

Rail Miniature Mosan

Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise

ferro flash Namur

La Citadelle le Funiculaire et le Tram

Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

<http://www.club-rmm.be>

n° 127 2004-4

RAIL MEMORIES



L'autorail 4608 du CFV&V en gare de Treignes est au départ. Derrière lui, la locomotive Henschel 158 attend la voie libre pour venir se mettre en fête de la rame à destination de Mariembourg. La locomotive arbore l'écusson du cent cinquantième anniversaire de la ligne 132 : Charleroi-Sud - Treignes via Mariembourg. La ligne 134 parcourait Mariembourg à Couvin.

Ci-dessous : La locomotive 158 vient de "faire l'eau" à Mariembourg et attend, pour se ravitailler en charbon avant de se mettre en tête de la rame vers Treignes, son équipe de conduite qui est à la terrasse du buffet d'en face (01-08-2004, photos Claude Carpet).



Une merveilleuse et très réussie excursion RMM au "Hochwaldbahn"...



La fine équipe en excursion dans la vallée de la Moselle toute proche... De gauche à droite : le Président Jean-Claude, Danielle, le Vice-président organisateur André, Douglas, le Rédac'chef Claude, Françoise, Michel et... Melle. Folette (photo Gérard Jochum).



Michel et André sur le quai de la gare de Trier-Erhang.



Michel, André et Jean-Claude sur le quai d'embarquement à Hermeskeil, se dirigent vers le Schienenbus du Hochwaldbahn.



André, Françoise et Jean-Claude heureux d'être là... contemplent le paysage qui leur est offert par une boucle de la Moselle.



Une infime partie du matériel en cours de restauration et de préservation dans le dépôt du Hochwaldbahn en gare d'Hermeskeil.



Gare de Trier-Erhang : automotrice double en provenance de Gerolstein à destination de Trier-Hauptbahnhof.



Gare de Türkismühle : le Schienenbus du Hochwaldbahn attend, en voie 1, l'heure du retour vers Hermeskeil.



Gare de Türkismühle : à l'avant-plan une automotrice Diesel à destination de Saarbrücken.

Portes ouvertes au Rail Miniature Mosan samedi 13 novembre De 10 à 18 heures

Ateliers de modélisme
Circulation sur les réseaux :
fixe H0 à décor "Mosan",
modulaire H0 à décor "US",
modulaire N décor "Gare de Vonèche"

Projet d'excursion :

Givet - Charleville-Mézières

Notre organisateur spécialisé en voyages ferroviaires, André Delsemme, Vice-Président, étudie un projet d'excursion d'un jour pour un samedi du printemps 2005.

Il s'agirait d'un voyage en autorail dans la superbe vallée de la Meuse française entre Givet et Charleville-Mézières par la ligne qui dessert toutes les gares sur son passage. Elle est émaillée de tunnels et son parcours s'effectue tout le long des boucles du fleuve.

Des contacts sont en cours avec les responsables de la SNCF pour une visite du dépôt de Mohon et ses deux ponts tournants toujours en service.

Coût du billet aller-retour environ 12 Euros.

