

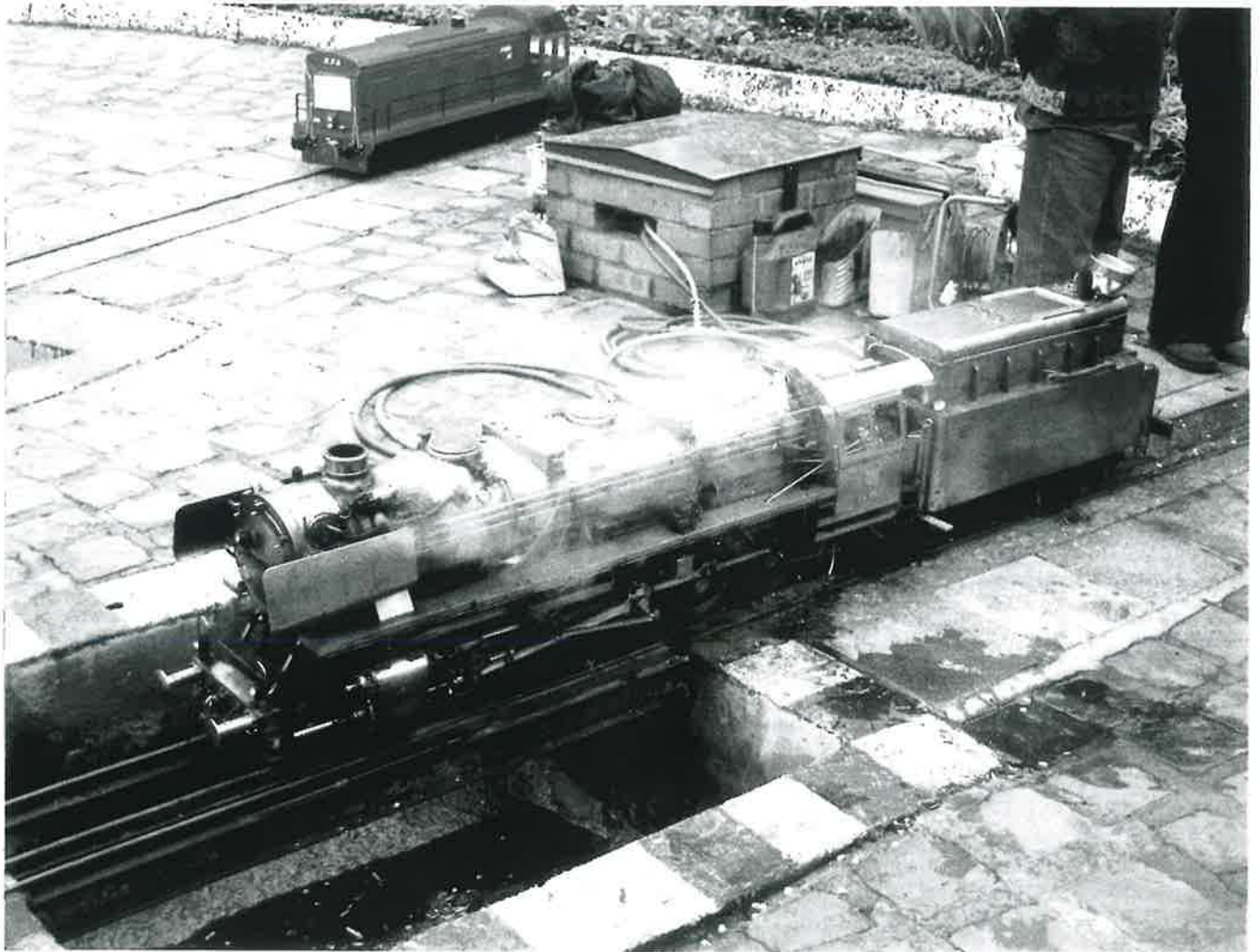


Juillet - Août 2006



FEBELRAIL - Secretariaat
 Holle Eikaard 45
 2550 KONTICH

Ferro Flash



Documentation - Modélisme - Informations ferroviaires

Sommaire et informations générales

Ferro Flash n° 241
Juillet – Août 2006

Sommaire et informations générales

.....	p 2
Ferro Flash Photo p 3
<u>Dossier</u>	
Regards sur un passé ... pas si lointain p 6
Un fait de la grande histoire p 12
Echos du Centre p 9

Modélisme

Echos du monde du modélisme p 13
Calibre de contrôle des normes NEM 310 et 311 p 14
Tribune libre – Quel avenir pour notre hobby ? p 20
Nouvelles de la section de Bruxelles p 20
Agenda p 21

Photo de couverture

Ouverture de la saison au PTVF. Forest, parc du Bempt, le 17 avril 2005 – Photo Guy Bridoux

Secrétariat Bruxelles	Eric Poussart Avenue Rogier, 185 – 1030 Bruxelles
Secrétariat Centre	Jean-Pierre HOVEN rue Abel Wart, 181, 7170 Fayt lez Manage Tf : 064 57 03 09 ou 0495 49 42 82 Courriel : jeanpierrehoven@skynet.be
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 – 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.

Montant des cotisations

Membre avec service FERRO FLASH	EUR 30,-
Membre vivant sous le même toit qu'un membre ordinaire (sans service FERRO FLASH)	EUR 15,-
Membre bienfaiteur : à partir de	EUR 40,-
Membre étudiant, avec service FERRO-FLASH	EUR 15,-
Abonnement à FERRO-FLASH (6 numéros)	EUR 15,-

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 57 03 09
Secrétaire adjoint	Jean Boudart	071 84 27 92

Commissaires

Jean Boudart	Responsable bibliothèque
Dimitri Crugenaire	Responsable réseaux
Jérôme Dubois	Responsable réseaux
Christlan Gauthier	Responsable réseaux
Gilles Durvaux	Ateliers, et section O
Poi Karpinski	Réseau vapeur vive
R. et F. Debliquit	Réseau vapeur vive
Marc Wautelet	Webmaster

Comité de la section " Bruxelles "

Président d'honneur	Michel Broigniez –Président du MOROP	
Président	Guy Bridoux	02 374 88 93 Coordinateur Ferro Flash
Vice-Président	Armand Thonet	02 734 99 71
Trésorier	Paul Marchal	02 354 14 14
Secrétaire	Eric Poussart	
Coordination réunions	André H. + M.	

Responsables de FSR

Jacques Mathieu	Equipement, entretien et réseau trois rails
Eric Poussart	Electricité, électronique
Armand Thonet	Réseau deux rails
Pierre Leclercq	Responsable des locaux et du bar



Grands travaux dans la zone de Bruxelles

*Ci-dessus : La pose des voies se poursuit activement sur le viaduc de Haeren (ligne 36N)
Le 22 juin 2006, photo Christian Dosogne*

*Ci-dessous : La pose des voies est également en cours sur le nouveau viaduc qui prolonge la ligne 96N à l'entrée de
Bruxelles-Midi. Sa mise en service est programmée en décembre 2006. Le 21 juin 2006, photo Christian Dosogne*





Dans le domaine du «vicinal», l'ancien et le nouveau

*Ci-dessus : A l'occasion d'une visite du P.F.T. au T.T.A., l'AR 133 et sa remorque se dirigent vers Dochamp
Le 10 juin 2006. Photo Christian Dosogne*

*Ci-dessous : Les six nouvelles motrices «Hermelijn» commandées par De Lijn à Siemens ont été livrées à la ligne
de la côte à temps pour la saison estivale – Oostende, le 7 juillet 2006, photo Christian Dosogne*





Quelques circulations inusitées

*Ci-dessus : Au départ de Bruxelles-Midi, passage de l'Eurostar dans sa décoration «Da Vinci Code»
Le 21 juin 2006, photo Christian Dosogne*

*Ci-dessous : Brochette de cinq véhicules de la STIB en livrée crème et bleu lors des traditionnelles circulations du
MTUB les lundis de Pentecôte. Gare de Schaerbeek, le 5 juin 2006. Photo Christian Dosogne.*



Regards sur un passé ... pas si lointain (suite)

par Pierre Vankeer

3^{ème} partie , la libération.

Septembre 1944 : nous sommes enfin libérés, mais la situation est confuse sur l'axe Bruxelles-Paris en raison de nombreuses interruptions affectant la continuité de la ligne tant en France (viaduc de Chantilly), qu'en Belgique (pont sur le canal à Hal) pour ne citer que deux exemples. Il y avait, de plus, le trafic des forces militaires alliées qui bénéficiait d'une priorité absolue sur les trains « civils ».

On pouvait ainsi voir dans les faisceaux de formation de Bruxelles-Midi des rames de voitures de la SNCF assurant le transport de « G.I. » de l'armée américaine. Vers quelles destinations ? Peut-être vers Paris par des voies détournées, suivant des horaires mystérieux qualifiés de secrets militaires. Sur certaines de ces voitures, le plus souvent des «C» de la région Nord, on pouvait lire des inscriptions à la craie « reserved to Laon » témoins d'une liaison éphémère avec le chef-lieu de l'Aisne.

L'indicateur belge du 2 janvier 1945 (on est en pleine bataille des Ardennes) mentionnait un service M112 par autorail vers Lille via Courtrai et Tourcoing, départ 10.05, arrivée 12.52 avec, sans doute, une correspondance pour Paris, non explicitement mentionnée, et dont nous n'avons pas trouvé trace..

En juin 1945, la guerre ayant cessé en Europe, l'indicateur français Chaix mentionne un autorail SNCFB (sic) Bruxelles-Aulnoye, donnant correspondance à un train express (si l'on peut dire !) toutes classes, avec voiture barbuffet, à destination de Paris suivant l'horaire Bruxelles D.11.42, Aulnoye, A. 13.45, D. 14.00, Paris-Nord, A. 20.00.

