



JANVIER - FEVRIER

1988

N° 130



CLUB  
FERROVIAIRE

##### DU CENTRE #####

Relations Publiques et  
Secrétariat BRUXELLES :

Michel BROIGNIEZ

Allée des Jonquilles, 18

5865 - WALHAIN-SAINT-PAUL.

Tél : (010) 65.87.48.

Secrétariat CENTRE :

Henri HAUBE

Rue Docteur Grégoire, 51

7100 - LA LOUVIERE

Les demandes de renseignements,  
d'anciens FERRO-FLASH et les  
changements d'adresses sont  
à faire parvenir à votre  
secrétariat respectif.

Prière de joindre pour toute  
correspondance s.v.p une  
enveloppe timbrée et  
auto-adressée.

Comptes Bancaires :

BRUXELLES

068-2027267-91

Club Ferroviaire du Centre

SECTION BRUXELLES.

CENTRE

271-0061822-65

Club Ferroviaire du Centre

HOUDENG-GOEGNIES.

Montants des cotisations

Membre avec service  
FERRO FLASH : 600 frs

samedi

Membre vivant sous  
le même toit qu'un  
membre avec service  
FERRO-FLASH : 300 frs

Membre bienfaiteur: 800 frs et plus

N'oubliez pas de mentionner  
vos noms et adresse complète  
ainsi que votre numéro de  
membre.

FERRO-FLASH - FERRO-FLASH

Les articles et photos pour  
parution dans Ferro-Flash,  
sont à faire parvenir au  
secrétariat de la section  
Centre.

Les articles publiés dans  
Ferro-Flash, n'engagent que  
la responsabilité de leur(s)  
auteur(s).

Les firmes et commerçants  
cités dans les articles, ne  
le sont qu' à titre d'informa-  
tion.

ECHANGE DE REVUES INTER-CLUBS :

Les revues sont à faire parvenir  
à : Pierre HAUTEFIN

Chaussée de Mons, 125

7160 - HAINE-SAINT-PIERRE.

## C.F.C. réunions C.F.C.

Samedi 27 février, à partir de 14h30 au local  
Place A. Caffet à Haine-St-Paul.

Programme : identique à celui de janvier (voir  
votre Ferro-Flash n°129) + distribution des  
cartes de membres pour ceux d'entre-vous qui ne  
l'ont pas encore

N.B. : si vous avez un sujet intéressant dont  
vous désirez nous entretenir, n'hésitez pas à  
venir nous rejoindre .

### A NOTER A VOTRE AGENDA

Pour 1988, les réunions mensuelles sont fixées  
au dernier samedi de chaque mois, excepté pour  
le mois de décembre, où elle se tiendra le  
samedi 17 décembre.

MODULES-INFOS : pour ceux d'entre-vous qui  
désirent prendre le train en marche, voici  
le calendrier des prochaines réunions.

07.02.88 -	pose de la voie, soudure, ballast
06.03.88 -	idem (suite et fin)
27.03.88 -	raccordement des modules et roulage
17.04.88 -	idem + décoration
08.05.88 -	décoration
29.05.88 -	décoration
04.06.88 -	présentation du travail terminé à la presse locale

Il s'agit chaque fois d'un dimanche matin 10h00  
au local Place A. Caffet à Haine-St-Paul.

Animateur responsable : Michel Suplis  
3ème Avenue, 7  
6001 - MARCINELLE

## Manifestation

WAVRE, 27 et 28 février, exposition ferroviaire  
et bourse d'échange dans le cadre de l'exposition  
annuelle de l'Aéroclub de Wavre.

Adresse du jour : Hôtel de Ville de Wavre.  
10h00 à 18h00.

SALZINNES: Atelier Central SNCB 28.2.88 Bourse d'échange  
HOESELT , 28 février, Cultureel Centrum Hoeselt ,  
Europalaan, de 9.00 à 13.00, 2ème Bourse interna-  
tional.

Informations : Hoeseltse Treinclub  
p.a; Smets Danny  
Lindekapelstraat, 7  
3730 - HOESELT

Tél : (011)41.53.72

## E D I T O R I A L

\* \* \* \* \*

Comme l'annonçait Peache dans son éditorial de novembre-décembre, voici le premier Ferro-Flash rédigé et mis en page par la section de Bruxelles. Les responsables ont évidemment un pressant besoin d'articles. Si vous avez des critiques à formuler, faites le leur savoir; ils essayeront ainsi, au fil du temps, de faire un Ferro-Flash qui répond à vos désirs.

