

ASSOCIATION REGIE PAR LA LOI DE 1901



MEMBRE FONDATEUR

Numéro 5

Avril 1996

L'Infoclub



EDITO

Comme vous l'avez tous constaté, il y a eu ces derniers temps quelques mouvements au sein de notre association. Démission de l'ensemble des membres du Conseil d'Administration, provoquant la convocation anticipée de l'Assemblée Générale 1996 pour élire un nouveau Conseil d'Administration. Ce dernier désignant au soir du 1er avril 1996 son Président qui n'est autre, pour vous servir, que le rédacteur de ces quelques lignes.

La confiance et les responsabilités qui m'ont été confiées m'honorent et le nouveau Conseil d'Administration fera tout pour que cette confiance ne soit nullement déçue. Certes, la tâche qui nous attend est grande mais ce défi doit être relevé. Je compte sur vous tous pour mener à bien cette action.

Si le Conseil d'Administration a bougé, l'Infoclub bouge lui aussi. En effet, grâce à la participation d'un nouveau partenaire, la BRED Banque Populaire du Havre, nous aurons la possibilité de diffuser à l'ensemble des adhérents de l'association, à jour de leur cotisation, notre journal et ce sans abonnement. Cet accord valable pendant au moins un an ne remet nullement en question les abonnements déjà souscrits

Nous proposons donc aux abonnés deux solutions. La première consistant à reporter l'abonnement au numéro 11 jusqu'au numéro 15 si l'accord avec la BRED Banque Populaire n'était pas renouvelé. La seconde consistant tout simplement à rembourser les abonnés par un chèque de 16 francs. Merci de nous faire part de votre choix et encore merci de votre confiance à l'élaboration de ce journal.

Avant de vous laisser poursuivre votre lecture, nous tenons à exprimer notre profonde tristesse au sujet d'actes de sabotage survenus ces derniers jours au sein de notre Club. Si ces actes sont certes isolés, il n'en reste pas moins qu'ils perturbent l'avancé de notre projet fédérateur : la construction du réseau. Si certaines personnes cherchent à exprimer des désaccords sur les orientations actuelles du club, qu'elles veuillent bien nous en faire part, je leur répondrai personnellement.

Je vous remercie d'avoir lu ces quelques lignes et compte sur votre compréhension, j'ose espérer que ces premiers incidents seront les derniers.

P.CHAUSSE

EXPO

Exposition internationale de modélisme ferroviaire à Southampton 23 & 24 février 1996

Cette année encore l'AMHA était présente à Southampton, chez nos amis anglais du Solent Model Railway Group. Notre organisation avait prévu deux départs pour les groupes les 22 et 23 février 1996. Le voyage s'est parfaitement déroulé. Arrivés à Portsmouth après 6 heures de mer calme, nous avons donc mis le cap sur Southampton pour rejoindre notre " base " : " l'Avenue Hotel " où nous allions prendre une bonne nuit afin d'être frais et dispos pour attaquer un week-end d'exposition.

Le samedi 24 à 10 heures après les installations finales de mise au point des modules de Foucart, arrivaient les premiers visiteurs qui se pressaient avec enthousiasme vers les différents stands des clubs, n'hésitant pas à poser de multiples questions, tant sur le décor que sur la technique, ce qui, il faut bien le dire, n'était pas toujours évident au niveau des compréhensions mutuelles, enfin ce n'est qu'un détail.

L'organisation du Solent était impeccable. Le samedi soir, un bus réservé aux exposants permettait à ces derniers de rejoindre l'hôtel après l'exposition. Après cette première journée nous nous retrouvions donc tous ensemble pour le dîner qui fut clôturé par le traditionnel échange de cadeaux entre les clubs.

Le dimanche était notre dernière journée d'exposition. Les trains circulaient sans problèmes, car il faut bien dire que Samuel Lardoux, le chef de gare de Foucart avait l'œil sur la bonne marche du convoi. A 17 heures il était déjà temps de démonter, ce qui fut fait rapidement, car la main d'œuvre était nombreuse.

Nous avons dîné le soir à Southampton avec nos amis de Sotteville, de Coutances et du SOLENT, puis il fallut se séparer afin de prendre notre car-ferry le Pride of Portsmouth. Mais malgré cela le week-end reste pour tous un moment agréable que nous souhaitons réactualiser dès l'année prochaine.

F.HAMEL

LA VIE DU CLUB

L'Assemblée Générale du 31 mars 1996

Ce dimanche 31 mars 1996, nous avions tous rendez-vous rue Jean-Jacques Rousseau pour l'assemblée générale ordinaire. Rappelons que 15 postes étaient à pourvoir au Conseil d'Administration suite à la démission totale du conseil quelques semaines auparavant.