Il faudra attendre l'indicateur de la SNCB du 8 octobre 1945 pour témoigner d'une réelle reprise du trafic civil entre les deux capitales

Numéro	Départ	Arrivée	Remarques
112	09.15	15.21	1-2-3, Bruxelles-Paris, WR Feignies-Paris
M122	15.45	20.00	1-2, sans arrêt intermédiaire, circule 1-6 Assuré par rames TAR Nord «Beauvoisis» ou Cambrésis»
106	22.45	06.00	1-2-3, et WL 1-2, Bruxelles-Paris

Dans le cas des rames tractées, les contrôles de police et de douane étaient effectués à Quévy et à Feignies : tous les voyageurs devaient descendre pour ces inspections, sauf les occupants de la WL.

En mai 1946, le n° 112 est re-numéroté 124, le 106 devenant 102, sans modification d'horaire, tandis que l'autorail est remplacé par une rame tractée comprenant deux couplages Pulmann, associés à des voitures ordinaires., ce qui témoigne à la fois d'une augmentation du trafic transfrontalier et du retour de voitures « grand confort » sur cet

axe. L'on ne verra plus jamais, après guerre, de trains exclusivement composés de voitures Pulmann affrétés par la CIWL. L'horaire du n° 122 est légèrement détendu : 15.48 / 20.10.

Rappelons qu'un « couplage Pulmann » est un ensemble de deux voitures comportant une voiture salon et une voiture cuisine avec compartiment salon, soit en langage codé : WSP + WSPC. Il existait des couplages de 1^{ère} classe et d'autres de 2^{ème} classe.

Il faudra attendre l'été 1947 pour assister à un nouvel accroissement de l'offre tant en service Pulmann, qu'en voitures ordinaires. Le train de nuit est prolongé vers Amsterdam .

Le 4 mai 1947, le nombre de services quotidiens passe à cinq suivant la grille :

Numéro	Départ	Arrivée	Remarques
116	09.10	13.15	1-2-3, WR, Pulmann 1-2, Bruxelles-Paris
126	10.45	16.51	1-2, Bruxelles-Paris, WR Aulnoye-Paris (1)
132	16.05	20.05	1-2, et Pulmann 1-2, Amsterdam-Paris
140	19.00	23.00	1-2-3, Pulmann 1-2, Bruxelles-Paris (2) WR Feignies Paris, ou Bruxelles-Paris
102	22.30	06.42	1-2-3, Amsterdam-Paris et WLB Bruxelles-Paris
(1): Ce train était le dernier à subir des arrêts de 45' à Quévy et à Feignies. Il est par ailleurs fusionné avec le Nord-Express (train 166) entre Aulnoye et Paris ce qui explique l'allongement du temps de parcours.			
(2): Circule en fin de semaine en avant-saison, quotidien à partir du 1 juillet.			

A cette époque, le temps minimum de parcours s'élevait à 4 heures.

Le train du soir n° 140 ne circulera qu'un seul été, à la grande déception de la CIWL qui espérait maintenir trois services Pulmann quotidiens.

La fin de l'année 1947 est caractérisée par des grèves à la SNCF, qui va connaître des moments difficiles. L'année 1948 sera une année de transition sans évolution marquante de ce trafic. A noter à l'hiver 1948 le rétablissement d'un arrêt de service pour la douane à Quévy : ce retour en arrière se poursuivra, pour certains trains, jusqu'en 1951 !

1949 débute sous de meilleurs auspices : c'est la fin du rationnement alimentaire, et le tourisme reprend des couleurs. A la saison d'été le nombre de liaisons quotidiennes est porté à six, ainsi qu'en témoigne l'indicateur de la SNCB du 15 mai 1949 :

Numéro	Départ	Arrivée	Remarques
116	09.05	13.15	1-2-3, WR, Pulmann 1-2, Bruxelles-Paris
124	11.05	16.44	1-2-3, Bruxelles-Paris, du vendredi au lundi, du 8/7 au 5/9
126	13.55	18.05	1-2-3, A'dam-Bruxelles-Paris
132	16.05	20.05	1-2, WR, Pulmann 1-2, Amsterdam-Paris
144	18.56	23.10	1-2-3, Bruxelles-Paris (sans restauration), du 2 au 9/6 et du 1/7 au 5/9
102	23.00	05.55	1-2-3, et WL 1-2, Bruxelles-Paris

En 1951 les services des trains seront restructurés, et démocratisés : tous les trains offriront des places de 3^{ème} classe. Tous les contrôles de police et de douane seront enfin opérés à bord des trains.

Le train de 11.00 devient quotidien et voit son service accéléré, avec un temps de parcours réduit à 3h30

Le train de la mi-journée sera dédoublé en été, et le train de 16.05 retardé à 18.40. Ce service sera reconduit à l'identique en 1952, ainsi que le montre un extrait de l'indicateur du 18 mai 1952 :

Numéro	Départ	Arrivée	Remarques
116	08.00	12.02	1-2-3, Bruxelles-Paris
120	11.00	14.31	1-2-3, WR, Pulmann 1-2, Bruxelles-Paris
124	13.40	17.35	1-2-3, Bruxelles-Paris – Circule les 30 et 31/5 et du 5/7 au 7/9
126	14.00	18.02	1-2-3, A'dam-Paris et Bc A'dam-Vintimille
144	18.40	22.42	1-2-3, Pulmann 1-2, A'dam-Paris, WR, Bxl-Paris
102	00.15	05.30	1-2-3, WL 1-2, Amsterdam-Paris

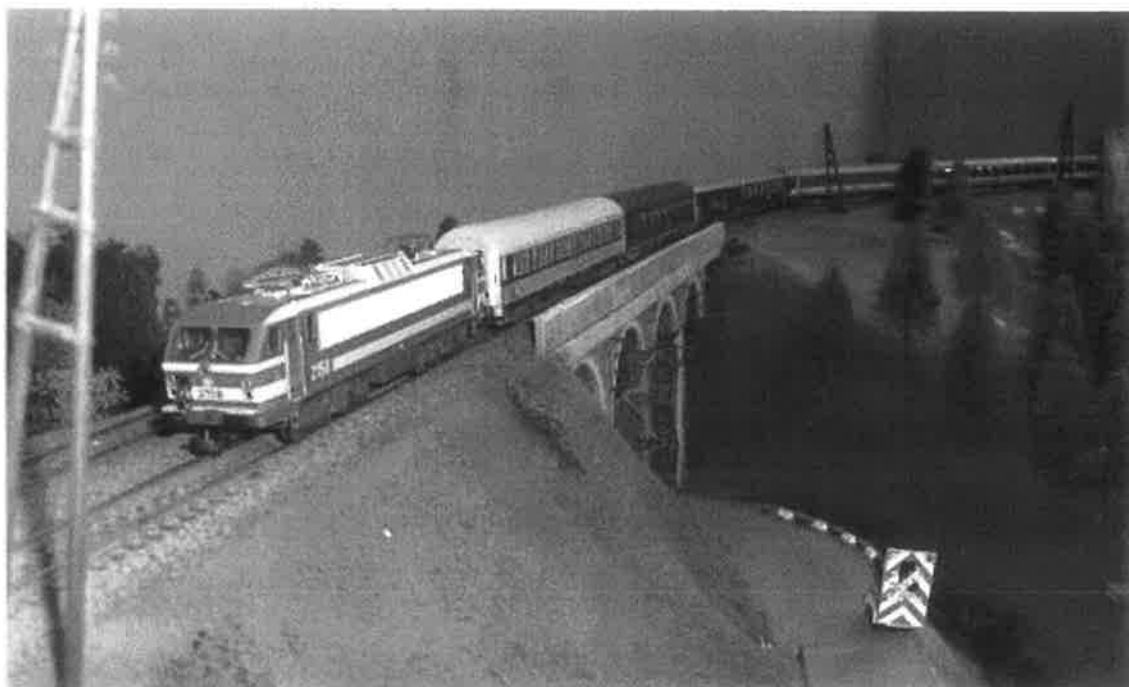
En 1954, le vide de l'après-midi sera comblé par la mise en marche d'une rame TAR Nord, entre Paris et A'dam : D. Bruxelles 16.05, A. Paris-Nord 19.00. et prolongement vers Paris-Lyon pour assurer la correspondance avec le « Train bleu ». Ce sont les vaillantes « Beauvoisis » et « Cambrésis » qui reviennent sur cette liaison. Avec un parcours en moins de 3 heures, l'avant-guerre est rattrapé. Aménagé en 2^{ème} classe, mais assorti d'un supplément important, ce service par autorail de luxe préfigure celui des TEE alors en gestation.

Au changement d'horaire du 2 juin 1956 est associée la réduction de la tarification à deux classes au lieu de trois, tandis que le 3 juin 1957 voit la mise en service. des dessertes TEE.

La transition de l'après-guerre est définitivement passée, et les chemins de fer ont tourné la page de ces années difficiles. La suite est une autre histoire.



L'INT 120 entre à Bruxelles-Midi au crochet d'une 231K le 10/09/1960. On distingue en tête une voiture salon Pulmann associée à une WR classique – Photo Bruno De Doncker, avec l'aimable autorisation du P.F.T.



