

P 204113

Belgique – België
P.P. – P..B
4020 LIEGE 2
BC 4109



Correspondance

Avril – Mai – Juin 2004



BULLETIN TRIMESTRIEL

www.ibelgique.com/alaf

E-mail : alafinfo@ibelgique.com

Dépôt Liège 2

Retour expéditeur : Secrétariat ALAF : impasse de Vottem 92 4000 LIEGE

Correspondance

Bulletin trimestriel

Rédacteurs: Sainte E, Collier W, Genet L, Teller Jeanine, Magnée J-F
Photo couverture : La type 12004 (Photo : R. Daine)

Editeur responsable : Albert Collin, rue des Cytises, 8 4000 LIEGE.

CORRESPONDANCE est le bulletin d'information de l'association Liégeoise des Amateurs de chemins de fer asbl.

Abonnement (1 an, 4 numéros) : 6,20€ (EURO).

Règlement au compte n° 068 - 2376674 - 07 de l'ALAF asbl. (Abonnement 2004)

Tout courrier concernant l'ALAF asbl ou la revue doit être adressé au secrétariat :
impasse de Vottem, 92 4000 LIEGE 04/225.13.88.

E-Mail: jfmagnee@belgacom.net. ou alafinfo@ibelgique.com www.ibelgique.com.alaf.

CORRESPONDANCE est envoyé gratuitement aux membres de l'ALAF.

Les textes des articles signés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Sauf stipulation contraire, les textes peuvent être reproduits librement avec la mention de la source (**à l'exception des articles extraits de la revue « Le Rail »**) et l'envoi d'un exemplaire de la duplication au secrétariat de l'ALAF asbl.

Cependant, la publication d'un article que nous empruntons à d'autres publications reste soumise à l'accord de celles-ci.

SOMMAIRE

Petit mot de la rédaction	page 3
Le ruban Bleu : introduction	page 4
La locomotive type 12 gagne le ruban bleu (Le Rail n°5 du 15/07/1939)	pages 5,6
Les trains a vapeur les plus rapides du monde (Lionel Wiener) (Le Rail n°6 du 1508/1939)	pages 6,7,8,9,10
Le Ruban Bleu de la vitesse des trains à vapeur (Le Rail du 15/05/1940)	pages 10,11,12
Avant projet d'une journée de stage sur les aéroglyphes (1 ^{ère} partie) Par Jeanine TELLER	pages 13 à 19
Calendrier des projections du trimestre	page 20

Le petit mot de la rédaction

Le club avait édité il y a quelques années (juillet – Août 89), un numéro correspondance hors série consacré à la type 12 et au Ruban Bleu. Nous avons décidé de vous le proposer à nouveau (En 2 parties). Beaucoup d'entre vous n'étaient pas encore au club, moi non plus d'ailleurs.. Bonne lecture.

L'introduction ci-dessous est celle de l'époque. Cet article nous avait été écrit par notre ami Lucien.

De plus en plus, les vaches restent indifférentes devant ces rames modernes sans âme, virant actuellement du vert au rouge, qui font partie de ce que l'on appelle couramment le paysage ferroviaire.

Pourtant, si elles pouvaient lire les mémoires de leurs ancêtres de l'immédiat avant-guerre, elles apprendraient qu'on avait coutume de dire, à juste raison, que les vaches avaient l'habitude de regarder les trains le plus paisiblement du monde.

«Quoique, quoique » comme le dit si bien ce grand humoriste belge qu'est Raymond DEVOS. En effet, lorsqu'elles voyaient passer les types 12 carénées fonçant à 145 Km/H en emmenant leur rame vers la côte, elles risquaient, à l'instar de celles de la ligne nouvelle TGV aujourd'hui d'attraper à chaque fois un torticolis en essayant de suivre ces bolides verts à lignes chamois et leurs panaches enrubannés de bleu .

Pourquoi bleu ? C'est précisément à la lecture de la saga merveilleuse de ces locomotives racées que vous êtes conviés.

Lucien GENET

Nous remercions tout particulièrement notre ami Jean LEONARD qui nous a aimablement prêté ces véritables documents que sont les premiers exemplaires du RAIL d'avant-guerre. Il en sera d'ailleurs encore question dans d'autres numéros de Correspondance.

Introduction

La Belgique, notre beau pays, petit, certes, par sa superficie, peut cependant se targuer de posséder une Histoire, avec un grand H, riche en événements tout à la gloire de son peuple. Parmi les pages du grand livre qui retrace celle-ci, quelques unes, qui ne sont pas les moins glorieuses, ont trait, évidemment, à ses chemins de fer, nos chemins de fer ! De leur lecture, il faut retenir, entre autres, deux grandes dates qui y ont laissé une marque indélébile gravée en lettres dorées.

Tout d'abord, ce fut, comme chacun sait, la toute première liaison par voie ferrée du continent européen entre Bruxelles et Malines le 5 mai 1835, prémices de ce qui allait devenir le réseau le plus dense du monde, que ce soit en voie normale ou à voie étroite/ Pour notre toute jeune nation, indépendante depuis à peine 5 ans, quel coup de maître/ Pensez donc que nous avons pris de vitesse des puissances telles que les états allemands, la France, l'Autriche-Hongrie et une certaine Maison d'Orange¹ du joug dont nous venions de nous libérer.

Plus près de nous, en 1939, la SNCB, au travers d'une publicité « choc » empreinte d'une légitime fierté, allait rappeler cet événement lorsqu'elle s'offrit ce que l'auteur anglais FREEMAN ALLEN, dans son splendide livre « The fastest trains in the world » édité en 1978 ² (2), appelle, en français dans le texte, un véritable « feu de joie ». En effet, le 12 juin de cette année aux heures déjà bien sombres, il y a donc juste 50 ans, nous obtenions le ruban bleu des trains à vapeur, c'est-à-dire que nous mettions à la disposition des voyageurs le train à vapeur régulier ayant la plus haute vitesse moyenne, soit 120,5 Km/H. Cet exploit fut réalisé, on s'en doute, dans le plat Pays cher à Jacques BREL sur les 114,3 Km séparant Bruxelles d'Ostende, avec un arrêt à Bruges, par la nouvelle ligne directe entre Bruxelles et Gand achevée en 1933. (Les trois premiers lecteur (membres du club) qui me contacterons sur mon GSM au 0472/793.815 se verront offrir un verre au bar lors de la réunion du 7 avril 2004). Ce sont les 46 minutes mises pour parcourir les 92,4 Km de Bruxelles à Bruges qui nous permirent de ravir ce fameux ruban aux américains eux-mêmes qui le détenaient avec leur non moins fameux « HIAWATHA »³ du Chicago and Milwaukee reliant les 125,9 km de Sparta à Portage en 63 minutes, soit une moyenne de 119,9 Km/H.