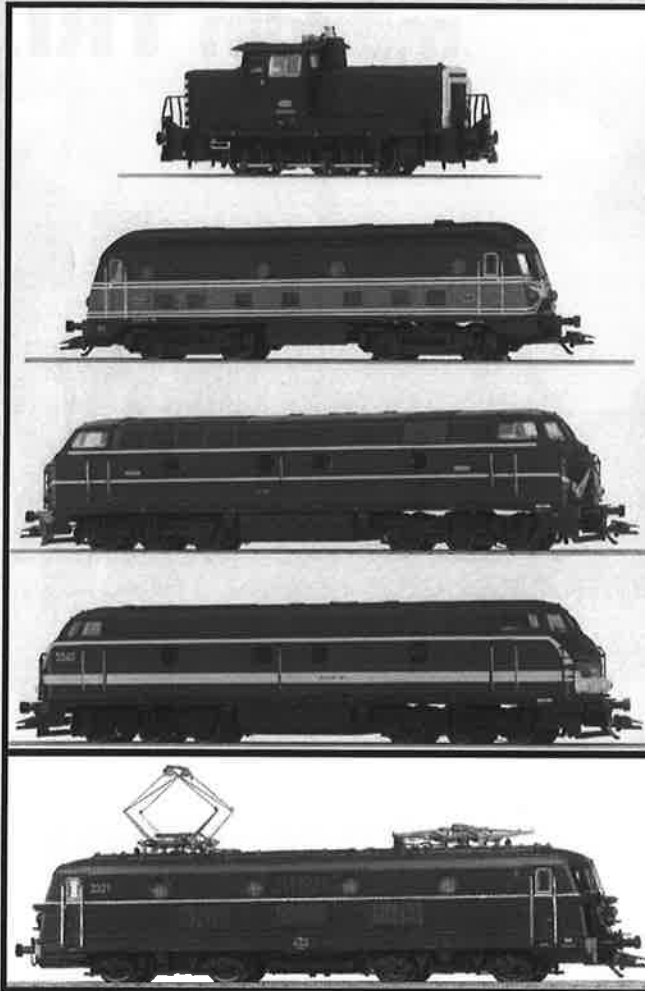
Notre ami André souhaiterait que les amateurs intéressés par ce voyage se manifestent car, habituellement les organisateurs limitent le nombre de participants. Par contre, dans le cas présent, les autorités de la SNCF n'accepteront la visite du dépôt de Mohon que pour au moins une vingtaine de personnes. Cette invitation sera faite à d'autres clubs ferroviaires amis.

A VENDRE

"LE RAIL" : revue de la SNCB.
Collection complète depuis le n°0 jusqu'à l'année 1997 incluse,
y compris le numéro avec "le Jeu de l'Oie"

Faire offre acceptable à Guy MARCHAL, Avenue du Camp, 73; 5100 JAMBES. 081.307503 (le soir)

Extrait du dépliant Märklin - Trix



De haut en bas :

Märklin : 37653 Diesel SNCB type 260

Märklin : 37270 Diesel SNCB type 201

et Trix : 22320 SNCB type 201

Märklin : 37672 Diesel SNCB type 205

et Trix : 22750 SNCB type 205

Märklin : 37673 Diesel SNCB série 55

Trix : 22749 SNCB série 23

Toutes les références Trix sont équipées d'un décodeur DCC, les Märklin d'un décodeur de la marque.

Non illustrés :