BAM.

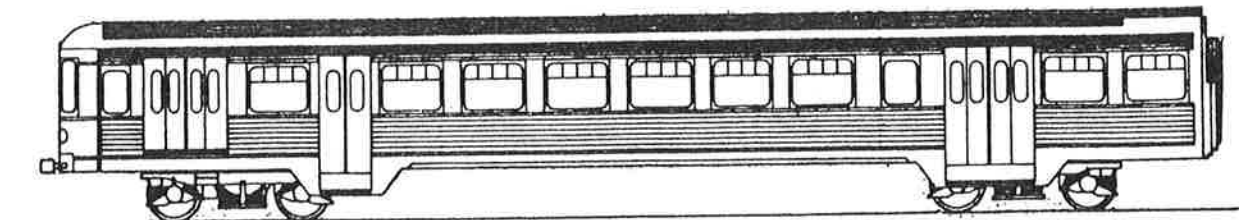
## Automotrice SNCB Type 1956 "Budd" en HO

### 1. Introduction

Lors de l'électrification de la ligne du Luxembourg, un nouveau type d'automotrices fut mis en service, pratiquement identique à la série de 1954, sauf par la caisse qui fut réalisée entièrement en acier inoxydable. Elles sont, sur ce point, uniques en Belgique, et c'est dommage, car leur aspect (à condition d'être propres, ce qui est rarement le cas actuellement) est particulièrement attrayant.

C'est donc de longue date que je mourrais d'envie de construire ce modèle, d'autant plus que je fréquentais régulièrement la ligne de Namur-Luxembourg au début des années soixante (il y a des souvenirs d'enfance qui ne vous lâchent pas !) et ayant accepté qu'aucun constructeur ne le commercialiserait .

L'avènement de la technique de la photogravure, il y a quelques années, me décida de commencer la construction.



Dessin: Phil Dambly

### 2. Plans

Les plans de l'automotrice m'ont été fournis par la SNCB et réduits à l'échelle 1/87 et 1/43,5. Cette dernière échelle a été nécessaire pour faire les plans de découpe de toutes les pièces métalliques: faces latérales avec découpe des fenêtres et nervures en relief typiques, faces avant, portes, etc. Chacune des pièces dessinée possède deux faces, distinctes si un relief doit y être gravé. Toutes les parties à garder ont été noircies à l'encre de chine. Il faut ensuite placer ces pièces tel un puzzle dans un rectangle, en perdant le moins de place possible (voir exemple ci-dessous). Les dimensions de ce rectangle sont données par la firme qui fera la gravure.

Les deux faces se superposant exactement, il faut réduire le format de 50% et reproduire sur célophane transparent en positif ou négatif selon les directives de la firme. Vous pouvez évidemment demander à cette dernière d'exécuter certaines de ces étapes, mais la facture s'en augmentera d'autant.

### 3. Photogravure

Cette technique de découpage de pièces métalliques a été expliquée en détail dans Loco-Revue numéros 435 à 437. En bref, il s'agit de recouvrir une plaque de métal (habituellement laiton) de produit photosensible, insoler en plaçant le dessin sur la plaque, et passer au révélateur. Ensuite plonger la plaque dans un bain de perchlorure de fer pour la gravure chimique.

L'amateur peut réaliser ces pièces lui-même en suivant les instructions avec le plus grand soin... et avec un peu d'expérience. Je jugeai que la qualité de la découpe nécessitait de confier ce travail à une firme spécialisée (ASSIÉ dans la banlieue parisienne) qui possède l'outillage adéquat. Le résultat est impeccable, le délai remarquable et le prix tout à fait abordable (si vous fournissez les dessins terminés).



### 4. Montage

Les pièces de laiton de 0,3mm d'épaisseur furent alors montées par soudure à l'étain et fer à souder. Les faces latérales ont été renforcées par du profilé de laiton en L ou U. Le plancher est fait d'une plaque de laiton de 1mm qui assure la rigidité et le lestage des véhicules. Un point délicat a été la mise en forme de la face avant, qui est courbe avec la partie centrale droite. Les portes ont été soudées légèrement en retrait; les phares exécutés en tube de 3mm. Le travail de soudure terminé, les traces de pâte à souder et souillures furent nettoyées en veillant à ne laisser aucune griffe qui se verrait inmanquablement après le chromage.

Les tuyaux longeant les bas de caisses ont également été représentés en fil de cuivre.