C'est aussi à cette époque, le 15 mars exactement, que parut le premier numéro de la revue « LE RAIL » , le bien connu bulletin de liaison des agents SNCB. Inutile de dire que ces pionniers de la presse ferroviaire belge s'empressèrent de relater pareil exploit.

Ne boudons donc pas notre plaisir: voici leurs comptes-rendus.

¹ Maison d'Orange: ainsi est appelée le royaume des Pays-Bas.

² The fastest trains in the world : les trains les plus rapides du monde. L'ouvrage traduit en français porte le titre « Histoire de la vitesse sur rails ».

³ HIAWATHA: du nom d'un personnage légendaire de l'écrivain américain LONGFELLOW. Il courait si vite qu'il parvenait à rattraper la flèche qu'il venait de décocher.

LA LOCOMOTIVE TYPE 12 GAGNE LE RUBAN BLEU

LE RAIL N° 5 du 15/7/1939.

Le 12 juin dernier, la Société Nationale avait invité MM. Les Membres des Commissions parlementaires des Transports à la Chambre et au Sénat ainsi que les représentants de la Presse à un voyage d'essai de la nouvelle locomotive Atlantic et d'un nouvel autorail triple.

M. Marck, Ministre des Communications, présidait à ce voyage.

La locomotive type 12 remorquant une charge de 200 tonnes composée de quatre voitures métalliques de 22 m a effectué le parcours Bruxelles-Ostende sans arrêt en 57 minutes.

L'autorail triple a effectué le voyage de retour en 56 minutes. Cette performance a fait passer en Belgique le record du monde de vitesse des trains vapeur. La presse a rendu compte de ce voyage d'une façon très étendue.

Il convient cependant qu'il en reste une trace dans « LE RAIL » .

Dans son allocution de bienvenue aux invités de la Société Nationale. M. RULOT. directeur Général, dégagea la signification de ce voyage d'essai.

« Depuis l'origine des exploitations par voie ferrée, la Belgique a créé, produit et exporté du matériel de chemin de fer, dans la construction du matériel nécessaire à d'autres branches de l'industrie des transports, notamment de l'automobile et de l'avion. Nos compatriotes n'ont certes pas manqué de courage, de science, ni d'initiative. Mais la structure économique du monde moderne a empêché les petits pays de créer dans ces domaines des industries nationales capables d'accaparer leur propre marché intérieur et de se mesurer sur les marchés d'exportation avec les produits de grande série, fabriqués dans des conditions incomparables de bon marché et de rapidité par les puissants trusts établis dans les grands pays industriels.

Mais que deviendra notre industrie de construction de matériel de chemin de fer sans un marché intérieur prospère? Et ce marché intérieur est en l'espèce notre réseau ferré national dont la Société Nationale des Chemins de fer belges exploite la presque totalité des lignes.

Nos industries de construction de matériel de chemin de fer pourront continuer à vivre dans la mesure où notre réseau ferré national vivra lui même. Nous aurons perdu le dernier moyen par lequel notre pays peut encore se suffire à lui-même en ce qui concerne une partie au moins de ses besoins en matériel de transport, le jour où notre industrie nationale de construction de matériel de chemin de fer éprouvera à défaut de marché intérieur actif le phénomène d'étouffement qui a touché naguère nos jeunes industries de construction de matériel automobile et aéronautique.

Or la situation financière de la Société Nationale des Chemins de fer est aujourd'hui telle qu'à défaut de remèdes rapides et durables aux causes profondes de cette situation, nous nous trouvons dès maintenant devant la nécessité impérieuse de suspendre nos programmes de renouvellement et de modernisation tant de notre matériel de traction et de transport que de nos installations fixes.

Vous vous serez certainement déjà posé la question: Mais pourquoi tendre vers des vitesses aussi élevées dans notre petit pays où les parcours sont déjà tellement courts ?

Si on lui en donne le moyen, la Société Nationale entend maintenir le réseau dont l'exploitation lui a été confiée, au niveau du progrès. Et même si l'accroissement de la vitesse ne peut donner des résultats sensationnels sur de petits parcours, nos ingénieurs entendent cependant résoudre tous les problèmes techniques que comportent les vitesses élevées tant pour la voie que pour les moteurs et la signalisation. En plaçant nos constructeurs nationaux devant des problèmes de réalisation de hautes performances, ils acquerront l'expérience et l'outillage nécessaires pour défendre leurs chances sur des marchés d'exportation. Car aujourd'hui comme toujours, un pays n'exporte que ce qu'il a de meilleur. Nous nous souvenons avec fierté de cette période d'avant-guerre où dans le domaine de la locomotive et du rail, c'était la Belgique qui créait les prototypes et où nos industries de construction de matériel de chemin de fer ont connu en même temps l'époque la plus florissante de leur activité à l'étranger ».

En lisant ces dernières lignes, remarquez le souci d'aider nos usines à conserver ou à augmenter leur compétitivité à l'étranger. A l'heure actuelle, on est plus porté au démantèlement. (NDLR : Rien n'a changé).

LES TRAINS A VAPEUR LES PLUS RAPIDES DU MONDE par LIONEL WIENER.

LE RAIL N° 6 du 15.08.1939.

Un train de démonstration, remorqué par l'une des nouvelles Atlantic de la Société Nationale, a accompli le trajet de Bruxelles à Ostende en 58 minutes, gagnant deux minutes sur son horaire. Et depuis le 15 juillet dernier, deux couples de nouveaux trains Bruxelles-Ostende effectuent le voyage en une heure juste, malgré un arrêt à Bruges. Pendant les 46 minutes, allouées pour l'étape Bruxelles-Bruges longue de 92.350 mètres, le train marche donc à une vitesse moyenne de 120,5 km/h., actuellement la plus rapide du monde pour les trains à vapeur. Ces trains dépassent ainsi la vitesse moyenne du plus rapide des trains américains, les 120 km/h. du « HIAWATHA », ainsi que les 117,1 km/h. du « FLIEGENDE HAMBURGER » allemand à vapeur. L'Angleterre vient ensuite avec deux trains: "CORONATION" de la côte orientale, qui effectue l'étape Londres-York à 115,7 km/h. et le CHELTENHAM FLYER du Great Western Ry., qui roule de Swindon à Londres, sur la ligne la plus idéale qui soit, à 114,7 km/h. Depuis l'électrification de la ligne de

Bordeaux, le train français le plus rapide est celui de Paris - Marseille, dont la section Valence - Avignon est parcourue en 109,4 km/h.

