



Septembre - Octobre 2000

BELGIQUE-BELGIE
P.P.
1180 Bruxelles 18
17797

FEBELRAIL
Holle Elkaard 45
2550 KONTICH

Ferro Flash



Documentation - Modélisme - Informations ferroviaires

Secrétariat Bruxelles

Marc Symons

Avenue Hansen-Soulié, 79 – Bte 6
1040 – Bruxelles 4
(02) 733 72 97

Secrétariat Centre

Jean-Pierre Hoven

Rue A. Wart, 181
7170 – Fayt-lez-Manage
(064) 54 05 53

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 1200,-

Membre vivant sous le même toit avec service FERRO FLASH :
BEF 600,- sans FERRO FLASH

Membre bienfaiteur :
à partir de BEF 1500,-

Membre étudiant, avec service FERRO-FLASH :
BEF 600,-

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.

Sommaire

Exposition

25^e anniversaire du CFC p 3

Modélisme

La cabine de signalisation de KIBRI
par Guy Bridoux p 6

Electronique

Non pas Märklin ou continu, mais Märklin et continu
par Jean-Pierre Tramasure p 9

Construisons une alimentation stabilisée réglable
par Christian Gauthier p 12

Propos

Ce virus bien sympathique ! N'en soyons surtout pas complexés...
par Jean-Louis Lepère p 14

Chronique du temps présent – Considérations sur un problème aigu
par Paul Steckelmacher p 15

Divers

Infos Bruxelles p 11

Ferro Flash Photo p 16

Agenda p 18

Annonces p 20 & 21

Photo de couverture

*Le 01/10/00, l'exposition de la section de Bruxelles bat son plein
Photo A. Thonet*



Une BR 86 de la DB, exposée froide au festival de Aachen le 9 septembre 2000 – Photo Guy Bridoux

25^e anniversaire du C.F.C.

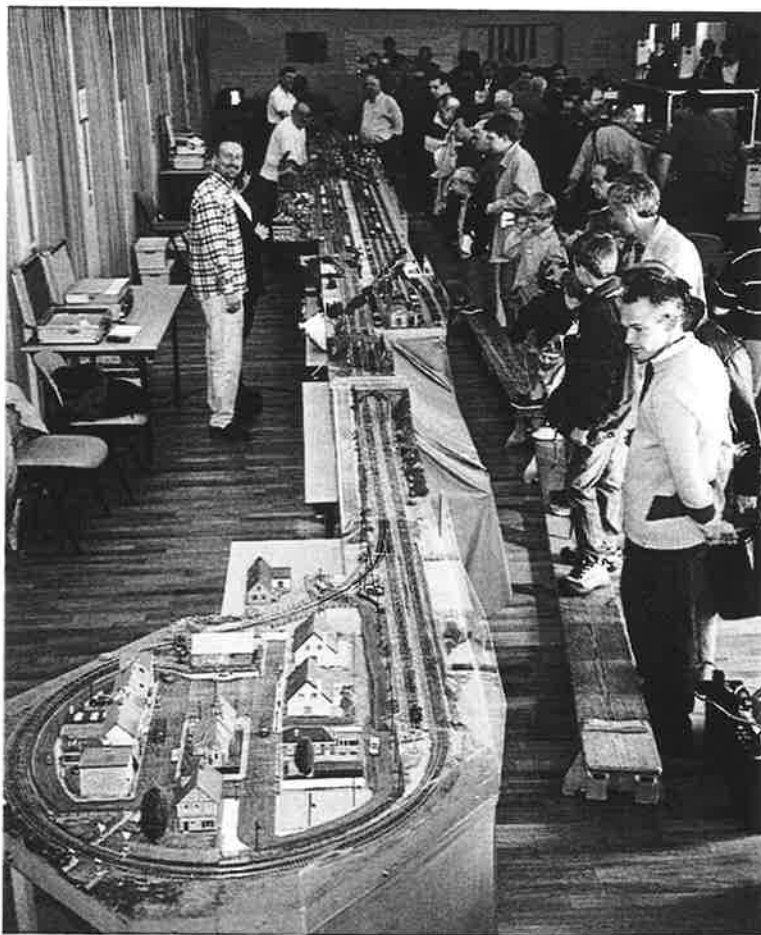
Les 30/09 et 1/10/2000 s'est tenue l'exposition jubilaire de la section de Bruxelles.

Afin de contribuer de façon marquante à l'anniversaire de notre club, la section de Bruxelles avait décidé d'organiser une grande exposition. Celle-ci a eu lieu dans la salle des fêtes communale de Wezembeek-Oppeem. Nous remercions au passage les autorités locales et leur organisme culturel Intermezzo pour leur collaboration attentive et efficace.

Nos Papys furent une fois de plus mis à contribution, l'espace disponible permettant d'exposer leur beau réseau presque au complet. Après une inévitable phase d'énervement lors des premiers essais (les mauvaises langues parlent de câbles d'interconnexion manquants, puis retrouvés, d'un convoi de charbon qui avait tendance à essaïmer ses wagons tout au long du circuit, etc.) tout rentra dans l'ordre pour constituer ce qui fut l'un des pôles d'intérêt majeur de la manifestation. Les demandes d'explications des visiteurs furent nombreuses. Tous les Papys se firent un plaisir de répondre longuement aux questions variées d'un public souvent intéressé.

Pour les mordus de la technique, Jean-Pierre Tramasura démontra la possibilité d'adjoindre une alimentation en courant continu à un système conçu pour le 3-rails alternatif de façon à faire circuler presque tous les modèles de machines sur un même réseau, répondant ainsi à ses questions « Pourquoi ? Comment ? ». Animé en toutes choses d'un souci de perfection, l'on vit même Jean-Pierre, à l'issue du démontage, parachever son travail la ramassette à la main.

Luc Hofman vint épater les modélistes avec son magnifique diorama de la gare de Saint Josse, assorti de quelques bâtiments témoins de l'architecture de l'épo-



*Vue plongeante sur le réseau des Papys
Photo A. Thonet*

que. Marc Henrioul présenta en et hors vitrine une sélection de ses chefs-d'œuvre de gares et, notamment, la partie la plus ancienne de celle de Schaerbeek. Bob De Feyt et Raymond Legros présentèrent quant à eux des modèles de voitures et de matériel de traction construits ou largement modifiés par leurs soins. Que de talents trop souvent discrets !

Claude Bonaventure et son épouse se dépensèrent pendant ces deux journées à animer leur représentation du site du CF3V à Mariembourg, avec reproduction fidèle de son plan de voies, de la remise et du matériel qui y est exploité.

Nos amis du Centre vinrent avec leur réseau de démonstration de commande numérique complété d'un stand de modélisme animé deux jours durant par Jean Boudart qui multiplia des démonstrations expliquant comment partir d'une matière première brute, parfois



*Paul et Germaine
veillent jalousement
sur la recette
des entrées*

Photo Jacques Nicaise

informe, pour construire un modèle parfait.

Le CFFL était présent en la personne de nos anciens membres Claude et Eric Binamé présentant en première mondiale leur nouveau réseau japonais (achevé l'avant-veille !), et de Michel Liégeois avec ses vidéos dont la réputation n'est plus à faire.