37632 SNCB série 16 livrée "or"

48448.001 coffret 3 wagons minéraliers SiTrans

46553 coffret 2 wagons citernes Amitra

46313 coffret 3 wagons trémies type Fc

47877 coffret 5 wagons anciens

47446 wagon kangourou avec semi-remorque Possoz

47448 wagon kangourou avec conteneur 2XL

47210 coffret 2 wagons transport de coïls

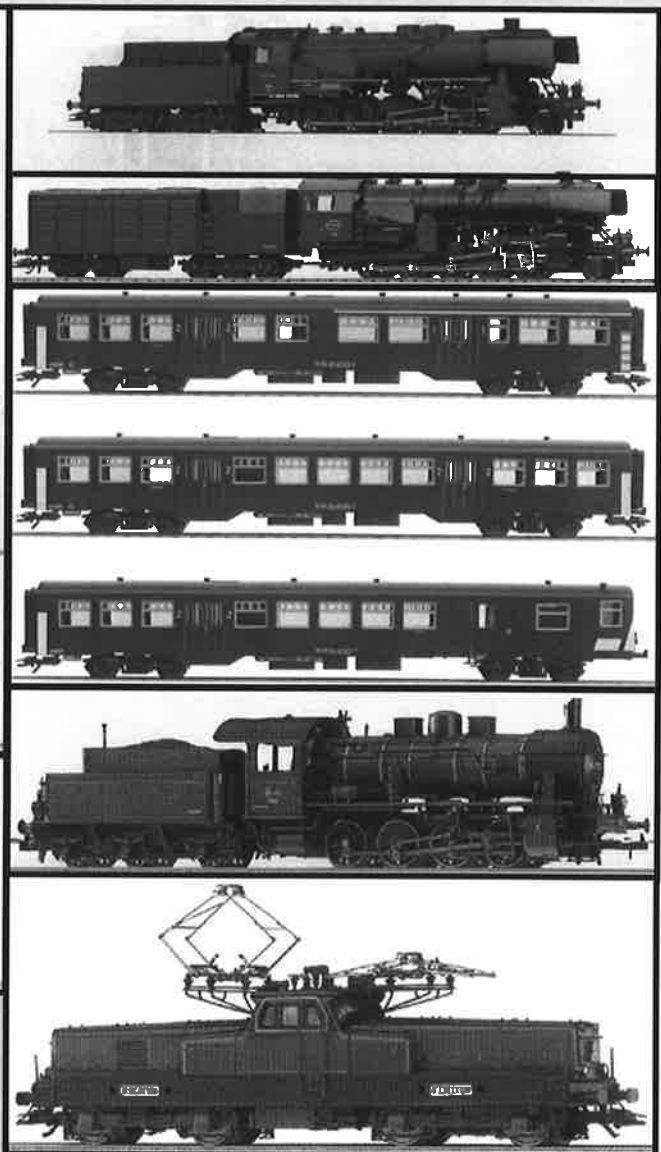
37669 CFL série 1600

37331 CFL série 3600

41273 CFL coffret 3 voitures Wegmann

46251 CFL coffret 2 wagons Fals

Ci-dessous : Märklin 46321 coffret 3 wagons-silos



De haut en bas :

Märklin : 37157 SNCB vapeur type 26

Märklin : 37172 SNCB vapeur type 27

et Trix : 22304 SNCB n°27003

Märklin : 43532 voiture M2 A5B5

Märklin : 43534 voiture M2 B11

Märklin : 43536 voiture M2 B8D8

Trix : 22597 SNCB vapeur type 81

Trix : 22306 CFL série 3600

Non illustrés :

12407 échelle N SNCB vapeur série 26

12739 échelle N SNCB Diesel série 53

12739 échelle N CFL Diesel série 1600

15904 échelle N CFL coffret 2 voitures, époque V

15900 échelle N CFL coffret 2 voitures, époque IV

15614 échelle N SNCB wagon à parois coulissantes

15661 échelle N SNCB coffret 2 wagons-silos, ép. V



Programme des réunions au RMM et les activités ferroviaires "d'ailleurs"

(Informations réunies par Jean-Claude Botspoel, l'agenda Fébelrail,
et tous ceux qui voudront bien nous informer de leurs activités...)

Chaque nouvelle parution de l'agenda est une mise à jour : les dates sont confirmées ou modifiées ! (***) = vaut le voyage.

Bourses et activités revenant régulièrement

Tous les 3^e dimanches du mois : WOLUWE-SAINT-LAMBERT : bourse du jouet au Shopping Center.

Tous les 2^e dimanches du mois d'avril à octobre : LA LOUVIERE : circulations par l'Association Vaporiste du Centre, rue G. Boël, Institut technique; 10>18h.

Tous les W.E. et J.F. jusqu'au 6 octobre (uniquement le dimanche et J.F. en juillet et août) : FOREST : circulations du Petit Train à Vapeur, Parc du Bempt, Chaussée de Neerstalle, 323 B; 1190 Bruxelles.

Tous les dimanches (en saison) : LIGNE DU BOCQ (ex-ligne 26) : circulations de l'autorail 4602 du PFT (Dorinne - Spontin - Ciney).

Du 1 avril au 30 octobre du mercredi au dimanche 13>18h, en juillet et août tous les jours 10>12h et 13>18h : JEMELLE, exposition permanente consacrée au rail et à la pierre au Centre du Rail et de la Pierre.

Tous les dimanches du 1 avril au 1 octobre et tous les samedis du 1 juillet au 1 septembre : THUIN, circulation de tramways anciens et vivite du Centre de la Découverte du Vicinal à l'ASVi.