Haine SaintPierre : Animation en gare du dimanche 9 juillet

*En ce deuxième dimanche du mois, nous avons choisi comme thème les rames internationales, chassées de plus en plus chez nous par les rames à grande vitesse.
Grand merci à Alexandre, qui a répondu présent une fois de plus et fait des émules, auprès des gars de son âge !*

Ci-dessus : La 2158 en tête d'une rame internationale franchit le viaduc de notre réseau – Photo Jilef

*Ci-dessous : Quand le temps le permet, le repas de midi se prend sur le quai ;
ce fut le cas, ce dimanche de juillet – Photo Jilef*



De Haan – 5 août 2006 – Trammelant Belle Epoque

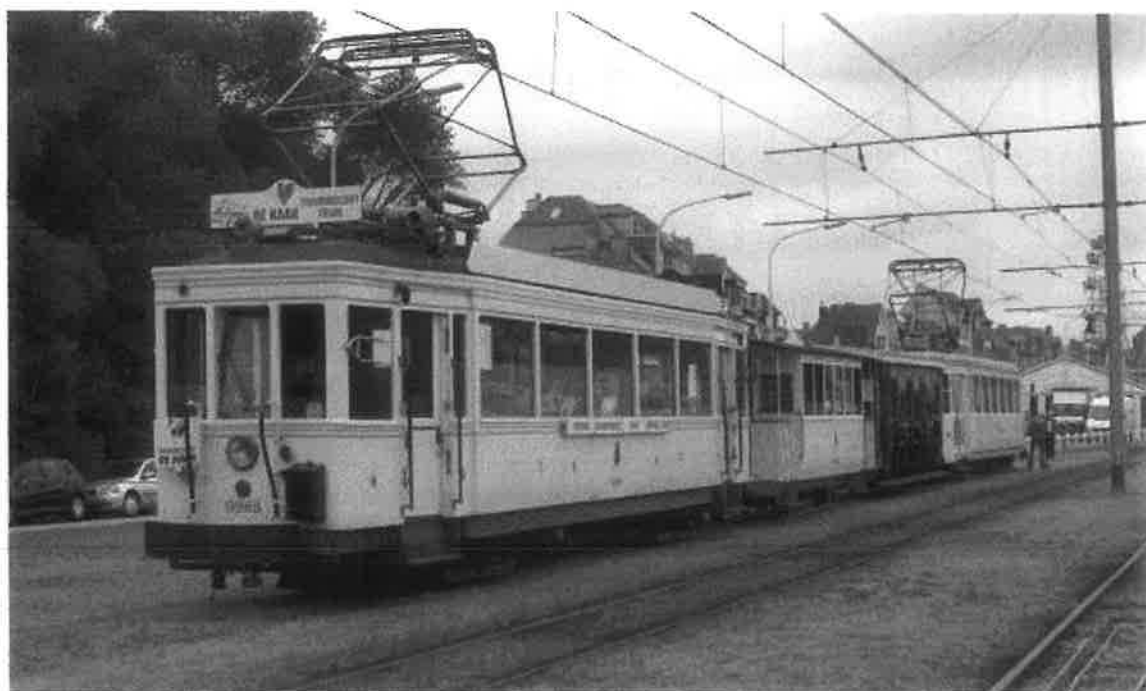
Cette année encore, les autorités communales et le service des fêtes de la commune de De Haan avaient prévu une animation particulière le dimanche 5 août : champs de foire, brocante, ambiance musicale, bal populaire... et surtout circulation d'un tram ancien, avec l'aide de « De Lijn » et du T.T.O. Noordzee.

La 9985 - standard bois de 2,20m – et la type S 9093 tiraient à tour de rôle la baladeuse 8816 et la A 871. Cette voiture voyageurs à 2 essieux fut construite en 1897 par Nicaise et Delcuve à Bruges ; en 1934, repeinte aux couleurs des trams électriques, on la retrouve sur la



Ci-dessus : De Haan Loskaai : la rame emmenée par la 9985 roule sur la voie vers De Panne ; la 9093 stationne sur la voie de garage – Photo Jilef

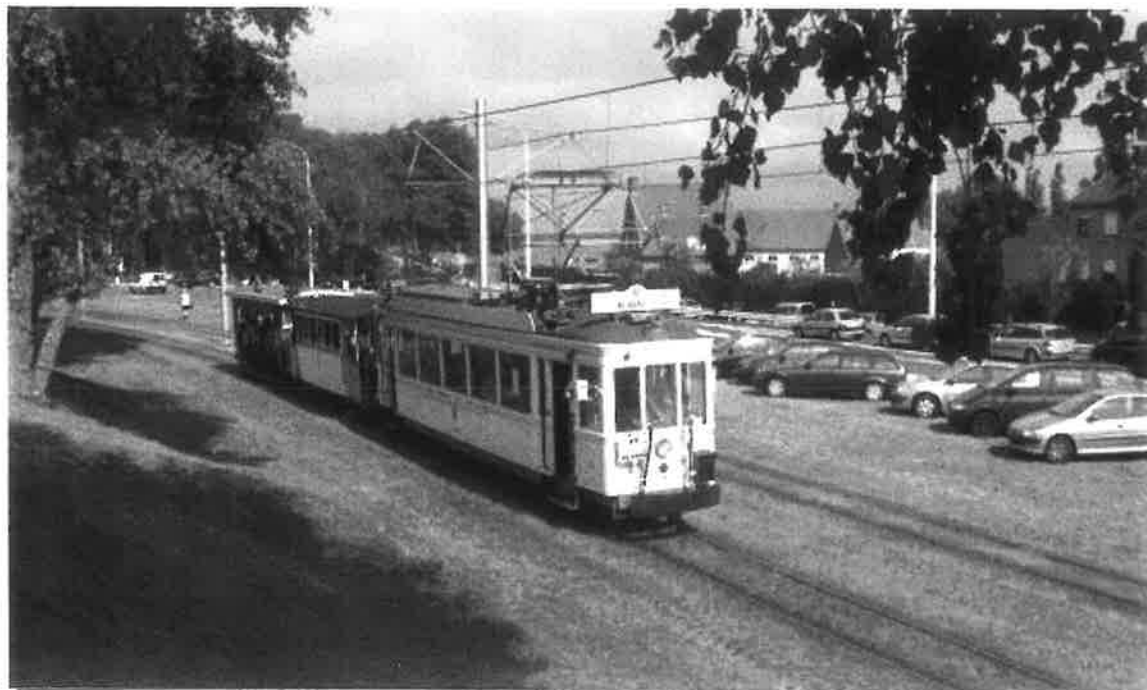
Ci-dessous : De Haan Loskaai : les deux motrices encadrent la A 871 et la 8816 – Photo Jilef



ligne de la côte, mais aussi sur les liaisons De Panne – Adinkerke et De Panne – Veurne, au crochet des motrices électriques à deux essieux. Elle fut mise hors service en mai 1957.

La caisse fut récupérée au début des années 90 et placée sur le châssis d'un wagon de travaux destiné à la casse. Remise en état avec un maximum de soins, elle a repris son aspect des années 30.

A noter que chaque voyageur (1 euro pour le trajet jusqu'à De Haan Zwarte Kiezel où une boucle permet à la rame de revenir au centre de la cité balnéaire) recevait une petite fiche historique, illustrée de deux photos : La A 871 dans son état actuel au crochet de la standard 9985 au dépôt de De Panne et cette même voiture derrière une motrice à deux essieux en 1935 à De Haan, Oude Loskaai... endroit qu'elle retrouve 71 ans plus tard.



Ci-dessus : De Haan Waterkasteellaan : derrière la 9985, les A 871 et 8816 sur la voie vers De Panne—Photo Jilef

Ci-dessous : De Haan Waterkasteellaan : 9093, 8816 et A 871 sur la voie vers De Panne—Photo Jilef



Un fait de la grande histoire

par Paul Steckelmacher

Durant les années 1936 à 1939, Hitler et ses partisans nazis préparaient activement l'entrée en guerre de l'Allemagne. Le peuple allemand ainsi que son industrie et son armée étaient prêts dès 1938 : pour tout observateur attentif, la réoccupation de la Ruhr, en 1936, avait déjà démontré ses possibilités.

Toutefois, il existait un domaine où la préparation n'avait pas suivi le rythme général. Il s'agissait de la Deutsche Reichsbahn (DRB). Sa direction, ainsi que les services de communication de la Wehrmacht, avaient prévenu les dirigeants politiques dès 1937 qu'il serait impossible d'avoir un charroi suffisant pour les opérations militaires courantes en vue. Hitler et ses séides décidèrent de passer outre à cette remarque. Ils ordonnèrent à la Deutsche Reichsbahn de faire main-basse sur le matériel ferroviaire des nations éventuellement vaincues et de l'utiliser à son profit au maximum des possibilités offertes par les territoires conquis.

Afin de simplifier le problème, nous ne nous occuperons que des relations entre la DRB d'une part et la SNCF et la SNCB d'autre part. Les organisations de la SNCB et de la SNCF étaient assez semblables. N'oublions pas, toutefois, que la première avait été créée en 1926 tandis que la seconde l'avait été en 1938 donc beaucoup plus récemment par rapport à la déclaration de guerre en 1939. La différence, au début de ce conflit, était par contre essentiellement politique. En effet, l'armée belge avait capitulé dès la fin du mois de mai 1940. Le pays était occupé, et était géré par un gouvernement militaire, le *Militärbefehlshaber für Belgien und Nord Frankreich*. Les richesses et notamment les chemins de fer étaient réquisitionnés, donc à la disposition des forces d'occupation. Des éléments de la *deutsche Reichsbahn* vinrent compléter les effectifs de nos cheminots, se considérant comme des dirigeants absolus. Une grande partie du matériel acquis en compensation après la guerre de 1914-1918 fut rapatrié en Allemagne. Le personnel de la SNCB était considéré comme des sous-ordres par la DRB.

En France, par contre, le gouvernement, autorité désignée par une décision du parlement, avait demandé

un armistice. Le gouvernement conservait une certaine autorité sur la majeure partie du territoire dans la cadre de la convention d'armistice et des actes de collaboration décidés à Montoire. La SNCF louait le matériel aux forces d'occupation moyennant paiement sur présentation de factures aux divers préfets. Il en était ainsi pour le transport des marchandises et des hommes de troupe et, chose ahurissante, pour les transferts des déportés politiques ou juifs de province vers les lieux de rassemblement comme Compiègne ou Drancy, puis de ceux-ci vers la frontière avec l'Allemagne.

Les seules zones où les règles étaient différentes étaient en premier lieu la Zone Interdite le long de la frontière franco-belge où la gestion dépendait du gouvernement militaire à Bruxelles et où le matériel ferroviaire était réquisitionné. En second lieu, la région d'Alsace-Lorraine avait été annexée au grand Reich et les chemins de fer y étaient gérés par la DRB revenant à l'organisation de 1870-1918.

La SNCF avait été amputée d'une grande partie de son personnel, surtout subalterne, par élimination des agents communistes depuis la signature du pacte germano-soviétique, puis lors du déclenchement de l'opération Barberousse. Suivant les ordonnances du gouvernement de Vichy, la SNCF devint corporatiste éliminant de son personnel tout ce qui ne correspondait pas à sa politique, comme les juifs et les homosexuels... Les membres des anciens syndicats, CGT, FO, CFDT réagirent contre l'ennemi allemand et constituèrent la source du mouvement de résistance, surtout en ce qui concernait les agents communistes restant et faisant partie pour la plupart de mouvements de résistance très actifs, tels les Franc-Tireurs et Partisans ou les Forces Françaises de l'Intérieur.