54 votants étaient présents ou représentés.

Ci-dessous la liste des 22 candidats avec les 15 membres élus.

CHERON 53 voix
DONNET 51
JET 51
AUBOURG 50
CHERFILS 50
GRUNWEISER 50
HAMEL 47
ARNAUD 44
CHAUSSE 44
VIMONT 44
DESVARIEUX 43
PORCHERON 42
LIBERGE 38
BLANC 29
DUMONT 26

PONS 23
ADAM 22
RICAPET 21
DE GEA 13
DELALANDRE 13
PAPION 12
PATARD 11

Après cette élection, l'Assemblée Générale désignait les 3 représentants à la commission de contrôle parmi les 4 candidats suivants :

RIOUX 47 voix
GAGNE 44
PATARD 32

DELALANDRE 20

La séance est levée à 11h50.

S.JET

La nouvelle organisation du conseil d'organisation

Le nouveau conseil d'administration s'est réuni le 1er avril 1996 et sa première décision a été la mise en place d'une nouvelle organisation de l'organe central du Club. Encore ! Allez vous me répondre ! Déjà dans le numéro 4 de l'Infoclub, le Conseil

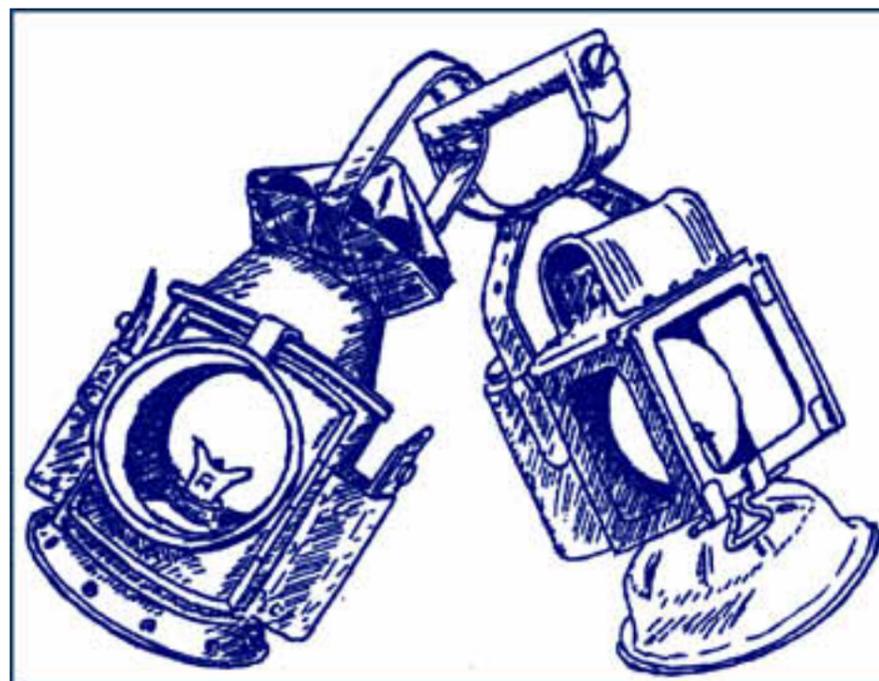
d'Administration du 8 octobre 1995 avait fondé une nouvelle organisation. Oui mais aux vues des derniers évènements il semblerait que cette organisation n'ait pas tout à fait convaincu.

C'est pourquoi nous avons décidé de mettre en œuvre la structure suivante. Le conseil d'administration élu par l'assemblée générale a lui-même élu les membres de son bureau, au nombre de quatre, au sein du département administratif, en compagnie du responsable technique, du responsable des relations extérieures et du chargé de communication.

