

Allez à la gare ... de l'AMFB N°20

Président-Fondateur Claude Van Wageningen

Les tramways

Modélisme : Peho et
LED's

Les nouvelles en bref
et en images

Les réseaux

Sommaire de cette édition

ÉDITORIAL	2
IL EST PARTI REJOINDRE LES ETOILES	3
LES NOUVELLES EN BREF ET EN IMAGES	4
MODELISME	5
HISTOIRE DE MOT FERROVIAIRE : TRAMWAY	10
LA SNCB SOUS LE COVID 19	12
AGENDA (SOUS RESERVE VU LES CIRCONSTANCES)	13

Éditorial

Chères amies,
Chers amis de l'AMFB,
Chères lectrices, chers lecteurs,

La 20^{ème} édition qui sort au moment où notre association aimerait bien commencer à fêter ses 20 ans d'existence, quelle coïncidence ! Comme diraient certains, c'est sûrement un signe ! Le signe d'une nouvelle voie que nous nous apprêtons à emprunter, notre club n'a jamais été aussi proche de concrétiser ses projets de nouveaux locaux. Mais je me dois d'en encore rester discret quelques jours. Suivez-nous sur les réseaux sociaux comme Facebook et Instagram, et vous saurez tout en temps utile. Et si vous êtes allergiques aux réseaux sociaux, ne vous inquiétez pas, il se murmure qu'une édition « Hors série » de notre trimestriel se prépare déjà.

Je disais « aimerait bien commencer à fêter ses 20 ans », car vu les circonstances, nous n'avons rien pu organiser jusqu'à présent. Même notre week-end portes ouvertes est passé à la trappe. Maintenant faut être honnête, avec près de 4 mois d'inactivité, nous n'aurions pas eu grand-chose de nouveau à vous montrer. Mais qu'à cela ne tienne, nous prenons déjà rendez-vous pour l'année prochaine. D'ailleurs ne dit-on pas que tout vient à point à qui sait attendre ?

En vous souhaitant une bonne lecture, restez prudent et faites surtout bien attention à vous et à vos proches ! Portez-vous bien ! On va s'en sortir !

Amicalement,
Au nom de toute l'équipe de rédaction,
Philippe Chavet, président de l'AMFB

Il est parti rejoindre les étoiles

Durant le confinement, nous avons appris une bien triste nouvelle. Notre ami Michel Vander Elst nous a quitté le 10 avril dernier, à l'âge de 64 ans. Il est décédé des suites d'un AVC à son domicile.

Bien sûr, rien ne laissait présager sa disparition. Il m'avait envoyé son article à propos des trains spéciaux (publié dans le dernier trimestriel) le 31 mars dernier. Il n'a pas eu l'occasion de voir son article publié. Son dernier article a été très apprécié des lecteurs de notre trimestriel.

N'oublions pas que Michel fût l'un des membres fondateurs de notre association, et toujours fidèle jusqu'au début de cette année. Et même s'il n'était pas l'un des membres les plus actifs de notre asbl, il a continué à nous soutenir ces dernières années. Merci à lui pour son soutien!

Hommage de la part de Guy Gerard :

Au revoir Michel.

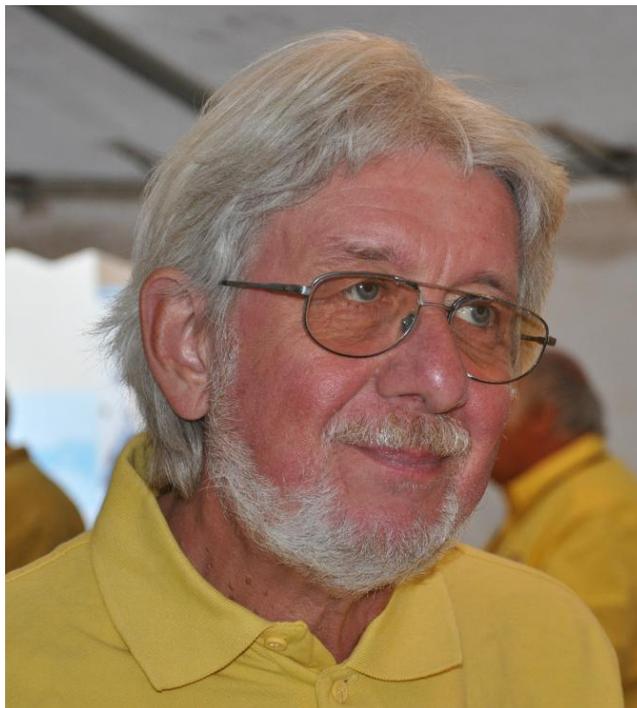
Ce 10 avril 2020, tu as rejoint ton univers. Celui des étoiles dont tu étais un grand observateur terrestre, celui des cosmonautes et astronautes dont tu connaissais toute l'évolution de la recherche spatiale et, là-haut, tu retrouveras aussi Elvis Presley qui n'avait aucun secret pour toi.