Des occasions de faire des photos ferroviaires : <http://users.skynet.be/sky34004/clic.htm>

Août 2004

14	SPONTIN : voyage PFT «Brasserie et Château» .
14 et 15	THUIN : festival du tram à l'ASVi. Animation spéciale au Centre de la Découverte du Vicinal. http://www.asvi.org/
14 et 15	ATTIGNY (F) : 12 ^{ème} fête du rail. Navettes en autorails d'hier et d'aujourd'hui : Attigny-Gare – Vouziers-Port. 09h30>19h. Brocante le 15 août. Organisation A.T.V.A. 0033-324714760.
20	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : réunion de vacances
27	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.
28 et 29	OIGNIES (F62) : 10 ^{ème} festival du modélisme et du chemin de fer réel. Expo-bourse 10>18h sur plus de 20.000 m ² . Au Centre de la Mine et du Chemin de fer (Centre Denis Papin, rue Emile Zola).

Septembre 2004

3	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Voyageurs et Marchandises en traction Diesel et électrique, toutes nationalités, époque III.
4 et 5	EDEGEM : vente aux enchères, par la «Collector's Bank». Auditorium de l'hôtel «Hof ter Elst», Prins Baudewijnlaan.
4 au 11	Congrès du MOROP à Brig en Suisse. http://www.morop.org/
5	HOESELT : bourse, Cultureel Centrum, 9>13h.
5	ERPENT : bourse d'échange de jouets anciens. International Toy-Show organisé au Collège N.D. de la Paix. 9>13h30.
10	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
11 et 12	THUIN : festival du tram à l'ASVi. Animation spéciale au Centre de la Découverte du Vicinal . http://www.asvi.org/
11 et 12	PFT, Journées du Patrimoine : l'atelier-musée (entrée gratuite) de Saint-Ghislain est ouvert au public + voyages Saint-Ghislain - Terte + voyages d'adieu à la ligne 109 (Mons – Harmignies, dernier tronçon encore en service de l'ancienne ligne de la Compagnie de Chimay : Mons – Chimay via Lobbes, Thuillies et Beaumont). Pour les amateurs uniquement : départ de Saint-Ghislain à 09:30 et retour à 13h, de nombreux arrêts photos sont prévus. L'après-midi, deux autres voyages sont organisés mais sans arrêt-photo. http://www.pftsp.be/
11 et 12	BINCHE : 4 ^{ème} festival du train, du tram miniature et accessoires ferroviaires. Expo, réseaux, bourse à la Salle du Kursaal, Avenue Wanderpepen (route de Charleroi).
11 et 12	DEURNE : expo "Modelspoor 2004" au local du club Van Perborghlei, 15b; Mortsel. 10>18h.
12	SPRIMONT : journée du Patrimoine, circulation des trains et parcours commenté en autobus vicinal de Sprimont à Trooz. http://www.efs-sprimont.be/
12	VILVOORDE : bourse, Starzaal, De Brauwerstraat. 09>13h.
17	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Projection : dias : "Souvenirs de l'année 1984" par Etienne Labar.
18 et 19	FOREST : Portes ouvertes au «Petit Train à Vapeur de Forest» au Parc du Bempt.
19	MERKSEM : bourse organisée par l'ATA, au Fort. 09>13h..
24	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.
25 et 26	DOURGES (F59) : 17 ^{ème} salon de la maquette et du modélisme. Bourse. Espace culturel et sportif des Palombes. Samedi 14>19h, dimanche 09>18h.
25 et 26	GOSELIES : expo-bourse au Centre Culturel, rue Haute. 10>18h. Organisation : Modélisme Club Gosselien.