## 5. Chromage

Une firme bruxelloise a exécuté le chromage des caisses en ton mat; j'ai préféré cette solution à la peinture, car plus authentique et plus résistante. Toutefois, le chromage est cher et des défauts de réalisation sont visibles.

## 6. Toiture

Cette partie fut probablement la plus ardue. La courbure donnée à l'extrémité interdisait de faire cette pièce en métal. Une bonne solution aurait été de la réaliser en epoxy, mais n'ayant aucune expérience de cette technique, je me suis tourné vers le plasticard et la technique de X. Jacquet: les feuilles de plasticard sont empilées puis les bords gravés et poncés pour obtenir le galbe désiré.

Les nervures qui couvrent le toit de ces automotrices ont été faits de fils de cuivre collés. Les pantographes sont Sommerfeldt (ref. 950) posés sur un méplat et passés au graphite pour leur donner un aspect gris. Les prises d'air de refroidissement des moteurs ont été faites en plasticard. En ce qui concerne les aérateurs/ventilateurs, du type Schepens, j'ai décidé d'attendre la production Jocadis.

La peinture du toit est un "dirty black" mat de Precision Paints qui existe en aérosol.

## 6. Bogies

Les flasques de bogies utilisés sont des Schlieren de Rivarossi. Les spécialistes objecteront que les automotrices 1954, 55 et 56 ne sont pas équipées de bogies Schlieren et ils ont raison. L'aspect général étant toutefois similaire, une perte de temps de ce côté ne s'imposait pas.

Par contre, j'ai jugé que cela valait bien la peine de placer de roues à rayons (Romford); peu de firmes pensent à ce détail qui ajoute vraiment quelque chose à l'aspect d'un modèle. Les roues sont non-isolées d'un côté pour la prise de courant, isolées et graphitées de l'autre. Elles sont tenues par un châssis en profilés de laiton et tube soudés.

## 8. Moteur

Le moteur prévu est la solution devenue classique du mini-bogie-moteur Tenshodo, solution de facilité, que je n'ai encore pu tester de manière intensive.

## 9. Finition

La version choisie étant celle à deux phares, je n'ai pas encore résolu le problème du changement rouge/blanc. La solution des conduits de lumière à dérivation n'est pas très satisfaisante. A quand une LED rouge/blanc de 2,5 mm ?

Les vitres sont en mica (calendrier Blanchart) collées à l'Araldite.

Les compartiments intérieurs et les sièges ont été représentés en carton de couleurs adéquates.

L'atelage des automotrices étant similaire à l'atelage américain, je ne pouvais laisser passer l'occasion d'utiliser un KADDEE aux extrémités et un atelage permanent à élongation variable (RIBU) entre les deux voitures.

Voilà la description de ce modèle original dont la construction a pris environ un an. J'espère que cet article encouragera mes amis modélistes à aussi se lancer dans ce genre d'entreprise.

Jean-Louis Van Lens

JEU DE L'OIE "FERROVIAIRE".

=====

Matériel nécessaire.

- 1. La carte de la Belgique ferroviaire publiée par le GTF;
- 2. Deux dés à six faces;
- 3. Un pion par joueur;
- 4. Les 11 cartes "itinéraire" à confectionner (voir plus loin);
- 5. Les cartes "hasard" à confectionner (voir plus loin);

Le but du jeu.

Vous devez parcourir l'itinéraire imposé par votre carte "itinéraire" le plus rapidement possible. A cet effet, vous jouerez au moyen des dés pour faire avancer votre pion.

Les règles du jeu.

Plusieurs variantes de règles de jeu sont possibles, elles sont expliquées dans le corps du règlement. Avant de commencer, mettez-vous d'accord sur les règles à suivre.

- 1. On tire au sort l'itinéraire à suivre, le même pour tous les joueurs.  
Variante 1 : chacun tire un itinéraire différent.  
Variante 2 : Le lancer des dés expliqué ci-dessous détermine l'itinéraire à suivre, ceux-ci étant numérotés de 2 à 12.
- 2. Chacun lance les dés à tour de rôle, pour déterminer l'ordre de jeu.
- 3. Celui qui a obtenu le plus haut score peut commencer la partie; en cas d'ex-aequo, recommencez le lancer des dés.
- 4. Avancez votre pion d'autant de gares ou de bifurcations en pleine ligne, que vous avez obtenu de points. Vous devez suivre les lignes tracées sur la carte, qu'elles existent encore ou non; aux bifurcations, vous devez suivre les aiguillages tels qu'ils sont indiqués sur la carte : pas question par exemple en venant de Bruxelles par la ligne 96 de tourner à gauche avant Mons pour aller vers La Louvière !