De même, avec les autres copains de notre club qui t'ont précédé, peut-être seras-tu à nouveau un "membre fondateur" d'un réseau où l'espace disponible ne sera plus un obstacle.

Tu me laisses des souvenirs particuliers avec ton réseau portable à l'échelle "Z" et ta passion de la vapeur vive qui m'a fait découvrir le club de Forêt. Salut à toi!

Mais Michel avait d'autres passions également. Voici un extrait de l'hommage qui lui a été rendu par le COBEPS (www.cobeps.org): Collaborateur de longue date de la SOBEPS - qu'il avait rejoint comme enquêteur en 1979, avec sa cousine Michèle Marlet - et membre de notre association, Michel était un passionné d'astronomie, d'aéronautique et de conquête spatiale qu'il suivait de près. Affilié à la Société Royale Belge d'Astronomie, il a activement œuvré pour partager ses connaissances avec le plus grand nombre. Il a ainsi créé, animé et présidé l'Astroclub Véga (1980-1995), puis le club d'astronomie Orion, à Braine-l'Alleud (1996-2009). [...] S'il se faisait rare à nos réunions ces dernières années, chacun avait noté à quel point il était une mine d'information, toujours disposé à aider, et avait un cœur d'or. Il laissera également un grand vide dans le ciel du COBEPS.

À ses proches et amis, nous adressons nos très sincères condoléances.



Les nouvelles en bref et en images

Comme un déménagement se profile à l'horizon, qu'il n'y a pas eu d'évolution suite au confinement, et qu'il n'y aura pas de week-end portes-ouvertes cette année, c'est plutôt de démontage dont on va parler cette fois-ci.

Réseau 2R

Sur le réseau 2R, ce sont les derniers trains qui ont circulé, dont un spécial « Corona », masqué et avec des voitures qui respectaient la distanciation! :-D



Réseau N

Du côté du N, l'équipe qui a toujours travaillé d'arrache-pied pour faire très bien évoluer ce réseau, doit se résoudre à le démonter. Enfin, il se murmure qu'ils ne sont pas mécontents de pouvoir commencer autre chose... Affaire à suivre donc!



Réseau « Braine-l'Alleud »

Ce réseau reste fonctionnel, il a même accueilli un train de circonstance ce 14 juillet.



Apéros en-ligne



Pendant le confinement, nous avons également succombé à la mode des apéros en ligne. De brèves petites réunions, pendant lesquelles on se donnait nos dernières nouvelles. Mais quelques membres en ont profité pour nous présenter leurs propres réalisations, ou commencer à nous enseigner Train Controller, par exemple.

Modélisme

Petit test des produits Peho

Suite à un post intéressant sur <https://forum.trains-160.be/> j'ai testé pour vous les produits Peho (<http://peho-kkk.de/mshop/index.php/spur-n.html>).

Ils produisent des paliers en laiton à insérer dans les trous de roulement des roues.

Au départ, c'est fait pour améliorer le roulement des essieux.

C'est tellement petit que ne comptez pas sur moi pour faire des photos (en plus je suis nul en photo), je copie donc la page explicative (http://peho-kkk.de/pdf/Anleitung_6.pdf).



Ce n'est pas très cher, 2,55 € pour les forêts et 7,00 € les 20 paliers.

Il décline aussi ces paliers avec un fil soudé pour la captation de courant : 2,95 les quatre.

En regardant les photos de ces paliers électrifiés, je ne comprends pas bien comment les encastrer sans devoir faire un trou ou une découpe pour le fil d'alimentation.

Je me suis donc procuré des paliers simples : la préparation du trou et l'inclusion de ces paliers sont très bien pensées, les forets fournis permettent de préparer le trou avec le premier puis de correctement aléser ce trou en forme conique à la profondeur exacte grâce au deuxième foret qui possède une butée de profondeur (regardez la description ci-dessus)

J'ai essayé de souder un fil sur ce cône, mais il faudrait une soudeuse à point, et je n'en possède point.

Mais il est tout à fait possible de prendre du courant avec ce palier : je fais passer un fil émaillé (gratté et étamé) dans le trou d'insertion du palier et il se coince lors de l'encastrement de ce dernier.

Pour ces opérations, borgnes et parkinsoniens, s'abstenir !