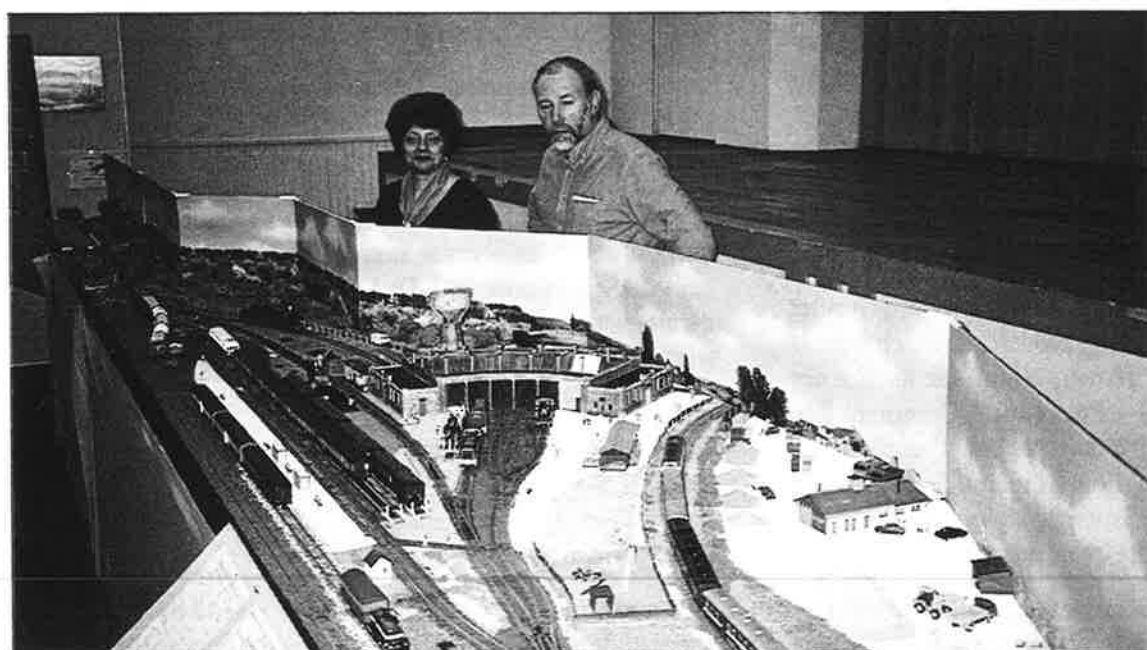
Charles Blanchart exposait une rétrospective de l'ancien chemin de Fer de Bruxelles à Tervueren, à défaut de pouvoir présenter le livre tant attendu consacré à cette ligne mythique. C'est juré, c'est promis la parution de l'ouvrage peut être attendue « prochainement ».

Tout ceci ne concerne bien entendu que la partie visible de l'iceberg : la réussite n'aurait pas été complète

sans un contrôle d'entrée assumé avec vigilance par Eliane, Germaine et Paul, notre trésorier, ni sans un service bar et restauration géré de main de maître par la brigade d'Agnès notre cantinière attitrée, dès que fut mis au point le dosage très controversé des ingrédients de la pâte à crêpes.

Dans le but de resserrer les liens et d'améliorer, si nécessaire, le moral des troupes, le comité avait organisé le samedi soir, sur place, un petit souper. Notre chef renommé, Charles Tubach avait mitonné un menu de gala qui demeurera un agréable souvenir, assorti de vins appréciés par chacun.

Nous étions 38 à participer à ce repas auquel Jean-



*Claude Bonaventure et son épouse animèrent sans relâche ce diorama
de la gare du CF3V à Mariembourg. Photo A. Thonet*



*Le superbe réseau japonais de Claude et Eric Binamé
Photo Guy Bridoux*

Luc Francq et Patricia eurent la gentillesse d'assister. L'ambiance fut des plus agréable. Les échanges d'idées et les conversations se prolongèrent et ce fut à regret que chacun se résolut à rentrer à la maison car le lendemain était un autre jour . . . d'exposition !.

Le travail, en effet, ne manqua pas car, si le premier jour il y eut une participation non négligeable de 240 personnes environ, le nombre total des visiteurs mon-

ta à 650 à la fermeture de l'exposition, enfants de moins de 5 ans non comptés. A l'heure de la fermeture il y eut de véritables drames lorsque certains parents tentèrent d'emmener leurs petits chéris à la maison après une visite souvent prolongée à la demande de la jeune génération.

De l'avis unanime des organisateurs, il ne faudrait plus attendre sept ans pour renouveler pareille manifestation !



Vue d'ensemble de la manifestation. Photo J.Nicaise

La cabine de signalisation de KIBRI

par Guy Bridoux

A l'instigation de Märklin-Belgique, la firme Kibri a mis sur le marché une maquette de cabine de signalisation inspirée de la cabine de Quenast, au temps de sa splendeur passée car elle est aujourd'hui très dégradée. Pour être plus précis, Quenast a hérité d'une ancienne cabine de Halle transférée vers 1923 et ce sont les plans de cette époque qui ont été redécouverts et transmis à ce constructeur de modèles.

Ce type de bâtiment est représentatif d'une famille de cabines construites en bois qui furent assez répandues sur notre réseau, équipées à l'origine du système de commande *SAXBY*.

Initiative louable, non annoncée, et que l'on découvre à l'ouverture du kit : des pièces de toiture ont été prévues en supplément de telle façon que le modéliste ait la possibilité de réaliser au moyen de deux kits une cabine de plus grande taille.

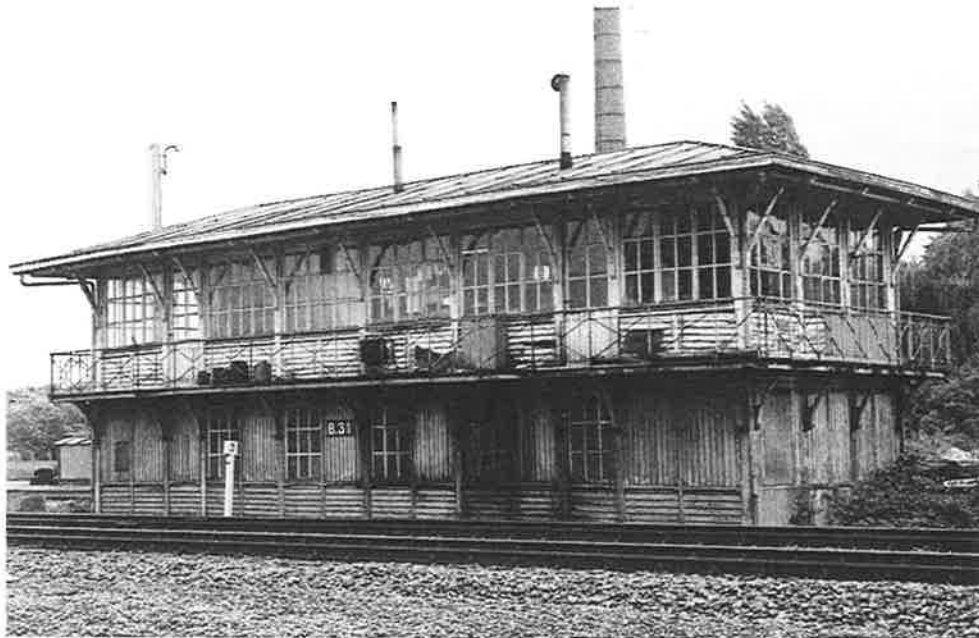
Kibri donne, à titre indicatif, une liste très incomplète de sites ayant connu ce type de construction, sans toutefois préciser ceux qui étaient équipés de cabine double. Votre serviteur a, dès lors, tenté d'en savoir un peu plus.

Rassemblant des données de plusieurs origines, l'on peut énumérer au moins 30 sites ayant été équipés de ce genre de cabine, la liste du tableau ci-après étant certainement incomplète en nombre, mais aussi en description des bâtiments concernés. Il apparaît en effet rapidement qu'à côté de cabines « simples » (Antoing, Quenast, Tubize) et « doubles » (Athus block 106, Leuze block 31), la taille intermédiaire avec 10 éléments de façade se rencontrait fréquemment, la plus grande identifiée à ce jour, à Forest-Midi comportant 18 éléments.

Au delà de ce problème de taille, les variantes étaient



Latour : bloc 46 – 1984 – Photo Guy Bridoux



Leuze : bloc 31 – 1984 – Photo Guy Bridoux

nombreuses également en ce qui concerne la terrasse : avec ou sans , partielle ou complète, prolongée latéralement ou pas, sans omettre les cabines à double face insérées dans une bifurcation, etc. Des photos puisées à diverses sources ont permis de répondre partiellement à ces questions : que tous ceux qui disposent de documents ou de souvenirs permettant de compléter cette liste nous aident à valoriser cette tentative d'inventaire.

Le modèle Kibri permet aisément les variantes de ter-

rasses ainsi que des permutations au niveau des éléments comportant des portes, il se prête moins aisément à des modifications de longueur à moins que l'arrière, dont la modularité est différente, ne puisse être masqué.

Le montage est simple et les pièces très bien ajustées ce qui ne requiert pas de collage sauf pour la fixation des consoles là où elles sont requises.

Que le promoteur de cette belle réalisation soit vivement félicité !



