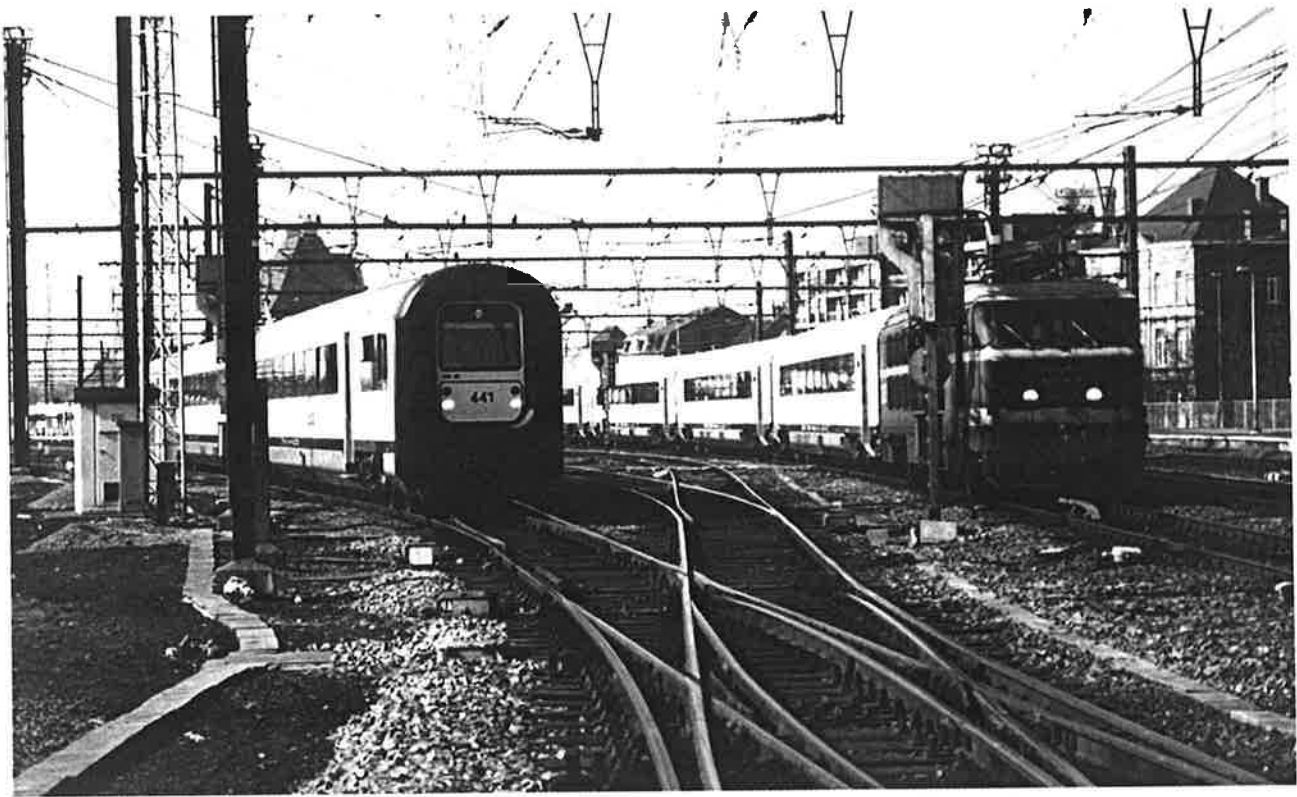


Chemins de fer de Provence (CP)