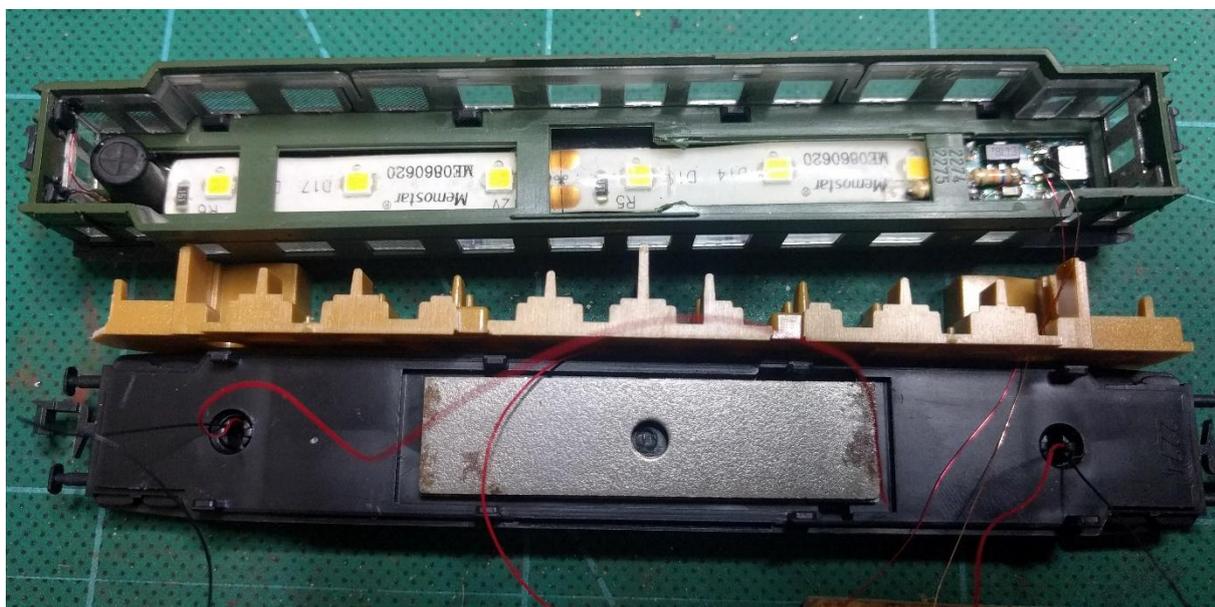
Le résultat est excellent en ce qui concerne le roulement : pas de frottements dus à des lamelles de prise de courant ou à des trous en plastique plus ou moins adaptés aux pointes d'essieu. À conseiller pour des wagons roulant très mal !

J'ai réalisé l'éclairage d'une rame SNCF : c'est vraiment fabuleux en termes de roulement et de prise de courant (le produit de base n'est pas prévu pour la captation de courant, mais il suffit d'un petit peu bricoler).

J'ai donc utilisé quatre paliers par voiture, soit un coût de 1,40 € pour la captation de courant sans frottement : je vais recommander !

Les voitures sont équipées d'un bête morceau de LED ruban, alimenté par un limiteur/redresseur de courant 12V et un condensateur 200 μ F en tampon.

Grosse réduction de la luminosité avec une résistance de 15 k Ω .



Pour les puristes, il y a 2 résistances sur la photo, la deuxième est une résistance de 56 k Ω pour les feux rouges de fin de convoi.

J'ai donc une rame de 6 voitures dont une bi-classe 1°/2° classe, la dernière étant une voiture de 2° classe dont l'arrière est un compartiment de service (celle qui porte les feux de fin de convoi).



Bon, comme d'hab la photo ne vaut rien, mais je vous assure que le roulement de la rame entière est meilleur après transformation qu'avant et je ne vous parle pas de la captation de courant : pas un scintillement.

(La tache rouge entre l'avant-dernière et la dernière voiture est due à un des deux faisceaux laser de mon calculateur de vitesse, faudra que je fasse un article à ce propos un jour)

Cette firme propose aussi des attelages magnétiques avec conduction électrique : 5,60 € la paire.

Je ne les ai pas montés, mais j'ai vérifié : ils se clipsent sans problème dans un boîtier NEM classique et les aimants présentent une bonne force d'attraction.

Le problème des attelages magnétiques, c'est qu'on doit les réserver à une rame dont la composition ne changera pas.

Ces produits existent aussi pour le HO.

PS: La question m'ayant été posée à propos de la plaque limiteur/redresseur de courant 12V, je redonne ici les renseignements que j'avais donné.

<https://www.ebay.fr/itm/5024-carte-regulateur-de-tension-ideal-modelisme-3-3-3-5-6-8-9-ou-12V/171302010893?hash=item27e265400d:m:m3EtfwhQz2hjRYd1f3AT0cg&var=470941372541>

On entre jusqu'à 30V alternatif (condensateur obligatoire) ou continu et on sort la tension pour laquelle la plaquette est conçue de 3.3 v à 12 v. : attention, avec ces circuits la tension entrante doit évidemment être supérieure d'au moins 1,7 V à la tension de sortie.