- 5. En cas de "doubles dés" (double un, double deux, etc...), prenez la première carte "hasard" et conformez-vous y. Les cartes "hasard" seont placées sur la table face vers le bas, de façon à ce qu'on ne puisse lire celles-ci à l'avance. Lorsque toutes les cartes "hasard" auront été utilisées, mélangez-les à nouveau et replacez le paquet sur la table face vers le bas. Vous prendrez également une carte "hasard" lorsque vous passez par la gare principale d'un chef-lieu de Province; cette carte "hasard" ne sera applicable que lors de votre prochain lancer de dés, et n'influencera pas la progression en cours.
- 6. Vous ne pouvez quitter le territoire belge : vous ferez demi-tour à la dernière gare avant la frontière, qui comptera cependant pour un point.
- 7. Les gares en cul-de-sac seront traitées de même : si votre voyage vous amène par exemple à Ostende, vous faites demi-tour et vous retournez vers Bruges ou Torhout.
- 8. Vous devez arriver exactement à votre gare de destination : si votre score obtenu aux dés est trop élevé, vous devez continuer votre chemin pour essayer de revenir à votre destination dès que possible.
- 9. BONNE CHANCE ET BON VOYAGE !

\*\*\*\*\*  
 \* M A N I F E S T A T I O N S \*  
 \*  
 \*\*\*\*\*

LES 27 ET 28 FEVRIER 1988 de 10h à 18h  
 à l'Hôtel de Ville de Wavre

GRANDE EXPOSITION ET BOURSE D'ECHANGE  
 (avions - trains - bateaux)

Renseignements et inscriptions: 02/762.33.67

Le réseau modulaire de la section de Bruxelles y sera en activité.

## LES CARTES "HAZARD"

=++++=++++=++++=++++=

Vous confectionnerez les cartes "hazard" en collant les textes suivants sur du carton bristol, pour ne pas trop les abîmer. Vous pouvez confectionner vous-même d'autres cartes "hazard", selon votre inspiration. Cependant, pour rester honnêtes, confectionnez autant de cartes "hazard" positives que de cartes "hazard" négatives !

CARTE POSITIVE

VOUS TRACTEZ UN TRAIN DE SECOURS : PRIORITE ABSOLUE :  
DOUBLEZ VOS POINTS.

CARTE POSITIVE

VOUS TRACTEZ LE TRAIN ROYAL : PRIORITE ABSOLUE :  
TRIPLEZ VOS POINTS.

CARTE POSITIVE

LA PROCHAINE CARTE "HASARD" NEGATIVE  
EST ANNULEE.

CARTE POSITIVE

BONUS DE CINQ POINTS.

CARTE POSITIVE

BONUS DE DIX POINTS.

CARTE POSITIVE

VOUS UTILISEZ UNE MACHINE SERIE 20 POUR UN PETIT OMNIBUS :  
DOUBLEZ VOS POINTS.

CARTE POSITIVE

LE CONDUCTEUR EST PRESSE DE RENTRER A LA MAISON :  
BONUS DE DIX POINTS.



CARTE NEGATIVE

AUX DEUX PROCHAINES BIFURCATIONS,  
PRENEZ LA DIRECTION LA PLUS A DROITE.

CARTE NEGATIVE

AUX DEUX PROCHAINES BIFURCATIONS,  
PRENEZ LA DIRECTION LA PLUS A GAUCHE.

CARTE NEGATIVE

VOUS ETES EN PANNE !  
PASSEZ VOTRE TOUR DEUX FOIS.

CARTE NEGATIVE

ATTENDEZ UNE CORRESPONDANCE :  
PASSEZ VOTRE TOUR UNE FOIS.

CARTE NEGATIVE

VOUS TRACTEZ UN CONVOI HORS-GABARIT : INTERDICTION  
D'UTILISER LES LIGNES ELECTRIFIEES DURANT DEUX TOURS.  
SI VOUS CIRCULEZ SUR CELLES-CI, QUITTEZ-LES A LA PLUS  
PROCHE POSSIBILITE, MEME EN CHANGEANT DE SENS.

CARTE NEGATIVE

VOUS AVEZ OUBLIE VOTRE CHEF-GARDE !  
RETOURNEZ A VOTRE ARRET PRECEDENT.