Virton Saint-Mard : bloc 42 – 1984 – Photo Guy Bridoux

Tentative de répertoire des vieilles cabines en bois

Localisation	Façades		Côtés		Terrasse arrière	Particularités	Document
	Panneaux	Terrasses	Panneaux	Terrasses			
Aarschot	?	?	?	?	?	?	JCF n°106
Antoing	10	Non	4	Non	Non	Logia ?	ph.SNCB n°4276
Antoing	7	Non	3	Non	Non	Escalier latéral	ph.SNCB n°5012
Ath bl.24	16	Oui	3	Oui	Non		Pays d'Ath p.54
Athus bl.106	14	Oui	4	Oui	Oui		Rail en Gau.p.84
Berzée	10	Oui	5	Oui	Oui		ph. B.Bieu 8/76
B.d'Haine bl.3	10	Non	4	Non	Non		ph. B.Dieu 3/77
Bokrijk	?	?	?	?	?	?	Kibri
Charleroi-Sud	?	?	?	?	?	?	JCF n°106
Ciney bl.44	10	Non	4	Non	Non	Logia à l'étage	ph. B.Dieu 2/81
Forest-Midi	18	Non	4	Non	Non	Logia à l'étage	ph. SNCB n°4250
Halle	7	Oui	4	Oui	Non	Tr. à Quenast	plans
Jurbise	?	?	?	?	?	?	
Latour	10	Oui	4	Oui	Oui		ph. G.B. 4/84
Lessines	7	Non	2/3	Non	Non	Coin coupé	Pays d'Ath p.130
Leuze bl.30	10	Oui	3	Oui	Non		ph. G.B. 8/84
Leuze bl.31	14	Oui	3	Oui	Oui	Logia part. Côté l.86	ph. G.B.8/84
Liers	10?	Oui	3	Oui	?	bilatérale	
Obourg bl.19	10	Oui	4	Oui	Non		ph. B.Dieu 2/77
Oudenaarde	10	1/2 droite	4	1/2 droite	Non		ph. SNCB n°4272
Quenast	7	Non	4	gauche	Non	ex-Halle	
Renaix	?	?	?	?	?	?	JCF n°106
Ronet	?	?	?	?	?	?	Kibri
Roulers	?	?	?	?	?	?	JCF n°106
Testelt	?	?	?	?	?	?	JCF n°106
Tubize	7	?	4	?	?	?	Dambly 2 p.163
Verviers	?	?	?	?	?	?	Kibri
Virton bl.41	10	Non	4	Non	Non		ph. B. Dieu 8/80
Virton bl.42	11	1/2 droite	4	1/2 droite	Oui		ph. G.B. 4/84
Willebroek	8	Non	4	Non	Non		ph. SNCB n°4016

Non pas Märklin ou continu, mais Märklin et continu

par Jean-Pierre Tramasure

Comme vous avez pu le constatez de visu à l'exposition de Wezembeek, le système est très simple, mais il fallait y penser.

Sachez d'abord que l'auteur de cet article a réfléchi à ce système en n'ayant pour connaissance en électricité que deux choses : comment fonctionne un interrupteur et que la loco Märklin fonctionnait sur du courant alternatif alors que la loco en continu prenait son courant sur les deux rails. Il a appris le fonctionnement d'un inverseur par la pratique. Il ne faut rien connaître de plus pour suivre cet exposé.

De plus, tout le matériel utilisé est un matériel du commerce, sans aucune transformation, sauf les essieux isolés du Märklin, et encore !

Les schémas nécessitent la couleur, ce qu'il m'est impossible de faire dans notre Ferro Flash, mais, sur les schémas, vous pourriez utiliser les crayons de couleur de votre enfant ou petit enfant, si vous n'en avez pas vous-même.



La construction d'un réseau où roulent simultanément les deux systèmes est impérativement réalisée en voie K Märklin ou en voie Peco avec plots centraux. Les aiguillages Märklin sont impérativement aussi les aiguillages élançés (réf. 2271) et, à la rigueur, les traversées jonction doubles (TJD) élançées (réf.2275). A la rigueur : parce que les lames d'aiguilles des TJD ne s'appliquent pas toujours parfaitement sur le rail que vous alimenterez en courant continu. Je n'ai pas encore essayé les aiguillages Peco auxquels on peut ajouter des plots.

Par ailleurs, rien ne vous interdit de réaliser une gare d'interconnexion, comme Bâle ou Luxembourg, où l'on passe d'un système à l'autre, d'un réseau Märklin (voie M ou C ou K avec aiguillages courts) à un réseau en continu, à supposer que vous ayez un réseau dans chacun de ces types de voies ou que vous souhaitiez vous connecter au réseau d'un ami qui possède l'un ou l'autre système. Le seul impératif, est d'avoir les es-



sieux isolés sur les voitures et wagons. Cette exigence sera cependant nuancée dans un cas de figure qui sera décrit ultérieurement, lorsque la longueur de la rame est inférieure à celle de la section d'arrêt.

Märklin OU continu

Je suppose que le principe est connu de tous. Je vais cependant le rappeler : il suffit d'une voie en Märklin K sans aucune section isolée, un transfo Märklin, un transfo en continu.

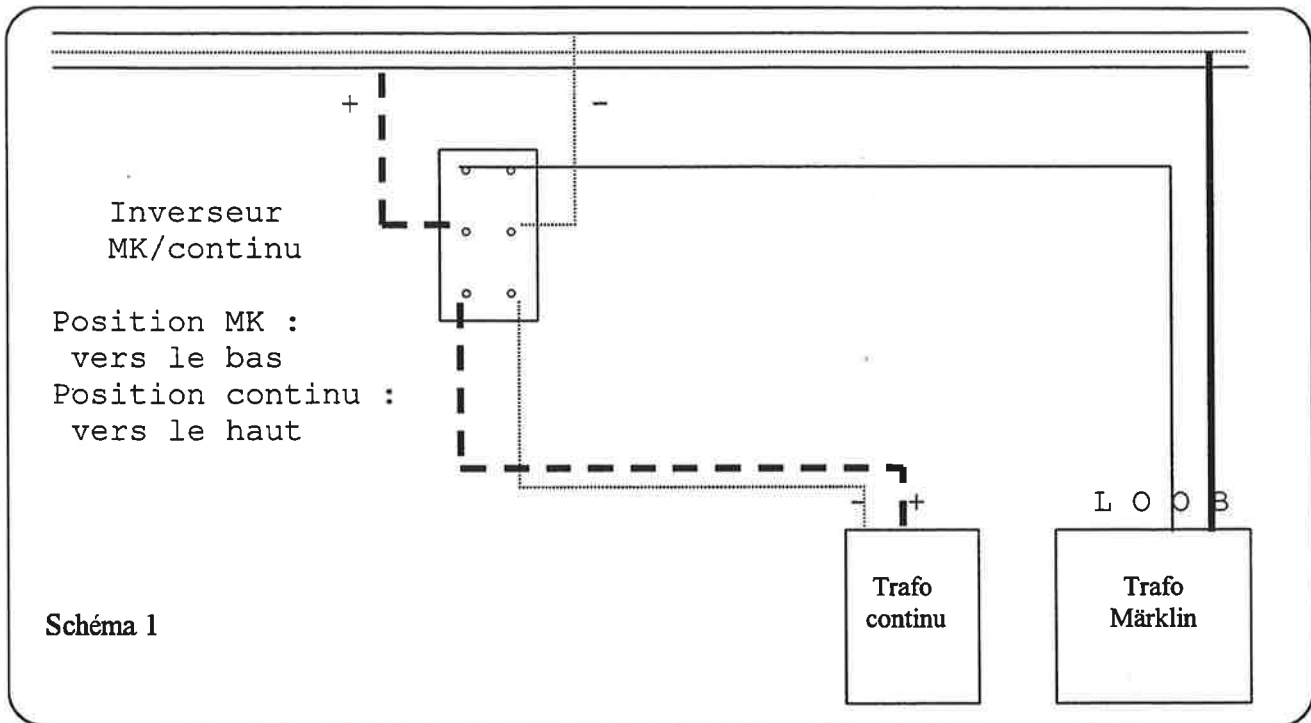
Le transfo Märklin alimente la loco par les plots centraux et par les DEUX rails qui sont court-circuités. (fil menant aux plots centraux en rouge  et fil menant aux rails via un inverseur MK/continu en brun clair .

L'inverseur est un inverseur courant dans le commerce électrique et électronique, à 2 ou 3 positions et 6 broches pour souder les fils. C'est le verso de cet inverseur que je montrerai sur les schémas pour vous permettre de voir où souder les fils.

Le transfo continu alimente la loco correspondante via les 2 files de rails (fil brun  et fil jaune  sortant du transformateur continu et rejoignant les 2 rails via l'inverseur MK/continu).

Le schéma montre clairement qu'on peut rouler sur la voie, soit en continu, soit en Märklin par le simple intermédiaire d'un interrupteur, sans devoir déconnecter ou reconnecter des fils.