Courant de sortie 100 mA.

Plutôt que de faire mon propre circuit avec pont redresseur, LM317 et au moins deux résistances : cette plaquette fait tout ça pour un encombrement très minime et un prix tout à fait abordable.

Le condensateur, ici, c'est pour servir de tampon en cas d'alimentation aléatoire : 200 μ F ce n'est pas énorme comme réserve d'énergie, mais ça prend déjà pas mal de place.

Je n'ai pas d'actions, mais je conseille vivement cette boutique <https://www.ebay.fr/str/ledmegashop> : jamais eu de problèmes.

On trouve beaucoup de choses intéressantes, à des prix évidemment légèrement supérieurs à ceux de mon copain Ali, mais c'est dédouané et livré en 48 h (enfin, quand il n'y a pas le cocovirus)

À retenir, en cas d'achats multiples, AVANT de payer, demander le total au vendeur : comme le port est compté sur chaque article, le vendeur n'ayant qu'un colis à expédier réduit les frais de port.

Utiliser ebay.fr, car ebay.be ne permet d'avoir un panier (sont vraiment c...)

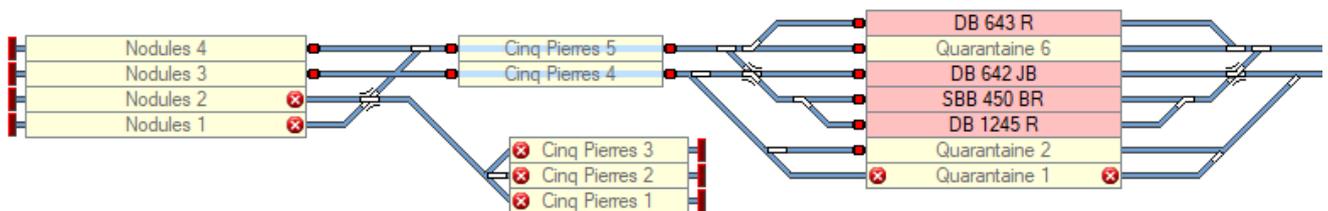
Photos et auteur : Olivier Borsu

Fin du confinement sur les rives du loch Omotiv.

Durant de longues semaines, le bon peuple du loch Omotiv s'est confiné à l'abri de la gare de Quarantaine, censée le protéger des miasmes de Lôdelas. La CACHALO, qui sous la houlette du baron de Couire construit le chemin de fer desservant les rives du loch Omotiv, en a profité pour étendre le réseau. La gare de Quarantaine ouvre aujourd'hui la voie vers Lôdelas en passant par la halte de la Clé de Cinq Pierres. Le transport de marchandises est encore limité faute d'une gare de triage, mais le trafic voyageur mobilise un grand nombre d'autorails, qui la nuit sont parqués à la queue leu leu sur une voie de garage. Le BIT, bureau d'ingénierie technique de la CACHALO, a travaillé d'arrache-pied pour automatiser l'empilement des autorails sur cette voie en impasse. Les informaticiens du BIT ont percé un à un les secrets du logiciel BrainController, qui contrôle le réseau. Le profil de vitesse des locomotives a été peaufiné, des macros ont été construites, des boutons ont été installés, des trajets ont été définis. Le résultat est à la hauteur des efforts prodigués et le baron ne se lasse pas d'admirer ces autorails qui s'empilent en douceur sur leur voie de garage, en respectant la distance de sécurité.



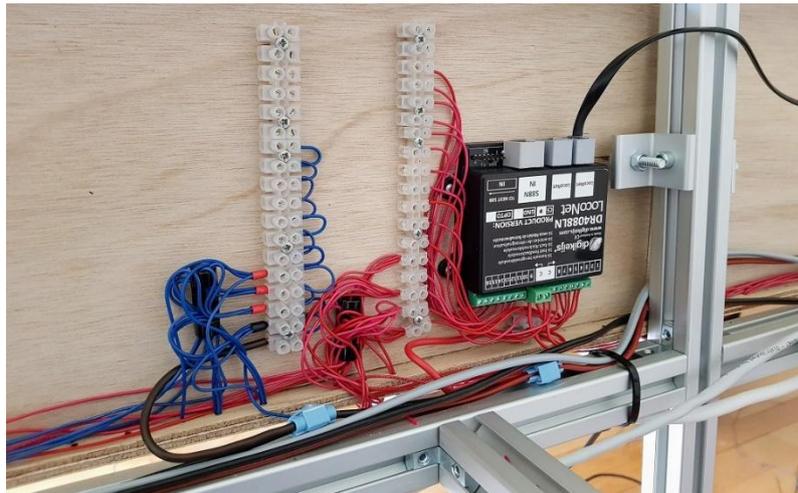
Tous les détails de la paramétrisation de BrainController ont été compilés par le Bureau d'Ingénierie Technique dans un recueil technique intitulé « Les cahiers secrets du BIT » (<http://bit.cachalo.be>). Cet opuscule sera régulièrement mis à jour.