CARTE NEGATIVE

MARCHE A VUE :  
DEUX POINTS UNIQUEMENT.

POUR LES MODELISTES :

le calibre de contrôle pour essieux et voies est en vente au prix de  
BEF 250,-

A payer UNIQUEMENT au compte de la section de Bruxelles:068-2027267-91  
(ajouter BEF 93,- si vous désirez un envoi recommandé).

## LES CARTES "ITINERAIRE"

==+==+==+==+==+==+==+==+==+==

De même que pour les cartes "hazard", collez les textes suivants sur du carton bristol pour ne pas trop les abîmer. Vous pouvez confectionner vous-même des cartes "itinéraire" en laissant courir votre imagination et votre fantaisie.

<u>CARTE N° 2</u> LA PANNE - MALDEGEM VIA VISE	<u>CARTE N° 3</u> HASSELT - HASSELT VIA NAMUR
<u>CARTE N° 4</u> OSTENDE - ARLON VIA MONTZEN	<u>CARTE N° 5</u> GAND - VERVIERS VIA MARIEMBOURG
<u>CARTE N° 6</u> SPA - ANVERS VIA MONS	<u>CARTE N° 7</u> BASTOGNE - LIEGE VIA GAND
<u>CARTE N° 8</u> TOURNAI - MONTZEN VIA DINANT	<u>CARTE N° 9</u> DINANT - POPERINGE VIA LIERRE
<u>CARTE N° 10</u> QUEVAUCAMPS - SAINT-VITH VIA HASSELT	<u>CARTE N° 11</u> HAMONT - TURNHOUT VIA JEMELLE
<u>CARTE N° 12</u> GENAPPE - JODOIGNE VIA VIELSALM	

\*\*\*\*\*  
\*  
\* P E T I T E S A N N O N C E S \*  
\*  
\*\*\*\*\*

Je cherche des documents et des renseignements (photos éventuellement) sur les types 64 et les types 81.

S'adresser à LEVECQ Daniel  
Résidence Aigue Marine 1 Bte 7  
1350 LIMAL  
Tel: 010/41.92.70 après 19h.

Je suis d'accord pour une éventuelle participation aux frais.

A VENDRE: Matériel JOUEF: toutes les locos vapeur + quelques électriques Neuf - en boîte d'origine - jamais roulé (locos vapeur à vendre en bloc) S'adresser à M. Broigniez, Allée des Jonquilles, 18 - 5865 Walhain-Perbais ou tél: 010/65.87.48.

## OPERATION SURVIE

### - Situation actuelle

Le peu de succès rencontré par le Salon de la Gare Centrale dénote bien l'atmosphère de défaitisme qui étouffe actuellement le modélisme belge. Rupture franche entre les commerçants et les clubs. Absentéisme injustifié de la plupart des clubs. Cette situation n'est pas nouvelle car il ne faut pas cacher les difficultés énormes que rencontrent ceux qui veulent faire quelque chose:

- l'indifférence de nombreux membres,
- le manque de contact entre les différents clubs,
- la quasi impossibilité actuelle d'avoir une ligne d'action commune,
- la zizanie qui règne à certains moments à l'intérieur des clubs.

Il s'agit probablement d'un manque de maturité.

### - Que peut-on attendre du futur?

Dans ces conditions, pas grand chose. Le manque de structure, d'organisation et de coopération ne saurait pas apporter la gloire. Le déclin est pour bientôt.

### - Et nos voisins, que font-ils?

Si on regarde ce qui se passe en France, Angleterre, Allemagne et Suisse, la situation est bien différente. Ces modélistes ont des clubs assez dynamiques, ils sont regroupés en fédérations efficaces, ils ont des manifestations où il y a vraiment beaucoup d'activités et de monde. Ils bénéficient d'une réelle collaboration de nombreuses firmes commerciales spécialisées..

Que sommes-nous donc pour ne pas savoir faire de même?