A la SNCB, par contre, les agents corporatistes au sein de leur société, réagirent au mépris des agents de la DRB par la constitution de mouvements de résistance quelles que soient les opinions syndicales ou politiques. Ils sabotèrent du matériel, ralentissant au maximum les mouvements des rames, ce qui les rapprocha des agents de la SNCF.

Il y eut cependant aussi bien en Belgique qu'en France, très peu de convois transportant des déportés qui subirent de gros retards.

Beaucoup plus tard, dans les années 60, les anciens, à l'occasion de séminaires internationaux, accusèrent les cheminots allemands et polonais de n'avoir rien fait pour empêcher le mouvement des convois vers les camps de concentration et d'extermination.

Bien mieux, on trouva des documents qui démontrèrent que la SNCF avait transmis des factures pour le transfert de déportés et qui étaient restées impayées à la Libération. La SNCF en avait réclamé le règlement au gouvernement de l'époque comme solde dû. Incroyable mais vrai.

Il y eut récemment un procès à Toulouse où des descendants de déportés obtinrent la condamnation de la société qui avait été payée par les services de Vichy sur présentation d'une facture à l'occasion d'un transfert en 1942 d'enfants de Paris à Pithiviers dans l'attente d'une déportation à Auschwitz.

Comme quoi, les dessous de l'histoire sont parfois difficiles à comprendre.

Bibliographie

- La stratégie de la SNCF : Résistances et compromissions – Georges RIBELL
- Au service de deux maîtres ? La SNCB pendant la deuxième guerre mondiale – Paul Van Heesvelde
- L'acheminement des juifs de province vers Drancy et les déportations – Serge Klarsfeld
- Deutsche Eisenbahner in Frankreich 1940-1944 – Zur Funktion von technischen – Fachleuten während des Zweiten Weltkrieg – Alfred Gottwald
- La SNCF: L'Alsace et la Moselle de 1939 à 1945 – Joël Forthoffer
- Les syndicalistes cheminots et les images de la Résistance – Serge Wolikow
- La SNCF, les cheminots et la seconde guerre mondiale, 1945-2000 – Christian Chevandier

Echo du monde du modélisme

Dans notre N° 237, à la fin de l'an dernier, lorsque nous titrions *Roco* : « suite » et sans doute pas encore « fin », nous faisons état d'une prémonition involontaire.

La réalité dépasse hélas nos craintes, mais cette fois c'est au niveau de la distribution, et non plus au niveau de la production, que le problème s'est posé. Des bruits alarmants se sont répandus le mois dernier, et il a suffi de consulter le site Internet de REZ (Reine en Zonen) pour constater dès la page d'accueil que le logo ROCO n'y figurait plus, et dans la colonne «Laatste Nieuws», en première ligne le titre sans équivoque « *REZ stopt met ROCO* ». Cliquer sur ce titre conduit à un texte explicatif qui en trois paragraphes expose que les deux sociétés ont rompu leurs relations, et que dès lors REZ n'assure plus ni la distribution, ni la garantie, ni le service des produits de marque ROCO.

Le paragraphe suivant met en cause des erreurs d'ordres divers imputées à Modelleisenbahn, producteur actuel des produits Roco, mais aussi un désaccord sur la nouvelle stratégie de distribution de REZ. Les premières informations en provenance de ROCO confirment le double aspect du différent, d'une part un litige sur des affaires en cours, d'autre part une divergence sur la stratégie commerciale de REZ. De plus, la distribution par REZ du groupe HORNBLY

qui, aujourd'hui, a repris toutes les marques de l'ancien groupe LIMA ainsi que ELECTROTREN n'a certainement pas facilité les relations entre ces deux sociétés.

Soyons clairs, les fondements des désaccords ayant entraîné cette rupture nous importent peu, ce qui nous intéresse c'est le sort qui sera réservé au marché belge.

Nos revendeurs s'étaient en effet réjouis au cours des premiers mois de l'année face à un apparent dynamisme, une souplesse dans les relations, de bonnes livraisons des produits qui auguraient d'un avenir propre à nous satisfaire, malgré un récent ralentissement dans les fournitures dont la cause est maintenant connue.

Les revendeurs belges ont été avertis par ROCO que la distribution pour la Belgique sera reprise par la firme française T2M. Il semble que cela se soit fait dans une certaine précipitation, T2M n'étant pas encore prêt à gérer notre marché. Comme il s'agit d'un nouveau distributeur qui a pris le relais de Regain-Galore, et qui fait ses armes dans le domaine du modélisme ferroviaire, il est à redouter que notre petit marché ne soit pas sa préoccupation majeure. Il est à craindre que des nouveautés typiquement belges ne voient pas le jour dans un proche avenir. Nous vous ferons part de toute information complémentaire que nous pourrions récolter en cette matière.

Guy Bridoux

Calibre de contrôle des normes NEM 310 et 311

L'un des principaux soucis du modéliste ferroviaire, tout au moins de celui qui fait rouler ses trains, est d'assurer des circulations sans déraillements, ce qui implique une compatibilité satisfaisante entre la voie et l'essieu. Comme il existe de nombreux fabricants tant de rails, que d'appareils de voie, et de matériel roulant, le MOROP s'est attelé très tôt à normaliser ces éléments.

La NEM 310 intitulée « Essieu et voie » dont l'édition en vigueur date de 1977, (précisons que la NEM 310 concerne la voie à deux files de rails), est complétée de la NEM 311 « Profil du bandage » révisée pour la dernière fois en 1994. Pour faciliter la vérification des matériels, le MOROP a de longue date dessiné un calibre H0 dont la première version fut éditée en 1984 et diffusée dans les clubs, à l'époque, à l'initiative de Febelrail.

Ce produit décrit par l'annexe 1 aux NEM 310/311, bien que toujours valable, n'est plus disponible chez son fabricant. Entre-temps, le MOROP a entrepris d'améliorer cette première version du calibre qui a, en conséquence, été redessiné en 2002, et constitue une nouvelle annexe 4 aux NEM/310/311. La fabrication en a été confiée à la firme Tillig. Simultanément des

versions aux échelles TT et N ont été décrites en annexes 2 et 3 de ces normes, leur production étant également assurée par ce constructeur.

La mise sur le marché du nouveau produit est restée confidentielle : nous ne sommes pas nombreux à consulter le catalogue Tillig dont la production est centrée sur l'échelle TT et qui ne mentionne que le calibre destiné à cette échelle. Il a fallu que Tillig absorbe Sachsenmodellen pour qu'à la fin d'une brochure consacrée à ces produits apparaisse discrètement le calibre à l'échelle H0. La demande, forcément réduite dans ces conditions, n'a pas non plus incité les revendeurs à promouvoir ce produit de peu de valeur marchande.

Febelrail a donc repris l'initiative en passant commande d'un lot de calibres pour les mettre à la disposition des amateurs via leur club ou par envoi postal.

Vous trouverez ci-près copie des NEM 310, 311, de leur Annexe 4 et du mode d'emploi fourni par Tillig. Pour le CFC, les demandes peuvent être adressées au soussigné qui en assurera la distribution.

Guy Bridoux

Pour le modéliste soucieux d'en savoir plus, rappelons que les normes du MOROP sont consultables à l'adresse www.morop.org, et qu'un album contenant la collection des NEM est disponible lors des réunions au local de FSR.

Au sujet de la qualité du roulement, il existe, en plus des normes publiées ci-après, des NEM complémentaires concernant plus précisément les essieux et les attelages :

- NEM 313 : Essieu de matériel remorqué à fusées
- NEM 314 : Essieu de matériel remorqué à pointes
- NEM 340 : Essieu et voie pour fonctionnement avec conducteur central
- NEM 351 : Attelages : Généralités et terminologie
- NEM 352 : Dispositifs d'attelages courts



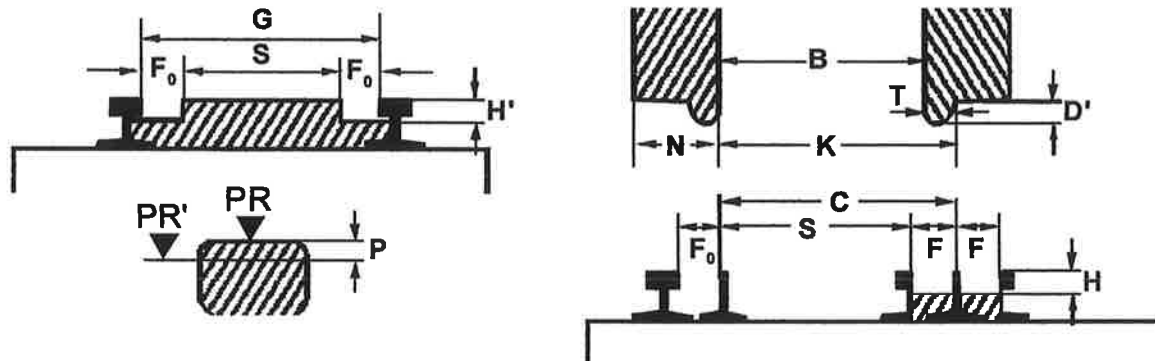
Impérative

(Cotes en mm)

Edition 1977

Cette norme est le document fondamental pour la vérification, d'une part des voies, aiguillages et autres appareils de voie, d'autre part des roues et essieux. Pour pouvoir être réputé conforme aux NEM, un réseau doit, ainsi que son parc de matériel, satisfaire à cette norme.

Les cotes prescrites s'écartent de la réduction du prototype à l'échelle, comme le veulent les meilleures conditions de circulation. Il a été tenu le plus grand compte possible des "Standards" NMRA S3 et S4, ainsi que la recommandation NMRA RP 25.



PR = Plan de Roulement

PR'= Plan de référence des mesures horizontales de cette norme.