Si nous revenons sur les résultats obtenus en Belgique, c'est pour en souligner l'opportunité. Point n'est besoin de faire ici l'apologie de la vitesse. Il n'est même pas nécessaire de rappeler la sécurité de la grande vitesse des chemins de fer; l'extrême rareté des accidents du rail contraste heureusement, sous ce rapport, avec la fréquence des accidents que se réservent les autres moyens de transport. Mais lorsque les chemins de fer ont à lutter contre eux, il convient qu'ils utilisent tous les moyens à leur disposition et la ponctualité des trains ultra-rapides par tous les temps est l'un des plus remarquables.

D'autre part, il est devenu nécessaire d'attirer le public et même, si possible, de le ramener au rail en lui offrant tantôt des avantages de confort ou de ponctualité qu'il n'a pas ailleurs, tantôt une nouveauté qui excite sa curiosité. L'effet publicitaire de la vitesse tient une grande place. Ainsi en Angleterre, chaque fois qu'un rapide nouveau est mis en marche, le Public l'assiège, les photographes accourent tout le long de la ligne, on demande des autographes au machiniste... Aux Etats-Unis, on émet pour eux des billets-souvenirs qui sont très prisés. Le résultat ne s'est pas fait attendre : la clientèle est venue, il a fallu ajouter des voitures, dédoubler les trains. Nous disons à dessein, la clientèle est « venue » et non la clientèle est « revenue » parce-qu'elle comprend de 20 à 40 pour cent de voyageurs nouveaux indépendamment de ceux qu'on a repris à la route.

Le coût d'exploitation des trains à vapeur ultra-rapides n'est pas excessif, car sur une ligne à profil facile, l'entretien d'une voie où circulent des trains roulant à 140 km/h. ne paraît pas devoir dépasser celui d'une voie où les trains marchent à 120 km/h. et les locomotives Atlantic nouvelles ne sont pas bien gourmandes de combustible ni de lubrifiant.

A la dernière séance élargie de la Commission permanente du Congrès International des Chemins de fer, les chemins de fer allemands ont fait, à ce sujet, une communication particulièrement intéressante. D'après les expériences en cours, il semblerait que pour chaque type de train dont les locomotives ont une réserve de puissance et dont la vitesse économique n'est pas atteinte, le prix de la vitesse commence par baisser à mesure que la vitesse augmente et cela jusqu'à une vitesse déterminée pour chaque type de train. Au-delà, la courbe remonte lentement d'abord, puis plus rapidement. L'ordonnée initiale est la même qu'une des ordonnées subséquentes et à ce moment là, le prix est identique à celui que coûtait la vitesse primitive. Connue, d'autre part, des trains roulant plus rapidement causent une moindre occupation de la ligne, il y a tout avantage à adopter cette vitesse plus grande et même, à aller au delà.

Il semble que les premières tentatives de créer des trains rapides soient un résultat indirect de l'adoption de la voie large de 2 m 13 du GREAT WESTERN d'Angleterre dont les partisans livrèrent une lutte acharnée aux défenseurs de la voie normale. L'un des avantages que chacun réclamait pour leur préféré était la possibilité d'y réaliser des vitesses importantes, Brunnel prétendant que les assises plus larges de sa voie et du matériel roulant qui y circulait, offraient plus de sécurité.

Son concurrent direct était le LONDON AND SOUTH WESTERN RY qui dessert, connue le GREAT WESTERN RY, le sud-ouest de l'Angleterre. En 1847, le L.AND S.W. RY prétendait posséder le train le plus rapide du monde: c'était celui de Londres à Southampton, qui mettait 1 H 45 pour en parcourir les 126 km. Le GREAT WESTERN lui ravit bientôt cette distinction sur les parcours Londres - Didcot, puis Londres-Swindon ou le « FLYING DUTCHMAN » (le « Hollandais volant ») arbora et conserva le Ruban Bleu jusque 1884.

Le GREAT NORTHERN RY, l'un des partenaires dans le trafic anglo-écossais par la côte orientale, obtint alors la palme pour son trajet Londres - Grantham, mais le GREAT WESTERN RY, la lui reprit grâce au trajet Londres-Exeter, long à l'époque de 312 km., ramené depuis à 281 km, par la construction de grands raccourcis semblables à ceux de Bruxelles (Midi)-Gand, en Belgique, et de Bologne-Florence, en Italie.

Jusque là, l'Angleterre avait toujours possédé le train le plus rapide, tantôt sur un réseau, tantôt sur un autre, mais depuis la fin du siècle dernier, le Ruban Bleu s'est pris d'une fringale de voyages -ce qui n'est pas pour étonner et il est passé de pays à pays et même d'un continent à l'autre.

En 1897, il traversa l'Atlantique pour s'attacher quelque temps aux "ATLANTIC CITY FLYERS " du Reading Ry. , dont les 88 km. de Camden City à Atlantic City ne prenaient que 50 minutes. La vitesse moyenne était ainsi de 105,6 km/h. d'après les indicateurs et parfois plus élevée encore car la traversée de Philadelphia à Camden City se faisait en ferry-boat et les retards, que le train rattrapait, étaient fréquents.

Pendant l'exposition Universelle de Paris en 1900, il y eut des trains qui couvraient les 297 km, jusqu'à Calais-Ville en 3 heures et 1 minute. Ils furent bientôt ralentis et ce temps n'a plus jamais été atteint depuis sur cette ligne. Le trajet Paris - Saint-Quentin fut généralement le plus rapide de France jusqu'à ce que l'EDELWEISS en prit le titre en 1937, avec l'étape Mulhouse-Strasbourg effectuée à 107,2 km/h. Le record passa ensuite au SUD-EXPRESS, grâce aux progrès remarquables que M. CHAPELON fit faire aux locomotives du P.O. L'étape Poitiers - Angoulême, longue de 113 km, était parcourue par des locomotives à vapeur en 60 minutes mais a disparu, forcément, depuis l'électrification qui a d'ailleurs maintenu le même horaire. Le record français revient donc au train de la ligne Paris - Marseille qui figurait antérieurement en deuxième place (109,4 km/h).

Mais, en 1926, le Ruban Bleu est retourné en Angleterre au même GREAT WESTERN RY dont la ligne paraît avoir été établie exprès pour cela. Il s'agit, cette fois, d'un train spectaculaire plutôt que d'un service normal. En effet, le " CHELTENHAM FLYER " procède à l'aise depuis Cheltenham Spa jusqu'à Swindon où il rejoint la grande artère de Penzance à Londres. Il prend même 71 minutes pour les 71 premiers kilomètres. Puis il court en 75 minutes de Swindon à Londres sur une ligne plate ou légèrement en pente; sa vitesse est alors de 99,5 km/h. En 1929, le temps du parcours ayant été amputé de 5 minutes, la vitesse montait à 106,5 km/h., comme les ATLANTIC FLYERS américains d'autrefois. Le poids des trains ne dépassait pas 165 tonnes. Au retour la vitesse du train de Cheltenham était modeste, mais la vogue de ce « FASTEST TRAIN IN THE WORLD » se maintenait et il fallut en renforcer la composition.

