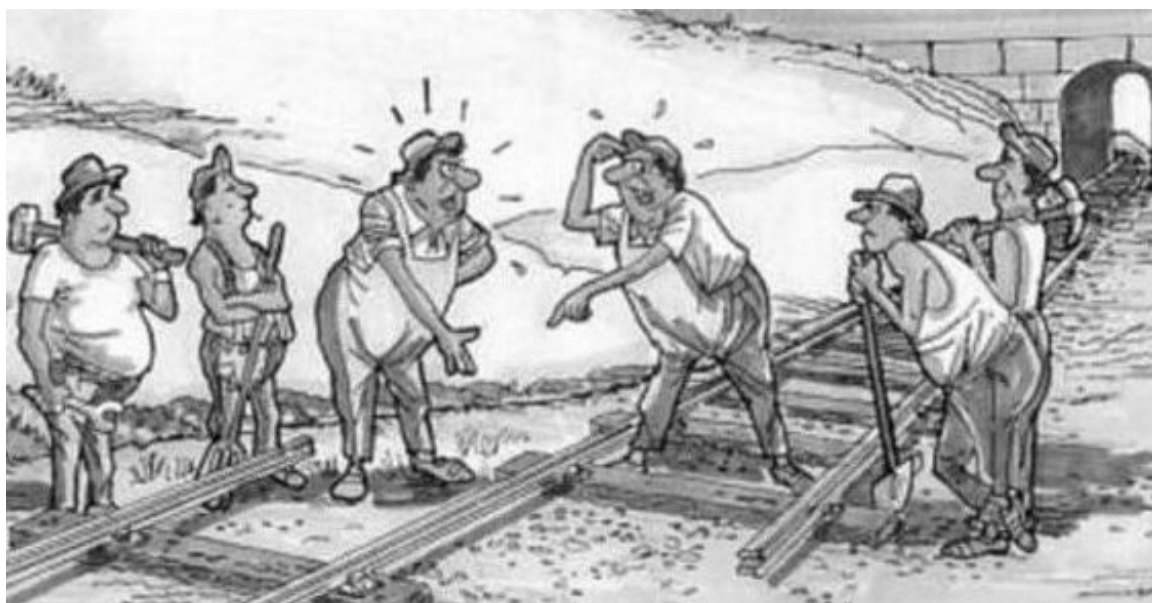


ASBL Le Petit Train à Vapeur de Forest
Chaussée de Neerstalle 323b
B-1190 FOREST – BRUXELLES – BELGIQUE
☎ 02 376 69 96 - (International 32 2 376 69 96)
<http://www.ptvf.be>

Revue n° 9 - Novembre 2005
(parution sporadique)

Le Tortillard

Destinataire



Un seul spécialiste à votre service ... Léon Flon

Editeur responsable :

G. Smars

Avenue Charles Madoux 19

B-1160 BRUXELLES

Tél. : 02 734 62 38

Courriel : georgesmars@versateladsl.be

Rédacteur en chef :

A. Burggraeve

Avenue de la Couronne 376 boîte 10

B-1050 BRUXELLES

Tél. : 02 640 38 27

Courriel : fte@be.tf

Directeur technique :

J.-M. Hotton

Chemin du Sart 47

B-7900 LEUZE

Tél. : 069 66 14 92 (après 18.00 h)

Courriel : jmhotton@ath.be

**PTVF - Programme de la saison 2006
Du samedi 15 avril au dimanche 01 octobre
et le 14 octobre**

**Circulations ferroviaires
chaque samedi, dimanche et jour férié
de 14.00 à 18.00 h**

Attention

En juillet et août, uniquement dimanche et jour férié

Les 15, 16 et 17 avril (week-end de Pâques)

**Ouverture de la saison
Circulations spéciales dès 10.00 H
Parcours à l'envers sur le réseau**

Week-End des 22 et 23 avril

**Fête de la vapeur
Circulations spéciales dès 10.00 H
*Petite restauration assurée***

Les 16, 17 et 18 mai

Journées des écoles

+

Le 19 mai

**Journée spéciale pour des enfants souffrants
Circulations suivant horaires des écoles en visite
Renseignements et inscriptions chez Pierre Vankerckhove
Avenue d'Auderghem 208
B-1040 BRUXELLES
Tél.: 02 640 94 88**

Le 21 juillet

**Circulations spéciales et nocturnes à partir de 14.00 H
*Petite restauration assurée***

les 1, 2 , 3 et 4 septembre

**Rencontres de la CAV 2006
Circulations spéciales à partir de 14.00 H
(pas de circulations programmées les 1 et 4)
*Petite restauration assurée***

Les 30 septembre et 1er octobre

**Grande fête de clôture
Circulations spéciales à partir de 10.00 H
*Petite restauration assurée***

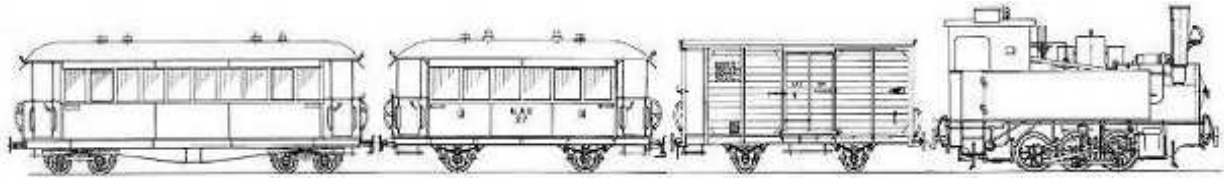
Le 14 octobre

**Place aux enfants
Circulations spéciales gratuites pour tous
Parcours à l'envers sur le réseau
Circulations à partir de 13.00 H**

Durant toute la saison: "Fête d'anniversaire" avec condition spéciales

Circulations possibles entre 14.00 H et 18.00 H - train réservé ou normal.

**Renseignements et conditions chez
Léon Herman
Tél.: 02 376 69 96 (de 14.00 H à 18.00 H)**



Adresses utiles de l'association du PTVF

Jean Roger DELEUX
Président
Responsable des relations avec les clubs.
Avenue Van Volxem 77
B-1190 BRUXELLES
Tél. : 02 346 58 49 (après 14 h)
GSM : 0478 80 86 90
Courriel : jrdeleux@belgacom.net

Jean-Marc HOTTON
Vice-président
Responsable du site internet
Chemin du Sart 47
B-7900 LEUZE
Tél. : 069 66 14 92 (après 18 h)
GSM : 0476 94 61 58
Courriel : jmhotton@ath.be

Georges SMARS
Secrétaire
Responsable des relations publiques & responsable technique
Avenue Charles Madoux 19
B-1160 BRUXELLES
Tél. : 02 734 62 38
GSM : 0479 38 78 90
Courriel : georgesmars@versatel.be

Jean-Marie DUROISIN
Trésorier
Responsable des approvisionnements
Rue Passe Tout Outre 18
B-7941 ATTRE
Tél. : 068 44 58 43
GSM : 0476 68 07 79
Courriel : jeanmarie.duroisin@belgacom.net

Léon FLON
Administrateur 1
Responsable de la voie
Chemin des Aulnées 36
B-7060 SOIGNIES
Tél. : 067 33 30 34
GSM : 0497 76 34 92
Courriel : lfon@belgacom.net

Pierre VANKERCKHOVE
Administrateur 2
Responsable des invitations & des journées écoles,
Rencontres de la CAV, chef de gare-signalisation
Avenue d'Auderghem 208
B-1040 BRUXELLES
Tél. : 02 640 94 88
Courriel : j-p.vankerckhove@skynet.be

Georges TEUNKENS
Administrateur 3
Responsable du matériel roulant & de l'atelier
Rue de l'Energie 18
B-1070 BRUXELLES
Tél. : 02 520 71 19
Courriel : jphteunkens@coditel.net

Alain BURGGRAEVE
Webmaster
Responsable de lui-même
Avenue de la Couronne 376 boîte 10
B-1050 IXELLES
Tél. : 02 640 38 27
Courriel : fte@be.tf

141 R 73 : Machine charbon (Lima Works), ancienne pensionnaire du dépôt de Sarreguemines radiée le 6.12.1974. D'abord vendue au musée anglais de Bressingham, elle a été rachetée en 1994 par un amateur allemand résidant en Belgique (Hombourg), Mr. Walter Ley.