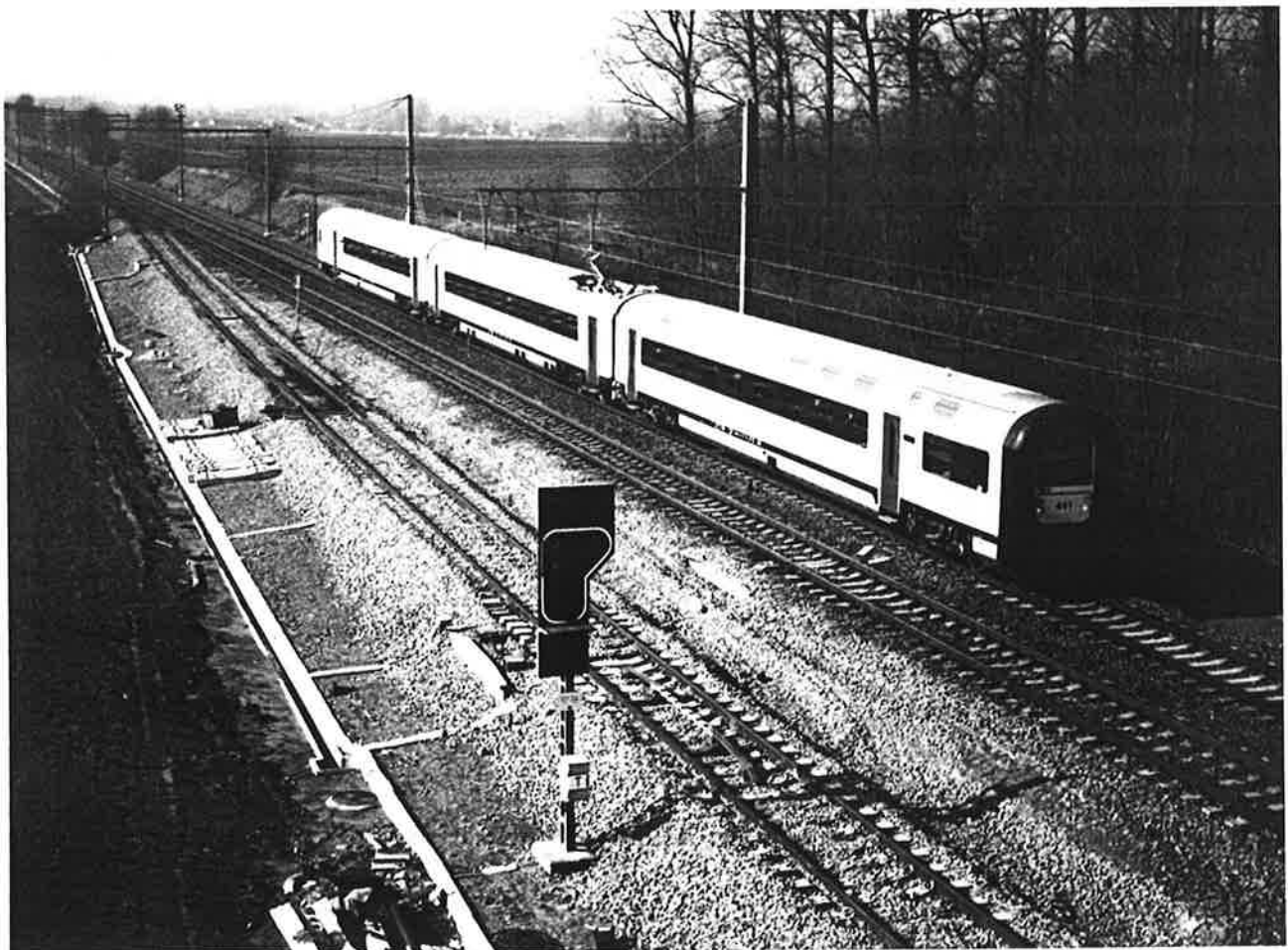
Entrevaux : site des éléphants (ci-dessus). Cette vue prise le 30 janvier 1996 montre une lente progression des travaux de réfection de ce site par comparaison avec le cliché publié dans le n° 178

Pont de Gueydan : l'ancien pont a été enlevé et de nouvelles fondations sont en cours. Le nouveau pont est à pied d'oeuvre sous forme d'un gigantesque «mécano» (ci-dessous). (Photos Guy Bridoux)





*Les nouveaux matériels dont l'équipement électronique est susceptible de réagir sur les circuits de voies ou sur la signalisation, font l'objet d'un programme d'essais sur la ligne 94 entre SILLY et ATH, plus précisément à hauteur du bois du Coucou où une base de mesures permanente a été installée. Ci-dessus, l'automotrice 441 et une rame de voitures I 11 prêtes au départ en gare de Ath le 9/03/96
Ci-dessous, la nouvelle AM à hauteur du bois du Coucou - photos Christian Dosogne*



En parcourant le Bulletin des adjudications, à la rubrique SNCB

par Camille Nain

Bulletin du 29 mars 1996

Avis n° 1441 (appel aux candidats)

Marché de service, description : conception et mise en place d'une nouvelle structure de la SNCB.