Tableau des cotes pour			Voie				Essieu		Roue				P
Ecartement G ¹⁾			C ²⁾	S	F ³⁾	H ⁴⁾	K	B	N ⁵⁾	T		D ⁶⁾	
Echelle	nominal	maximal	min	max.	max.	min	max.	min	min	min	max.	max.	
Z	6,5	6,8	5,9	5,2	0,75	0,6	5,9	5,25	1,55	0,41	0,46	0,6	0,1
N	9	9,3	6,1	7,3	1,0	0,9	8,1	7,4	2,2	0,5	0,6	0,9	0,15
TT	12	12,3	11,0	10,1	1,1	1,0	11,0	10,2	2,4	0,6	0,7	1,0	0,20
H0	16,5	16,8	15,2	14,1	1,3	1,2	15,2	14,3	2,8	0,7	0,9	1,2	0,25
S	22,5	22,8	20,9	19,5	1,6	1,4	20,9	19,8	3,5	0,9	1,1	1,4	0,30
O	32	32,3	29,9	28,0	2,2	1,6	29,9	28,4	4,7	1,2	1,4	1,6	0,40
I	45	45,3	41,8	39,3	2,8	2,2	41,8	39,8	5,7	1,5	1,7	2,2	0,50

Remarques :

- 1) En alignement il faut tendre à la valeur nominale. En courbe un certain sur-écartement peut être nécessaire, surtout si on doit faire circuler des véhicules à grand empattement rigide.
- 2) La limite C_{min} ne concerne que la zone critique où le contre-rail d'aiguillage assure la garde au mouchage de la pointe de cœur (cf. NEM 124). Elle ne s'applique pas au contre-rail de guidage des courbes raides, ni au contre-rail de protection des voies sur ouvrages.
- 3) Le respect de F_{max} pour l'ornière au cœur permet la circulation en mélange de matériels à hauteurs de boudins diverses. Cette limite peut toutefois y être dépassée à la condition qu'y soit assuré le roulement de toutes les roues sur leur boudin et plus sur leur table de roulement normal. Si l'obliquité des essieux dans la branche déviée rend nécessaire un tel élargissement ou une réduction de la largeur médiane S, il faut : d'une part que la profondeur de l'ornière au cœur n'excède pas H_{min} + 0,1, d'autre part qu'il n'y ait pas de véhicules à boudins plus bas que D_{max} - 0,1. Les appareils de voies à ornière élargie n'admettent pas les véhicules aux Standards NMRA. La largeur des autres ornières (F₀ sur la figure) résulte : soit $F_0 = \frac{1}{2}(G - S)$ pour les ornières de pleine voie, soit $F_0 = G - C$ pour l'ornière au contre-rail de l'aiguillage.
- 4) La limite H_{min} ne concerne que la profondeur de l'ornière au cœur; ailleurs il faut ménager une plus grande profondeur H' > 1,3 H_{min}. Les coeurs non métalliques doivent avoir leurs arêtes au niveau de 0,1 au dessus de PR.
- 5) La largeur N du bandage peut être réduite au dessous de N_{min}, mais à la double condition que soit assuré au passage de tous les aiguillages le roulement des roues concernées sur leur boudin dans l'ornière au cœur selon l'observation 3), et en outre que la cote K soit suffisante pour que reste respectée la condition de portance K + N > G_{max}.
- 6) Il est permis de chercher à diminuer la hauteur H des boudins jusqu'à la réduction à l'échelle, sous réserve qu'il y n'ait pas à recourir au roulement sur boudins dans l'ornière au cœur.



1. Les roues qui ont un bandage conforme à la figure 1 ont une grande sécurité de roulement sur des voies construites elles-mêmes selon les NEM.

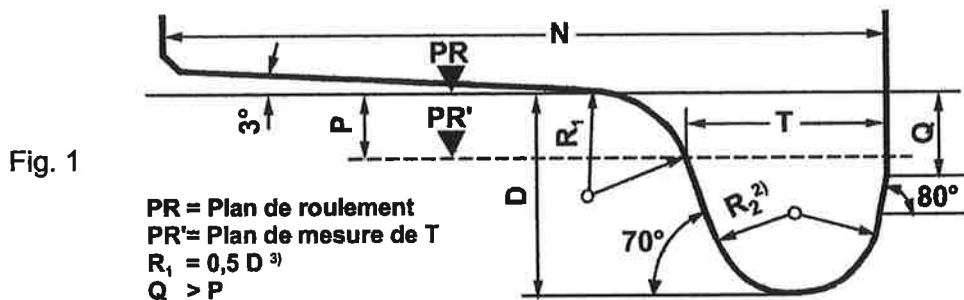


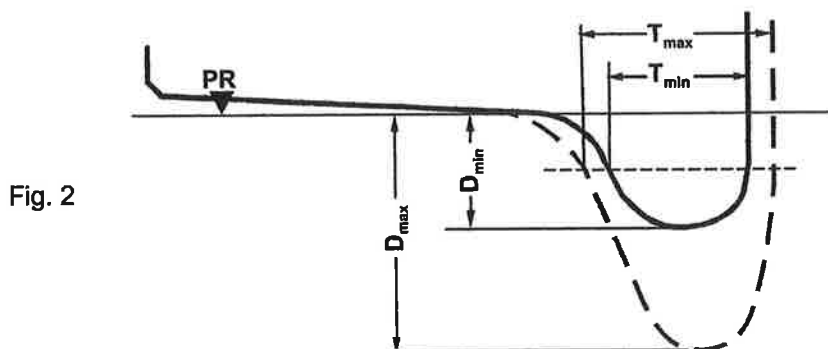
Tableau des cotes (selon NEM 310)

Ecartement	N_{min} (1)	T_{min}	T_{max}	D_{max}	P
6,5	1,55	0,41	0,46	0,6	0,10
9	2,2	0,5	0,6	0,9	0,15
12	2,4	0,6	0,7	1,0	0,20
16,5	2,8	0,7	0,9	1,2	0,25
22,5	3,5	0,9	1,1	1,4	0,30
32	4,7	1,2	1,4	1,6	0,40
45	5,7	1,5	1,7	2,2	0,50

Remarques à la figure 1 et au tableau :

- 1) L'épaisseur de la roue selon NEM 310 peut être moindre que N_{min} .
- 2) Le sommet du boudin doit être arrondi (R_2)
- 3) L'arrondi R_1 entre le bandage et le boudin a une grande importance pour la sécurité du roulement. Il doit être supérieur à la cote de l'arrondi R de la NEM 120. L'arrondi peut être ignoré pour les roues à bandages adhérents.

2. La hauteur D du boudin de roue selon la figure 2 peut être réduite à $0,5 D_{max}$ sans incidence sur la fonction de guidage horizontal. Il faut néanmoins respecter la cote K_{max} selon NEM 310.



Des hauteurs de boudins de roues très faibles exigent une pose de voie impeccable. D_{max} sera utilisé dans le cas de modèles à grand entraxe. D'autre part, D_{max} sera respecté, même si, pour des raisons mécaniques ou électriques, le roulement sur les boudins de roues est prévu dans les aiguillages et les croisements.

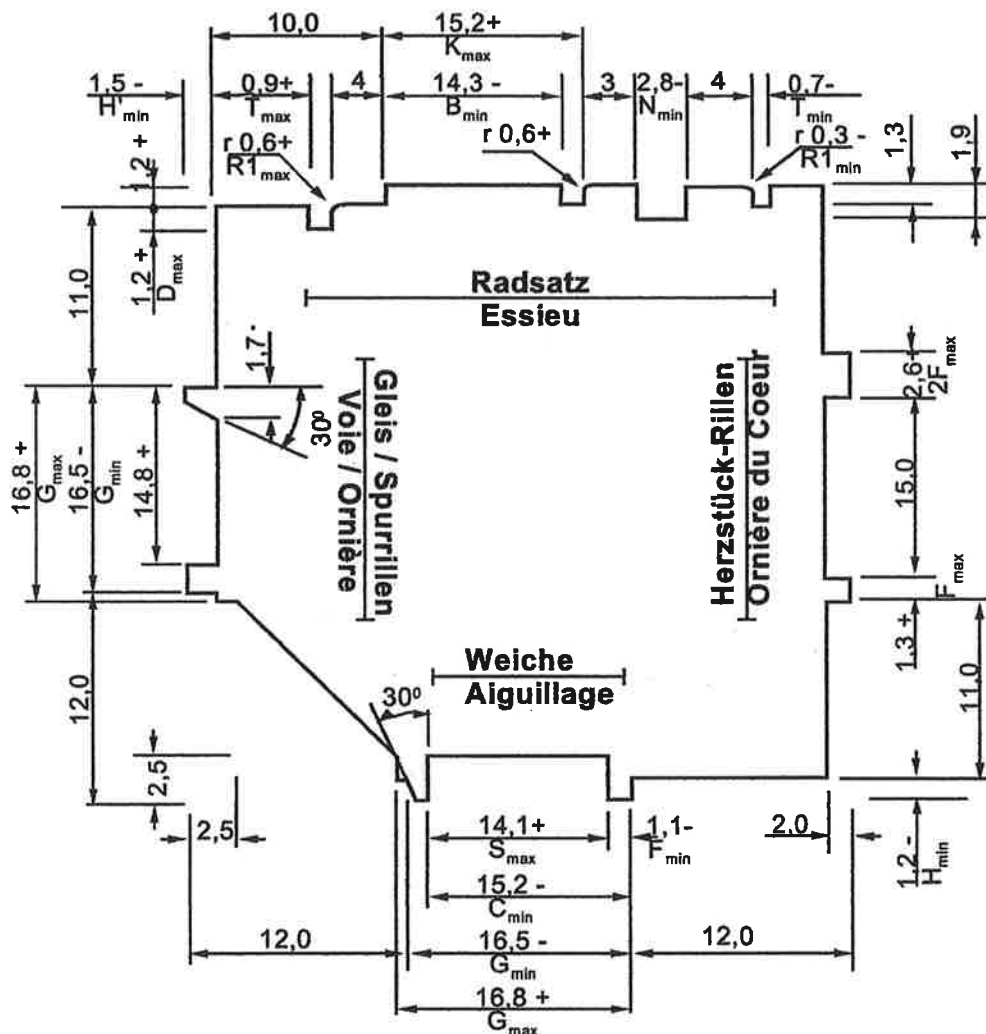


1. But

Ce calibre donne la possibilité de contrôler les essieux et la voie de l'écartement de 16,5 mm. quant au respect des cotes prescrites par les NEM 124, 127, 310 et 311.