Le musée anglais a cédé la machine à cause du problème de gabarit qui limitait son utilisation.

La révision complète de la machine a été entamée à partir de 2000 en Suisse dans les ateliers Sulzer-Winpro à Winthertur. Malheureusement, cette firme a fait faillite (hé oui, même en Suisse...), mais après quelques avatars les travaux se poursuivent actuellement.

141 R 420 : Machine charbon (ALCO), ancienne pensionnaire du dépôt de Sarreguemines radiée le 8.3.1975. Propriété de la Société Civile de Conservation du même nom, en état de marche et autorisée sur le réseau SNCF, elle est basée dans l'ancien atelier désaffecté du dépôt de Clermond-Ferrand. Elle est particulièrement choyée par Mr. André Rasserie qui est aussi co-auteur des ouvrages sur les 141 R...

141 R 568 : Machine charbon (Baldwin), ancienne pensionnaire du dépôt de Sarreguemines rachetée par un particulier le 21.3.1975 et confiée en gestion à la CITEV. En état de marche et autorisée SNCF. En attente d'un acquéreur actuellement ?

141 R 840 : Machine fuel (Baldwin), ancienne pensionnaire du dépôt de Vierzon radiée le 10.12.1975. Propriété de l'AAATV de Vierzon depuis le 2.12.1993, elle est basée dans un premier temps à l'ancien poste traction de Cosne-sur-Loire. Autorisée sur le réseau SNCF et actuellement à l'atelier des wagons des Aubrais-Orléans.

141 R 1108 : Machine fuel (Lima Works), ancienne pensionnaire de Vierzon radiée le 10.12.1975. Longtemps abritée en gare de Monaco, elle a été confiée à l'AAATV par la SNCF pour la remise en état de présentation. Elle se trouve abritée à l'annexe traction de Breil-sur-Roya près de Nice. Pas de remise en état complète prévue à court terme.

141 R 1126 : Machine fuel (Alco), ancienne pensionnaire du dépôt de Narbonne. Elle est confiée par la SNCF à l'ACPR1126 et est basée à l'EMT de Toulouse. En parfait état de marche et autorisée sur le réseau de la SNCF.

141 R 1187 : Machine fuel (Baldwin), ancienne pensionnaire du dépôt de Venissieux, radiée le 2.11.1975. Bien connue des amateurs pour ses parcours touristiques, cette machine s'est finalement retrouvée au musée de Mulhouse. La restauration a été effectuée par l'atelier de Nevers.

141 R 1199 : Machine fuel (Baldwin), ancienne pensionnaire du dépôt du Mans (son seul et unique dépôt durant toute sa carrière) radiée le 25.8.1971. Cette loco devait regagner les States et figurer dans un musée. Diverses vicissitudes ont empêché ce projet d'aboutir. Ensuite, la loco propriété de la SNCF, a été confiée à l'AAATV pour remise en état de marche et basée à Nantes-Blottereau.

En ordre de marche et autorisée sur le réseau de la SNCF.

141 R 1207 : Machine charbon de la seconde tranche (Montréal Locomotive Works), ancienne pensionnaire du dépôt de Nevers radiée le 24.1.1973. Première 141 R rachetée par un privé en octobre 1972, elle est restée au dépôt de Montargis en ordre de marche et choyée par son heureux propriétaire qui effectuait au moins deux mises en chauffe par an... Au décès de ce dernier, la loco a été rachetée par le même amateur allemand que la 141 R 73 et a connu les mêmes déboires en Suisse...

Actuellement cette loco est en état de marche et termine ses essais en vue de son agrégation tout réseaux... Elle devrait dans un court laps de temps pouvoir assurer des trains spéciaux en Suisse et en Allemagne. Une affaire à suivre.

141 R 1244 : Machine fuel (Montréal Locomotive Works), ancienne pensionnaire du dépôt de Venissieux, radiée le 8.3.1975. Elle est la propriété d'un club suisse « Mikado 1224 ». Longtemps autorisée sur les réseaux suisse et SNCF, elle a connu les mêmes ennuis que les R73 et R1207 à l'atelier de Winterthur, alors qu'elle y séjournait pour sa mise en conformité.

Les travaux seraient maintenant en cours d'achèvement ?

141 R 1298 : Machine fuel (Montréal Locomotive Works), ancienne pensionnaire du dépôt de Narbonne radiée le 20.11.1973. Elle a été confiée par la SNCF à l'APPAP, qui travaille à sa remise en état de marche. Elle se trouve au dépôt de Miramas.

141 R 1332 : Machine fuel (Canadian Locomotive Works) accouplée au tender charbon 30 R 370 en provenance du dépôt de la Rochelle. Ancienne pensionnaire du dépôt de Vierzon radiée le 10.12.1975. Achetée par un particulier en 1979 et garée à Jarnac, cette loco a également été rachetée par Mr. Walter Ley et a rejoint la Suisse. Après les mêmes ennuis à Winterthur, elle attend une remise en état.

Suivant le projet de son propriétaire, elle devrait être équipée pour la chauffe au mazout en contrôle total par ordinateur et pouvoir remorquer le train souvenir de l'Orient Express en respectant les normes de pollution ? Sans aucun doute une affaire à suivre...

Escapade ferroviaire en Allemagne.

Les lampions des fêtes de Noël et de la Saint Sylvestre à peine éteints, trois amateurs éclairés prennent déjà la route pour démarrer en beauté l'année 2005, Luc T., Luc G. et moi-même.

Destination : SINSHEIM, à quelques encablures de Mannheim. C'est là que c'est tenu la « 9de EchtDampfTreffen » ou encore, les « 9^{ème} Rencontres Vaporistes » durant le WE des ve 14, sa 15 et di 16 janvier dernier.

Dès le vendredi en début d'après-midi, en route. Environ 500 Km ou 5 à 6 heures de route, via Luxembourg – pour faire le plein –, Saabrücken-Saarlouis, Kaiserslautern, Mannheim (sur le Rhin), et nous longeons le site de Sinsheim pour poursuivre d'environ 20 Km vers Heilbronn. C'est là que j'ai dégotté un petit hôtel ou il n'y a pas de problèmes pour avoir une chambre le WE à prix d'ami.

Installation dans nos chambres et repas du soir dans le petit restaurant attenant l'hôtel, pour ensuite passer une bonne nuit.

Samedi, 07h30, le réveil sonne. Debout les gars. Une bonne douche, suivie d'un « petit » déjeuner à l'allemande, et nous voilà prêt. Le salon ouvre ce jour là de 09h00 à 18h00. Nous ne tardons pas car il ne faudra pas trop d'une journée pour tout voir.