Avis n° 1461 (adjudication publique) :

Chantier de bétonnage de Roeselare : construction d'un nouveau hangar de fabrication.

Avis n° 1480 (adjudication publique) :

Ligne 36, ville de Tienen (Kumtich), km 44,453 : nettoyage et peinture du passage souterrain.

Avis n° 1507 (adjudication publique) :

Fourniture et pose de stores dans le bâtiment administratif du district, square Roosevelt 14 à Mons

Avis n° 1528 (adjudication publique) :

Prestations d'une grue rail-route avec conducteur, pour rechargement de matériaux, de vieux ballast et pour l'enlèvement de ballast et de traverses en voies principales et accessoires, sur l'arrondissement infrastructure n° 46, à Arlon.

Avis n° 1530 (adjudication publique) :

Entretien de voies et d'appareils de voies accessoires, sur l'arrondissement infrastructure n° 46, à Arlon.

Avis n° 1531 (adjudication publique) :

Fourniture et installation d'un poste de transformation haute tension 10,5 kV, avec panneaux BT correspondants. Fourniture, installation et raccordement d'un poste d'alimentation 1 kV, destiné à l'installation d'alimentation pour la signalisation avec des postes de transformation 1 kV en chaîne pour le Noordzeeterminal, à Antwerpen BE.

Bulletin du 5 avril 1996

Avis n° 1582 (adjudication publique) :

Gare de Schaerbeek-formation : remplacement des conduites d'eau dans le faisceau R et les raccorde-

ments aux bâtiments MA-B et ES

Avis n° 1583 (adjudication publique) :

Ligne 73, Deinze - De Panne, commune de Kortemark (Hanzame) : suppression des passages à niveau 42, 43, 44 et 45, construction d'un chemin latéral et déplacement des passages à niveau 41 et 46

Avis n° 1597 (adjudication publique) :

Ligne 130 A, Charleroi - Erquelinnes (Sars-la-Buisière), km 118,164 : réfection des parapets du passage supérieur.

Avis n° 1640 (appel d'offres général)

Galvanisation à chaud de poteaux de caténaires (4.300 tonnes)

Bulletin du 12 avril 1996

Avis n° 1774 (adjudication publique) :

Ligne 130 C, Charleroi-Sud - Châtelet, dépendances de Charleroi-Sud - Quai : dépose des installations infrastructure et pose d'une voie de circulation.

Avis n° 1775 (adjudication publique) :

Gare d'Aarschot : pose des câbles pour l'échauffement d'aiguillage.

Avis n° 1791 (appel d'offres général) :

Antwerpen DS ,Noordzeeterminal, bâtiment des services : installation électrique et chauffage central.

Avis n° 1812 (procédure négociée) :

Fourniture de maximum 340 voitures à deux niveaux réparties en voitures 1^{ère} et 2^e classe, BD (voiture 2^e classe avec fourgon) et , en variante, Bdx (voiture 2^e classe avec fourgon et poste de conduite).

La vitesse maximale en exploitation est de 160 km/h. Les véhicules seront conçus pour être exploités en rames homogènes de maximum 12 voitures tractées ou poussées par une ou plusieurs locomotives.

La commande de réversibilité pour la variante Bdx se fera par multiplexage via la ligne de train UIC.

Bulletin du 19 avril 1996

La longueur maximum sera de 26,800 m pour tous les modèles de voitures.

Les voitures seront construites hors gabarit UIC, selon un gabarit SNCB, et ne seront aptes à circuler que sur certaines lignes belges. L'embranchement doit être adapté pour des quais de 760 mm, 550 mm et 280 mm au dessus du niveau du rail.