Cela dura jusqu'en 1931, quand la concurrence que se faisaient les deux compagnies canadiennes entre Montreal et Smith's Falls les amena à une vitesse moyenne de 110,8 km/h. qu'elles avaient, il est vrai, peine à maintenir.

Le GREAT WESTERN ne pouvait tolérer que le Ruban Bleu restât en Amérique, fût-ce dans un Dominion. Aussi en septembre de la même année, accéléra-t-il son CHELTENHAM FLYER en ramenant le temps de parcours à 67 minutes (111,3 km/h) et en 1932, à 65 minutes (114,9 km/h) ce qui lui assurait définitivement, pensait-il, le record de la vitesse. Depuis lors, cet horaire est resté inchangé.

Pour éviter la monotonie, le Ruban Bleu est repassé aux Etats-Unis et, s'il fait la navette entre l'Amérique et l'Europe, il n'a plus reparu en Angleterre.

Le 15 mai 1933, l'Allemagne inaugurait son « FLIEGENDE HAMBURGER ». C'est de ce moment que date l'introduction des trains ultra-rapides, des autorails à très grande vitesse et de ce moment aussi que d'autres modes de traction que la vapeur sont entrés en lice. Nous examinerons d'abord les seuls trains à vapeur et donnerons ensuite, quelques indications complémentaires concernant les autres.

Pendant les révisions des autorails Berlin-Hambourg, on employait un train à vapeur de 210 tonnes qui mettait 2 H 25 à l'aller, 2 H 24 au retour.

En 1936, le train à vapeur le plus rapide se trouvait une fois encore en Amérique. C'était le « DETROIT ARROW » du Pennsylvania R.R. qui maintenait entre Fort Wayne et Garry, sur une distance de 198 km, une vitesse moyenne de 119,9 km/h, alors qu'en Allemagne, on trouvait un peu moins, 119,6 km/h de moyenne, sur les 287 km. de Berlin-Hambourg. Mais des deux côtés, on fut forcé de détendre quelque peu les horaires. En Amérique, le record restait en 1938 au « HIAWATHA », du Chicago, Milwaukee, St-Paul and Pacific R. R. pour les 69 km. de New Lisbon à Portage effectués à 118,9 km/h. C'était l'un des trois trains concurrents circulant entre Chicago et St. Paul-Minneapolis et qui appartenaient à 3 compagnies différentes. Celui-ci avait une locomotive ATLANTIC aérodynamique et des voitures ordinaires comme en Belgique le deuxième avait du matériel standard à vapeur; le troisième des rames Diesel. L'Allemagne ayant élargi, elle aussi, l'horaire de son « FLIEGENDE HAMBURGE », était distancée en Europe par le « CORONATION » l'anglais établi l'année précédente et dont les 115,7 km/h. de Londres à York (303 km) dépassaient la vitesse du « CHELTENHAM FLYER » du Great Western.

En février 1939, étant donné l'afflux considérable de voyageurs dans les trois trains ultra-rapides américains, la Société de Milwaukee créait un second « HIAWATHA » avec 9 voitures au lieu de 6 et battait son propre record. L'étape la plus rapide était accomplie à raison de 120,065 km/h. (Sparks à Portage, 126 km).

Depuis le 15 mai 1939, le « FLIEGENDE HAMBURGER » accéléré accomplit le trajet en 2 h. 27 soit à raison de 117 km. 1, mais c'était insuffisant.

Il a fallu attendre le 15 juillet 1939 pour ravir le Ruban Bleu à l'Amérique et le voir attribuer aux nouveaux trains d'Ostende dont l'étape Bruxelles-Bruges a lieu à 120,5km/h.

Pour finir, il semble intéressant de jeter un coup d'œil rapide aux vitesses réalisées en Europe par les autorails et la traction électrique.

La palme, pour les premières, revient à l'Allemagne qui l'a détenue, sauf pendant une courte éclipse où elle est passée en Amérique, depuis 1933. C'est l'étape Hamm-Hanovre, du trajet Cologne-Berlin, qui est franchie le plus rapidement, à la vitesse de 133,97 km/h. C'est d'ailleurs, le seul pays d'Europe qui ait des trains circulant plus rapidement que le Bruxelles Bruges. Celui-ci occupe donc la deuxième place **quel que soit le mode de propulsion considéré**. La France suit avec les 117,7 km/h. de l'étape Paris Est-Nancy de l'autorail de Strasbourg. Ailleurs, les vitesses sont partout inférieures à 106 km/h.

La traction électrique est, elle aussi, partout moins rapide que les trains à vapeur Bruxelles-Bruges. Le record européen appartient à l'Italie dont une rame (appelée « ELECTROTRAIN ») va de Rome à Naples en 1 h 48, à 116,7 km/h. et une autre, de Milan à Bologne en 1 h 53, soit à 116,2 km/h. La vitesse la plus grande de France est celle de 113 km/h. du trajet Poitiers Angoulême qui se faisait antérieurement à la même allure par des locomotives à vapeur. On trouve 107,7 km/h. en Allemagne; moins de 100, ailleurs.

La conclusion à tirer de tout cela ?

Elle se dégage d'elle-même.

Pendant l'hiver 39/40, le record repassa outre-atlantique : Le HIAWATHA vit son horaire accéléré d'une minute, ce qui portait sa vitesse moyenne à 121,8 km/h. Il n'empêche que nous avons tenu le haut du pavé pendant quelques mois. La SNCB, fidèle à la politique de progrès qui l'animait alors, a eu, beaucoup l'ignorent, la ferme intention de reconquérir sa couronne comme l'indique cet encart paru dans « LE RAIL » du 15/5/1940.

LE RUBAN BLEU DE LA VITESSE DES TRAINS A VAPEUR

LE RAIL DU 15.05.40.

On se souvient qu'à dater de la mise en marche, le 15 mai dernier, des nouveaux rapides de Bruxelles à Ostende en une heure, ces trains s'attribuèrent, entre Bruxelles et Bruges, le record du monde de la vitesse pour trains à vapeur, dépassant même, avec leurs 120,5 km/h. de vitesse moyenne, les 120,2 du plus rapide des trains américains et arrivant fort en tête de tous les trains européens, tant allemands qu'anglais et français. Le train américain qui se classait deuxième, était le « HIAWATHA », du « Chicago, Milwaukee, St-Paul and Pacific R.R. » qui ne mettait que 63 minutes pour parcourir les 78,3 miles de Sparta à Portage.