2. Forme et dimensions du calibre

Le calibre est constitué par une plaquette métallique d'une épaisseur de +/- 0,5 mm. L'inscription peut être faite sur le calibre.



Tolérances du calibre : + signifie +0,03 / -0 - signifie +0 / - 0,03

Le calibre est accompagné par les soins de son fabricant d'un mode d'emploi afin d'utiliser celui-ci dans de bonnes conditions.

Le calibre est fabriqué par la firme **Tillig Modellbahnen GmbH & Co. KG., Lange Straße 58 - 60 à D - 01855 Sebnitz (D)** et peut être obtenu dans les magasins spécialisés de modélisme sous le nr. **08962**.

L'annexe 1 déjà existante pour l'écartement de 16,5mm reste néanmoins encore valable !



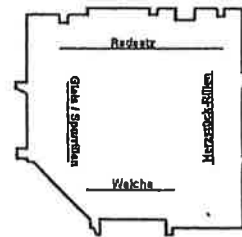
CALIBRE POUR ESSIEU ET VOIE



(Ecartement de 16,5 mm) - Art.-Nr. 08962

But et utilisation du calibre

Avec ce calibre, vous pouvez contrôler les roues, les essieux et les aiguillages de l'écartement de 16,5 mm et vérifier le respect des cotes prévues par les NEM 124, 127, 310 et 311. Le schéma montre les points prévus à vérifier à l'aide du calibre. Chaque côté du calibre est destiné à un domaine précis. Le calibre doit être présenté verticalement et perpendiculairement à l'axe de la voie. Le calibre est maintenu manuellement en place par une faible pression aux endroits à vérifier et indiqués dans le schéma.



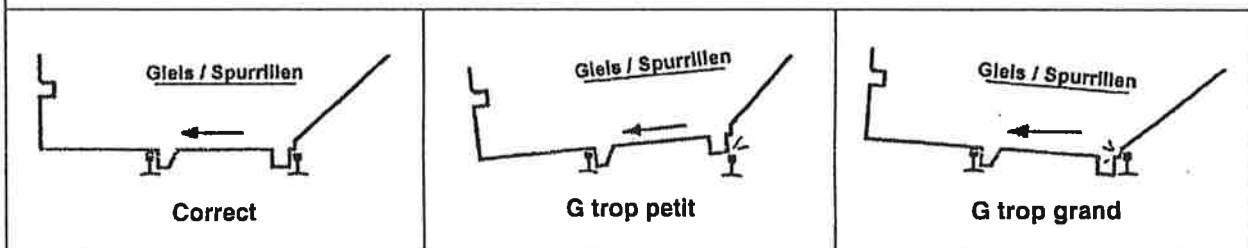
Contrôle des Données individuelles

Le résultat de la vérification donnant un contrôle "bon", "trop petit" ou "trop grand" indique le respect ou non des cotes selon NEM.

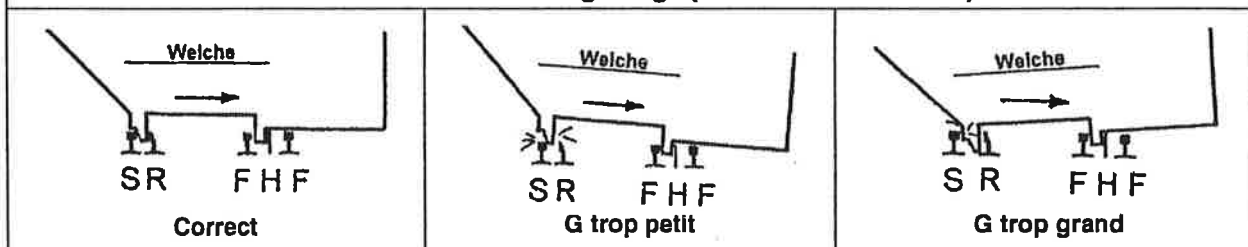
Afin de désigner les différentes parties de l'aiguillage, les lettres suivantes sont utilisées:

- H = (pointe de) cœur
- R = Contre rail
- F = Patte de lièvre (partie du contre rail longeant le cœur d'aiguille)
- S = Rail de roulement externe
- Z = Lame d'aiguille ou côté interne de la gorge

Ecartement G de la voie

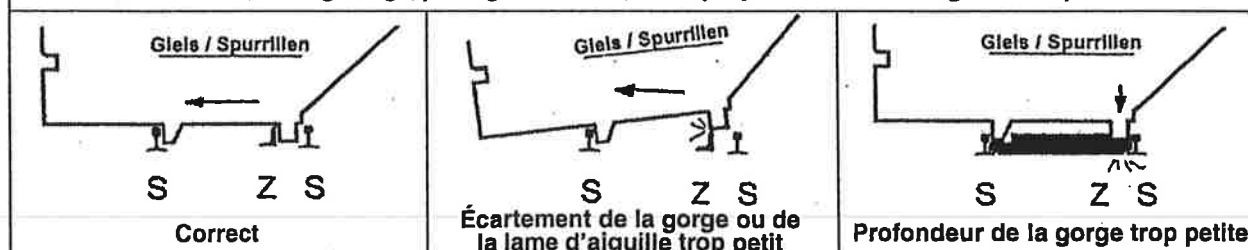


Ecartement G dans l'aiguillage (cœur de croisement)

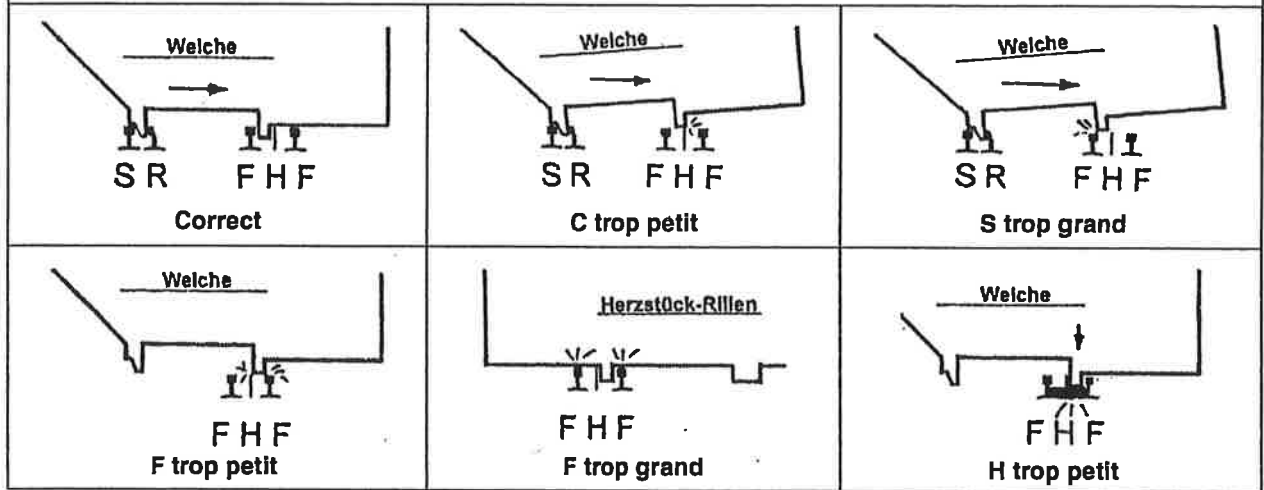


Ce calibre ne sert pas seulement à contrôler la gorge ou l'écartement de la lame par rapport au rail externe (à l'endroit le plus étroit), mais peut aussi vérifier la distance du côté intérieur du contre-rail par rapport au rail opposé. Afin d'assurer le passage correct de la roue et ainsi d'éviter des mouvements non désirés, ce calibre permet aussi de contrôler les tolérances qui ne sont pas encore reprises dans les NEM.

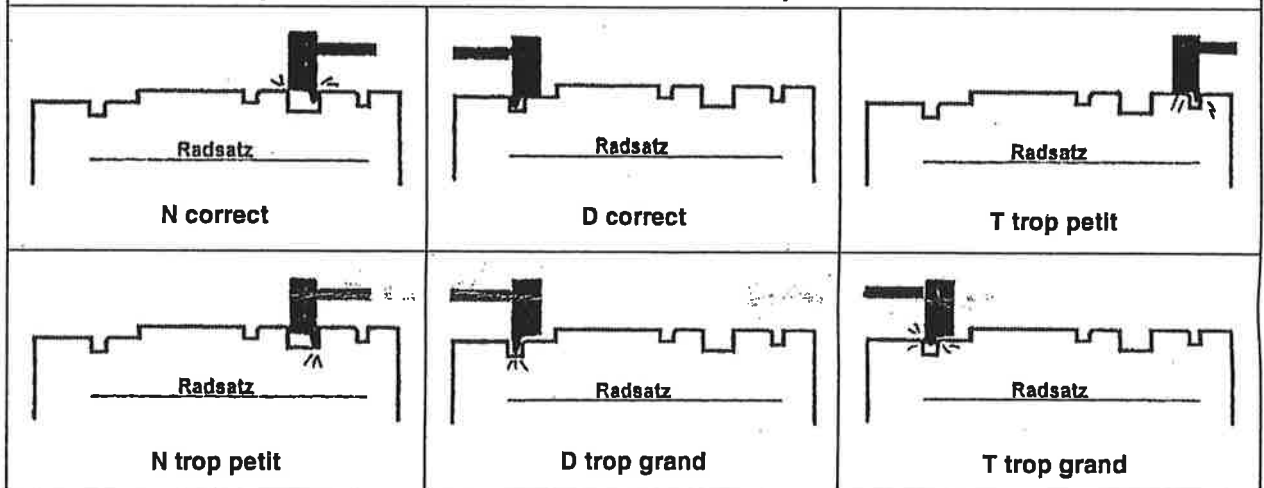
Ecartement de passage pour les gorges (1,5 F) et profondeur de la gorge H' en cas de contre-rail, rail d guidage, passages à niveau, ainsi que pour les lames d'aiguilles en position ouverte