Les voitures seront climatisées. Un système d'information pour voyageurs (SIV) sera prévu à l'extérieur et à l'intérieur des voitures.

L'alimentation en énergie se fera sous 3 kV DC et, en variante, sous 3 et 1,5 kV DC / 1,5 kV 50 Hz.

Les compartiments voyageurs seront construits d'une manière modulaire. La solution de base comportera:

- une intercirculation entre les voitures;
- quatre portes d'accès pour les voyageurs;
- un WC étanche par voiture;
- un WC handicapé à l'étage inférieur dans la voiture BD;
- la hauteur minimum des plafonds : 2,000 m pour chaque étage;
- la longueur minimum du module 1ère classe : 1,990 m;
- la longueur minimum du module 2e classe : 1,740 m;
- des portes intérieures entre les compartiments et les plates-formes.

La capacité des voitures sera :

- pour la voiture B au moins 134 sièges de 2e classe;
- pour la voiture A au moins 118 sièges de 1ère classe;
- pour la voiture BD au moins 110 sièges de 2e classe;
- pour la voiture BDx au moins 105 sièges de 2e classe;

La disposition des sièges sera 2 + 2 tant en 1ère qu'en 2e classe.

Toutes les solutions alternatives seront examinées, notamment la variante équipée d'une intercirculation au niveau supérieur. La circulation d'un chariot « minibar » doit être envisagée dans la rame de voitures.

Les soumissionnaires seront invités à introduire en variante des propositions de design qui devront pouvoir être visualisées sur écrans d'ordinateurs et sur supports papier.

Délais de livraison : 100 voitures seront livrées en 1998, 120 voitures en 1999 et les 120 dernières voitures en 2000.

Avis n° 1831 (appel d'offres général) :

Ligne 42, Rivage - Gouvy : travaux d'électrification

Avis n° 1854 (procédure négociée après appel aux candidats) :

Fourniture de trois draisines d'entretien caténaire

Les draisines d'entretien caténaire sont des engins ferroviaires autonomoteurs comportant :

- un châssis et des organes de choc et de traction;
- une cabine avec deux postes de conduite, une partie sociale et une partie atelier et magasin;
- des organes de roulement (deux bogies) et de freinage;
- un moteur principal et un moteur auxiliaire de travail et les organes de transmission;
- un pantographe de mesure;
- deux bras de soulèvement;
- une plate-forme montante et tournante;
- une plate-forme montante;
- une grue avec nacelle;

La vitesse maximale est 100 km/h (120 km/h en option), l'engin doit pouvoir remorquer une charge au crochet de 120 t à vitesse réduite

Avis n° 1831 (appel d'offres général) :

Fourniture de 17.400 m³ de gasoil pour chauffage à livrer en camions-citernes du fournisseur franco lieux de livraison (quelque 1.030 services répartis sur le territoire belge) et de 5.000 tonnes de gasoil pour chauffage en wagons-citerne SNCB, départ lieu de chargement.

Avis n° 1869 (adjudication publique) :

Gare de Monceau-Formation : dépose d'installations existantes, adaptation de nouvelles caténaires correspondant aux tracés de voies.

Avis n° 1870 (adjudication publique) :

Gare de Monceau-Formation : dépose d'installations existantes, pose de faisceaux de voies, construction d'une voirie d'accès et d'une aire de parcage.

Avis n° 1877 (adjudication publique) :

Ligne 287, Ath - Ghislenghien, renouvellement de traverses par substitution partielle et reprise des matériaux déposés

Bulletin du 26 avril 1996

Avis n° 1986 (adjudication publique) :

Lignes 125 et 125 A, Liège - Namur : fourniture et pose d'un câble aérien à fibres optiques.

Avis n° 2010 (adjudication publique) :

Gare de Denderleeuw, quai 4-5 : réalisation d'un bureau pour sous-chef de gare dans le local des visiteurs existant.

Avis n° 2074 (adjudication publique) :

Coupe de taillis, abattage d'arbres et débroussaillage de talus longeant les voies principales de la ligne 166, Dinant - Bertrix.