Pas de problèmes pour la route, je me rappelle le chemin suivi lors de l'expédition de 2004. Direction le parking, suivi de quelques centaines de mètres à pied, et nous payons notre entrée de 8 € avec le bon de réduction. Nous voilà dans la place.

Imaginez 5 palais et 30.000 m² de surface disponible ! Il y en a plus qu'à Paris pour le Salon de la maquette et du modèle réduit.

Dès l'entrée du Hall 2, nous abordons le circuit en 5 pouces, échelle la plus représentée en Allemagne. 4.500 m de voie et 78 appareils de voies. Au secours !, Léon F. Déjà de nombreux engins roulent et se suivent à la queue leu leu. J'ai eu l'occasion de le parcourir comme passager ; pas moins de 10 à 12 minutes pour en faire le tour. Quelques décors agrémentent le parcours ainsi que les nombreuses voies de débord et de stationnement.

De nombreux clubs et de nombreuses associations sont présentent. Librairies, vente de matériaux, vente de pièces diverses – visserie, boulonnerie, manomètre, robinet, etc. –, constructeurs divers, stands d'outillage – du plus petit tournevis à la plus sophistiquée des machines-outils à commande numérique –, rien ne manque à l'appel. Il y en a pour tous et pour tous les goûts.

A peine arrivé, déjà nous faisons des rencontres. Qui un allemand ou un français, qui un anglais ou un suisse. C'est vraiment le plus grand rassemblement d'amateurs vaporistes à l'échelle que je connaisse. Du moins dans les 1.000 Km à la ronde de Bruxelles.

Nous nous séparons et nous retrouvons au gré de nos pérégrinations, chacun ayant ses recherches et son regard propre.

Nous nous glissons alors de rangées en couloirs et allées pour essayer de tout voir. Déambulation dans les 5 halls durant toute la matinée. Petit arrêt chez nos amis de Gartenbahn pour payer une cotisation. Même arrêt chez nos amis du 7 ¼ inch gauge. Là ce sont de petites machines à vapeur à l'échelle 1 que l'on charge de charbon à l'aide d'une mini pelle, tandis que dans notre dos passe un tracteur à l'échelle ½ tirant une remorque ou quelques passagers ont pris place.

Chaudières en cours de construction côtoient les vendeurs de colle miracle tandis que je me penche sur un étal ou de nombreux manomètres de toutes tailles sont présentés. Les bateaux à vapeurs, eux, voguent sur les flots bien calme d'une pièce d'eau alors que des gamins essaient, les mains dans l'eau, de forcer quelques vagues et remous.

Je ne comprends pas tout ce qui ce dit, mes notions d'allemand n'étant que très partielles. Cependant, entre passionnés, on fini toujours par ce comprendre.

La mi-journée est mise à profit pour se sustenter, d'une « Wurtz » bien sûr, arrosée d'un pinte de bière pour étancher une soif déjà forte. Un peu de repos pour les jambes est aussi nécessaire.

Encore un petit café et c'est reparti.

Petit tour en direction du réseau en 7 ¼, il n'y a que 1.800 m de voie. Là quelques convois transportent, contre monnaie sonnante, les voyageurs. Coups de sifflet et cris d'enfants se mêlent et résonnent fortement sous la toiture du hall 6. Nous y avons vu un tram à l'échelle ¼ tout illuminé. Le wattman une main sur le « controller » l'autre sur le frein sonne du gong à tue-tête.

Il n'est vraiment pas possible ici de décrire tout ce que l'on peut voir dans cette exposition. Je ne peux que vous convier à vous promener sur le site internet de Sinsheim Messe : <http://www.echtdampf-hallentreffen.de/de/echtdampfhallentreffen> . Vous y trouverez les renseignements concernant l'expo du 13 au 15/01/2006, ainsi que des documents relatant les différents thèmes et échelles présentées. Certains sites d'associations sœurs présentent parfois un reportage sur la visite à Sinsheim de membres de leur club.

Un regard à ma montre, 17h30. Déjà le moment de se retrouver au point de rendez-vous. Nous quittons à regrets ce lieu, en se promettant de revenir l'an prochain pour la 10ème édition de ces rencontres.

Retour à l'hôtel, repas au restaurant suivi d'une nouvelle nuit de sommeil pleine de rêves.

Dimanche matin, le ciel est bleu, les voitures sont couvertes de givre. Il a bien gelé durant la nuit. Nous pourrons dès lors visiter le musée « Auto und Technik Museum » se trouvant à Sinsheim à quelques pas du site d'exposition dans les meilleures conditions.

Ce musée regroupe aussi bien des autos, que des trains et des avions. Le premier hall nous présente de nombreux modèles tels que autos, motos, chars, matériels de guerre, machines et tracteurs à vapeur, avions de petite et de taille moyenne.

Dans le deuxième hall, quelques machines ferroviaires, des voitures de course, des avions de lignes. Vous pouvez même prendre la direction des toitures au-dessus desquelles sont présentés de « grands » coucous, tel un DC3, un Tupolev-144 et un Concorde, entre autre. Il est possible de pénétrer dans les différents engins.

14h00, les yeux, une fois de plus remplis d'images, nous prenons la route du retour. En se jurant que l'année prochaine ..., si le cœur vous en dit.

J'ai appris récemment que se tenait chez nos amis anglais, une expo similaire. Je me renseigne à ce sujet, car il sera bien intéressant de voir cette autre facette du modélisme ferroviaire en vapeur vivre d'Outre-Manche.

En 2006, si cela vous intéresse, nous pourrions monter une expédition vers Sinsheim. Si nous sommes 4 par voiture, avec une nuitée d'hôtel à +/- 55 € et un bon resto le soir pour pas plus de 20 €, cela est possible pour la plupart des bourses.

Faites-moi signe, je lancerai ce petit programme dès le mois d'octobre 2005 après la saison d'exploitation du PTVF.

Claude Magdelyns.

Notre ami Claude se tient à votre disposition pour des excursions intéressantes. Tél. : 02 673 44 65

Espace réservé à l'élite



Un Grand hommage à notre Ami Luc Tennstedt

84 ans, bon pied, bon œil
Ferrovipathe féroce

Membre d'honneur et effectif de notre association

Vaporiste de grande classe, conduit les petites comme les grandes avec délicatesse jamais égalée
Modéliste de renom, reconnu outre-mer (hélas messieurs les anglais, il est belge et il a tiré le premier)
et n'oublions pas que « certains » ont passé plusieurs fois la ligne Maginot pour le posséder

Nous t'honorons pour ton excellent travail
Y'aura jamais assez de galons pour décorer ton honorable képi

Nous tous

A partir de 1985, la SNCB a fêté son 150^e anniversaire, mais aussi progressivement les 100 ans des différentes gares du pays. A cette occasion, le PTVF a été associé à beaucoup de manifestations qui ont laissé de mémorables souvenirs à nos membres. Nous sommes devenus familiers de la 29.013 et de ses équipes, ce qui a d'ailleurs donné l'envie à une poignée d'entre nous d'en projeter une en 7 ¼...

C'est aussi comme cela que nous avons découvert le PFT asbl (Patrimoine Ferroviaire Touristique), avec qui nous avons mené des actions communes pendant plusieurs années.