Afin de ne pas rester sur ce dépassement, la Compagnie américaine accéléra, après deux mois, d'une petite minute la durée de ce trajet ! C'était de bonne guerre et sa vitesse commerciale passait ainsi à 120,7 km/h. Hélas ! le Ruban Bleu désertait ainsi la Belgique et l'Europe.

Ne voulant pas rester sur une défaite et faisant preuve d'esprit sportif, les Chemins de fer belges ont l'intention de reconquérir le Ruban volage, ce que leurs locomotives ATLANTIC et leur voie leur permettent d'effectuer sans le moindre danger.

Ce n'est pas en effet en courant plus vite sur les sections où l'on fait déjà du 140 qu'ils y arriveront mais simplement en améliorant la voie là où les trains doivent actuellement ralentir.

Il est certain qu'elle pouvait légitimement espérer réussir une fois de plus pareil défi. Dame ! Nos vaillantes types 12 courraient allégrement avec une belle régularité comme en témoignent ces quelques lignes écrites par D. HAVILAND dans un article intitulé « Le problème des trains à grandes vitesses 1935-1939 quelques solutions apportées par des locomotives ATLANTIC » paru dans RAIL MAGAZINE 83 de mars 1984, où il est question de 3 de ces types carénées, à savoir, outre la 12 et la HIAWATHA, la 221 B du PLM français.⁴

Vers 1935, un esprit de renouveau s'est manifesté avec dynamisme sur les Chemins de Fer Belges (SNCB). Les voies avaient été renouvelées sur la plupart des artères. La mise en service d'une « DIRETISSIMA » de Bruxelles à Gand, abaissant la distance entre ces deux villes à 52 au lieu de 58, l'apparition de "PACIFIC" (2-3-1) « type 1 » à 4 cylindres et à simple expansion, puis le relèvement à 140 km/h. de la vitesse autorisée de Gand à Bruges, furent autant de facteurs favorables à l'amélioration des horaires. Nos amis belges avaient compris, eux aussi, que des trains légers et à très grande vitesse pouvaient juguler la concurrence routière sévissant sévèrement sur leur territoire. En 1938, la SNCB n'a pas hésité à faire construire de toutes pièces, 6 locomotives « ATLANTIC », classées dans la série «12 », pour services ultrarapides de Bruxelles à Ostende et, par la suite, de Liège à Ostende via Bruxelles. Ces machines à simple expansion, de forme aérodynamique, et timbrées à 18 kg/cm² étaient dotées de :

- 2 cylindres intérieurs
- roues motrices de 2,10 m
- Echappement Lemaître, modifié par M. Notesse
- Poids par essieu, 22 tonnes
- Système de distribution :

Machines n° 1201 à 1204 : WALSCHAERTS -1205 : soupapes système Dabeg - remplacées par distribution WALSCHAERTS classique après la guerre -n° 1206 : soupapes système Caproti.

En cours d'essais, une de ces locomotives a atteint 160 km/h, vitesse exceptionnelle pour l'époque.

Pour les rapides légers, assurés par les «ATLANTIC » type 12, les vitesses limites autorisées étaient de 125 km/h de Bruxelles à Gand ainsi que de Bruges à Ostende, et de 145 km/h. de Gand à Bruges. Le train 401 du 6 août 1939, remorqué par la machine n° 1201 comportait 3 voitures, représentant une charge de 158 tonnes. La vitesse de 118 km/h. fut atteinte sur rampe de 5 m/m à 10 km du départ, et celle de

⁴ PLM : Compagnie du Paris - Lyon - Méditerranée.

123 km/h., en rampe de 2 m/m. L'admission fut maintenue en permanence à 20 %, la pression variant de 16 kg/cm² sur rampe de 5 m/m à 14 kg/cm² en rampe de 2 m/m. Après passage à Gand (à 52,3 km de Bruxelles franchit en 28 minutes 12 secondes) salué d'un coup de sifflet bi-tonal style Far - West, nous nous élancions dans la plaine flamande, sur 40,1 km en ligne droite et plane jusqu'à Bruges, terrain idoine pour les très grandes vitesses. L'allure de 145 km/h. a été soutenue sans affecter le confort de la cabine de conduite; loin de se surmener, le chauffeur pouvait s'asseoir de temps à autres. Il est à présumer qu'avec 25 ou 30 % d'admission, le tonnage remorqué aurait pu atteindre 250 ou 280 tonnes, au lieu de 160.

Au train 404, avec la machine n° 1202 et également 158 tonnes pour 3 voitures, nos excellentes impressions du voyage précédent furent confirmées. En voici les éléments principaux :

-Vitesse de 127 km/h d'Ostende à Bruges en palier, puis, entre Bruges et le passage à Gand, allure soutenue de 145 km/h. avec une admission moyenne de 17 % et une pression de 17 kg/cm². Moyenne de pleine marche de 145,5 km/h. sur les 12,2 km de Beernem à Bellem. De Gand à Bruxelles, où le parcours devient plus accidenté, nous avons noté des vitesses de 125 km/h. en rampe de 2 m/m, et de 118 km/h. en rampe de 5 m/m avec admission de 20% et pressions respectives de 15 et 16 kg/cm². Les 52,3 km du passage à Gand à l'arrivée à Bruxelles ont été couverts en 27 minutes 10 secondes. Par la suite, nous ne devions plus jamais constater des vitesses de 145 km/h. en traction vapeur : nous avons conservé de ces voyages un souvenir ineffaçable.

Ces circulations ultra-rapides ont été maintenue jusqu'à l'invasion de mai 1940, les hostilités ont brisé net un élan magnifique qui aurait eu des prolongements prometteurs, d'autant plus que la SNCB étudiait une 230 à très grande vitesse, dans le style des « ATLANTIC » type 12.

De nos jours, la ligne de Bruxelles à Ostende est électrifiée et la vitesse de 140 km/h est autorisée sur la totalité de ce parcours. Malgré ces atouts, nous enregistrons actuellement des temps à peine inférieurs à ceux "l du temps de la vapeur" en 1939. En ce qui concerne le programme de locomotives unifiées prévu par la SNCB après la guerre, il comprenait les types 1 et 12 qui seraient devenues respectivement 101 et 104, comme nous le fait remarquer Phil DAMBLY dans sa bible que sont « ses inoubliables vapeurs ».

A suivre.....