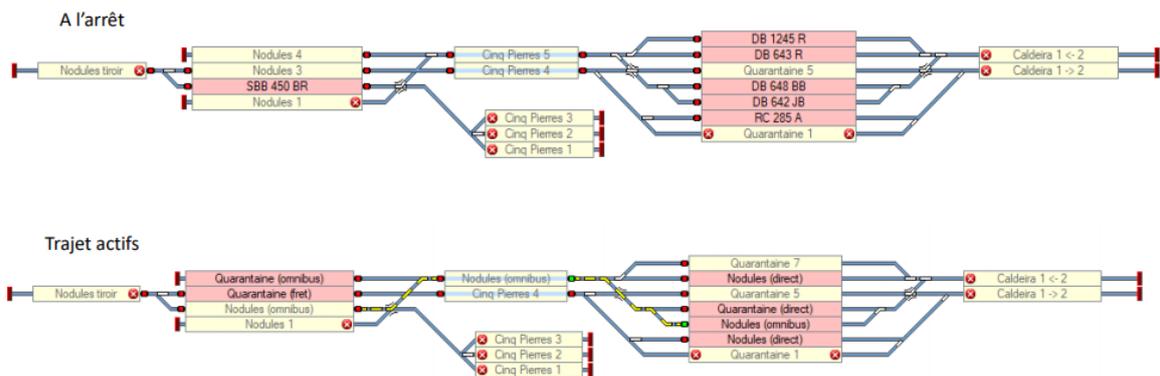
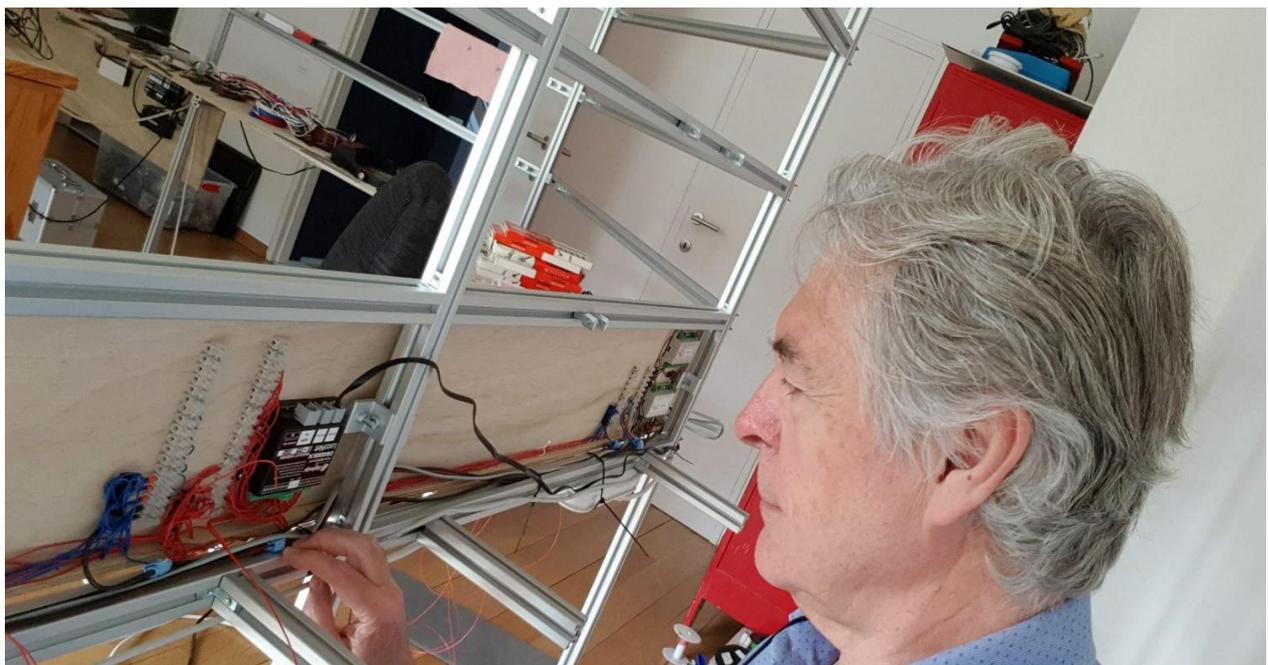
Notre reportage photographique : un train médicalisé stationne en permanence sur les voies désolées de la gare de quarantaine, où une main cynique et facétieuse a tagué « On va sans sortir ».