Pour rappel, dans l'inverseur, les connexions sous le tableau sont réalisées à l'inverse du levier que l'on manœuvre au-dessus du tableau. La connexion aux deux bornes centrales indique d'où l'on fait venir le courant commun ou vers quoi on veut le faire aller. Lorsqu'on utilise l'inverseur comme interrupteur, c'est ce dernier cas qui est utilisé, comme ci-dessous.



Du trafo Märklin, c'est normalement la sortie B qui se raccorde au rail central, et une des sorties O qui se raccorde aux rails extérieurs.

Le + et le - au sortir du trafo continu sont, par convention personnelle et pratique, ceux du bouton tourné vers la droite. L'inversion du sens de marche se fait ici par l'inversion de ce bouton, et plus loin dans l'article, soit par un inverseur, soit par le bouton lui-même.

Märklin ET continu

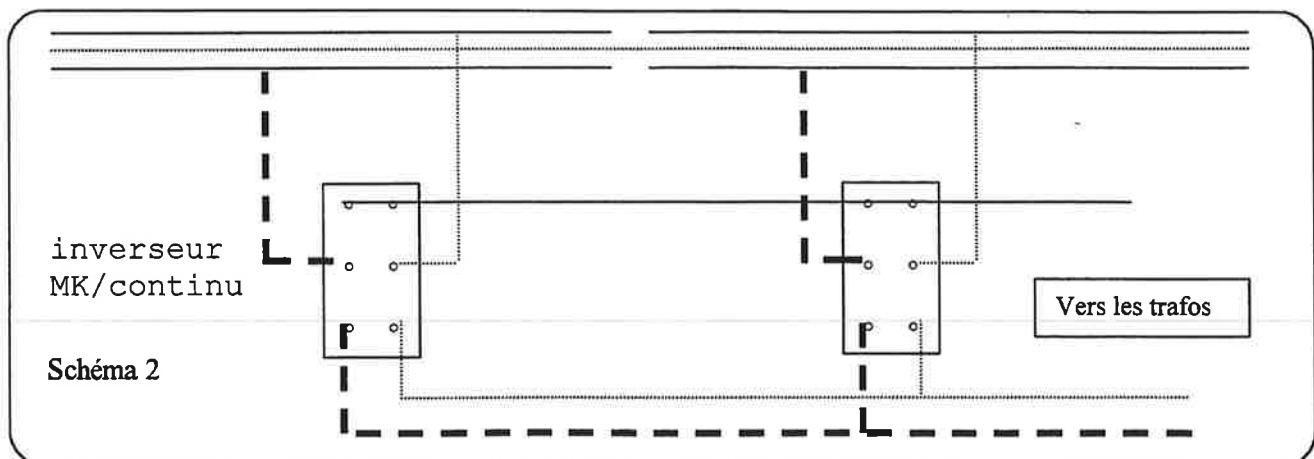
Vous pouvez reprendre le même circuit que ci-dessus, un ovale en l'occurrence, et le subdiviser en 3 sections isolées.

Dans ce cas simple, l'isolation ne doit pas se faire par le rail central, mais bien par les 2 rails extérieurs.

L'inverseur MK/continu, répété 3 fois, donnera du courant aux 2 files de rails de chacune des sections A, B, C. La section A est celle où vous avez installé le système ci-dessus expliqué.

Tel que présenté ci-dessous, dans le schéma 2, lorsque l'interrupteur sera basculé vers le bas, il y aura du courant alternatif sur la section. Lorsqu'il sera basculé vers le haut, la voie sera prête pour recevoir un train en continu.

Mettez maintenant vos 2 locos, la MK et la continu sur 2 sections qui se suivent, par exemple MK sur A et Roco sur B. Alimentez-les en même temps en tâchant de trouver la vitesse qui convient. MK va se rendre sur C où il n'y a aucun matériel. Vous basculez l'inverseur de C en MK. Si, par ailleurs, Roco arrive en A alors que MK y est encore, il s'arrêtera et repartira dès que MK aura quitté la section et que vous aurez basculé l'inverseur sur continu. Dans ce cas,



aucun problème de court-circuit. Par contre, si la loco MK rattrape la Roco, sur sa lancée, elle entrera dans la section, mettra en court-circuit les 2 files de rails et la Roco s'arrêtera. Le transfo continu sera en court-circuit. L'arrivée d'une loco MK sur une section en continu est donc toujours à bien surveiller.

Avec un tel réseau, il est amusant de jouer avec les interrupteurs au fur et à mesure de la progression des 2 trains. Les sections doivent être bien indiquées afin de pouvoir arrêter le MK à temps avant qu'il n'entre sur une section où roule du continu. C'est donc manuellement que progressent les 2 trains. C'est ce que j'ai pu voir sur un réseau amstellodamois lors d'une exposition.

Permettre à 2 locos de se suivre sans intervention humaine, toujours avec le matériel du commerce non modifié, est à l'étude. Par l'intermédiaire d'un relais, il y a moyen d'empêcher une loco en continu d'entrer dans une section où roule du MK, et de remettre la section sur continu quand la loco MK l'aura quittée. L'inverse n'est pas aussi évident.

Dans l'article suivant, nous aborderons le problème des aiguillages en réalisant une voie unique de transit entre les 2 systèmes, un peu comme à Quiévrain où une loco française attend que soit décrochée la loco belge avant de venir se mettre en tête du train.

(à suivre)

Infos Bruxelles

Réunions au local FSR

Nos rencontres hebdomadaires à la gare de Schaerbeek sont perturbées depuis le début du mois d'octobre. Le bâtiment qui nous accueille est en effet un monument classé et l'on peut difficilement contester l'intérêt de travaux destinés à éliminer des fissures ou d'autres dégâts dus aux intempéries.

L'un des murs du local abritant nos réseaux est concerné, et l'obligation de dégager une zone à l'arrière de ce mur pour permettre le bon déroulement du chantier a entraîné le démontage partiel du grand réseau, le mettant ainsi pour quelque temps hors service.

Des essais et des circulations de matériel restent cependant possibles sur le petit réseau bi-système mis à

la disposition du club par Jean-Pierre Tramasure. Ce réseau fait l'objet d'un plan d'extension déjà décidé dont la mise en oeuvre devrait dès lors être accélérée afin d'atténuer les inconvénients de la situation présente, car la durée des réfections du bâtiment, entreprises au seuil de l'hiver, ne peut être précisée. Il y a donc des travaux de menuiserie, de pose de voies, et de câblage à exécuter propres à canaliser toutes les énergies disponibles.

Notre prochaine réunion de comité sera consacrée en priorité à cette situation, aux problèmes qu'elle crée et aux perspectives qu'elle ouvre. Le permanences du mercredi sont maintenues.

Programme des réunions mensuelles

Deux bandes vidéo consacrées à notre récente exposition, dont une réalisation de notre membre Claude Dumont, ont été présentées à la séance du 20/11, dont le programme s'est ainsi trouvé modifié. En conséquence la projection consacrée à l'historique du réseau du métro parisien est reportée à la réunion du 17/11. La réunion de décembre devrait se dérouler autour

d'un thème consacré au modélisme.

La réunion de janvier sera suivant la tradition consacrée prioritairement à notre A.G. Pour rappel la plupart des membres du comité, à l'exception du trésorier, seront en fin de mandat : il n'est pas trop tôt pour faire appel aux candidatures.

Construisons une alimentation stabilisée réglable

par Christian Gauthier

Avant-propos

Poursuivant la description de circuits électroniques simples, débutée dans le numéro 205 par un clignotant pour PN, Christian évoque un système d'alimentation susceptible de faire fonctionner ce type de montage, et d'autres qu'il envisage de nous décrire par la suite.

A propos du clignotant, il tient à préciser que, sans mettre en question les commentaires ajoutés par la rédaction au sujet de la mise en série ou en parallèle des diodes LED, il a opté pour la mise en parallèle considérant que les deux diodes n'étant pas côte à côte une différence de luminosité peut être acceptée, et que le défaut éventuel de l'une n'entraînerait pas l'extinction de l'autre. En conséquence, le circuit imprimé proposé correspond à ce choix.

Le concept

La réalisation d'une alimentation stabilisée peut revêtir des approches très diverses : Christian a opté pour une alimentation réglable pouvant délivrer une tension allant de 1,5 à plus de 24 V permettant donc de se substituer à toutes les piles d'usage courant et de faire face à toutes les applications usuelles en modélisme. C'est le choix du transformateur délivrant le courant alternatif à l'entrée du dispositif qui déterminera la tension maximale disponible en sortie.