Octobre 2004

1	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Voyageurs DB-ÖBB, époques IV et V.
2 et 3	MORESNET : festivités de la fin des travaux au viaduc de Moresnet. L'asbl «Via Gulia» (087-78.32.41.) met en service un «Orient-Express» au départ d'Eupen à 11h30, restauration à bord. Découverte du viaduc à bord d'autorails, spectacle sons et lumières, animations dans le village.
2 et 3	COUDEKERQUE BRANCHE (F62) : exposition de modélisme ferroviaire organisée par le "Rail Modélisme Coudekerquois" à l'Espace Jean Vilar, samedi 14>19h, dimanche 10>18h. http://rnc59.free.fr/

2 et 3	CROIX (F59) : expo de modélisme ferroviaire, salle Gustave Dedecker.
2 et 3	TRAZEGNIES : expo et bourse (trains, voitures, bateaux et figurines, organisée par «Les Mordus du Modélisme». 09>18h, salle Beghin, Plaine des Sports, avenue de l'Hôtel de ville.
3	AYWAILLE : 47 ^{ème} bourse d'échanges trains, autos, jouets. Salle St. Raphaël. Organisation ASMOCO. 09>13h.
3	MORSBACH (Forbach) (F) : 17 ^{ème} bourse d'échanges de jouets anciens organisée par le Cercle Ferroviaire de Sarre et Moselle. 09h30>16h. Centre social Eric Tabarly.
8	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
9 et 10	MECHELEN : 2 ^{ème} Expo de modélisme ferroviaire organisée par "Train Miniature Magazine". *** Nekkerhalle.
9 et 10	KEMBS (F68) : grande fête du train miniature, organisée par le Train Miniature Huninge et Sundgau.
10	HOUTEN (NL) : grande bourse de train miniature à l'Euretco-Expo-Center. 10>15h.
15	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : "La Technique de l'aérographe" par A. Lays.
16 et 17	CREHANGE (F57) : exposition de modélisme ferroviaire et radiocommande sur 2.000m ² organisée par le Cercle Ferroviaire de Sarre et Moselle au complexe sportif de Créhange. 14h>18h et dimanche 10h>17h.
22	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Marchandises, toutes nationalités, époques IV et V.
22 au 24	UTRECHT (NL) : «Eurospoor», Jaarbeursplein, 6.
23 et 24	Voyage du RMM au «BLUE BELL» (GB). Inscriptions lors des réunions auprès de Paul Delescaille ou Etienne Labar.
23 et 24	BOUGE : 6 ^{ème} expo-bourse de maquettes et figurines. Hall sportif de l'école communale, Avenue Baudouin ler, 20. Samedi 11>17h, dimanche 10>18h.
23 et 24	BELLEVILLE SUR MEUSE (F) : exposition de modélisme. 13h30>18 et dimanche 09h>17h30., salle Convard.
24	CHÂTEAU-THIERRY (F02) : 4 ^{ème} bourse de jouets anciens organisée par les Trains Miniatures de l'Ormois. Palais des Sports. 09>17h.
29	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.
30 et 31	ROUEN (F76) : Congrès de la FFMF organisé par «Sotteville Modèle Club Ferroviaire»
31	EPERNAY (F51) : 2 ^{ème} bourse de jouets anciens, trains et voitures miniatures organisée par l'Association Champenoise de Modélisme Ferroviaire. 09>17h. Palais des Fêtes, Parc Roger Menu.
31	STEINSEL (L) : 12 bourse d'échange de trains miniatures. Organisée par le Module Club Luxembourgeois. Ancien hall de basket. 10h>17h30.