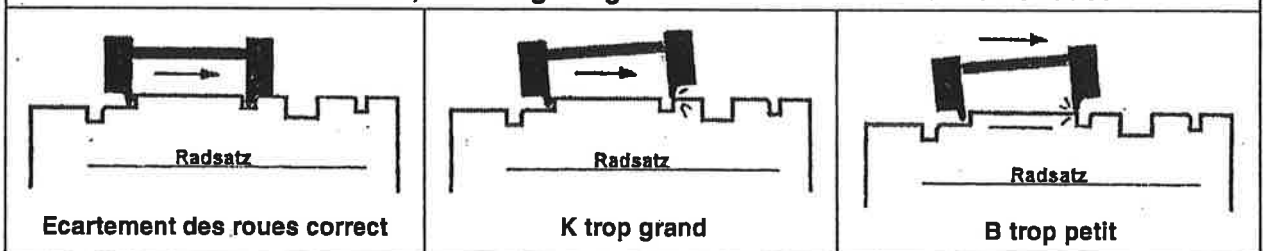
Écartement de guidage C, écartement au contre-rail S, largeur de la gorge F et profondeur de la gorge H du coeur de croisement de l'aiguillage



Largeur de roue N, hauteur du boudin D et épaisseur du boudin T



Écartement des roues, cote de guidage K et écartement des flancs de roues B



Ne convient pas pour des enfants de moins de 3 ans suite à de petites pièces détachables que ceux-ci pourraient avaler, par l'usage et la destination précis de cet article, il y a danger de blessures à cause de côtés pointus et tranchants.



TILLIG MODELLBAHNEN GMBH & CO.KG
Lange Str. 60 - 01855 Sebnitz/Sachsen
Tel. (03 59 71) 9 03-0, Fax 9 03-19

Tribune libre : Quel avenir pour notre hobby ?

Premier à nous faire part de son commentaire, notre ami Raymond Legros. Qui lui succèdera à cette tribune ? Il n'est pas nécessaire d'écrire longuement pour réagir ou exprimer de nouvelles idées ! Raymond, pour sa part, estime que :

Il est nécessaire d'avoir un débat de fond pour analyser les moyens à mettre en œuvre pour attirer les jeunes, et de moins jeunes, et leur faire partager notre engouement pour notre hobby, le modélisme ferroviaire. Les pistes à suivre ne sont pas évidentes : les habitudes actuelles en matière de loisirs poussent les jeunes à consommer, sans effort ni réflexion, ce que les médias proposent, et ce contenu est souvent bien éloigné du « petit train ».

Pour nous faire connaître, nous pouvons inviter les gens en nos locaux, et leur montrer ce que nous avons déjà réalisé. Ce fut fait lors de la journée « portes ouvertes » associée à la fête du quartier de la gare. Dans ces limites ce fut un succès : avec ou sans lendemain ? Comme le propose Paul, nous pourrions rééditer périodiquement l'opération, mais comment avertir la population visée ?

Le journal VLAN est un support utilisé par le PTVF (Petit train à Vapeur de Forest) deux fois par an : est-ce une voie à suivre ? Pourquoi ne pas imaginer qu'il puisse publier un article présentant nos activités ?

Distribuer des exemplaires du Ferro-Flash dans des écoles techniques des environs ?

Faire appel au seul magazine belge de modélisme

ferroviaire « Train Miniature Magazine » (TMM). Ce magazine consacre de nombreuses pages pour présenter des réseaux de club : il serait bon de leur suggérer de présenter le nôtre !

Pour nous faire connaître, l'on peut aussi se rendre dans différentes écoles pour intéresser les élèves, mais cela demande beaucoup d'efforts à nos membres actifs, toujours les mêmes. Sous une forme ou une autre, cela revient à refaire ce que Paul a initié à Watermael-Boitsfort. Il serait utile également d'examiner ce qui se passe dans notre section du Centre et au RMM (Rail Miniature Mosan) qui ont l'air très actifs en matière de contacts extérieurs.

Ceci dit, pour être actif en modélisme, il faut avoir le goût de la création et de l'effort, ce qui n'est peut-être pas partagé, aujourd'hui, par de nombreux jeunes. Il faut noter qu'il existe une sorte de simili modélisme qui, à l'aide d'un ordinateur, permet de jouer au chef de gare en exploitant un réseau virtuel. Est-ce un filon que nous pourrions exploiter pour donner le goût de l'exploitation ferroviaire à des jeunes, qui pourraient, ensuite, être convertis au modélisme réel ?

En ces matières, rien n'est gagné d'avance, mais cela vaut la peine de réfléchir ensemble à de telles initiatives, et de procéder à l'échelle du club à un « brain storming » destiné à définir les actions à venir.

Raymond

Nouvelles de la section de Bruxelles

Les membres participants à nos réunions à FSR ont appris la menace qui pesait sur notre local installé dans une gare dont la SNCB estime ne plus avoir besoin pour son exploitation. Il était en effet décidé que notre autorisation d'occupation de 9 ans, qui vient à échéance le 30/9, ne serait pas renouvelée le bâtiment étant en passe d'être cédé à une organisation privée, sur une base

emphytéotique, et réputé être libre de toute occupation. Des informations contradictoires nous avaient fait vivre ces dernières semaines sur une base de «douche écossaise», mais nous avons appris ce 17 août que le projet de cession était suspendu. Si cela ne nous donne pas d'assurance à long terme, cela nous donne au moins du répit jusqu'à ce que l'affectation de ce superbe bâtiment soit enfin décidée, tout dépendant alors des intentions de son futur gestionnaire, qui pourrait demeurer la . . .SNCB!.

Guy Bridoux

Agenda

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.

Vendredi 01 septembre

CFC / Centre Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Vendredi 01 au lundi 04 septembre

P.T.V.F. Au parc du Bempt à Forest : Rencontres de la C.A.V. 2006.
Circulations les 2 et 3 septembre à partir de 14 h .

Samedi 02 au vendredi 08 septembre

MOROP 53^{ème} congrès à Kosice (SK) Information disponible auprès de votre section du club

Dimanche 3 septembre

Hoeseltje treinclub 68^{ème} bourse au centre culturel « Ter Kommen » de Hoeselt, de 9 à 13h.
Info. : 089 51 46 44 ou ruilbeurzen@hoeseltsetreinclub.be

Collector's Bank Vente aux enchères à partir de 10h à l'Auditorium TER ELST, Prins Boudewijnlaan à EDEGEM. Info. : 03 440 52 44 ou www.collestersbank.com

Mercredi 6 septembre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.

Vendredi 8 septembre

CFC / Centre Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

C.F.R. Ex-CFFL, ce club organise toujours ses réunions mensuelles le deuxième vendredi à 20 h 15 au centre culturel de Froidmont, chemin du Meunier à Rixensart. Jacques De Deurwaerder évoquera en photos : « Les ligne ferroviaires secondaires (métriques) dans la France de l'an 2000 »

Samedi 9 septembre

CFC / Bruxelles NOUVEAU ! : à partir de 14h30 à FSR, on travaille
3^{ème} réunion « décoration des réseaux »

Samedi 9 et dimanche 10 septembre

PFT / TSP Journées du patrimoine : ouverture du musée du Rail à Saint-Ghislain

ASVi-Thuin Journées du patrimoine : de 10 à 18h : musée ouvert, et circulations comme lors du festival

Modelspoor atelier Oostkamp de 10 à 18 h, exposition au local du club, Leegtestraat (gemeenschaphuis) à Ruddervoorde
Info.: 0486 62 30 61 ou wouter.decaluwe@skynet.be

Dimanche 10 septembre

CFC / Centre Réunion mensuelle : de 10 à 18 h (membres) et de 14 à 18 h (public)
Animation : Photos, films, vidéos, DVD, de vacances

Hobby-Rail Bourse ferroviaire, de 9 à 13 h , salle STAR, De Brouwerestraat à Vilvoorde

Bourse en tous genres, de 8 à 13 h au Shopping Center

Mercredi 13 septembre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.

Vendredi 15 septembre

CFC / Bruxelles Réunion mensuelle, à 20 h à FSR. Projection vidéo :Souvenirs de vacances ;

CFC / Centre Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée – 20h30 Présentation illustrée des ardoisières de Martelange et de son réseau en voie de 60 cm, par Jean-Luc

Dimanche 17 septembre

Journée TTb Nombreuses manifestations autour de la journée « train, tram, bus » (ASVi, etc.)

Mercredi 20 septembre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.

Vendredi 22 septembre

CFC / Centre Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Samedi 23 septembre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 14h00, on roule.

Bourse d'échanges de 10 à 15 h 30 salle «De Stenge», Stengeplein, 1 à Heinkenszand (Goes, NL) Info.: +31 113 220 493

Samedi 23 et dimanche 24 septembre

Vercauteren 100° vente aux enchères Verlatstraat 18 à Antwerpen
Info.: 052 20 33 03 ou info@veiligenvercauteren.be

Dimanche 24 septembre

A.T.A. Merksem Bourse d'échanges de 9 à 13 h au fort de Merksem. Info.: 03 644 96 44 ou fredvervoort@pi.be

Mercredi 27 septembre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.

Vendredi 29 septembre

CFC / Centre Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Samedi 30 septembre

P.F.T./T.S.P. Voyage dans la région des trois frontières, autour de Montzen

CFC/Centre Nocturne : Le petit train de Houdeng roulera à la crèche de 15h30 à 21h30

Samedi 30 septembre et dimanche 01 octobre

P.T.V.F. Au parc du Bempt à Forest : Grande fête de clôture. Circulations dès 10 h .

Trazegnies Exposition et bourse organisée par « Les mordus du modélisme »
De 9 à 18 h, salle A. Beguin, plaine de sports, av. de l'hôtel de ville à Trazegnies.

MSKK Oostende Exposition annuelle, face à la gare. Info.: www.mskk.be

Dimanche 01 octobre

AS.MO.CO Grande bourse internationale, de 9 à 13 h, sale St. Raphaël à Ayxailles

Mercredi 04 octobre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.