Attention ici à une mauvaise application du principe « qui peut le plus peut le moins » car l'échauffement du circuit régulateur est proportionnel à la différence entre la tension d'entrée venant du transformateur et la tension utilisée : inutile donc, si vous n'envisagez pas de dépasser 12 V en sortie, d'utiliser un transformateur délivrant beaucoup plus que 12 V à 16 V à l'entrée !

Un autre paramètre est celui du courant maximum que

vous souhaitez utiliser car il conditionne le choix du pont redresseur, du condensateur de filtrage C1 et du circuit régulateur. Le circuit imprimé illustré ci-après correspond au choix d'un redresseur B40C1500 permettant un débit utile de 1 A maximum, le circuit régulateur réalisé en boîtier TO-3 étant par exemple un LM317K.

Christian a concurremment conçu des variantes de ce circuit, qu'il est tout aussi disposé de mettre à la disposition des membres intéressés : d'une part une version plus compacte pour qui se satisfait de courants plus faibles, basée sur le redresseur B40C1500R et un régulateur en boîtier TO-220 tel le LM317T, d'autre part une version portant le courant maximum à 3,2 A en utilisant un redresseur B40C5000 et un régulateur LM338K. Dans ce dernier cas, la valeur de C1 devrait être poussée à 4700mF et l'emploi d'un refroidisseur est nécessaire pour éviter la surchauffe du régulateur.

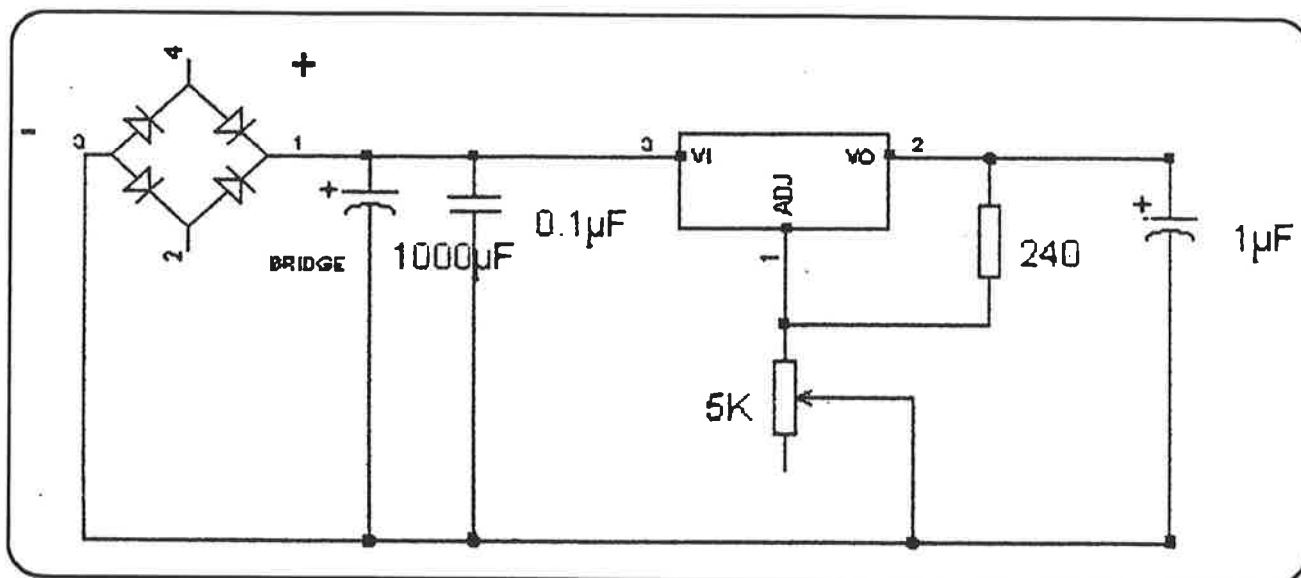
Réalisation

Pour le circuit imprimé, comme dans le cas du clignotant, on peut soit le réaliser soi-même à l'aide du desin, soit le commander à Christian qui le réalise pour un coût modique.

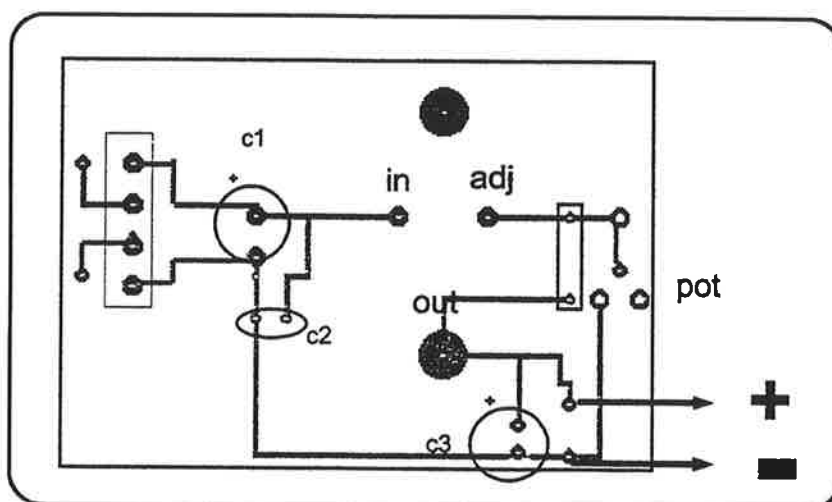
Les autres composants sont :

- un régulateur LM317K en boîtier TO-3
- un condensateur électrolytique 1000 microfarads, 40 V (64 V si l'on prévoit une tension de sortie supérieure à 24 V, le circuit permettant d'aller jusqu'à 37 V max.)
- un condensateur électrolytique au tantale de 1 microfarad, 35 V (ou 50 V voir ci-dessus)
- un condensateur céramique de 0,1 microfarad
- une résistance de 240 ohms ¼ W
- une résistance ajustable pour circuit imprimé de 5 kohms

Schéma théorique



La réalisation sur circuit imprimé



Calendriers LOCO

Comme tous les ans nous mettons à la disposition de nos membres le calendrier LOCO au prix préférentiel de BEF 360. Afin d'éviter tout problème d'inventus, les membres intéressés sont priés de verser cette somme au n° de compte de la section de Bruxelles avant le 08/11 de façon à ce que les calendriers soient disponibles dès la réunion mensuelle du 17/11. Ce prix s'entend pour un calendrier enlevé lors de l'une de nos réunions à partir du 17/11, l'envoi postal entraînant un surcoût de BEF 110.

Ce virus bien sympathique ! N'en soyons surtout pas complexés...

par Jean-Louis Lepère

Parlons-en, propageons la ferropathite chronique . . .

J'en ai ressenti les effets dès l'âge de . . . trois ans, en mettant tout le quartier en émoi ! Pas de patrouilles motorisées à l'époque, et encore moins de GSM : les voisins au grand cœur se sont dévoués et l'un d'entr'eux m'a retrouvé les menottes rivées aux grilles de l'avenue Montplaisir, à gauche de la gare de Schaerbeek, regardant passer ces fascinantes locomotives dont les blanches vapeurs m'avaient fait dévaler toute l'avenue Huart-Hamoir. Pour mémoire, le square Riga était à l'époque dominé par une église encore construite en bois.

Je ne me souviens plus si j'ai reçu la fessée . . .

Peu après, mon père (ce héros au sourire si doux disait V. Hugo) décida de s'établir à Moreuil, au sud d'Amiens (F) : que de souvenirs de trains, de fourgons à bagages, d'outils, de famille, lors de ces transits Bruxelles-Midi-Lille-Amiens-Moreuil, que ces trains donnaient l'impression de rouler vite ! Je me suis retrouvé dans une jolie maison dont la clôture arrière du jardin bordait la ligne Amiens-Compiègne. Que de joies qui émaillaient les cueillettes de carottes dans le potager avant le retour du père pour le repas du soir.

Pour des raisons (ignorées à cet âge) liées à un manque de fonds de reconstruction, nous reprîmes le cap de la Belgique pour nous installer à proximité de la gare de Schaerbeek où se trouve le local de notre club. A côté du fournil de son père, le fils du boulanger voisin me fit souvent rouler son train, à l'échelle « 0 » fort répandue à l'époque. Inutile de préciser que nous eûmes souvent le visage collé aux barreaux des clôtures du chemin de fer tout proche, nos figures devant, au « propre » comme au figuré, faire face ensuite aux réprimandes maternelles.