Novembre 2004	
4 au 7	KÖLN (D) : Exposition de modélisme ferroviaire. ***
5	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Voyageurs SNCF-CFL-CFF-FS, époques IV et V.
6 et 7	OUGREE : expo de trains miniatures organisée par l'ALAF en ses locaux, rue de la Gare. 09h>17h.
6 et 7	ORLEANS (F45) : 9 ^{ème} exposition de modélisme ferroviaire organisée par «l'Association des Modélistes Ferroviaires du Centre» http://perso.club-internet.fr/tpajot/
7	ANTHEIT : bourse d'échange organisée par le RMH, Caserne Lieutenant Binamé, salle des Spiroux, rue de Leumont, 118. 09>13h.
7	GONDECOURT (F59) : 2 ^{ème} bourse d'échanges de modélisme ferroviaire, maquettes, figurines, jouets anciens. 10>17h. Salle des fêtes J. Poissonnier.
12	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
12 au 14	LEIDEN (NL) : Rail 2004 (12 ^{ème} salon international de Modélisme Ferroviaire sur 10.000 m ²). *** Groenordhallen, Willem de Zijgerlaan. Vendredi et samedi 10>18, dimanche 10>17h. Près de la gare ferroviaire, signalisation au départ du périphérique routier http://www.rail.nl/
13	PORTES OUVERTES AU R.M.M. 10>18h. Circulations sur les réseaux, ateliers de modélisme.
13 et 14	WALFERDANGE (L) : 24 ^{ème} exposition et bourse de modélisme ferroviaire au Centre Culturel Prince Henri. Organisée par l'AMFL. 10>18h. http://www.amfl.net/
14	WANZE (Antheit) : bourse d'échanges trains, voitures, jouets. 09>13h, salle des Spiroux, rue de Leumont, 118. http://users.swing.be/rmh Organisation AMAF.
14	GILLY : bourse d'échange de trains et accessoires, organisée par le T.M.C. à l'école de la Cité Germinal, rue Circulaire, 27, quartier de Soleilmont. 09>13h. Réseaux du club accessibles. http://www.tmc-charleroi.be/tf/
19	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : "Le monde des Big-Boy en réel et en miniature", projection.
21	DISON : bourse internationale de trains, autos et vieux jouets. Salle des fêtes, place Hommel. 10>15h.
21	SOUFFELWEYERSHEIM (F) : exposition et bourse de modélisme ferroviaire organisée par Souffel'Modélisme. Espace des 7 Arpents. A 5km au nord de Strasbourg. 10>17h. http://www.chez.com/souffel
26	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.
Décembre 2004	
3	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Voyageurs, grands rapides et internationaux, toutes nationalités, toutes époques.
3 au 5	VILLEBON LE GRAND DOME (F) EXPOMETRIQUE 2004.
5	HOESELT : bourse, Cultureel Centrum, 9>13h.
10	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
12	BINCHE : 2 ^{ème} bourse trains, voitures, maquettes, jouets. Athénée Royal, Place des Droits de l'Homme. 09>14h.
12	MERKSEM : bourse organisée par l'ATA, au Fort. 09>13h..
17	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :
18	HOUTEN (NL) : grande bourse de train miniature à l'Euretco-Expo-Center. 10>15h.
24	Réunion annulée (réveillon)