Avis n° 2075 (adjudication publique) :

Atelier de Stockem (Ville d'Arlon) : modernisation des installations extérieures.

tre couleurs, avec commande à distance, tambour de retournement entre le deuxième et le troisième groupe d'impression, callage des plaques semi-automatiques, mesure et contrôle de densité, lecteur de plaques, sèche IR en option.

Avis n° 2159 (appel d'offres général) :

Fourniture de mobilier à usage public (sièges, corbeilles de propreté, présentoirs à documentation).

Avis n° 2180 (adjudication publique) :

Gent (Zeehaven, Petroleumdok) : éclairage du faisceau achterkaai.

Avis n° 2194 (adjudication publique) :

Ville de Brugge : réorganisation Stationsplein et gare d'autobus.

Avis n° 2197 (adjudication publique) :

Fabrication, fourniture et montage de postes haute tension et des panneaux basse tension correspondant, pour montage en extérieur à Vilvoorde.

Bulletin du 3 mai 1996

Avis n° 2126 (adjudication publique) :

Ligne 59, façade arrière de la gare de Lokeren : construction d'un passage sous la voie 5 et aménagement d'une piste de circulation le long des voies.

Avis n° 2140 (appel aux candidats) :

Livraison et installation d'une presse offset en qua-



La 40.110 "Ville de Nice" en tête de l'INT 282 - Bruxelles-Midi le 02/04/96 - photo Guy Bridoux

Manifestations - Bourses - Expositions - Activités

Cette liste est non exhaustive et les informations qu'elle contient sont données de bonne foi. 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 relatif aux activités mentionnées, nous vous renvoyons aux différentes associations et organisations concernées.

<p>Week-end du 22 et 23 juin de 10 à 19 h Train Modèle Sud asbl</p> <p><i>Expo - trains + bourse</i></p> <p>Hall polyvalent Parc des Expositions Arlon (B) 063/22.12.77</p> <p>* * * * *</p>	<p>Vendredi 28 juin de 19h30 à 23h CFC section Centre</p> <p><i>Assemblée générale intermédiaire</i></p> <p>Gare musée Haine-Saint-Pierre Jean-Luc Francq 064/44.25.71</p> <p>* * * * *</p>	<p>Vendredi 12 juillet à 20.15 h CFFL</p> <p>Club ferroviaire Froidmont-Locomotion</p> <p>En chemin de fer de la Suisse à la Côte d'Azur</p> <p>(diapositives) par Claude Binamé Centre culturel de Froidmont Chemin du Meunier Rixensart (B) Alain Defechereux: 02/654.05.79</p> <p>* * * * *</p>
<p>Week-end du 22 et 23 juin Vercauteren</p> <p><i>Vente aux enchères et bourse d'échanges</i></p> <p>Hôtel Serwir Sint-Niklaas (B) 052/47.84.02</p> <p>* * * * *</p>	<p>Vendredi 5 juillet CFC</p> <p>Club Ferroviaire du Centre Section du Centre de 19.30 à 21h Place Caffet</p> <p><i>Bibliothèque</i></p> <p>de 19.30 à 23.30h Gare - Musée</p> <p><i>Préparation de l'animation</i></p> <p>Jean-Luc Francq: 064/44.25.71</p> <p>* * * * *</p>	<p>Dimanche 14 juillet PFT - GTF</p> <p><i>Concentration internationale de locomotives à vapeur</i></p> <p>Trois-Ponts Stands - bourses - animations Entrée : 100 BEF 080/68.40.45</p> <p>* * * * *</p>
<p>Du 24 au 30 juin SNCB</p> <p><i>Journées " portes ouvertes "</i></p> <p>Dépôt de Haine-Saint-Pierre 02/224.62.79 (heures de bureau)</p> <p>* * * * *</p>	<p>Dimanche 7 juillet de 10 à 18h CFC</p> <p>Club Ferroviaire du Centre Gare musée Haine-Saint-Pierre</p> <p><i>"Journée bricolages"</i></p> <p>Vendredi 12 juillet de 19.30 à 23h CFC</p> <p>Club Ferroviaire du Centre Gare - Musée Haine-Saint-Pierre</p> <p><i>Travaux réseau</i></p> <p>Jean-Luc Francq 064/44.25.71</p> <p>* * * * *</p>	<p>Mardi 16 juillet MTUB</p> <p>Musée du transport urbain bruxellois</p> <p><i>Exploitation de la ligne 49 en autobus historiques</i></p> <p>Marc Grieten 02/660.65.32</p> <p>* * * * *</p>
<p>Vendredi 28 juin de 20 à 23 h CFC</p> <p>Club ferroviaire du Centre Section de Bruxelles Réseau de FSR Gare de Schaerbeek Responsable : Pierre Cooreman</p> <p><i>On roule</i></p> <p>Gilbert Collin: 02/770.45.20 en soirée Michel Broigniez: 010/65.87.48</p> <p>* * * * *</p>		<p>Dimanche 21 juillet dès 11h CFC</p> <p>section Centre Chapelle de Bois, Houdeng-Aimeries</p> <p>Rendez-vous "vapeur vive"</p> <p>Richard Debliquit 064/21.18.81</p> <p>* * * * *</p>