### - Restructuration nécessaire

Une société mal ou pas structurée ni organisée est une société sans force et qui va à sa perte. Nous ne saurions pas échapper à cette évidence. Nous avons une fédération: Febelrail. Son but est, ou devrait être, de représenter les intérêts et les idées des divers clubs, coordonner et aider les diverses activités ferroviaires du pays (modélisme, tourisme, visites guidées...). Elle doit donc être en contact permanent et efficace avec tous les clubs du pays. Cela semble être la logique même. On doit donc lui accorder une certaine autorité et lui laisser la possibilité de prendre des décisions avec l'accord des divers clubs. Elle doit établir une ligne de conduite la plus commune possible entre les divers clubs et pouvoir la faire respecter. Chacun doit accepter, pour le bien de la communauté, de s'astreindre à un minimum de discipline, la réussite est à ce prix. Puisque Febelrail doit être le lien et le moteur entre les divers clubs, elle doit disposer d'un moyen de communication qui puisse toucher tous les modélistes. Je propose que le bulletin de Febelrail soit distribué à tous les membres de clubs, et cela moyennant un supplément à la cotisation annuelle de membre. Ce serait le premier lien entre les clubs. Dans ce bulletin devrait paraître des questionnaires et des référendums qui devraient être le point de départ d'une action commune. Il faut que le maximum de membres commencent à se sentir concernés par l'évolution de notre hobby. Chacun doit avoir à coeur d'y apporter sa pierre, de faire taire les critiques faciles et d'encourager ceux qui se dépensent sans compter pour nous. Il faut absolument que trois ou quatre clubs répondent favorablement à cet appel, créent des liens sérieux entre eux, fassent une revue commune (quelle économie!) alors plus étoffée. La contagion agirait petit à petit et quand on serait assez fort, on aurait alors une audience certaine auprès des importateurs.

C'est mon souhait le plus cher!

R. LEGROS

PS: Vos commentaires, tant positifs que négatifs, sont attendus avec impatience auprès du secrétariat: c/o M. Broigniez, Allée des Jonquilles, 18 à 5865 Walhain-Saint-Paul. Merci.

\*\*\*\*\*  
 \*  
 \*                    N O U V E L L E S   D ' H E L V E T I E                    \*  
 \*  
 \*\*\*\*\*

Ne la prenez pas pour des lanternes!

Pour un trafic en croissance...

### Des véhicules modernes

- \* La livraison des **60 rames "Colibri"** RBDe 4/4 + Bt s'échelonne de mai 1987 à l'automne 1989, à raison de deux compositions par mois. Elles seront engagées entre Lausanne et Genève dès juin 1987, entre Thoune, Berne, Laupen, Fribourg et Lausanne dès l'été 1987, sur les relations Neuchâtel-Buttes, Bâle-Delémont, Bâle-Brougg et Bâle-Olten en automne 1987, sur les lignes au départ de Bienne dès le printemps 1988 et enfin entre Berne, Olten, Lucerne et en Suisse orientale en 1988-89.
- \* Pendant quelques mois et à titre provisoire, **les CFF prennent en location quelques véhicules-moteurs** pour assurer les prestations du nouvel horaire. Il a finalement été décidé d'utiliser huit "crocodiles" type 194 du Chemin de fer fédéral allemand. Il s'agit des n° 563-3, 564-1, 565-8, 567-4, 576-5 et 580-7, qui ont été équipées de l'appareil automatique d'arrêt des trains; elles remplacent des Ae 6/6 en tête de trains de gravier dans la région zurichoise et peuvent circuler à 100 km/h. En revanche, les 574-0 et 575-7 ne disposent pas de cet appareil; limitées à 80 km/h, elles desservent les ports rhénans de Bâle. En outre, deux Re 4/4 et deux Ae 6/8 du BLS assurent des prestations au départ de Berne. Enfin, une composition réversible (RABDe 4/4 104 + Bt 202) du Régional du Val-de-Travers se charge de trains régionaux entre Lausanne et Genève (avec voitures CFF intercalées).
- \* Le Conseil d'Administration a décidé d'acquérir **200 wagons tombereaux** à bogies du type Eanos.
- \* Dans le tunnel du Heitersberg, un train d'essai (Re 4/4 IV 10101, 10103 et 10104 avec voiture de mesure) a atteint la **vitesse de 192 km/h**.
- \* La première **locomotive diesel d'occasion** allemande (Am 4/4, ex V 200) arrivera au dépôt de Bienne à la fin du mois de juin.
- \* Le célèbre **carrossier italien Pininfarina** étudie actuellement la forme de la caisse de la future Re 4/4 VI des CFF (loc Rail 2000).
- \* Toutes les **locomotives Re 4/4 II "Swiss-Express"** sont à nouveau équipées de l'attelage normal. Elles obtiendront progressivement la livrée rouge unifiée.