O. Winston LINK

Le Théâtre Royal de Namur nous propose du **mardi 11 janvier au jeudi 24 février 2005** une remarquable exposition du photographe américain O. Winston LINK.

A partir de 1955, cet artiste s'est attaché à mettre en images les dernières locomotives à vapeur des Etats-Unis.

Travaillant le plus souvent de nuit, utilisant parfois jusqu'à 64 flashes pour des compositions démesurées, il a dressé avec passion, un tableau hollywoodien d'une part disparaissante du Far-West.

Le vernissage de cette extraordinaire exposition aura lieu le mardi 11 janvier. Tous les passionnés du rail y sont invités !

<http://www.theatredenamur.be>

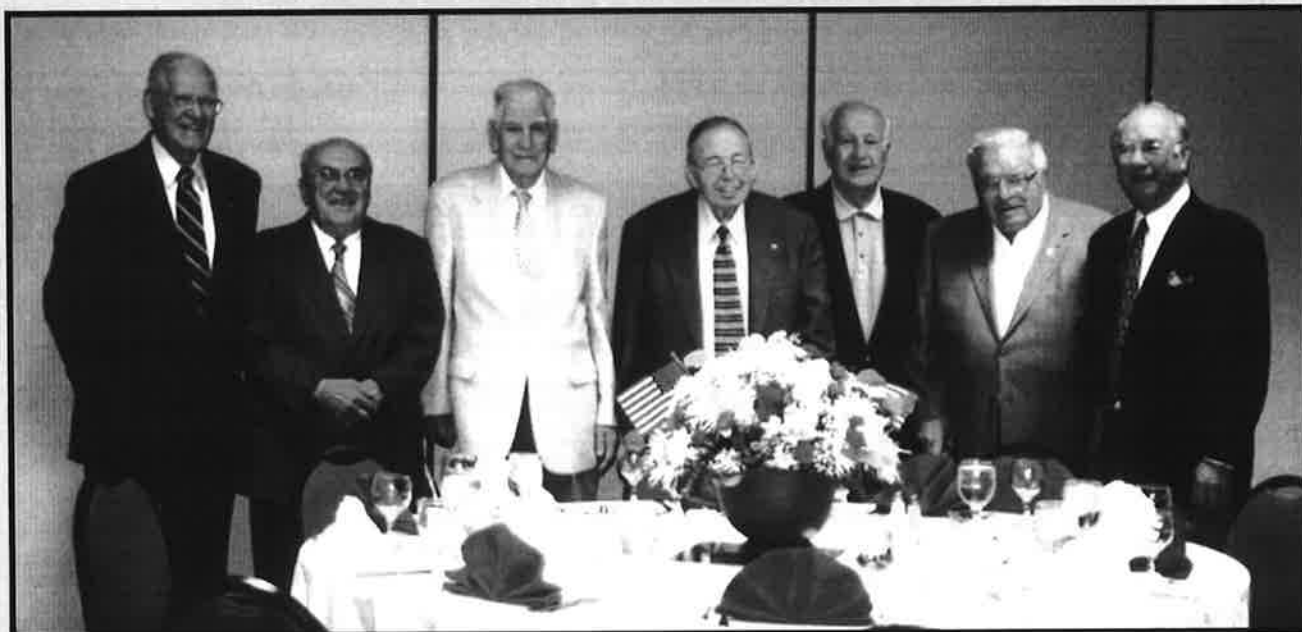
<http://users.skynet.be/canal.ourthe/> Le Canal de l'Ourthe et le Vicinal Poulseur-Sprimont-Trooz sous la période hollandaise on envisageait un canal Liège – Luxembourg après 1830 vient l'ère du chemin de fer et du vicinal.

<http://www.banitis.lv/> Banitis : l'action courageuse de dévoués lettons pour adapter une voie de 750 entre Gulbene et Aluksne à la modernité et au grand tourisme.

<http://www.tmsc.nl/> Twentse Modelspoorweg Club : club hollandais de Twent qui pour renflouer ses finances après l'incendie de son local tient des enchères sur son site Internet (rubrique Veiling).

Michel Marin michel.marin@skynet.be <http://users.skynet.be/sky34004/>

Le 744th Railway Operating Bataillon



La 58^{ème} réunion des vétérans du 744th Railway Operating Bataillon à Schaumburg-Illinois (USA) qui s'est tenue les 24, 25 et 26 juin 2004.

Les vétérans de gauche à droite :

Harry Gabrys (Birmingham-Michigan); Henry Falconio (Westville-Illinois); Lester Lohman (Oak Forest-Illinois); John Mortell (Addison-Illinois); Donald Almquist (Minneapolis-Minnesota); Edward Fauth (Aurora-Illinois); William Plattenberger (Itasca-Illinois).

A ce jour il reste moins de 50 anciens combattants en vie sur un effectif de 1.000 hommes en 1944. Les souvenirs des vétérans William Plattenberger et Henry Falconio sont relatés dans le Ferro Flash Namur n°125 dans un article d'Etienne Labar.