**Comité de la section
«Centre»
et
Responsables des réseaux**

Jean-Marie Boone
Commissaire

Richard Debliquit
Vice-président
Responsable des rapports avec
les administrations et de l'organisation
des journées Vapeur vive
064/21.18.81
Rue Donat, 28
7110 - Houdeng-Goignies

Jean-Luc Francq
Président de la section Centre
Responsable des Animations en gare
et de la bibliothèque
064/44.25.71
Avenue Churchill, 18
7140 - Morlanwelz

Patricia Francq - De Nutte
Trésorière
064/44.25.71
Avenue Churchill, 18
7140 - Morlanwelz

Serge Gailliez
Responsable des réseaux

Henri Haube
Responsable des rapports avec les
autres associations, du fichier
des membres et du secrétariat
064/22.51.23
Rue Docteur Grégoire, 51
7100 - La Louvière

Pierre Hautefin
Vice-président
Responsable modélisme
064/44.99.60
Rue Argentin, 1
7140 - Morlanwelz

Marc Pater
Commissaire
064/28.31.57
Rue Henri Léonard, 50.
7170 - La Hestre

Raphaël Renuart
Responsable des réseaux

Frank Wéry
Responsable des réseaux

Week-end du 24 et 25 août
SNCB

*Journées du patrimoine
historique ferroviaire
Journées " portes ouvertes "*

à Leuven et Haine-Saint-Pierre
parcours en train spécial

02/224.62.79 (heures de bureau)

* * * * *

Dimanche 25 août
CFC
Club Ferroviaire du Centre
section Centre

voyage CFC
en collaboration avec
l'Etoile du Nord
Jean-Luc Francq 064/44.25.71

* * * * *

Vendredi 30 août
CFC
Club Ferroviaire du Centre
Section du Centre
de 19.30 à 21h
Place Caffet

Bibliothèque
de 19.30 à 23h
Gare - Musée

Travaux réseau
Haine-Saint-Pierre
Jean-Luc Francq: 064/44.25.71

* * * * *

Dimanche 1er septembre
de 10 à 18h
CFC
Club Ferroviaire du Centre
section Centre
Gare musée

Photos & dias de vacances

Gare musée Haine-Saint-Pierre
Jean-Luc Francq: 064/44.25.71

* * * * *

Dimanche 1er septembre
de 9 à 13h
Hoeseltse treinclub
*Bourse d'échange trains
et accessoires*
Centre culturel Hoeselt (B)
089/41.23.18 ou 089/41.53.72
après 20 h

Mardi 3 septembre
CFC

Club Ferroviaire du Centre
Section de Bruxelles
réseau de FSR
Responsable Victore Lognard