Notre reportage photographique : celés derrière les falaises d'albâtres si caractéristiques des côtes du G de la mer des Sarcasmes, les câbles et appareils électriques de la CACHALO sont protégés par des entretoises.



Cette construction en étagères permet de travailler au câblage confortablement assis, sans devoir ramper sous le réseau. Cette méthode pourrait être utilisée pour les nouveaux réseaux de l'AMFB (à suivre).



Le TCO de BrainController

Photos et auteur : Philippe Malarne

Histoire de mot ferroviaire : Tramway

Plus simplement appelé tram, voilà un moyen de transport de personnes dont la définition est peu aisée à formuler et dont l'origine de la dénomination est incertaine. La combinaison des mots anglais « tram » (barre) et « way » (chemin) en donne une explication. L'appellation du support de transport s'est communiquée au véhicule qui y circule. Une autre origine proviendrait du nom de l'inventeur anglais Benjamin OUTRAM qui mit au point au XVIIIème siècle une technique de voie ferrée dans les mines appelée depuis « outramways ».

2 générations bien éloignées de tram à Bruxelles -> le 5 mai 2019



Définir la spécificité de ce moyen de transport ferroviaire par rapport au train n'est guère aisé. L'histoire va peut-être nous aider sur la question. Blaise PASCAL invente en 1662 un système de transport urbain en commun de personnes. Un itinéraire fixe est déterminé pour le passage de voiture à horaire fixe. Le tracé est divisé en plusieurs sections. Les passagers paient cinq sols par tronçon emprunté. Les autorisations délivrées pour la mise en service n'autorisent malheureusement pas l'usage des véhicules aux soldats, pages, laquais et autres gens de bras, la « haute société » ne voulant pas trop de mixité dans les transports en commun. La restriction des usagers entraîne l'arrêt du service en 1677, faute de rentabilité. Il faut attendre 1825 pour voir renaître un service public de transport. À Nantes, Mr E Bureau décide de transporter ses travailleurs entre l'entreprise de son grand-père et le bureau de douanes. La voiture stationne devant la boutique d'un chapelier dénommé OMNES lui ayant donné comme enseigne OMNES OMNIBUS. Le nom s'est communiqué aux voitures par les usagers. Ayant ouvert des bain-douche publics à la même époque à Richebourg près de Nantes, Mr Baudry constate le peu de clients et pense qu'il est trop éloigné du centre-ville. Il tente de remédier à la situation en établissant une navette avec une voiture à cheval pour le déplacement des clients. Succès pour le moyen de transport, mais les clients ne visitent toujours pas beaucoup plus ses bain-douche. Mr Baudry ferme ceux-ci et ouvre un service payant de voitures avec succès. Mr Baudry s'installe ensuite à Paris en 1828 en ouvrant l'Entreprise Générales des Omnibus.

Les Parisiens adoptent facilement le nouveau mode transport, les omnibus étant moins chers que le système des fiacres alors utilisé. La dénomination omnibus s'étendra au transport en commun pour tous, sous forme restreinte de bus ensuite, puis au train s'arrêtant à toutes les gares. Le succès du système ouvre l'appétit à de nombreuses entreprises, ce qui crée une certaine pagaille dans le transport en commun. En 1855, le baron Haussmann fusionne les sociétés et crée à Paris la Compagnie Générale des Omnibus organisant un réseau de 25 lignes avec 503 omnibus.



Tramway à Bruxelles le 5 mai 2019

Le mauvais état des chaussées rendit souhaitable un système de roulement plus aisé et plus confortable. Il semble que ce soit New York qui accueillit en 1832 le premier tram circulant sur une voie ferrée en saillie. Il faut attendre 1852 pour que l'ingénieur français A. LOUBAT eût l'idée d'encastrer le rail dans la chaussée. Fort de son expérience américaine, il obtint en 1853, l'autorisation de construire une ligne expérimentale de « chemin de fer américain » traversant Paris. Le succès rencontré lors de l'exposition universelle de Paris de 1855 se propage à toute l'Europe à partir de cette date. La traction hippomobile utilisée jusqu'alors va voir apparaître d'autres systèmes de traction.