(extrait du Magazine CFF)

## Réalisation d'un wagon citerne à 2 essieux de la société de produits chimiques de Pont-Brûlé

1. Désireux de diversifier mon parc de wagons de marchandises, j'ai examiné la collection de photos que chacun peut consulter au musée du chemin de fer de la gare du Nord. Mon attention a été attirée par le wagon citerne "Pont-Brûlé" qui me semblait assez facilement réalisable au départ de modèles disponibles dans le commerce. La photo a été prise sans doute au début des années 60, à Vilvorde; on distingue en arrière-plan des wagons de transport de voitures chargés de Renault R8.

### 2. Matériel requis

1 wagon citerne Piko à 2 essieux, modèle ancien (Il ne s'agit pas du modèle dont il existe une version belge "Shell Chemicals", mais du modèle à citerne rivetée)

1 plate-forme sans guérite de serre-frein, provenant d'un wagon marchandises Piko (p. ex. citerne à bogies que l'on trouve dans les boîtes complètes Piko en vente dans les grandes surfaces).

1 citerne provenant d'un wagon citerne à 2 essieux Jouef.

1 échelle + superstructure provenant d'un wagon citerne ancien (par ex. DAPG) de Märklin

et bien sûr la photo susmentionnée.

### 3. Réalisation

3.1. Démontez le wagon citerne Piko (2 vis sous le châssis) et enlevez la plate-forme avec guérite de serre-frein. Montez à la place la plate-forme similaire sans guérite.

3.2. Modifiez la citerne Jouef comme suit. Retirez la trappe de remplissage (plastique souple noir) et l'échelle. Supprimez le dôme et la plate-forme. Dans le trou central, placez un tube de 10 mm de diamètre dépassant d'environ 2 mm de la citerne. Comblez au mastic l'interstice entre le tube et la citerne et le trou de fixation de l'échelle. Pour former le dessus du nouveau dôme, découpez dans une feuille de plastique, à l'emporte-pièce de 12 mm, 2 rondelles de 1 mm d'épaisseur qui seront collées l'une sur l'autre. Percez au centre un trou et placez la trappe originale du wagon Jouef. À l'aide d'un fil métallique de 0,5 mm, confectionnez 2 poignées, visibles sur la photo. J'ai également collé un volant, provenant d'une pochette d'accessoires Preiser pour véhicules routiers, sur la trappe du dôme.

3.3. Il reste à mettre en place et coller les échelles et la plate-forme provenant du wagon citerne Märklin. Cette opération s'effectuera après la mise en peinture de la citerne et l'application des inscriptions.

#### 4. Mise en peinture et inscriptions

4.1. Le wagon est uniformément noir. Je n'ai pas peint le châssis Piko, teint dans la masse. J'ai utilisé pour la citerne le "Night Black" de Humbrol, dont le fini me satisfait.

4.2. En ce qui concerne les inscriptions, j'ai photocopié la photo du musée en la réduisant de moitié, puis j'ai découpé aussi finement que possible le logo "Pont Brûlé" avant de le coller. Le résultat en est une inscription qui n'est pas immaculée, de qualité variable, qui donne une impression de patine et d'usure. Peut-être trouve-t-on dans les commerces spécialisés des transferts à sec d'un graphisme comparable; je n'ai pas poussé les recherches fort loin dans cette voie. Le passage au marqueur noir fin sur les contours de la découpe rend celle-ci moins visible. Pour le grand panneau portant les inscriptions et le panneau plus petit de droite, j'ai également utilisé la photocopie. Le résultat est passable, et l'oeil est satisfait, me semble-t-il, lorsqu'on voit le wagon dans une rame. Je suppose qu'en reproduisant les inscriptions par transferts à sec blancs sur un fond bien noir, puis en effectuant une photocopie en réduction, le résultat serait meilleur.

#### 5. Remontage du wagon

Coller les panneaux aux inscriptions sur une tôle légère (boîte à cigares) ou une chute de plastique mince, et puis sur le panneau original du wagon Piko.

Fixer la citerne à l'aide des 2 vis originales.

Coller ensuite à l'endroit voulu l'ensemble échelle-plate -forme provenant du wagon Märklin.

On obtient ainsi un wagon "bien de chez nous", de l'époque IIIB/IIIC, dont la réalisation n'est, je pense, ni trop difficile, ni trop coûteuse.

R. CAUCHIE.

---

Suite à une réorganisation du fichier d'adresses, nous vous prions de bien vouloir communiquer le plus vite possible votre CHANGEMENT D'ADRESSE au secrétariat de Bruxelles, Allée des Jonquilles, 18 à 5865 Walhain-Perbais.