Que dire de ma joie lorsque je reçus, peu après, un train mécanique, doté d'un réseau en huit, dont mon père accroissait le réalisme en fixant son mégot allu-

mé dans la cheminée de ma 020.

Pour se rapprocher de son travail, Papa décida ensuite d'installer la famille dans la rue bordant les voies d'entrée de Bruxelles-Nord (à son emplacement initial). Combien d'heures n'ai-je pas passé, au retour de l'école, à observer par les fenêtres les arrivées et les départs des majestueuses Pacific type 10, des nerveuses 131 de manoeuvre du type 57, des 230 du type 40 (conçues aux USA en 1917 !)

Que dire encore de ces innombrables aller-retour entre Bruxelles-Nord et Verviers-Central qui permettaient de frôler ces géantes toutes chaudes, arrêtées en tête des convois, sans oublier que pour gravir la côte d'Ans, il fallait ajouter une locomotive en pousse.

Plus tard, la ligne d'Anvers étant déjà surélevée, c'est à même le sol d'une entrée carrossable, de l'autre côté des voies, que mon copain et moi avons trouvé un espace de jeu où nous faisons rouler nos trains mécaniques sur un circuit disposant d'une boucle de retournement à chaque extrémité.

Il y eut ensuite quelques années de rémission, il fallait bien travailler un peu !

Quelques années passèrent encore avant qu'une autre fièvre me prit, celle de la grippe de Hong-Kong (aucune allusion à Bachman !) avec un sommet de 41,2°. Merci au docteur G. qui me sauva en me traitant à la morphine. C'est alors que le virus ferropathique me reprit, cet efficace médicament ayant provoqué le rêve merveilleux d'un train tout illuminé gravissant une interminable rampe ! Sitôt sur pied, je me rendis chez un détaillant acquérir deux locomotives, des wagons, des aiguillages, etc., installant le tout sur la table de la salle à manger : j'avais succombé, mais vous ne blâmez pas cette faiblesse.

Peu après, mon compagnon de hobby fut mon propre beau-père, ex-chauffeur (durant l'occupation allemande).

de, cela s'appelait un loc-fuhrer) de feu le dépôt de Saint-Vith qui comprenait surtout des type 38 assurant des services tels que Gouvy-Aachen. En 1945, après le terrible bombardement de cette ville, il fut

réintégré au dépôt de . . . Schaerbeek. Sympathique retour à la case de départ ne trouvez vous pas ?

A bientôt pour d'autres souvenirs !

Chronique du temps présent

Considérations sur un problème aigu

par Paul Steckelmacher

En ce mois de septembre, nous avons subi les effets d'une augmentation du prix des combustibles pétroliers. Nous n'allons pas épiloguer sur ce problème qui dépasse largement notre politique européenne. C'est un des résultats de la mondialisation de notre économie. Nos politiciens n'ont donc aucune possibilité pour en infléchir les effets.

Par contre, ce sur quoi nos gouvernants pourraient agir, c'est sur la mobilité et la pollution.

Actuellement, 75 % du transport des personnes et des marchandises se fait par la route. Il en résulte des problèmes de pollution plus ou moins graves selon nos écologistes. Les poids lourds défoncent nos routes dont l'entretien devient de plus en plus coûteux.

En conséquence du mauvais état de nos routes, leur sécurité devient de plus en plus aléatoire. L'écoute des bulletins d'information, qu'ils soient belges ou étrangers, nous renseigne tous les jours de camions responsables de collisions souvent mortelles, de véhicules qui versent ou qui perdent leur chargement. Il est résulte des bouchons qui ralentissent la circulation.

Y a-t-il un moyen fiable pour remplacer le transport routier ? Avant toute chose, n'oublions pas que si on doit avoir recours à une solution de rechange, cela signifie que le nombre de camions diminuerait c'est-à-dire aussi celui des transporteurs. Les organismes de défense professionnelle très puissants vont s'y opposer. En effet, le chômage va augmenter dans cette catégorie constituée en grande partie de petits indépendants. Ces gens ont acquis un outil de travail qu'ils mettent parfois dix ans à rembourser. A défaut d'une restructuration d'une grande partie de la profession, nous assisterions à une véritable catastrophe sociale.

Comme solution de remplacement, on pense en pre-

mier lieu au système ferroviaire. Il est déjà presque saturé par suite de la suppression de trop de lignes et de la raréfaction du matériel roulant. Nous manquons de locomotives fiables. Il n'est pas rare de voir des rames de wagons de marchandises immobilisées pendant plusieurs jours dans nos centres de triage dans l'attente d'une locomotive. Nous manquons également de conducteurs. En effet, pendant de trop nombreuses années leur recrutement et leur formation ont été négligés. Tout cela a été fait dans un but d'économies, malheureusement mal pensées.

On pourrait envisager un règlement du transport routier sur longues distances. Nos politiciens et techniciens estiment que le feroutage n'est pas à envisager en Belgique. Bien sûr, un trajet de 200 kilomètres nous amène hors de nos frontières. Et pourtant, un bel exemple est la Suisse qui impose le feroutage des poids lourds en transit si leur poids dépasse une certaine valeur. Elle ne s'en porte pas plus mal, mais passons ! ! ! !

On pourrait donc, à l'échelle européenne par exemple, imposer le feroutage pour les longs trajets. Mais pour cela il y aurait de grands travaux à exécuter. Il faudrait unifier les écartements (cfr. l'Espagne et le Portugal et peut-être la Russie), unifier les systèmes d'alimentation en courant et augmenter le nombre de locomotives tri-ou quadri-courants.

Il faudrait rendre le système ferroviaire plus attractif en veillant à la régularité d'horaire et à la rapidité des convois. Il faudrait que le prix soit étudié de façon à ce qu'il devienne nettement compétitif par rapport à la route, ce qui est loin d'être le cas actuellement.

En ce qui concerne le transport individuel de personnes, la fréquentation des trains serait améliorée en augmentant leur fréquence et leur confort. Le prix

demandé aux passagers devrait être repensé. En effet, en comparant avec la voiture, le prix demandé pour une personne voyageant en train, est à peu près équivalent aux frais par la route. A partir de deux personnes la solution ferroviaire devient nettement plus chère. N'oublions pas que très souvent, le trajet en train doit être complété par un « voyage » en autocar, en taxi ou en voiture de location. Il en résulte donc non seulement une augmentation des frais du voyage proprement dit mais encore un allongement non négligeable de sa durée. N'oublions pas que des familles renoncent à voyager en train à cause du prix et uniquement à cause de lui. Les attentes souvent longues d'une correspondance avec un autre train ou avec un autobus (des TEC par exemple) augmentent encore la durée du voyage

L'augmentation de la fréquentation faisant suite à la démocratisation très marquée du prix des voyages accordée à la catégorie des seniors en est une preuve indéniable. Les voitures sont pleines de voyageurs à partir de neuf heures en semaine et il n'est pas rare que le voyage doit se faire debout. Précédemment, ces voitures étaient à peu près vides pendant les heures dites creuses.

Le transport par eau de marchandises non périssables devrait aussi être développé. Nous subissons les effets d'une politique dite de rentabilité ayant obligé dans le

passé un certain nombre de marinières à détruire leur outil de travail. Ils étaient ainsi acculés à devenir des chômeurs nostalgiques. Il suffit de contempler la circulation des péniches sur le Rhin en Allemagne pour se rendre compte des effets néfastes des politiques belges et françaises notamment. Combien de camions chargés de marchandises non périssables encombrant ainsi inutilement nos routes.

Il est évident que tous ces problèmes ne pourraient trouver une solution dans l'immédiat. Mais c'est dès maintenant que nos politiciens devraient s'atteler à les résoudre, non seulement à l'échelle nationale mais encore à l'échelle européenne et pourquoi pas mondiale. Ce serait un programme de longue haleine (10, 15 voire 20 ans). Certains prétendent que les échéances pourraient être allongées. N'oublions pas que selon les économistes les plus optimistes, les réserves de pétrole ne seront plus extractibles à des conditions financières compétitives d'ici 40 à 45 ans. Ce délai est très court en valeur absolue.