Après les inoubliables fêtes de la gare de Mons en mai 1992 et à Ath en septembre de la même année, nous avons réalisé les premiers voyages souvenirs en autorail (le 4618 – 554.18 du PFT). En 1992, nous avons parcouru la Vennbahn dans sa presque totalité, et en 1993 nous faisons le tour des Ardennes par l'Athus-meuse et la ligne du Luxembourg.

Cela a donné envie à plus d'un membre du PTVF de pouvoir disposer d'un même autorail en propre afin de réaliser des parcours touristiques. Il est vrai qu'à cette époque, la SNCB était très tolérante pour les parcours privés (au contraire de la SNCF) et les coûts étaient relativement limités.

L'autorail type 554, série 46 de la SNCB, est l'engin idéal pour ce genre d'activité, sa capacité de 70 places assises le rend plus attractif que le traditionnel bus routier à 50 places...

A partir de 1987, les autorails 46 de la SNCB ont été radiés progressivement. Beaucoup se sont retrouvés dans les associations et très peu auront finalement été ferrailés.

Au début des années nonante, le PFT possédait déjà les 4605 et 4618.

En 1993, le 4602 hébergé à Baasrode par l'association BVS (collection Delcart), devient disponible à la vente en même temps que tout un lot de matériel dont les 5927 et 6106. A cette époque, le PFT envisage le rachat de toute la collection...

Après de dures négociations, l'autorail Brossel 4602 a finalement été racheté par un groupement d'amateurs du PTVF. Il s'agissait de Jean-Marc Hotton, Georges Smars, Léon Flon, Eric Looze, Dominique Rossi et Fabrice Vachaudez.

Après un acheminement mouvementé vers Schaerbeek, sa restauration a rapidement été envisagée afin de le rendre disponible pour des voyages.

En 1994, les travaux de restauration ont débuté en force à l'atelier de Schaerbeek. A cette occasion, la carrosserie a été rénovée et repeinte, les portes pourries ont été changées, la motorisation et la transmission ont été nettoyées et contrôlées, les pannes électriques et pneumatiques ont été réparées (il faut souligner ici la forte participation efficace et énergique de notre président actuel, J-R Deleux, ainsi que notre ami Yvan Gillissen pour tout ce qui concerne la peinture). Malheureusement, le voyage inaugural prévu pour le mois de décembre a dû être effectué avec le 4605. En effet, un essieu porteur avait une cote d'Ecartement Intérieure inférieure de 1/10 de mm à la norme en vigueur ... c'était la première mauvaise nouvelle.

En 1995, loin de se décourager, les candidats restaurateurs, soutenus par l'énergique responsable matériel du PFT (Mr. Pierre Herbiet), outre quelques menus travaux, entreprennent le levage de l'engin et le changement de l'essieu incriminé. En passant, il aura fallu pas moins de huit mois pour acheter quelques essieux porteurs type 554 déclassés à l'atelier central de Malines.

Durant ce levage, un nettoyage en profondeur des soubassements, suivi d'une remise en peinture, ont été réalisés par nos soins et bien sûr ... le changement du fameux essieu.

Quelle ne fut pas notre surprise, une fois l'engin remis sur les rails, de constater ... que l'essieu changé était plié, il avait pourtant été mesuré à l'atelier ... Bref, nous étions parti pour un nouveau levage avec un autre changement d'essieu.

Enfin l'essieu était bon et le 4602 effectuera en octobre de cette année là pour le compte du PTVF, un voyage avec comme destination le musée des CFV3V à Treignes. Ce premier voyage a eu lieu dans une folle ambiance et notre nouvel engin n'a pas connu de problème technique.

En 1996, coup de théâtre, le bon vieux système de frein Whestinghouse qui équipe les autorails série 46 n'est plus autorisé par la SNCB. La raison invoquée étant le manque de pièces de rechange et l'abandon de la révision de ce système par l'atelier central de Malines (?). Ha, réglementation quand tu nous tiens...

Dès lors, durant l'été, les restaurateurs (déjà moins nombreux qu'au début ...) changent complètement le système de freinage suivant les directives de la SNCB. Après transformation, le 4602, premier de tous à être prêt, est testé par les responsables de la SNCB durant un parcours d'essai vers Muizen (on vous passe les détails des échanges de vue avec les responsables SNCB...). L'essai étant concluant, le système est homologué par la SNCB.

Il faut savoir que la SNCB ne saura JAMAIS modifier réellement le 4601 préservé, qui est maintenant garé dehors à l'atelier de Kinkempois, en attendant on ne sait quoi ...

Le 4602 réalise alors quelques parcours touristiques notamment vers Mariembourg (pour une association flamande) et ensuite Chimay en octobre 1996. Ce dernier voyage a indiscutablement marqué les esprits.

La semaine suivante, le 4602 participe à la découverte de la nouvelle LGV belge. Pour finir l'année, il s'offre le luxe de remorquer l'autorail 4906 du PFT depuis Mariembourg vers Schaerbeek, lequel doit aussi être modifié au niveau du frein.

En 1997, nouveau coup du sort, le 4602 ne peut obtenir son immatriculation définitive à cause des essieux qui sont trop vieux, et qui doivent donc être contrôlés aux ultrasons. Face à cette nouvelle, les restaurateurs sont envahis par le découragement, ça commence à faire beaucoup !

Une bonne partie de l'année se passe à définir, en collaboration avec les autorités de la SNCB, une méthode pour immatriculer, enfin, le 4602.

Des solutions peuvent être dégagées au travers des nouvelles procédures permettant l'immatriculation et la circulation des engins privés. Dès lors, il ne reste plus au reliquat des restaurateurs, qu'à retrousser les manches une dernière fois ... Dur dur !

Toujours encadrés par l'infatigable responsable du matériel (super Pierre, meilleur que Mr. Propre...), les rescapés se mettent au travail en ce début 1998 et curieusement, les choses vont aller très vite ! Jugez plutôt :

- Rachat des bogies de l'ex 4615 démolie à Malines.
- Démontage des 4 essieux par des membres PFT et expertise de ceux-ci (pas les membres, les essieux !) par l'atelier central de Malines.
- Transfert des essieux déclarés bons à l'atelier de Schaerbeek.
- Nouveau levage pour le 4602, avec échange des essieux, les essieux d'origine étant mis en réserve pour le 4906.
- La dernière visite avec les autorités de la SNCB a lieu le 14 avril, et à l'issue de cette dernière, les fameux formulaires M941 et M942 sont obtenus.

A partir de cette date, le 4602 est enfin immatriculé ! Pour la SNCB, il sera désormais connu comme engin privé (n° 93 88 6 010305-1), autorisé sans restriction à circuler sur les voies principales de la SNCB. En outre, une visite trimestrielle de sécurité lui est imposée, afin de couvrir les circulations touristiques.

Inutile de vous décrire la joie qui envahi le coeur des restaurateurs, ce ne sont pas moins de 4 années d'efforts enfin couronnées de succès. Du coup, la cavalerie du PFT possède un coursier de plus.

Après cela, ce sont les premières circulations pour le compte du PFT. Tout d'abord, l'ouverture de la saison de circulation sur la ligne 128 Ciney-Spontin. Ensuite les journées des écoles, et enfin un parcours spécial destiné à faire connaître un peu mieux cette belle ligne 128 par les différents pouvoirs locaux.