Avant-projet

d'une journée de stage sur les aéroglyphes

INTRODUCTION

J'ai lu les nombreux échanges (courriels) entre modélistes ferroviaires sur Internet à propos des aéroglyphes. Au milieu des contributions intéressantes, il y avait toutes sortes de questions, contradictions, mises en doute, déclarations péremptoires et incontrôlées, approximations et lacunes. Cela a fini par une intervention ironique et moqueuse. Voici les passages le plus saillants.

1 / Questions (choix d'un aéroglyphe)

- Je dois acheter l'aéroglyphe et je ne sais lequel prendre, étant totalement ignare en la matière.
- Quelle marque d'aéroglyphe me conseilleriez-vous entre Badger et Aztek? Quel type aussi : celui où l'on met un bidon dessous ou avec le remplissage dessus, quel compresseur?
- J'ai demandé à plusieurs personnes, mais personne ne semble être partant pour me prêter son aéroglyphe. Il faut dire que, vu que je n'ai jamais utilisé ce genre d'engin, ça ne doit pas trop les rassurer non plus.
- Je désire changer d'aéroglyphe. Actuellement je possède un Badger 175 qui se bouche facilement, et n'est pas facile à entretenir et à régler. Quel aéroglyphe me conseillerez-vous sachant que je destine celui-ci à des patines?
- Je viens d'aller voir sur le site Castorama et malheureusement il n'y a pas beaucoup d'explications concernant l'aéroglyphe.
- Je pencherai honnêtement pour un Aztek. Existe-t-il en simple ou double action? Combien coûte-t-il ?
- Quelle est la différence entre un pistolet à peindre et un aéroglyphe ?

2 / Questions (choix d'un compresseur)

- Est-ce qu'un compresseur à membrane n'est pas meilleur marché et plus avantageux?
- As-tu eu l'occasion d'écouter ce compresseur? Le bruit est-il supportable car à ce prix là, c'est intéressant? Quelle est sa marque?
- Je suis en train de faire un compresseur à partir d'un moteur de frigo récupéré et d'un réservoir à base d'un extincteur réformé de 10L.
- Des modélistes plus compétents que moi pourront-ils te dire s'il y a des risques et lesquels?
- Mais où trouver des infos?
- Je me demande, pour les petits budgets qui ne peuvent s'acheter un compresseur, s'il ne serait pas possible d'utiliser une vulgaire pompe à air d'aquarium.

- La solution d'une chambre à air de camion gonflée avec une pompe manuelle pour matelas pneumatique était courante lorsque les compresseurs d'amateurs étaient chers.
- Est-ce qu'il y a vraiment un danger à bricoler soi-même des réservoirs sous pression?

3 / Questions (cabine de peinture)

- Je suis préoccupé par la possibilité de construire une hotte ventilée pour l'aérographe. Le problème, c'est la nécessité de se procurer un ventilateur à l'épreuve des explosions, si on utilise des peintures à base de solvant.

4 / Questions (choix des peintures)

- On m'a dit que les peintures Humbrol sont une calamité pour les aéros. C'est vraiment risqué?
- Me conseillez vous de passer définitivement à la peinture acrylique?
- Connaissez-vous les couleurs Createx Airbrush ?
- Quelle peinture (marque, type) faut-t-il mettre dans ce pistolet ?
- Comment aussi conserver la peinture à l'état dilué pour la retrouver utilisable plusieurs semaines après ?
- Est-il indispensable avoir des buses de différentes diamètres ?

5 / Questions (emploi des peintures)

- Est-ce que je dois d'abord faire la couche de jaune, puis la couche de vert, ou bien la couche de vert et puis la couche de jaune?
- J'ai remarqué que mon blanc (bien uniformément mélangé cependant) pouvait paraître quelque peu trop fluide.
- Faut-il prévoir des grosses séries de la même couleur ou bien y a-t-il une astuce pour projeter à bon compte (en volume) des petites quantités de couleurs différentes?
- Je voudrais repeindre des wagons et des voitures dont la carcasse est en plastique. Comment le faire à l'aérographe avec de la peinture acrylique?
- Je gâche une bonne partie de la peinture en transvasements, fonds de pot inutilisables, coulures, nettoyage de l'aéro et au final j'ai l'impression de n'avoir projeté qu'un quart du produit consommé !

6 / Questions (dilution des peintures)

- Le revendeur d'un magasin de Mons (Belgique) me disait que les peintures Vallejo (acrylique à l'eau) ne devaient pas être diluées avec de l'alcool, mais impérativement avec de l'eau! Alors, vrai ou faux?
- Pour les Vallejo, je ne peux rien dire, ne les ayant jamais utilisées. Peut-être sont-elles une exception à la règle, ou alors la personne qui t'a renseigné confondait-elle encore dilution et nettoyage?
- Comment procédez-vous pour déterminer la densité de la couleur que vous utilisez avec l'aérographe ?
- Comment conserver la peinture à l'état dilué pour la retrouver utilisable plusieurs semaines après ?

- Le solvant adéquat ne dépend pas de la marque, ni même du type de l'aéro, mais de la nature chimique de la peinture. Pour les acryliques à l'eau, c'est plus difficile, mais les marques vendent normalement leur diluant.

7 / Questions (nettoyage et entretien des aéroglyphes)

- Je débute dans la peinture. Quel produit faut-il pour nettoyer un aéroglyphe ? Quelle marque de peinture fonctionne le mieux avec un pistolet double action ?
- Je bouche souvent mon aéro car je ne sais pas encore bien diluer (je n'ose jamais mettre assez de liquide...)
- Pour le nettoyage, j'ai voulu passer de l'acétone dans l'aéro. J'ai donc rempli un petit pot en verre mais, au lieu de voir l'acétone sortir par la buse, je voyais l'air sortir par le pot d'acétone ! Une idée de la cause?
- Faites-vous une différence entre solvants et produits de nettoyage? Lesquels?
- Je n'arrive pas à extraire le ressort. Comment faut-il procéder? Il faut tirer beaucoup plus fort? Tourner? Utiliser un outil?
- Cet acétone dont on parle, est-ce celui que l'on trouve dans les magasins de bricolage? Est-ce un produit spécifique? Que nettoie-t-il comme type de peinture? (acrylique? Humbrol?)
- A défaut de "solvants acryliques de la marque", l'eau déminéralisée ou le thinner cellulosique pourraient-ils convenir avec les aéroglyphes Aztek?
- En 5 ans, j'ai changé 2 buses sur 6. Et pourtant je fais « la vaisselle » à l'acétone qui n'est pas un diluant, mais un dissolvant et qui permet de nettoyer toutes les peintures que l'on utilise en modélisme.