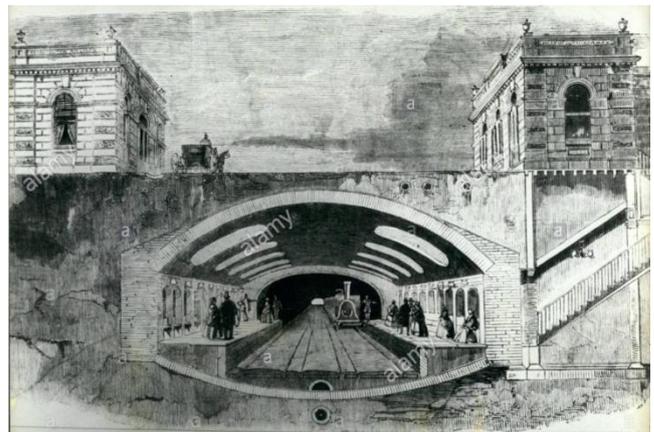
Du système vapeur dès 1873, on fera un passage par l'air comprimé pour adopter l'électricité dès 1881 grâce aux travaux de l'ingénieur SIEMENS. Le recours à l'électricité nécessite une installation spécifique et le transport de l'énergie depuis la centrale de production jusqu'aux lignes de communication, ce qui retardera le recours à cette technique.



Les câbles aériens sont considérés comme peu esthétiques surtout dans les centres historiques. Pour éviter la pose des câbles, certaines villes ont adopté un système d'alimentation par le sol.
< - À Nice, certains trams sont alimentés par des batteries placées sur le toit des véhicules.

D'autres systèmes de propulsion ont également été utilisés. Une commune suisse utilise les eaux usées sur certaines lignes de tram. La commune présente un dénivelé important entre certaines parties de son territoire. La voiture du dessus remplit un réservoir de ces eaux et entame la descente vers la partie basse et entraîne la remontée du tram d'en bas qui avait préalablement vidé ses eaux, par un système de câble. L'utilisation principalement urbaine de ce moyen de transport en commun sur une voie ferrée métrique donne la notion de tram à ce genre de véhicule. Elle s'est étendue au réseau de chemin de fer secondaire hors agglomération.

L'utilisation de ce système de transport ne se fait pas qu'au niveau sol. En 1863 est inaugurée la première ligne souterraine à Londres, construite par la « Metropolitan Railway » qui donnera son nom à ce mode transport. En 1878, on commencera à New York des lignes de métro aériennes. La technologie s'est emparée de ce mode de transport. Le début des années 1980 voit apparaître les métros entièrement automatiques. La littérature, le cinéma et le modélisme ont utilisé ce moyen de transport pour vous faire passer de bons moments, à chacun selon son désir.



Photos Philippe Chavet, Wikipédia, Alamy

Auteur : Pierre Tel

LA SNCB SOUS LE COVID 19

Suite à un accident de voiture survenu le 8 février qui s'est soldé par une perte totale, j'ai dû prendre le train régulièrement pendant 5 mois avant de retrouver une nouvelle voiture

Je suis habitué à prendre le train (logique pour un membre AMFB), mais les conditions ont été assez particulières.

J'avais donc pour habitude de sortir une fois par semaine pour les courses. Les premières semaines, grâce au Proxibus, facile de se rendre dans le centre de Waterloo.

Mais dès le 19 mars, le service est supprimé, je découvre l'horaire allégé de la SNCB et chaque semaine je prends le train de Waterloo à Braine-l'Alleud.

Jamais je n'ai eu de problème, l'accompagnateur appliquant le service minimum, c'est-à-dire de donner le signal du départ de façon électronique (une première à la SNCB).

Début avril, devant me rendre à Bruxelles pour une consultation médicale je prends le train, passe à Bruxelles-Midi où je constate aucun train sur les voies précédant la gare et descends à Bruxelles-Central. Je me serais cru dans une petite gare de province, car j'étais bien le seul dans le hall et il était 13 h.

Pour le retour, je reprends le train à Bruxelles-Schuman (pas de retard indiqué sur le panneau et seulement 2 autres voyageurs en pleine heure de pointe).

Mon train du retour venait de Louvain, s'arrêtant à 8 gares. Mais je pense n'avoir compté qu'une petite dizaine de voyageurs qui a pris le train sur le trajet.

À partir du 11 mai, changement de programme : d'une part j'ai droit à un service maximum et le port du masque est obligatoire, et ce dès le quai.

Le même jour, je fais mes courses hebdomadaires, et arrivé à Braine-l'Alleud, 2 policiers et 2 agents de Securail sont présents pour faire respecter la nouvelle règle.



D'autre part dès ce jour le guichet de la gare de Waterloo sera fermé 7 jours sur 7 et la guichetière de Braine-l'Alleud me dit que c'est le cas dans certaines gares en raison du nombre de voyageurs évalué à 5 %.