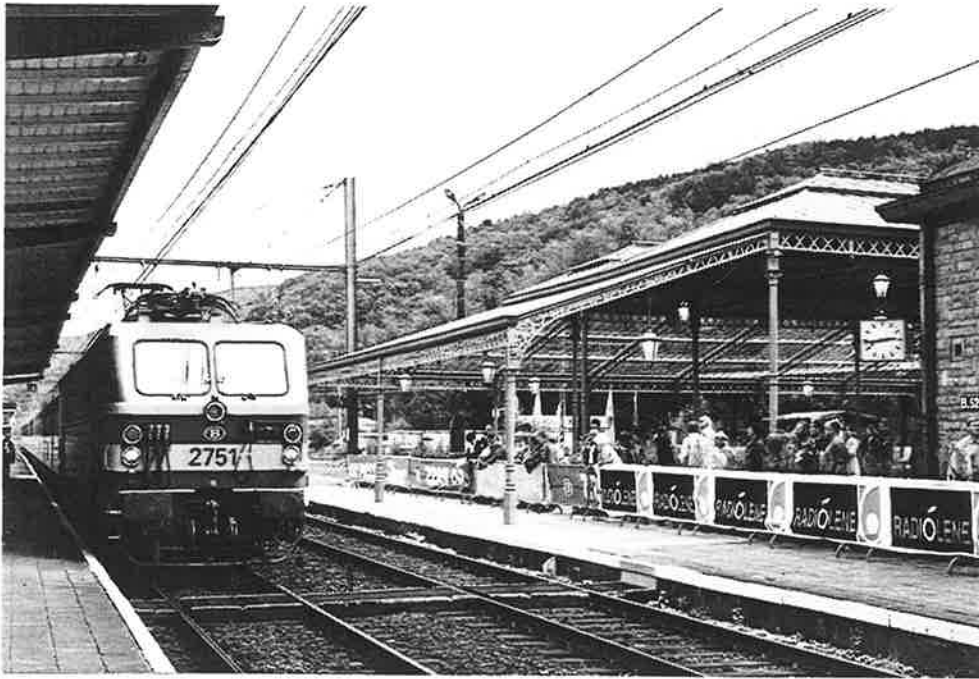
Par ailleurs, il faudrait que les sociétés gérant les soient motivées par ces problèmes et aient les moyens financiers pour en assurer l'exécution dans des délais pas trop longs. Or, ces moyens financiers doivent être accordés dans la plupart des cas par les politiciens.

Qu'en est-il de la motivation des sociétés ?

Ferro Flash Photo



En complément à l'article de la page 6, la cabine du bloc 30 de Leuze, encore visible aujourd'hui – Photo Guy Bridoux (08/1984)



*Inauguration
le 1^{er} septembre 2000
de la nouvelle verrière
de la gare
de Pépinster*

Photos 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.

Les 1^{er}, 4, et 5 novembre,
de 10 à 18 h
MSCM « De Pijl »
Muizen

Journées portes ouvertes

Mercredi 1^{er} novembre, à 19 h
CFC ♦ Bruxelles
Gare de Schaerbeek

Réunion réseaux de FSR

Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 3 novembre,
à partir de 19.30 h
CFC ♦ Centre
Gare - Musée

Permanence

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 4 novembre, de 14.30 à
18.30 h
CFC ♦ Centre
Gare - Musée

On travaille

Didier Haesebroek - (064) 28 47 05
Marc Pater - (064) 28 31 57

Week end du 4 et 5 novembre
de 9 à 17 h

Exposition de trains miniatures

Organisée par l'association
liégeoise des amateurs de
chemins de fer

Rue de la gare 77 - Ougrée (Liège)

Dimanche 5 novembre,
de 9 à 13 h

Bourse

Salle des Fêtes de Ben-Ahin
Avenue de Beaufort 2 - Ben-Ahin (Huy)
N90 entre Huy et Andenne
085 71 33 43

Dimanche 5 novembre,
de 9 à 13 h

Bourse

Gemeenteschool - E. Gorrebeeckstraat 14
Kruibeke

Mercredi 8 novembre, à 19 h

CFC ♦ Bruxelles
Gare de Schaerbeek

Réunion réseaux de FSR

Marc Symons - (02) 733 72 97

Du 9 au 12 novembre

Exposition internationale de modélisme ferroviaire

Köln-Messe

Vendredi 10 novembre,
partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre
Gare - Musée

Mise en ordre des locaux

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 11 novembre

CFC ♦ Centre
à 11 h

Commémoration de l'armistice
Dépôt de fleurs au monument
des cheminots

de 14.30 à 18.30 h
Gare - Musée

On travaille

Didier Haesebroek - (064) 28 47 05
Marc Pater - (064) 28 31 57

Place Caffet

Bibliothèque

Jean Boudart - (071) 84 27 92
Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 11 novembre, de 10h à 15h

Bourse

Houten (NL), Meidoornkade, 28

Mercredi 15 novembre, à 19 h

CFC ♦ Bruxelles
Gare de Schaerbeek

Réunion réseaux de FSR

Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 17 novembre,
à partir de 20 h

CFC ♦ Bruxelles

Local « La Ruche »
Rue de la Ruche - Schaerbeek

Réunion mensuelle

Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 17 novembre,
à partir de 19.30 h

CFC ♦ Centre
Gare - Musée

Permanence

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 18 novembre,
de 14.30 à 18.30 h

CFC ♦ Centre
Gare - Musée

On travaille

Didier Haesebroek - (064) 28 47 05
Marc Pater - (064) 28 31 57

Dimanche 19 novembre, à partir de 8 h
Shopping Center - Woluwé-Saint-Lambert (B)

Bourse en tout genre

Dimanche 19 novembre, de 9 à 14 h

Bourse

Salle de l'Abbaye - Place du Châtelet
Malmédy

Mercredi 22 novembre, à 19 h

CFC ♦ Bruxelles
Gare de Schaerbeek

Réunion réseaux de FSR

Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 24 novembre,
partir de 19.30 h
CFC ♦ Centre
Gare - Musée

Permanence

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 25 novembre,
de 14.30 à 16.30 h
CFC ♦ Centre
Place Caffet

Bibliothèque

Jean Boudart - (071) 84 27 92
Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 25 novembre à 20 h
CFC ♦ Centre
Gare-Musée

Nuit du film ferroviaire

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 25 novembre, à 14 h
CFC ♦ Bruxelles
Gare de Schaerbeek

Réunion réseaux de FSR

Marc Symons - (02) 733 72 97

Dimanche 26 novembre,
de 9h00 à 16h00
Hobby-Rail
Salle STAR, De Brouwerestraat
VILVOORDE

Bourse ferroviaire

Dimanche 26 novembre,
de 9h00 à 13h00

Bourse ferroviaire

Rue d'Esneux 12B - Poulseur
04 380 04 45

Mercredi 29 novembre, à 19 h
CFC ♦ Bruxelles
Gare de Schaerbeek

Réunion réseaux de FSR

Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 1^{er} décembre,
à partir de 19.30 h
CFC ♦ Centre
Gare - Musée

Permanence

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 2 décembre,
de 14.30 à 18.30 h
CFC ♦ Centre
Gare - Musée

On travaille

Didier Haesebroek - (064) 28 47 05
Marc Pater - (064) 28.31 57

Mercredi 6 décembre, à 19 h
CFC ♦ Bruxelles
Gare de Schaerbeek

Réunion réseaux de FSR

Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 8 décembre,
à partir de 19.30 h
CFC ♦ Centre
Gare - Musée

Permanence

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 9 décembre
CFC ♦ Centre
de 14.30 à 17.30 h

Gare - Musée

On travaille

Didier Haesebroek - (064) 28 47 05
Marc Pater - (064) 28 31 57

Place Caffet

Bibliothèque

Jean Boudart - (071) 84 27 92
Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Dimanche 10 décembre
de 9h00 à 13h00
Hoeseltje treinclub
Cultureel Centrum Hoeselt
Tél. 089/51.46.44

40^{ème} bourse d'échanges

Dimanche 10 décembre, à partir de 8 h
Shopping Center - Woluwé-Saint-Lambert (B)

Bourse en tout genre

Mercredi 13 décembre, à 19 h
CFC ♦ Bruxelles
Gare de Schaerbeek

Réunion réseaux de FSR

Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 15 décembre,
à partir de 19.30 h
CFC ♦ Centre
Gare - Musée

Permanence

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Comité de la section " Bruxelles "

Responsables de FSR

Guy Bridoux

Vice-président, président a.i.,
coordinateur Ferro Flash
(02) 374 88 93
Electronique, voitures ex-DB,
nouveau sur le marché du
train miniature

Michel Broigniez

Président d'honneur
Chemins de fer suisses
(CFF, RhB, FO, BLS)