On Travaille

Gilbert Collin - 02/770.45.20 en soirée
Michel Broigniez - 010/65.87.48

* * * * *

Vendredi 6 septembre
CFC

Club Ferroviaire du Centre
Section du Centre
de 19.30 à 21h
Place Caffet

Bibliothèque

de 19.30 à 23h
Gare - Musée

Réunion libre

Haine-Saint-Pierre
Jean-Luc Francq: 064/44.25.71

* * * * *

Week-end du 7 et 8 septembre
de 9.30 à 18 h
Hoeseltse treinclub

*Exposition à l'occasion des
10 ans du club*

Sport- en cultuur complex
" Ter Kommen " Hoeselt (B)
089/41.23.18 ou 089/41.53.72
après 20 h

* * * * *

Samedi 14 septembre
CFC
Club Ferroviaire du Centre
Section de Bruxelles
Réseau de FSR
Responsable Jean-Luc Wyns

On roule

Gilbert Collin - 02/770.45.20 en soirée
Michel Broigniez - 010/65.87.48

* * * * *

Ce Ferro-Flash a été réalisé
grâce à la collaboration de
PageMaker 5.0, des auteurs
des articles et photos ainsi
que de C.N., G.B. et B.M.

* * * * *

Dimanche 21 juillet
MTUB
Musée du transport
urbain bruxellois

*Circulation de tramways
anciens dans les rues
Royale et de la Régence*

Marc Grieten: 02/660.65.32

* * * * *

Dimanche 21 juillet
à partir de 8 h

Bourse "en tout genre"

Shopping Center
Woluwé-Saint-Lambert

* * * * *

Vendredi 26 juillet
de 19.30 à 23h

CFC

Club Ferroviaire du Centre
Section du Centre
Gare - Musée

Travaux réseau

Haine-Saint-Pierre
Jean-Luc Francq: 064/44.25.71

* * * * *

Dimanche 4 août
de 10 à 18h

CFC

Club Ferroviaire du Centre
section Centre

*Gare musée ouverte
au public*

Gare musée Haine-Saint-Pierre
Jean-Luc Franck 064/44.25.71

* * * * *

Vendredi 9 août
de 19.30 à 23h

CFC

Club Ferroviaire du Centre
Section du Centre
Gare - Musée

Travaux réseau

Haine-Saint-Pierre
Jean-Luc Francq: 064/44.25.71

* * * * *

Vendredi 9 août
à 20.15 h
CFFL
Club ferroviaire
Froidmont-Locomotion

*Soirée vidéo sur le thème
ferroviaire par les membres
du club*

Centre culturel de Froidmont
Chemin du Meunier
Rixensart (B)
Alain Defechereux: 02/654.05.79

* * * * *

Vendredi 16 août
de 19.30 à 21h

CFC

Club Ferroviaire du Centre
Section du Centre
Place Caffet

Bibliothèque

de 19.30 à 23h
Gare - Musée

Travaux réseau

Haine-Saint-Pierre
Jean-Luc Francq: 064/44.25.71

* * * * *

Dimanche 18 août
à partir de 8 h

Bourse "en tout genre"

Shopping Center
Woluwé-Saint-Lambert

* * * * *

Vendredi 23 août
de 19.30 à 23

CFC

Club Ferroviaire du Centre
Section du Centre

Travaux réseau

Haine-Saint-Pierre
Jean-Luc Francq: 064/44.25.71

* * * * *

Samedi 24 août
de 10 à 15 h

Modelspoor ruilbeurs

Euretco-Expoenter
Meidoornkade 24
Houtem (NL)
Ind. Gebied Doornkade, sortie A27
Houtem
Entrée : 5 FI
030-6043642

* * * * *

**Comité de la section de
Bruxelles
et
Responsables de FSR**

Guy Bridoux
Coordinateur revue
02/374.88.93

Electronique, voitures ex-DB,
nouveau 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

Victor Lognard
Responsable du local FSR
02/215.91.63

Jean Mathurin
Trésorier de la section de Bruxelles
à contacter lors des réunions
Tout ce qui a rapport avec la quincaillerie
(visserie, outillage, etc...)

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

Charles Tubach
Responsable du réseau de FSR
02/380.58.16

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