Il est vrai que dans les rames Desiro, que ce soit en heure de pointe ou creuse, les voyageurs respectent les distanciations sociales. Et pour expliquer le faible taux d'occupation, la raison est simple :

En fait de nombreux navetteurs ont pris la voiture, car garder un masque dans un train ce n'est pas agréable et je pense que dans le Bxl-Ostende cela ne sera pas évident en cas de forte chaleur en espérant ne pas avoir une panne de la climatisation.

Quant aux contrôles des billets, je n'en ai eu aucun, mais ils ont repris dans la deuxième quinzaine de juin, mais pas de façon habituelle.

Pour conclure, je dirai que la SNCB sous le Covid 19 a accompli sa mission de service public d'une façon exemplaire, mais je ne suis guère rassuré pour l'avenir sur le plan financier qui aura un fameux trou à combler.

Photos : Wikipédia

Auteur : Christian Segers



Allez à la gare de ... l'AMFB n°20

Agenda (sous réserve vu les circonstances)

En jaune, dates importantes, nouvelles dates ou modifications

22 et 23/08/2020 : ANNULE. Notre Expo de modélisme ferroviaire (PO)

7 et 8/11/2020 : PO ALAF à Ougrée

Agenda de Michel Marin : <http://users.skynet.be/sky34004/bourse.html>

Notre site internet :

www.amfb.be

Suivez-nous:   

Notre expo annuelle de trains miniatures du mois d'août 2020 est annulée



[Accueil](#) [Actualités](#) [Galerie](#) [Médias](#) [Contact](#)

Bienvenue sur le site de l'Association des Modélistes Ferroviaires de Braine-l'Alleud !



Expo:

Notre expo est annulée suite au Coronavirus !
Prenez bien soin de vous !



Reportage TV

Découvrez ici le reportage à propos de notre exposition 2018 réalisé par Braine.tv

[Reportage TV](#)

[Plus d'actus](#)



Allez à la gare de ... l'AMFB n°20

Association des Modélistes Ferroviaires de Braine-l'Alleud asbl

L'Association des Modélistes Ferroviaires de Braine-l'Alleud (AMFB asbl), née en 2001 à l'initiative de quelques amoureux du train miniature, compte aujourd'hui plus de 60 membres. Ceux-ci peuvent se rencontrer 3 fois par semaine dans le but de faire rouler leur matériel, d'apprendre les techniques nouvelles, de travailler sur un réseau.

À ce jour, notre club possède un réseau à l'échelle N (en cours de réalisation).

Ce réseau modulable, conçu pour participer aux expositions, est aujourd'hui dans sa phase ultime : la décoration.

Fin 2017, nous avons commencé la construction d'un nouveau réseau à l'échelle HO 2 R. Celui-ci sera également modulable afin d'être transportable vers de nouveaux locaux, puisque nous mettons tout en œuvre pour concrétiser notre projet de déménagement.

Nous entamons également l'étude d'un nouveau réseau HO 3R, afin d'être prêt pour la construction de celui-ci après le déménagement

Notre réseau 2 rails et 3 rails représentant, entre autre la gare de Braine-l'Alleud, est toujours visible et fonctionnel dans notre local actuel.

Par mail, vous pouvez obtenir notre trimestriel qui vous permettra de visionner toutes les activités de notre association.

Intéressés ? N'hésitez pas à nous rejoindre. Venez retrouver le plaisir du modélisme dans une ambiance sympathique et joviale.

C'est le rendez-vous des amoureux du rail miniature !



Local : A.M.F.B asbl — Rue Fosse aux Sables, 67 - 1420 Braine-l'Alleud

Jours d'ouverture :

Mardi de 10 h à 18 h et de 19 h 30 à 23 h 30 => Journée de travail, circulation des trains

Jeudi de 19 h 30 à 22 h 30 => Soirée de travail

Dimanche de 10 h à 12 h 30 => Circulation des trains

Site Internet : www.amfb.be



PRESIDENT FONDATEUR HONORAIRE : Claude Van Wageningen

Contacts :

Président :

Philippe Chavet
Tél : 02.212.81.58
Gsm 0475.35.11.70
Email : pchavet@hotmail.com

Secrétaire :

André Vandervorst
Tél : 02.385.11.74
Gsm 0471.46.63.36
Email : vdv.papy@gmail.com

Coordinateur :

Didier Gauthier
Gsm 0474.09.17 .67
Email : gauthiertchouf@gmail.com



N° entreprise : BE 0485 046 875

RC : NivellesAdministration : AMFB asbl, Rue Fosse au sable 67 à 1420 Braine-l'Alleud/Editeur responsable : Guy Gérard/Rédacteur en chef : Philippe Chavet/ISSN : 2506-6986/Ne pas jeter sur la voie publique