Pierre Leclercq

Responsable du local de FSR

Roger Lefrancq

Responsable du local de FSR
(02) 523 15 97

Victor Lognard

Représentant des Papys
Responsable du local de FSR
(02) 215 91 63

Eric Poussart

Responsable du réseau de FSR
Electricité, électronique

Paul Steckelmacher

Trésorier
(02) 672 86 08

Marc Symons

Secrétaire
Responsable du réseau de FSR
(02) 733 72 97

Armand Thonet

Responsable adjoint
du réseau de FSR

Jean-Pierre Tramasure

Coordination des réunions,
responsable du réseau de FSR
(010) 41 54 91
Alimentation mixte 2 et 3 rails,
prêt de documentation

Vendredi 15 décembre,
à partir de 20 h
CFC ♦ Bruxelles
Local « La Ruche »
Rue de la Ruche - Schaerbeek

Réunion mensuelle

Marc Symons - (02) 733 72 97

Samedi 16 décembre,
de 14.30 à 18.30 h
CFC ♦ Centre
Gare - Musée

On travaille

Didier Haesebroek - (064) 28 47 05
Marc Pater - (064) 28 31 57

Mercredi 20 décembre, à 19 h
CFC ♦ Bruxelles
Gare de Schaerbeek

Réunion réseaux de FSR

Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 22 décembre,
à partir de 19.30 h
CFC ♦ Centre
Gare - Musée

Permanence

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 23 décembre
CFC ♦ Centre
de 14.30 à 17.30 h

Gare - Musée

On travaille

Didier Haesebroek - (064) 28 47 05
Marc Pater - (064) 28 31 57

Place Caffet

Bibliothèque

Jean Boudart - (071) 84 27 92
Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 23 décembre, à 14 h
CFC ♦ Bruxelles
Gare de Schaerbeek

Réunion réseaux de FSR

Marc Symons - (02) 733 72 97

Mercredi 27 décembre, à 19 h
CFC ♦ Bruxelles
Gare de Schaerbeek

Réunion réseaux de FSR

Marc Symons - (02) 733 72 97

Vendredi 29 décembre,
à partir de 19.30 h
CFC ♦ Centre
Gare - Musée

Permanence

Jean-Luc Francq - (064) 44 25 71

Samedi 30 décembre,
de 14.30 à 18.30 h
CFC ♦ Centre
Gare - Musée

On travaille

Didier Haesebroek - (064) 28 47 05
Marc Pater - (064) 28 31 57

2001

Dimanche 14 janvier
de 9 à 16 h

Hobby-Rail

Salle STAR, De Brouwerestraat
VILVOORDE

Bourse ferroviaire

Comité de la section

" Centre "

Président d'honneur

Pierre Hautefin

(064) 44 99 60

Président

Jean-Luc Francq

(064) 44 25 71

Vice-président

Richard Debliquit

Rue Saint-Donat, 28
7110 Houdeng-Goignies

Trésorière

Patricia Francq - De Nutte

(064) 44 25 71

Secrétaire

Jean-Pierre Hoven

(064) 54 05 53

Secrétaire adjoint

Henri Haube

(064) 22 51 23

Commissaires

Jean Boudart

(071) 84 27 92

Dimiatri Crugenaire

Georges De Smet-Jouy

Gilles Durvaux

Rue Pachis Wiaux 32
6200 Châtelet

Didier Haesebroek

(064) 28 47 05

Marc Pater

(064) 28 31 57

Daniel Wairy

Rue du Commerce 34
Haine-Saint-Pierre

Comité " ados "

Jérôme Dubois

Barbara Francq

Depuis le 2 octobre
2000 nouvelle adresse

Scientific

L'Etoile du Nord

Chaussée de Jolimont 246

La Louvière

064 26 60 62 - 064 26 54 54

Arlette et Michel
Broigniez nous font part
de leur nouvelle
adresse :

**21, Op Kraizfelder
L-9142 BURDEN**

Tél. : +352 45 36 95

Fax : +352 25 07 21 2246

Email : bamlux@pt.lu

Coiffeur Gentlemen's

Fermé le lundi

Sur rendez-vous

Avenue de Hinnisdael 11

1150 Bruxelles

Téléphone : (02) 779 02 81

Dimanche 19 novembre
2000, de 9 à 14 h

en la salle de l'Abbaye,
place du Châtelet, à
Malmedy,

Bourse

Infos : H. Vanderlick

080 67 81 83

Organisation du Club
ferroviaire malmedien

PB Messing Modelbouw

Hogenaardseweg 7 – 2520 Ranst

Tel & Fax : (03) 353 24 10

E-mail : pbmessingmodelbouw@planetinternet.be

DANS NOTRE ASSORTIMENT :

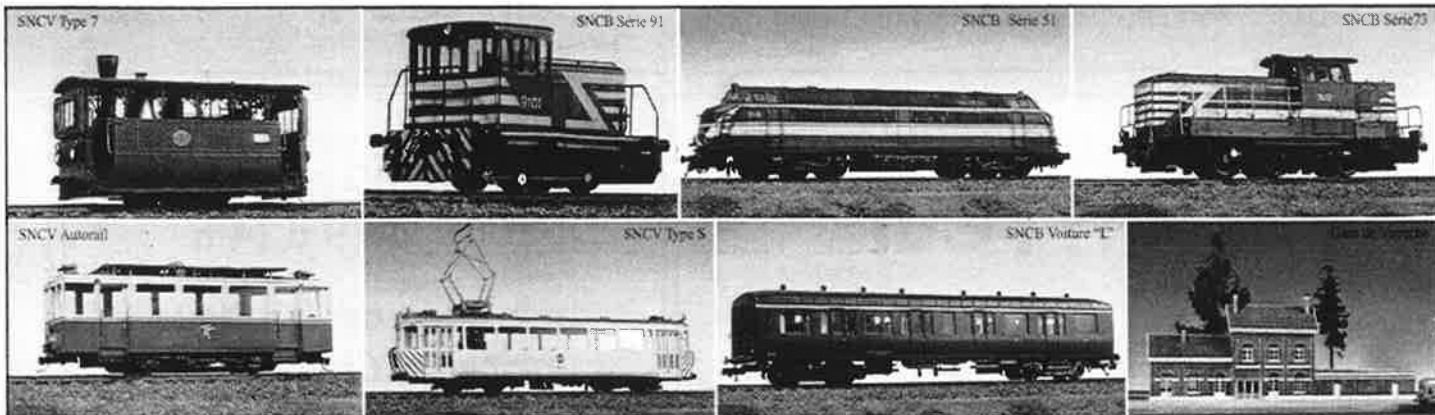
- Wagon à marchandise Etat Belge (SNCB – CFL)
- Chariot pour transport de meubles Van Gend & Loos
- Automotrice type 608 (SNCB)
- Automotrice Maybach (SNCB)
- Automotrices type 35, 54, Budd, Poste (ancien et nouveau) HO et N
- Locomotives à vapeur type 50, 51, 80, 91, 98
- Plusieurs kits de transformation voiture M4
- Kit pour première classe AM800

ACCESSOIRES :

- Pièces laiton divers, environ 400 articles différents
- Profils laiton – Profils Plastruct
- Machines Profiform – Machines à sabler Böhler
- Slaters, Lima, Rivarossi, LSM, ModelLoco, Jouef, Electrotren

Notre production est disponible en kit et en modèle fini sur commande

Vous trouverez notre stand aux bourses et expositions de Vilvoorde, Hoeselt, Aywaille, ...



Jocadis - s.p.r.l.

TRAINS & TRAMS MINIATURES

Rue de Bruxelles 53 • 7850 ENGHEN

Http://www.jocadis.com
e-mail: webmaster@jocadis.com

Tél.: 0032 - (0)2/395 71 05 • Fax: 0032 - (0)2/395 61 41

Arnold - ... - Bachmann - Bemo - Brawa - Bush - ... - DJH - D+R - ... - Electrotren - ... - Faller - Fleischmann - ... - Gunther - Gutzold - ... - Hag - Heki - Herpa - ... - Jocadis - Jouef - ... - Kadee - Kibri - ... - Lemaco - Lenz - LGB - Liliput - Lima - ... - Märklin - ... - Noch - ... - Peco - Piko - Pola - Preiser - ... - Rivarossi - Roco - ... - Sachsenmodelle - Sommerfeld - ... - Tillig - Trix - ... - Viessman - Vollmer - ... - Walthers - Wiking - ...