Vendredi 06 octobre

CFC / Centre Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Samedi 07 octobre

Houten (NL) Bourse ferroviaire. De 10 à 15 h à l'Euretco Expo Center, Meidoornkade ,24 (Accès par l'A27)

Mercredi 11 octobre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.

Vendredi 13 octobre

CFC / Centre Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

C.F.R.

Ex-CFFL, ce club organise toujours ses réunions mensuelles le deuxième vendredi à 20 h 15 au centre culturel de Froidmont, chemin du Meunier à Rixensart. Claude et Alain Defechereux présenteront en vidéo : « En ligne, en compagnie de conducteurs sur les lignes de la SNCB » (1^{ère} partie)

Vendredi 13 au dimanche 15 octobre

RAIL 2006 + MODELbouw. Cette grande exposition revient aux Brabantallen de s'Hertogrenbosch après une escapade à Leiden en 2004. Chaque jour de 10 à 17 h .
Une nouvelle section « Rail occasion show » occupera un hall supplémentaire

Samedi 14 octobre

CFC / Bruxelles **NOUVEAU !** : A partir de 14h30 à FSR, on travaille
4^{ème} réunion « décoration des réseaux »

Dimanche 15 octobre

CFC/Centre **Animation mensuelle** (reportée pour cause d'élections)
dès 10 h pour les membres, de 14 à 18 h pour les visiteurs
«Faisons le point sur la commande numérique». Échange de vues et démonstrations.

Mercredi 18 octobre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.

Vendredi 20 octobre

CFC / Bruxelles Réunion mensuelle, à 20 h à FSR. Programme à confirmer

CFC / Centre Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Samedi 21 et dimanche 22 octobre

T.M.M. Train Miniature Magazine organise sa troisième grande EXPO avec bourse d'échange dans les locaux du NEKKERHAL à Malines. Info.: 09 369 31 73 ou nico.monnoye@metamedia.be
Réseaux modèles d'inspiration belge, Concours de modélisme, Stands de marques, Activités commerciales, Ateliers de démonstrations techniques, etc..

Dimanche 22 octobre

Lycée Martin V Bourse trains et autos, de 8h30 à 12h30 au 20 de l'av. des Arts à Louvain-la-neuve (Bryères)

Mercredi 25 octobre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.

Vendredi 27 octobre

CFC / Centre Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Vendredi 27 au dimanche 29 octobre

EUROSPoor Exposition et bourse internationales à Utrecht (NL), de 9h30 à 17h30 (10h le vendredi)
Jaarbeursplein, 6, à Utrecht. Info.: + 31 299 64 03 54 ou eurospoor@eurospoor.nl

Samedi 28 octobre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 14h00, on roule.

Dimanche 29 octobre

Leuvense Modeltreinclub Bourse ferroviaire de 9h à 13h à la salle De Roosenberg, Zoet Water, Oud-Heverlee

Module-Club (L) Bourse de trains miniatures à Steinsel (L), de 10 à 17h30
Info. : + 35233 63 88 ou moduleclub@yahoo.com

Het Spoor Bourse ferroviaire de 9 à 13 h à la salla Den Hof, H. Heymanplein, 7 à Sint Niklaas

Vendredi 03 novembre

CFC / Centre Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Samedi 4 novembre

Houten (NL) Bourse ferroviaire. De 10 à 15 h à l'Eureco Expo Center, Meidoornkade, 24 (Accès par l'A27)

Samedi 4 et dimanche 5 novembre

Modelspoorvrienden Ce club de Brugge fête son 25ème anniversaire en son local au Centre « De Koepel » et au collège « St. Lodewijk », tous deux situés G. Davidstraat à Bruges. Détails suivront.

Maubeuge Festival Jeumontois du modèle réduit (bateaux, trains, voitures, avions, etc.)
Espace Sculfort à Maubeuge, route de Valenciennes.

Dimanche 5 novembre

Club fer. Malmédien Bourse d'échanges ferroviaire, de 9 à 13h à l'ancienne abbaye, place du Chatelet.
Info. : 080 33 86 33 ou jmlemaire@skynet.be

Wanze Bourse d'échanges, de 9 à 13 h, salle des Spirous, rue de Leumont, 118 à Antheit/Wanze

Mercredi 08 novembre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.

Vendredi 10 novembre

CFC / Centre Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

C.F.R. Ex-CFFL, ce club organise toujours ses réunions mensuelles le deuxième vendredi à 20 h 15 au centre culturel de Froidmont, chemin du Meunier à Rixensart. Jean-Louis LOGEOT, directeur du District Centre de la SNCB présentera : « La signalisation SNCB » (les cabines de signalisation, principes, fonctionnement, etc.)

Samedi 11 novembre

CFC / Bruxelles **NOUVEAU !** : A partir de 14h30 à FSR, on travaille
5^{ème} réunion « décoration des réseaux »

Dimanche 12 novembre

CFC / Centre **Réunion mensuelle Animation spéciale : Adieu, mon vieux tram, on t'aimait bien !**
Journée consacrée au tram, 20 ans après la disparition des lignes 30, 31 et 82 – A partir de 10h00 à la Gare-Musée pour les membres, dîner convivial, ouverture au public dès 14 h

Collector's Bank Vente aux enchères A partir de 10h à l'Auditorium TER ELST, Prins Boudewijnlaan à EDEGEM. Info. : 03 440 52 44 ou www.collestersbank.com

Chemins du Rail Promenade le long de l'ancienne ligne vicinale Arlon-Martelange.
Info. : 081 65 75 96 ou www.cheminsdurail.be

Kruikeke Bourse ferroviaire, de 9 à 13h à l'école communale, E. Gorrebeekstraat, 14 à Kruikeke
Info. / 03 774 50 98 après 18h

Mercredi 15 novembre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.

Vendredi 17 novembre

CFC / Bruxelles Réunion mensuelle, à 20 h à FSR.

Samedi 18 et dimanche 19 novembre

0-FORUM organise son Exp-0 Forum 2006, exposition internationale, au Centre « Licht en Ruimte » Oostnieuwkerksesteenweg, 51 à Roeselare (Roulers) Info. : www.0-Forum.be
Participation du CFC Centre et du CFC de Chantilly

Rappel de dates importantes

Bruxelles

Vendredi 15 septembre

Programme vidéo : A. Mertens évoque des souvenirs de vacances

Vendredi 20 octobre

Nous espérons confirmation de la visite de Michel Liégeois

Centre

Dimanche 10 septembre

Animation : Images de vacances, tous supports (photos, vidéo, DVD, etc.)

Samedi 30 septembre

Petit train à vapeur : dernière circulation à la crèche, avec nocturne.

Dimanche 15 octobre

Activité mensuelle : «Le point sur la commande numérique»

Coiffeur Gentlemen's

Fermé le lundi

Sur rendez-vous

Avenue de Hinnisdael 11

1150 Bruxelles

Téléphone : (02) 779 02 81

PB Messing Modelbouw

Tel & Fax : + 32 (0)3 353.24.10

e-mail :

info@pb-messingmodelbouw.com

pbmessingmodelbouw@skynet.be

pbmodels@hotmail.com

voir également :

www.pb-messingmodelbouw.com



Dans notre assortiment :

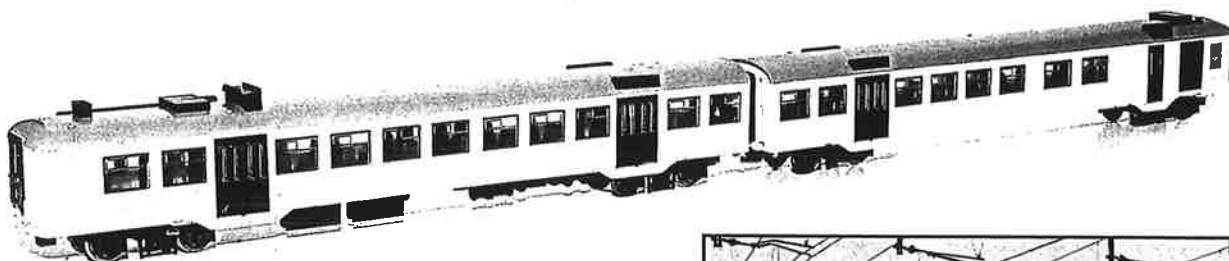
Château d'eau typique aujourd'hui disparu, similaire à celui de Treignes.

s.p.r.l. Jocardis

Trains & Trams Miniatures
Rue de Bruxelles, 53 . 7850 – Enghien

<http://www.jocardis.be> • E-mail: webmaster@jocardis.be
Tél.: 0032 - (0)2 / 395.71.05 - Fax: 0032 - (0)2 / 395.61.41

**En 2006, notre programme AM continue
une toute nouvelle conception**



ELLE ARRIVE BIENTÔT



**SUR LA
BONNE VOIE**

35 200 2R 
35 201 3R Digital/Analogique
AM 665 - Verte - 2 Pantos
petites bandes jaunes

JOC 35 218 2R 
JOC 35 219 3R Digital/Analogique
AM 653 - Bordeaux - "Fumeurs"

JOC 35 304 2R 
JOC 35 305 3R Digital/Analogique
AM 597 - SABENA + petits avions

35 204 2R 
35 205 3R Digital/Analogique
AM 651 - Verte - 1 panto
larges bandes jaunes

JOC 35 220 2R 
JOC 35 221 3R Digital/Analogique
AM 765 - NEW LOOK

JOC 35 306 2R 
JOC 35 307 3R Digital/Analogique
AM 598 - SABENA "Airport Express"

JOC 35 210 2R 
JOC 35 211 3R Digital/Analogique
AM 691 - Bordeaux - 1 panto

JOC 35 300 2R 
JOC 35 301 3R Digital/Analogique
AM 855 - SABENA

JOC 35 308 2R 
JOC 35 309 3R Digital/Analogique
AM 596 - Bordeaux - Ex SABENA

HEURES D'OUVERTURE:

LUNDI FERMÉ

MARDI et MERCREDI
09h30 - 12h00
14h00 - 18h00

JEUDI
14h00 - 18h00

VENREDI et SAMEDI
09h30 - 12h00
14h00 - 18h00

DIMANCHE
10h00 - 12h00

Jocardis