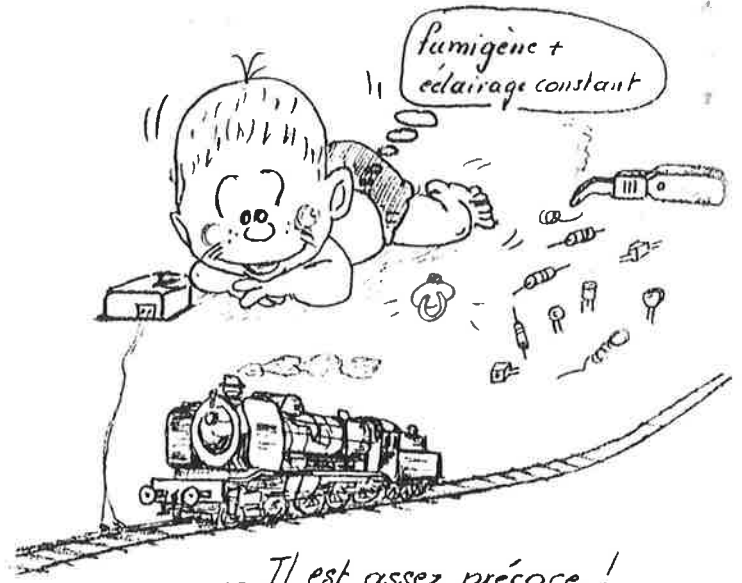
Ceci est valable tant pour la section du Centre que pour la section de Bruxelles.

Merci de votre collaboration.

# CARNET ROSE



- elotre président fondateur a encore fait un nouveau membre !



- Il est assez précoce !



- Un rail de coupure avant le semaphore !



- Est-ce le bon vert SNCB ? Miam !

# EN PARCOURANT

MODEL RAILROADER Déc 87 : Un truc pour l'éclairage des bâtiments  
Janv 88 : Construction de A à Z d'un petit réseau urbain: première partie: menuiserie, pose de la voie, branchements électriques; Construction d'une cabine à peinture.

LOCO REVUE N°500 Janv 88 : Article très intéressant sur le chargement des wagons marchandises avec notamment un truc pour faire des baches; Transformation d'une corail type VU en Cabine 8; Très beau réseau Nord; La peinture à l'huile pour rendre plus réalistes les personnages; Test de la 5-050B Hobbytrain en N (base pour une T90 SNCB)

CONTINENTAL MODELLER Janv-fevr 88 : Un petit réseau SNCV en OO; 4 locos vapeur belges exportées en Angleterre pour restauration!

LIVE STEAM Nov 87 : cpm

MARKLIN MAGAZIN 6/87 : Réseau très réaliste représentant une petite gare à l'échelle en Z; Reportage sur les 150 ans des OBB, du congrès Morop à Erfurt et des 750 ans de Berlin

TRAINS MINIATURES N°7 : Le reprofilage des roues Jouef. N°13 : Fabrication d'un couvert G 16; Tout ce que vous auriez voulu savoir sur les conteneurs; Avertisseur sonore 2 tons. N°14 : Suite de l'article sur les conteneurs; Amélioration de l'UIC Jouef; Les viaducs métalliques en modélisme.

LA VIE DU RAIL N°2123 : cpm N°2124 : Historique de la société GILS et présentation sommaire du musée du jouet de Bruxelles. N°2125 : cpm N°2126 : Luxembourg, la grande mutation. N°2127 : Sambre et Meuse: fabrication des boggies monobloc moules; La journée d'un cheminot britannique.

CFTY TOURAIL N°77 : cpm

FERRO INFO N°25 : Petit historique de la voie; Une M4 en N

CORRESPONDANCE Janv-fev 88 : Suite de la construction de plateforme de voie posée sur chandelles.

INFO MODELE N°95 : Historique des motrices vicinales "Type 9715" avec un plan sommaire; Electrification de la ligne 78. N°96 : Historique des motrices vicinales Standard à caisse métallique et de leurs dérivées unidirectionnelles, Eugies, Type S

JOURNAL DU CHEMIN DE FER 10/87 : Journées portes ouvertes à la NS; Loco I.002 de la SNCB; Défilé des 150 ans des OBB; Locos T99: réel et miniature; Gare d'Etterbeek en O; Roulements des AM postales.