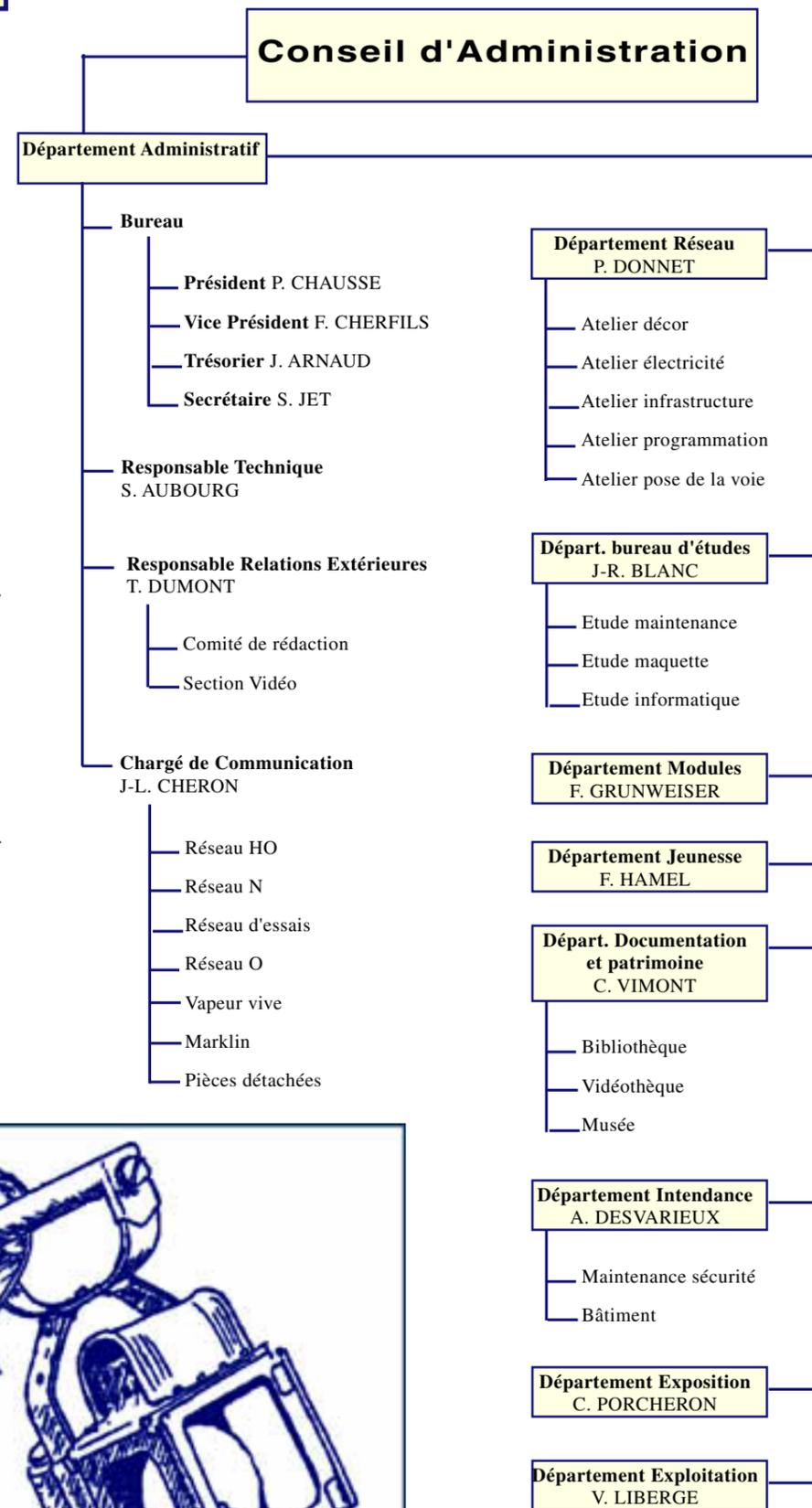
L'actuelle composition du conseil d'administration étant de quinze adhérents, il fallait que les huit membres restant aient en charge un département, représentatif des diverses activités du club, pour que chacun puisse y accomplir un rôle précis. L'objectif étant d'éviter la main mise de quelques membres sur la gestion, au sens large du terme, de l'AMHA. Mais aussi de permettre à chacun d'entre nous de participer en fonction de nos sensibilités à la vie de notre club, parce que nous avons besoin de tout le monde pour mener à bien la construction du réseau.

Chacun pourra, grâce à la création des neuf départements, se situer dans l'organisation du club et connaître ainsi les différents interlocuteurs à contacter si nécessaire.

P.CHAUSSE



Dessin Jean Luc CHERON



Une aide précieuse à l'organisation des roulements en expos : Les fichiers de matériels roulants

Avant d'expliquer pourquoi recenser le matériel d'un certain nombre de membres de l'AMHA, je voudrai revenir sur la volonté ancienne d'exploiter de façon la plus réelle possible et la plus fiable, quantité de matériels de marques différentes, en reproduisant les mouvements en gare, les compositions par tranches et les horaires.

Bien sûr, cet article ira droit au cœur de nombreux membres qui tendent à reproduire les mouvements réels sur un réseau, ce n'est pas spécialement vers eux que je me tourne, mais vers les nouveaux membres (jeunes et moins jeunes) qui pour certains penseraient qu'il est utopique d'exploiter de façon réelle à l'échelle 1/87.

Un petit peu d'histoire, pour montrer que l'AMHA a déjà conçu ce type d'exploitations, horaires compris.