En 1998, le 4602 rejoint la ligne du BVS entre Dendermonde et Puurs, où il assure la saison touristique de cette association soeur, en lieu et place du 4302, victime d'une avarie à la motorisation. Le BVS, qui possède d'autres engins, ayant besoin d'un autorail immatriculé pour assurer les correspondances en gare SNCB de Dendermonde.

Durant deux mois, le 4602 circule à la plus grande satisfaction de tous, et à la fin du mois de septembre, il aura parcouru 1.100 kms.

Début octobre, le 4602 gagne le tour en fosse de l'atelier de Merelbeke, afin de rectifier la cote EI de ses essieux (encore et toujours !), et lui garantir ainsi l'absence de problèmes lors des contrôles ultérieurs.

Finalement après une saison bien remplie, le 4602 gagne son lieu d'hivernage, l'atelier à wagons de Luttre.

A l'issue de l'hiver, Jean-Marc Hotton passera de nombreuses journées à réparer les dégâts du gel et de l'humidité dans cet atelier, sympathique par son directeur (Mr. Faux) mais horrible par ses conditions...

A partir de 1999, le 4602 devient un habitué de la belle ligne 128 qui est dorénavant accessible jusqu'à Dorinne Durnal.

Il contribue à faire connaître le PFT dans la région et participe à de petits parcours pour entretien en dehors des circulations touristiques. La cassette vidéo du PFT sur la L128 l'illustre parfaitement.

Sur la ligne 128 et durant tous ses parcours touristiques, le 4602 a toujours arboré des plaques d'itinéraire bleues avec les inscriptions « PTVF et PFT », montrant ainsi la bonne collaboration entre les deux associations.

Ensuite . ce seront divers parcours autour de St-Ghislain pour le compte du musée du rail du PFT en cours d'installation dans l'ancien atelier des wagons, et la participation aux journées portes ouvertes du mois de septembre.

En 2000 notamment, le PTVF installe une longue ligne droite pour circuler avec la 020 « BERYL » et le locotracteur « ALBERT 43 ». On assiste à un intéressant parallèle entre le 4602 et la Beryl...

Le 4602 s'offre aussi le luxe de transporter le chef RAONI en personne venu plaider la cause de la forêt amazonienne auprès du bourgmestre de Mons : Elio Di Rupo. Ce sera un superbe parcours entre Mons et Harmignies sur la défunte ligne 109 vers Chimay.

En 2003, le 4602 assure la totalité des parcours touristiques sur la ligne 128, dont le PFT espère toujours la mise en concession à l'époque.

Le temps a passé inéluctablement, et de l'équipe de départ il ne reste que Jean-Marc Hotton, Léon Flon, Dominique Rossi et Fabrice Vachaud (ces deux derniers n'étant d'ailleurs plus membres du PTVF). C'est peu pour assurer l'entretien de cet engin et financer les dernières modifications dont les factures finissent par tomber. Heureusement, le PFT a épaulé les pionniers en la personne d'Alain Defechereux, Philippe Dieu et Walter Ley...

Les nouvelles conditions de circulation du matériel privé sont claires : place aux associations reconnues ou aux opérateurs privés nantis, les circulations en autorail léger sur le réseau national ne sont plus rentables...

Durant les saisons 2004 et 2005, les circulations en autorail léger sur la L128 ont été réalisées par les 554.18 et 4605 du PFT, qui entre-temps a obtenu la concession de la ligne 128. Le 4602 a été maintenu en réserve « bon état ». Il faut dire aussi que les gros autorails 4506 et 4333 ont été aussi présents sur la ligne...

Peut être qu'il sera possible de voir le 4602 en ligne durant la saison 2006, mais il est vrai que des travaux de restauration ou de révision sont déjà nécessaires : le frein, la carrosserie et la motorisation. Avis donc aux courageux...

Voilà !, c'était l'histoire de la remise en service du 4602, ainsi que le résumé des difficultés que rencontrent chaque jour, les animateurs PFT, qui sans relâche, bichonnent leurs engins afin d'en garantir le parfait état de fonctionnement.

Alors, si jamais vous avez un peu de temps libre, et que vous n'avez pas peur de vous salir les mains, n'hésitez pas à prendre le chemin de l'atelier de Schaerbeek, et même depuis peu, celui de l'atelier à wagons de Saint-Ghislain, nouveau quartier général du PFT.

Jean-Marc HOTTON.



Les cabines de signalisation tout relais

Les premières cabines de signalisation tout relais sont apparues à partir de 1950, les enclenchements mécaniques ont donc été remplacés par des enclenchements électriques. Cette technique fait appel à des circuits électriques constitués de contacts de relais et de boutons-poussoirs, une innovation qui a considérablement facilité la tâche des signaleurs. La première cabine de signalisation tout relais a été installée à Soignies par la société Westinghouse.

Après avoir étudié cette nouvelle technique pendant quelques années, la SNCB élaborera son propre système tout relais.

Par la suite, quelques cabines de signalisation ont été construites avec des éléments magnétostatiques offrant une sécurité absolue. Ces éléments, une fois assemblés, remplissaient la même fonction que les relais électromagnétiques.

La gestion de ligne centralisée qui doit son apparition à la technique tout relais, a été introduite pour la première fois en 1961 sur la ligne Liège - Welkenraedt. Un certain nombre de trouvailles techniques, comme l'annonce automatique des trains, les graphiques automatiques et les télécommunications spécialisées ont facilité le maniement et tiré un rendement maximal de l'infrastructure d'une ligne.

Jusqu'aux environs de 1972, c'est le circuit d'accouplement, comme il fut appelé, qui permettait de contrôler si la section de block/le circuit de voie était ou non occupé(e). Généralement, un interrupteur de secours permettait, en cas de dérangement du circuit de voie, d'obtenir l'accouplement du signal et de l'ouvrir, pour autant que les conditions d'accouplement restantes aient été remplies, elles aussi. Ce système s'appelait grand accouplement.

Par la suite, les cabines tout relais passèrent au système du petit accouplement, dans lequel l'occupation de la section de block, du circuit de voie n'était plus contrôlée par le circuit d'accouplement mais bien par le circuit de commande du signal. Ce nouveau système avait pour avantage de réduire notablement les formalités de franchissement (il n'était plus nécessaire de contrôler toutes les autres conditions d'accouplement). On retrouve ce système dans les cabines tout relais, postérieures à 1972, ainsi que dans celles qui ont subi une modification approfondie.

Jusqu'en 1972 environ, l'occupation d'un gril était contrôlée par des circuits de voie de pédale disposés à hauteur des points, limites de gril. Pour parvenir à plus de qualité quant à la libération de la voie, il fut procédé, progressivement, à l'isolation des grils et à la pose de circuits de voie de gril.

Les cabines à commande informatisée (de 1992 à nos jours)

1. - Le poste de commande électronique (EBP)

Avec la percée de l'informatique dans les années '80, les chemins de fer ont également recherché le moyen de commander un poste de signalisation de manière informatisée. C'est ainsi que la SNCB a mis au point le poste de commande électronique (EBP), en collaboration avec Siemens.

Le poste de commande électronique donne un nouveau visage à la cabine de signalisation classique. La salle de commande est équipée d'ordinateurs, appelés postes de travail, qui remplacent aussi bien l'(les) ancien(s) pupitre(s) de commande que le tableau de contrôle optique. Tous ces postes de travail sont reliés, via un double éthernet, à un ordinateur central tolérant les erreurs (STRATUS du type CONTINUUM). Cet ordinateur est entièrement redondant sur le plan interne et continue de fonctionner sans aucun dérangement après l'apparition d'erreurs simples au niveau du matériel.