8 / Questions (choix des pressions d'air et contradictions)

- Ton aéroglyphe fait comme des "toiles d'araignée" ? Trop d'air ! Peinture trop diluée par rapport à l'air et à la taille de la buse.
- La "toile d'araignée" est le défaut de dilution bien connu des peintures acryliques à solvant. Il faut diluer encore plus, et baisser la pression d'air.
- Tout est question de dilution moitié/moitié ou 2/3 de peinture et 1/3 de diluant selon l'effet recherché.
- Ce problème vient simplement d'une trop faible dilution et/ou d'une trop forte pression.
- Je suppose que tu utilises des peintures à l'eau qui sont longues à sécher.
- Cet ami utilisait de la peinture acrylique à l'eau qui séchait assez rapidement, ce qui avait pour conséquence de boucher l'aéroglyphe.

9 / Divers (mise en doute)

- Tu es sûr qu'Aéroglyphe Service t'a dit ce que affirmes? La marque DeVilbliss existe toujours. Ils racontent parfois pas mal de blagues chez Aéro Service.

10 / Divers (déclarations péremptoires ou incontrôlées)

- Ce modèle n'est pas ce qu'il y a de mieux, surtout pour du travail intense ou de longue durée.
- L'acétone bouffe tout sur son passage sauf les pièces détachées des Aztek.

- A mon avis avec une réserve de 50 l à 12 bars, on doit pouvoir peindre quelques temps à 1,5 bars sans déclencher le moteur du compresseur.
- L'agitateur à peinture de chez Micro Mark est, à mon avis, inadapté pour les acryliques.

11 / Divers (approximations)

- Un bon nettoyage avec un diluant universel dans le godet après chaque séance et tout doit bien se passer.
- La procédure correcte de nettoyage consiste à pulvériser un diluant approprié à la peinture utilisée (eau, white-spirit, acétone ..)
- Qui dit bon nettoyage dit nettoyage à fond avec les produits qui vont bien. Pour les glycéros (Humbrol, Revell, Precision Paint et j'en passe), il faut utiliser un solvant plus puissant que le diluant.
- Les acryliques à l'eau passent aussi à l'aéro avec une dilution à l'alcool pur ou tout autre diluant pour acryliques à l'eau.
- Je conseille de diluer les peintures avec le diluant correspondant à la peinture que tu as passée. Pas de white spirit.

12 / Ironie

- Disons-le clairement, c'est bien la première fois que je vois mention de ces informations de façon aussi claire et précise, en dépit des nombreux conseils aérogaphiques que j'ai pu lire depuis des années.

13 / Moquerie

- J'ai lu vos textes précis et vivants sur l'aérogaphie. J'admire ceux qui passent 20 fois plus de temps (souvent bien plus) à préparer, planifier, installer, connecter, vérifier, nettoyer, essayer, puis débrancher, rincer, purger, commander la pièce qui a foiré, gratter, huiler pour l'hiver, ranger... qu'à pratiquer l'activité modélistique. Moi, je n'y arrive pas et je suis bien décidé à persister à différer l'achat d'un tel engin et de poursuivre - mais je n'irai pas très loin - avec les mini-rouleaux et les pinceaux que je recommande aux paresseux comme moi, en attendant de s'amender et de s'améliorer.

14 / Conclusion de cette introduction

Pourquoi le besoin d'en savoir plus par des échanges de messages dans des groupes de discussion sur Internet traduit-il une réelle ignorance voire quelque scepticisme ? J'ai interrogé un animateur de stage d'aérogaphes, qui connaît bien le terrain. Il en attribue la cause à "une pratique personnelle insuffisante, à des généralisations ou théorisations à partir d'une expérience isolée, unique ou insuffisante."

Elargissons la recherche des causes. Voyons quels rôles ont joué des vendeurs et la littérature (modes d'emploi, livres).

Trop peu d'importateurs, malgré la loi qui leur en fait une obligation, joignent aux compresseurs et aux aérogaphes un mode d'emploi dans la langue de l'acheteur. Certains ne joignent aucun mode d'emploi.

Les vendeurs ? En mal d'argumentaires bien assimilés et surtout faute de pratique régulière, beaucoup expédient la vente d'aéroglyphes ou de compresseurs en quelques minutes. Ils n'assument pas mieux le service après vente faute de véritable compétence, de véritable motivation ou d'une expérience de tous les modèles qu'ils proposent. J'en ai été la victime.

Quant à la littérature sur les aéroglyphes, je la résume d'un mot : lacunaire. Ces livres décrivent les aéroglyphes classiques d'il y a vingt ou trente ans (Badger, Paasche et les autres). Par ignorance ou par paresse, les auteurs se contentent ensuite de citer pour mémoire le matériel le plus récent qu'est l'Aztek sans le présenter d'une manière détaillée. Enfin après avoir initié leurs lecteurs au maniement basique indispensable des aéroglyphes, ces livres ne s'adressent visiblement qu'aux artistes, carrossiers, peintres en bâtiments, etc. Tous ignorent les spécificités de l'aéroglyphe appliquée au modélisme ferroviaire : patines, salissages, dégradés d'une grande finesse. La brochure "La peinture en modélisme" (Jean-Paul Quatresous,) qui constitue le numéro 11 des hors-série de Loco-Revue, est l'exception qui confirme la règle. La peinture à l'aéroglyphe occupe 11 des 72 pages de la brochure (dont une pleine page hors texte sur le système Aztek). C'est encore très insuffisant. Cette brochure aborde aussi, il est vrai, tous les autres aspects des peintures et, il est aussi vrai, le pinceau et l'aéroglyphe, qui ne sont pas opposés mais complémentaires.

ALORS QUELLE EST LA MEILLEURE SOLUTION ?

L'entraide qu'on pourrait chercher dans son club? Je l'attends depuis que j'ai bouché mon aéro la première fois il y a quatre ans. Je proposerai plutôt une journée de stage dans un club invitant – pourquoi pas l'ALAF - pour une douzaine ou une quinzaine de modélistes venus de l'ALAF et / ou de clubs voisins, venant si possible avec leur aéroglyphe et leur compresseur. Grâce à ses trois ou quatre animateurs, cette journée commencera par le nettoyage et la remise en ordre du matériel apporté par les stagiaires : "vieille peinture collée, buses mal remontées ou déréglées et parfois manquantes. Il a fallu démonter les aéroglyphes en expliquant, tremper/nettoyer à l'acétone, remonter, régler" (témoignage de l'animateur responsable d'une telle journée en France). Cette journée où les stagiaires auront commencé à "recevoir du poisson" finira par une soirée où les stagiaires auront "appris à pêcher".

Une telle journée organisée par la FFMF (Fédération Française de Modélisme Ferroviaire) <http://assoc.wanadoo.fr/ffmf.trains/> s'est déroulée au RMC59 (Rail Modélisme Coudekerquois Branche) le 1^{er} février 2004.