C'est pendant l'expo de 1985 que la première grande expérience fut conçue par Guy Charrière et notre " Gourou " qui devait décéder l'année suivante, Patrick Quéguiner. A l'époque, l'élaboration de cette circulation fut une inspiration du Simplon Express à partir des planches de destinations Clarel. Les tranches Paris-Trieste, Pontarlier Interlaken et Milan évoluèrent pendant l'expo en horaires. Puis l'expérience fut discrètement reprise dès 1988 sous l'impulsion de Serge Aubourg, mais sur des bases horaires réels, recherches bibliographiques, connaissances personnelles, et donna pêle-mêle : le Flandres-Rivière Express, l'Aarlborg, l'Hispania, le 425, les TEE. Le clou fut pour la DER des DER du réseau Palfray " une journée dans les relations bassin Parisien-Italie " incluant les roulements marchandises.

Mais voilà que l'on atteint les limites de l'exploitation. Avec plus de 100 voitures à gérer, une bonne cinquantaine de locomotives et un nombre non calculé de wagons. Le problème se décompose en trois parties comme suit :

- Le réseau Palfray n'a jamais été conçu pour cette exploitation. Engorgé, les gares mal adaptées pour effectuer plusieurs mouvements en simultané, le moindre incident de parcours faisant perdre 20 minutes, stressantes à récupérer. La solution est trouvée avec le réseau Rousseau, dimensionné pour exploiter en horaires, avec une gare terminus qui va nous permettre d'exécuter les mouvements de rebroussements.

- La composition des rames devient difficile car elle doit faire appel à plusieurs propriétaires et il est hasardeux de mémoriser si une personne a bien le matériel en nombre suffisant pour une formation.

- La fiabilité du matériel avec des voitures de marques et de propriétaires différents est aléatoire car il n'est plus possible de composer les rames sans tomber sur dans les problèmes d'attelages en particulier, de compatibilité entre voitures en général.

La solution est de faire une fiche d'identité de chaque véhicule nous renseignant sur le modèle réel (année, région, ...), avec les particularités de modèles réduits propres à sa marque et les transformations effectuées ou non, type d'attelages...

Cela permet aussi de travailler un sujet d'exposition avec des compositions réelles en simultané avec un listing de matériel disponible remis à jour (pourquoi pas par trimestre).

Bien sûr, ce projet n'est pas nouveau et traîne dans les cartons depuis au moins trois ans. Une intéressante expérience fut faite il y a un an mais semble-t-il sans suite.

Au moment où l'AMHA va construire son nouveau réseau, il paraît maintenant indispensable de monter ce fichiers, à vrai dire déjà testé avec quelques voitures et que j'espère présenter bientôt.

Les renseignements par véhicule sont triples, englobés dans une fiche par membre :

- Type exact de la voiture réelle, années en service dans la configuration du modèle (livrée, marquage, ...), région utilisée.

- Caractéristiques du modèle, avec sa marque, type d'attelages, systèmes de protection (porte feux, éclairage, graphitage).

- Indications sur le véhicule fiché : testé obligatoirement (pour l'instant sur le réseau d'essais du second d'étage) sur la future boucle du réseau Rousseau, le projet maximal serait d'avoir une véritable fiche de renseignement par voiture : nombre d'expos effectuées, si elle a été transformée, si elle a un numéro d'identification....

Ces fiches par membre ne seront ni nominatives, ni accessibles par tous pour des raisons de discrétion fort compréhensible. Par contre, le résultat des différentes compositions sera donné aux membres intéressés afin qu'ils préparent le matériel qu'ils auront en charge d'apporter en vue de l'exploitation.

Pour conclure, je citerai une affirmation que Guy Charrière aime redire à l'occasion " une exposition se prépare toute l'année ". Cela n'a jamais été aussi vrai, c'est primordial plus qu'avant, car nous allons exploiter pour la première fois depuis 15 ans sur un réseau dont nous ne connaissons pas les secrets.

V. LIBERGE

IMPRESSUM

Rédacteur en chef :

Sébastien JET

Auteurs :

Sébastien JET

Pascal CHAUSSE

Fabrice HAMEL

Vincent LIBERGE

Illustrations :

Jean Luc CHERON

Samuel LARDOUX

Mise en page et graphisme :

Pascal CHAUSSE

Remerciements :

Sébastien et Pascal tiennent à remercier sincèrement les personnes non membres du club pour leur précieuse collaboration dans la réalisation de ce journal.

INFOS

Mai 96

Exposition Eurotrack à Auxerre
du 16 au 19

Exposition rue Jean Jacques Rousseau
du 24 au 27