L'EBP reprend toutes les fonctionnalités présentes dans le poste de commande et les intègre dans un seul système informatique, avec tous les avantages qui y sont liés. La partie EBP doit donc être considérée comme l'interface (entièrement revue) homme/machine du poste de signalisation.

A l'instar de l'AAT, le poste de signalisation électronique transmet les mouvements en passage à ARTEMIS/ARTWEB, ce qui permet de suivre la circulation des trains en temps réel via l'Intranet de la SNCB.

L'EBP offre un nombre d'avantages indéniables :

- Le nombre de cabines de signalisation peut être fortement réduit. Cela doit accroître l'efficacité et la flexibilité de l'exploitation et permettre de travailler de manière plus rationnelle.
- L'EBP permet aussi de confier une plus grande zone de travail aux postes de signalisation grâce à la télécommande intégrée. L'objectif, dans le cadre de la modernisation de la signalisation, est de doter un grand nombre de postes de signalisation de la technologie EBP.

- Contrairement à l'équipement traditionnel, l'EBP est un système actif. Il filtre les données avant de les afficher et reprend un certain nombre de tâches de routine du signaleur. L'EBP connaît les itinéraires habituels des trains et suggère lui-même des itinéraires. La fonction du signaleur-opérateur devient davantage le suivi de la circulation des trains que le tracé des itinéraires. L'EBP comprend également une fonction de test et d'assistance qui peut aider l'opérateur en cas de problèmes de trafic.

En ce qui concerne le système d'enclenchement, l'EBP peut être connecté à une salle à relais classique ou à un poste de signalisation tout relais ou d'un poste à logique programmée (PLP).

2. - Le poste à logique programmée (PLP)

Le PLP a été mis au point par ACEC Transport à partir de la technologie des chemins de fer britanniques. Ce système reprend toutes les fonctions traditionnelles de l'enclenchement de la salle à relais classique et offre en plus les avantages indiscutables de l'électronique :

- Sécurité et fiabilité grâce à un triple traitement de l'information et une décision à la majorité (2/3) ;
- Entretien limité et facile ;
- Gain d'espace ;
- Convivialité ;
- Libération intermédiaire flexible (voir infra) ;
- Modification facile de la configuration d'exploitation.

Grâce à son projet astucieux, le système PLP a pu facilement être adapté aux principes de signalisation de la SNCB. Le paramétrage du PLP permet d'appliquer d'une manière à la fois souple et flexible la libération intermédiaire sur une route :

- Libération, par circuit de voie ou par paire de circuits de voie ;
- Aucune nécessité de disposer de contacts de rail à hauteur du point de libération intermédiaire ;
- Contrôle que les différentes portions de route se libèrent bien dans l'ordre de succession.

Le poste à logique programmée fonctionne toujours de concert avec un poste de commande électronique et veille à ce qu'il existe un lien sûr entre la position des aiguillages et l'aspect présenté par les signaux, comme pour la salle à relais dans un poste de signalisation tout relais.

Un PLP se compose essentiellement d'une ou plusieurs armoires SSI (armoire à Solide State Interlocking) dans laquelle (lesquelles) les données de l'appareillage en campagne (signaux, aiguillages, passages à niveau, etc.) et les demandes émanant du niveau de commande (EBP) sont traitées par 3 modules d'enclenchement qui fonctionnent indépendamment. Il en résulte une prise de décision à la majorité des deux tiers qui commande l'appareillage en campagne. Cela offre en même temps une grande sécurité et une grande sûreté d'exploitation.

La communication avec l'appareillage extérieur est assurée par un double réseau de fibres de verre disposé en boucle, de telle sorte qu'une rupture dans le réseau de câbles ne paralyse pas l'installation.

Les ordinateurs existent déjà depuis un certain temps, et l'on peut se demander pourquoi la SNCB ne les a pas utilisés plus tôt dans le domaine de la signalisation. La réponse est simple : raisons de sécurité. Ce n'est qu'au cours de ces dernières années que la technologie informatique a offert suffisamment de garanties pour un fonctionnement sûr, à un prix acceptable. En outre, il n'est fait usage que d'une information "fail safe" : en cas de perte d'informations, consécutive à la défaillance d'un composant ou à un mauvais contact, le système adopte toujours la position la plus sûre.

Avec le PLP, l'EBP représente le poste de signalisation des années '90/2000. Un poste EBP prototype a été mis en service à Anvers-Nord en 1992. Le premier poste de signalisation combiné, EBP-PLP, a été mis en service à Forest-Midi en 1993.

A l'heure actuelle, le réseau compte 12 postes de signalisation EBP, en service : Ans, Anvers-Nord, Berchem, Bertrix, Bruxelles-Nord, La Panne, Gand-Saint-Pierre, Ligne Grande Vitesse 1, Louvain, Malines, Saint-Ghislain et Forest (formation). Bruxelles-Nord et Ronet possèdent un centre de formation.

L'objectif, dans le cadre de la modernisation de la signalisation, est d'équiper un grand nombre de postes de signalisation de la technologie EBP.

3. Quelques concepts

- Une ligne de mouvement reproduit les itinéraires qui seront parcourus par le mouvement. Il s'agit de l'évolution planifiée d'un train, adaptée en temps réel par le système au mouvement du train, à la situation de la salle à relais et aux problèmes qui surviennent ou disparaissent. Une ligne de mouvement apparaît à l'écran de dialogue qui peut être adaptée, dans son intégralité, par l'opérateur.
- Une route est une variable interne du SSI (PLP). Il s'agit du chemin que va parcourir un mouvement, entre deux signaux successifs à respecter ou entre un signal et un point S ou V (voir plus loin) ou entre deux points S ou V, selon la direction qui s'y rattache.
- Une subroute est une variable interne du SSI (PLP), utilisées pour enclencher un ou plusieurs aiguillages ou matérialiser un blocage du sens de marche.
- Un trajet est un chemin que peut parcourir un mouvement et qui couvre l'intégralité des itinéraires et sections de block qui se succèdent, à l'intérieur d'une même gare ou entre différentes gares. La succession normale des points de

trajet peut, pour chaque trajet (partiel) à l'intérieur de la zone EBP, être programmée à l'avance, par les services Réseau et Signalisation travaillant de concert. On parle alors d'un trajet programmé à l'avance.

- Un point de trajet permet de caractériser, sans équivoque, le choix d'un même trajet parmi différents itinéraires ; il peut s'agir d'une voie, d'un signal ou d'un point de route.
- Un point obligé est un point de route ou de trajet par lequel un mouvement doit absolument passer.
- La réutilisation est le changement de numéro d'un train sur une voie déterminée ou l'éclatement d'un train en deux ou plusieurs parties.
- L'écran de dialogue est l'écran qui permet à l'opérateur de suivre la ligne de mouvement et de la modifier.
- L'écran d'ensemble est celui qui donne un aperçu global de la zone d'action, sans en montrer les détails.
- L'écran de détail est celui qui donne une image détaillée d'une partie de la zone EBP.
- Une station de gestion (EBP Management Terminal ou EMT) est une station de travail dont l'opérateur se sert pour :
 - - consulter le livre de bord électronique ;
 - - consulter et gérer les données concernant le service des trains ;
 - - la gestion utilisateur ;
 - - réserver le traitement des programmes d'entretien technique au personnel technique.
- Une station de travail est un poste de commande de zone EBP qui peut être utilisé par tous les opérateurs et permet de commander une partie de la zone EBP quelle qu'elle soit.
- Une zone de base est la plus petite zone constituée de voies et installations de signalisation dont la commande peut être cédée entre utilisateurs.
- La zone d'action des utilisateurs se compose d'une, de plusieurs ou de l'ensemble des zones de base.
- Un groupe est une zone constituée d'installations de signalisation (signaux, aiguillages, etc.) dont le dernier caractère de la caractéristique est le même. Cette lettre est la lettre caractéristique du groupe (littera de groupe).
- Une zone EBP est l'ensemble des groupes, gérés à partir d'un même EBP. Elle se caractérise par le nom de la gare où le poste gestionnaire se trouve (par exemple, EBP Gand-Saint-Pierre).