Elle pourrait se tenir à l'ALAF le samedi 4 décembre 2004, après huit mois de préparation et après les grandes manifestations d'octobre et de novembre (Journée Portes Ouvertes à l'ALAF, Cologne etc.)

SUJETS ABORDES

1. Compresseurs : types et besoins, sécurité, pressostat, réserve d'air, motorisation, bruit, poids, pression et manomètres, filtrage de l'air (poussières, huile). Essais de quelques modèles.

2. Pinceau, bombe (spray), pistolet, aérographe : brève théorie (explications par dessin agrandi : types, mélange externe et interne, simple et double action, constitution et fonctionnement) et long exercice de maniement (vérification, nettoyage, réglage et réparation des aéros apportés) ; circulation des différents modèles expliqués.

3. *Hotte aspirante, cabine de peinture* 4. *Peintures : pots et flacons présentés et commentés par l'animateur : vinyliques, acryliques, glycérophthaliques (Humbrol), cellulosiques et nitrosynthétiques + diluants et solvants (eau, alcool, white-spirit, cellulosique, acétone, divers spécifiques) + primaires et apprêts. Compatibilité entre les peintures ; fourniture à tous les stagiaires d'une peinture acrylique (pour éviter l'odeur des solvants de 10 aérogaphes), assez diluée pour apprendre (1/3 peinture + 2/3 eau).*

4. *Peintures : pots et flacons présentés et commentés par l'animateur : vinyliques, acryliques, glycérophthaliques (Humbrol), cellulosiques et nitrosynthétiques + diluants et solvants (eau, alcool, white-spirit, cellulosique, acétone, divers spécifiques) + primaires et apprêts. Compatibilité entre les peintures ; fourniture à tous les stagiaires d'une peinture acrylique (pour éviter l'odeur des solvants de 10 aérogaphes), assez diluée pour apprendre (1/3 peinture + 2/3 eau)*

5. *Exercices dirigés sur feuilles de papier de maniements de l'aérographe : préparation et maintien des pièces à peindre, caches et masquages ; types de peinture, dilutions, opacité et transparence ; précision et ajustements des réglages, pressions et buses distances ; mouvements de la main.*

6. *Peintures pré-vieillies, patine, vernis, pose de décalques et transferts, peinture de pièces spéciales (échelles, rambardes, recoins, châssis, montants de section en L ou en T).*

LES ANIMATEURS

Leur compétence

Personne ne sait tout sur tout. La responsabilité du stage reviendra à l'animateur principal. Lui et ses animateurs adjoints (aides) seront tous des modélistes ferroviaires qui ont un aérographe, un compresseur et qui s'en servent régulièrement. Le jour du stage, ils seront au nombre de trois ou quatre au moins pour répondre à toutes les questions reprises dans l'Introduction et à quelques autres et pour apprendre à aider le mieux possible les stagiaires lorsqu'ils feront les exercices proposés dans le programme. Les participants ne devront jamais s'ennuyer à attendre une aide. Ils devront toujours recevoir un exercice, une explication, un coup de main. Trois ou quatre animateurs pour les manipulations et les nettoyages des aérogaphes ne seront donc pas de trop.

Pour pallier les défections éventuelles qui rendraient certains animateurs indisponibles, je suggère de constituer un team de 6 ou 7 animateurs dont une réserve de 3 ou 4 suppléants.

Je suggère de recruter ces animateurs bénévoles d'abord à l'ALAF même s'il y en a, ensuite dans les clubs les moins éloignés les uns des autres pour des raisons pratiques de déplacements. Chacun apportera à l'équipe ses connaissances et ses expériences en matière d'aéroglyphes, de produits et de compresseurs. De telle sorte que tous finiront par connaître la théorie et la pratique des différents sujets abordés par les autres, les-uns et les autres échangeant leur savoir. Par exemple pour démonter les aéroglyphes les plus courants, pour les nettoyer, etc.

Quelques réunions entre ces futurs animateurs leur permettront d'atteindre cette compétence élargie. Je propose qu'elles commencent dès les mois d'avril - mai à raison d'une réunion par mois.

Comment les trouver ?

L'ALAF les trouvera en connaissant bien cet avant-projet de stage et en en parlant de manière convaincante dans quelques clubs voisins : une lettre aux présidents et aux comités proposerait qu'une personne de l'ALAF fasse une séance d'information devant les membres en avril, mai et juin. Cet avant-projet est entre les mains du Comité depuis sa réunion du 4 mars. Plus de détails dans le Correspondance de Juillet - Août - Septembre.

Si vous vous sentez concernés, vos avis constructifs nous intéressent aussi. Faites-nous en part.

Jeanine Teller

Calendrier des projections du trimestre.

Le 7 avril 2004 : Jean-Pierre Dufays nous fera le plaisir de nous présenter une cassette sur la BR 50 allemande. Ce sont des convois de marchandises tractés par cette remarquable locomotive qui nous feront revivre le bon temps de la vapeur.

Le 2 mai 2004 aura lieu notre bourse d'échange annuelle sur le thème ferroviaire uniquement, à l'ancienne école du Château de Sclessin de 9 à 13 h. Réservation obligatoire auprès du secrétaire pendant les réunions ou au numéro suivant 0177/703 815

Le 21 Avril 2004 : (un mercredi) Le club se rend à l'exposition de Dortmund. Nous partons en voiture selon le même principe que Cologne et Utrecht. Vous vous inscrivez auprès d'un conducteur et vous partagerez les frais (Carburant, parking etc). La liste est affichée près du bar.

Le 5 mai 2004 : Le volume III de l'Age du fer (Rail Français). La libération, l'Est 1930 - 1944 - 1970 présentée par Elie Hutois durée 49 minutes

Le 2 juin 2004 : Les délices des vapeurs Turques (The delight of Turkish Steam) 60 min présentée par A Jamin.

Notre ami Jean-Claude et son équipe me charge de vous annoncer qu'ils représenteront notre club à plusieurs expositions cette année.

Le 26 et 27 juin 2004 à l'exposition d'Arlon.

Si vous avez l'occasion de leur rendre une petite visite cela fait toujours plaisir.

Plusieurs membres n'ont pas encore repris leur cotisation. Si vous êtes dans les cas, veuillez prendre contact avec Alphonse lors des réunions ou verser votre cotisation sur le compte du club au numéro suivant : **068 - 2376674 – 07 avec la communication suivante : « cotisation 2004 »**. Ceci sera la dernière revue que vous recevrez en cas d'oubli de paiement de votre cotisation.



Sprl JOCADIS

Trains et Trams Miniatures

Rue de Bruxelles, 53

7850 Enghien

Tél : 02/395.71.05