Epilogue

Toutes les modifications aux techniques appliquées se font progressivement. La technique de la signalisation évolue lentement mais sûrement. Dans quelques années, les anciennes cabines de signalisation Saxby et Siemens appartiendront à jamais au passé. Les ingénieurs et techniciens de la SNCB ont toujours suivi de près les progrès techniques. A cet égard, ils se laissent guider par leur souci de la sécurité, la régularité et de la fluidité du trafic ferroviaire.

Un article du même auteur sur la signalisation actuelle de la SNCB paraîtra aussi dans la prochaine revue

Cet article paraît avec l'aimable autorisation de son rédacteur :



Monsieur Dirk Viaene, Sous-chef de secteur technique SNCB - MI-Zone Gand - Electricité études et travaux

PETITE MAXIME.

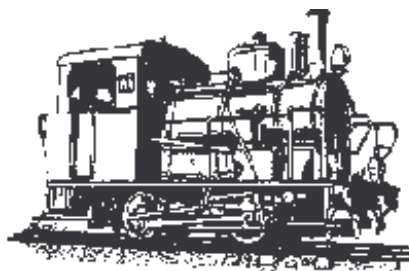
Savez-vous ce qu'est un ami ?

C'est quelqu'un qui vous connaît vraiment très très bien, mais alors vraiment très bien, et qui reste malgré tout votre ami !

Voilà fini pour cette fois-ci, je retourne à l'atelier.

Ah oui, à propos d'atelier, on pourrait parler atelier dans le prochain n°.

Georges Smars.



Chers amis,

Voici le rapport du chef de dépôt à propos de notre voyage en Baie de Somme ce 22 octobre 2005 :

Chacun a pris la route depuis son domicile pour gagner soit le clubhouse à 7 H, soit l'atelier central d'Enghien à 7 H 30 , soit encore un sinistre parking d'autoroute situé sur la zone frontière et peuplé d'horribles Douaniers (vers 8 H 15)... Brrrr, à en frémir de voir leurs petits yeux cruels brillants dans le matin blême... Brrr....

Ensuite, un parcours paisible au chaud et au sec dans un bon car moderne (trop, puisque peut plus lire les cassettes VHS et seulement les DVD...). Merci à notre ami Pierre Sitarski pour avoir emmené le seul DVD ferroviaire du bord = Furka Oberalp, la ligne touristique à vapeur, un MUST !!! projeté au retour.

Arrivée sur place vers 11 H, tout juste pour le train. Quelques protestations pour le voyage de la part de fumeurs qui ont été privés de leur arrêt = même sous la pluie, ils veulent ingurgiter leur poison... Cela dit, un long trajet n'est pas évident pour tous, car parfois les courbatures s'installent... Ne sommes-nous pas trop attachés à notre petit confort ? A voir pour un prochain voyage...

Cela dit au risque de vexer certains, avec un arrêt, nous serions arrivés en retard pour le départ du train à vapeur...

Ensuite départ en train à vapeur vers la gare du Crotoy, un superbe parcours tout en découverte ... Surprise = le Soleil est de retour en force sur la région...

Nos amis du CFBS (Luc Tennstedt et Hubert Dehouck en sont membres également) effectuent un superbe travail sur le terrain ! La gare du Crotoy est un bijou !, je passerais bien mes vacances dans le coin à titre personnel, juste pour donner un coup de main...

En effet, le matériel et les abords de la voie sont dans un état impeccable, un exemple à méditer !

Retour vers la gare de Noyelles – mixte avec la SNCF, pour embarquer dans le train restaurant, ensuite dégustation en pleine baie de Somme, juste à la limite des marées. Encore une fois, un très beau paysage !

Nous avons aussi très bien mangé dans le train, juste un petit accident avec une charmante serveuse qui a essayé de se faufiler entre mon sac photo et le couloir (gabarit métrique !), ce qui a entraîné la chute de quelques flûtes à apéritif... Malgré une prompt réaction de notre jeune machiniste Xavier Magdelyns , qui est aussi polytechnicien aux études, le « drame » n'a pas pu être évité... NB : Pour la demoiselle en question, notre ami Xavier est toujours libre... (et charmant, sur demande expresse je peux fournir l'adresse courriel)...

Après avoir séché mon pantalon, mangé de manière remarquable (si si !), pris de superbes photos depuis la zone des marais ou le long du talus, nous « sommes » repartis vers le dépôt de St-Valery.

Certes, nous avons failli laisser plusieurs fois sur le côté de la voie, notre photographe-cinéaste-accompagnateur de service, le dénommé Luc Van den Eynde. En effet, ce dernier a multiplié les prises de vues en tout sens, au risque de rester en arrière... Heureusement, notre charmante et efficace accompagnatrice chef de train, a procédé à chaque fois à son sauvetage (sur mes conseils avisés)...

Ensuite, visite en profondeur du dépôt et des installations de St-Valery. Nous avons reçus de multiples explications de la part des nombreux bénévoles qui œuvraient sur place durant ce samedi.

Hélas, les bonnes choses ont toujours une fin et nous avons regagné le port de St-Valéry (vers 16 H 30)... Après d'émouvants adieux, le train à vapeur est reparti vers son dépôt... Après une petite visite de la ville, le retour vers la Belgique a eu lieu. A remarquer, dès que nous avons pris l'autoroute, la pluie ne nous plus quitté tout comme le matin...

Le Comité du PTVF et les membres participants remercient chaleureusement Claude Magdelyns pour son travail d'organisation du voyage, mais aussi tous les membres du CFBS.

Sans aucun doute, ce fût une très belle et inoubliable journée.

JM Hotton,
Vice-président du PTVF,
Chef de dépôt.



Le club se dévoile.

Par Georges. Smars

Comme promis, je vais essayer, dans la succession d'article qui vont suivre, et cela au fur et à mesure des parutions sporadiques de notre revue, de broser le portrait de quelques-uns de nos membres. D'avance je vous demande de juger ces articles avec la plus grande indulgence, car l'exercice est périlleux. En effet, sans nommer les victimes choisies, sans me moquer d'elles (ça va être très difficile pour moi) en restant objectif (idem encore +) ceux qui me connaissent vous diront que voilà une mission quasi impossible.

Donc ceci étant dit, on y va, à vous de les reconnaître.
Je vous livre maintenant le premier.

La première fois que je l'ai rencontré, c'était par un bel après-midi de printemps ensoleillé à souhait, lors des JPO d'avril il y a quelques années.

Nous étions complètement débordés ne sachant où donner de la tête, comme il faut dire dans ces cas de stress intenses. Il y avait une file d'attente longue ! Mais alors longue, comme on en voit plus ces derniers temps. Elle atteignait presque la première courbe de la descente vers la fausse traversée jonction double. Voyez notre spécialiste, Léon Flon pour la terminologie exacte de cet enchevêtrement de toute sorte d'appareils de voies, qui donne la frousse à nos visiteurs.

Mais revenons, à nos moutons ou plutôt à notre homme. Comme je vous le disais plus haut, nous étions tous complètement absorbés par la multitude des tâches indispensables pour le bon fonctionnement d'une journée d'exploitation, pour nous faire plaisir, (des vrais masochistes) mais surtout donner pleine satisfaction à nos visiteurs et clients.

Le chef de gare essayait de faire partir un maximum de convois. Les poinçonneurs ramassaient les tickets à tour de bras. Les éternels « cinq poussifs » s'évertuaient comme d'habitude à tout bloquer en gare et sur le réseau, pour le plus grand plaisir des spectateurs qui voyaient le chef de gare friser la crise d'apoplexie à cause de ces petites machines récalcitrantes. Les aiguilleurs complètement débordés faisaient trembler la cabine d'aiguillages. Le personnel du bar était sur les genoux, et notre bien aimé « Auberstandführer » venait de donner une solide explication à deux petits gosses, dont l'un avait mis la moitié d'une de ses petites mains en dehors du wagon dans lequel ils étaient assis (je pense que les gamins s'en souviennent encore.). Donc, cette description de l'ambiance détendue du moment, que les heureux habitués de ces moments intenses de la vie coutumière au sein de notre belle association connaissent si bien, n'a pas pour but de noyer le poisson et faire du texte « ah le temps des mémoires » mais bien de vous faire partager et ressentir l'état de stress intense que nous subissons dans ces moments-là.

Maintenant accrochez vous voici l'individu.

LUI !!! Stressé ? PAS du tout, non - non, il avait jeté son dévolu verbal sur notre ami et président d'honneur Luc Tennstedt, qui n'en menait pas large, partagé entre l'envie de fuir et retenu par la politesse exemplaire que nous lui connaissons, aurait bien voulu être ailleurs à ce moment là.

Notre homme lui ? Indifférent à ce qui se passait autour de lui, parlait, parlait et parlait encore-encore et encore.....

Je me suis dit alors, celui-là ! Il n'a pas été vacciné avec une aiguille de phonographe, mais plutôt avec deux aiguilles, et encore !!

Mais, mais, mais, me suis-je dit voici peut-être quelqu'un d'intéressant pour nous, étant donné que la verve avec laquelle il entretenait la conversation entre notre ami Luc et surtout lui-même, laissait penser que nous avions affaire là au détenteur d'un véritable puit de science.

J'ai donc essayé de libérer Luc et de prendre le relais, et bien non, non, et non ! Moi, je n'ai pas été jugé assez intéressant et je ne suis pas arrivé à le distraire de sa conversation.

Pauvre Luc ! Je n'ai rien pu faire pour lui.

Luc est parvenu à s'échapper quelques minutes après et moi, je suis allé faire du train et puis soutenir les gens du dépôt en buvant en leur compagnie un bon ORVAL (*1) pour me remettre de cette rencontre que l'on pourrait presque qualifier « du troisième type ».

Environ deux ans après notre personnage s'est inscrit chez nous et a rapidement démontré ses vastes connaissances, et bien entendu diront les mauvaises langues son immense capacité verbale « pas moi je le jure » et son esprit touche-à-tout, ceci dans le bon sens du terme pour une fois.

Ne me dites pas que vous ne l'avez pas encore reconnu.

Ah oui, j'allais oublier de vous dire, que hormis tous ce qu'il fait au club, il est aussi parvenu à construire, oui oui un truc pas mal, mais je ne peux encore rien dire à ce stade du récit.

Alors à ce propos je lui avais demandé de faire un article concernant le vrai chef-d'œuvre qu'il est parvenu à réaliser en quelques mois seulement.

Il n'a pas fait d'article, car fort en tête, « ben tiens donc ! », fort de ses mains mais pas du tout disposé à écrire (craignant que l'on puisse croire qu'il voudrait se vanter) il a préféré demander à un ami proche, fort de sa plume, d'écrire pour lui.

Je vous livre donc le texte de cet ami in extenso ci-après.

Encore une chose qui ne va pas vous aider si vous ne l'avez pas encore reconnu, en plus de parler sans arrêt, IL CHANTE, oui, oui moi je le sais.

Voici le texte du copain de notre personnage, il a été écrit il y a quelque temps déjà et vous comprendrez que l'objet en question est terminé depuis plusieurs mois et fonctionne au mieux pour la plus grande satisfaction de son propriétaire, des compagnons, et des visiteurs de passage au club.

Il a vraiment montré là son sens pratique et ses compétences de maquettiste, je n'en dis pas plus, il, faut le voir son tram, voilà je l'ai dit.

Georges Smars

UN TRAMWAY NOMME DESIR. (*2)

Par Stéphane DURIEUX.

Quiconque aperçoit notre ami JACQUES STREEL, foulant le pavé, à l'allure d'un Bersaglier, chapeau à plumes en moins, constate, que sa tête penche vers le sol, sous le poids d'un cerveau jamais au repos.

Si vous l'abordez, il vous dira en quelques mots, (*3) que dans l'immédiat, il doit réparer une serrure, transbahuter une vieille dame ou réparer la brèche d'une godasse, mais surtout, qu'il doit encore ajuster l'une ou l'autre pièce pour « son tram »

Car voilà le grand mot est lâché. Depuis des mois, notre ami planche sur la construction d'un rêve, celui de réaliser le tram électrique, qui bientôt fera ses premiers tours de roues officiels sur le circuit du Bempt.

Au fil du temps, des amis privilégiés ont pu assister chez notre petit Léonard de Vinci (*4) Forestois, à la naissance sur papier d'abord, puis en l'un ou l'autre endroit tenu secret, pour éviter toute forme d'espionnage à la création de cette merveille, faite de fine mécanique, voire quasi de bijouterie, sur laquelle, des couches d'émail viennent donner la touche finale.

Une chose nous inquiète cependant. Est-ce que, passant de la vapeur à l'électricité, il modifiera son allure vestimentaire qui le distinguait entre mille. Son bleu de chauffe, le foulard à pois rouges et la casquette posée bien au-dessus de son crâne.

Espérons que non, car pourquoi ne pas faire comme les Suisses du Vatican, qui depuis 500 ans n'ont pas changé de look. (*5)

Nous tenons à conserver l'image de ce rêveur passionné, sur fond de Bempt verdoyant, symbole parfait d'un adulte ayant conservé un enthousiasme d'enfant. (*6)

Stéphane Durieux

- *1) Cette potion est devenue au fil du temps indispensable pour le maintien en forme des volontaires du dépôt « j'ai des photos ! »
- *2) Encore un, voir l'article paru dans une revue précédente sur le réseau et les tramways de Jean-Marie Mairesse.
- *3) Ceci est une impossibilité flagrante, il faut lire en quelques milliers de mots.
- *4) Là moi je n'aurais jamais osé.
- *5) Ben oui il a changé de look il a même un couvre-chef d'époque qui lui donne un petit air de soldat sudiste vieux de plus d'un siècle avant W. Bush.
- *6) Là, nous nous rejoignons tous, nous restons heureusement de grands enfants.



Georges Smars

(photo authentifiée de l'auteur devant son ordinateur personnel)