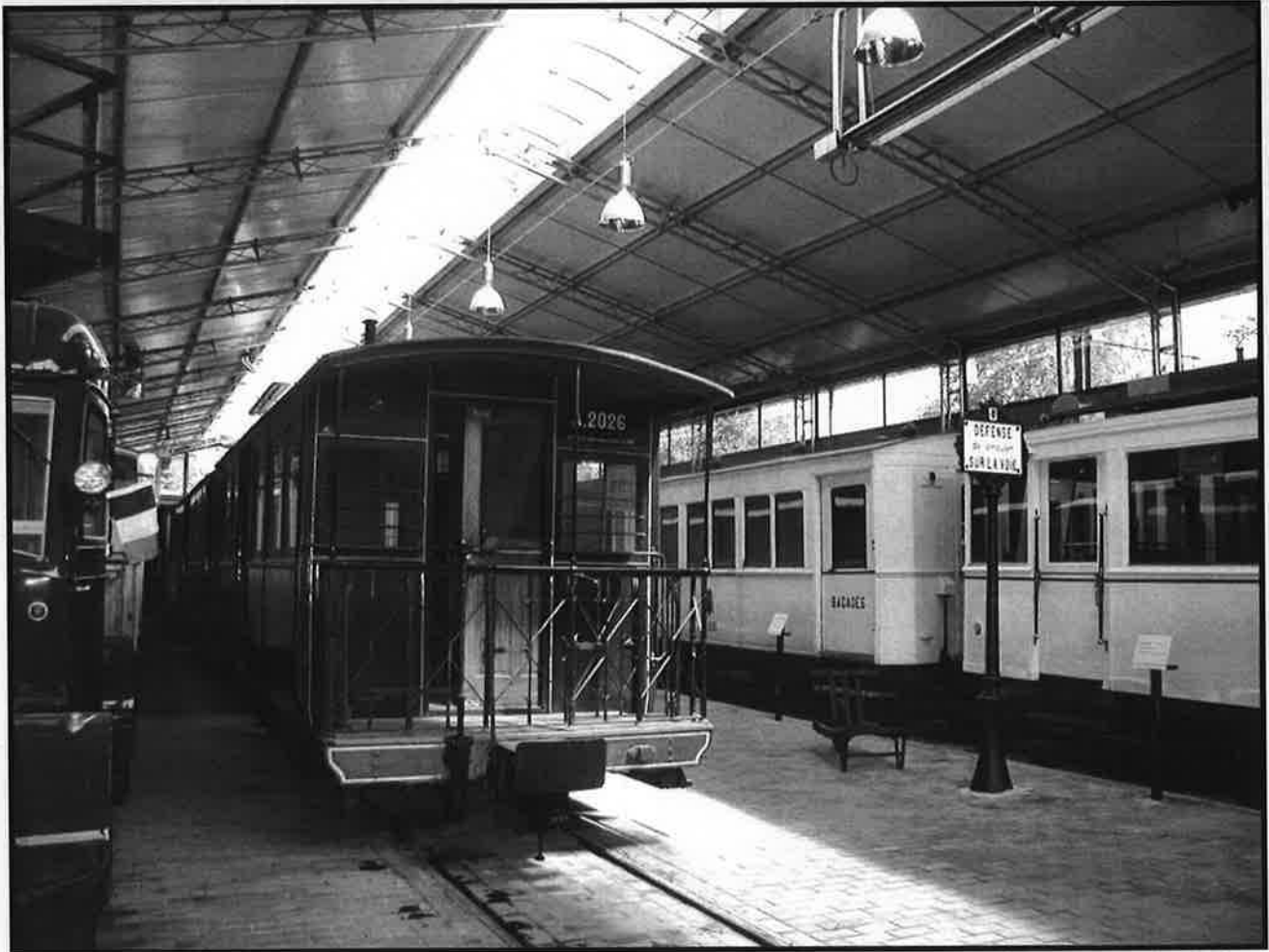
Une excursion sur un train "US"

Business-cars utilisés à l'origine par les dirigeants des compagnies pour l'observation de la voie. Actuellement, ces véhicules sont employés pour les voyages spéciaux d'amateurs ou des séminaires d'entreprises.

Photos prises au printemps 2004 par Bill Plantenberger en gare de "Chicago Union Station"



Inauguration officielle du "Centre de la Découverte du Vicinal" à Thuin : une oeuvre de l'ASVi



Intérieur du nouveau musée de la Découverte du Vicinal à Thuin (photo Michel Marin).

L'association pour la Sauvegarde du Vicinal (ASVi) a inauguré le 15 juin 2004 le nouveau bâtiment de son musée. Celui-ci s'ajoute au bâtiment existant qui jouera le rôle de remise et d'atelier d'entretien.

Ce magnifique musée, appelé le "Centre de Découverte du Chemin de Fer Vicinal", est situé rue du Fosteau à Thuin. Sa visite est indispensable pour tous les modélistes amateurs de Vicinal.

Cette année verra aussi la reconstruction du pont sur la Sambre ce qui permettra plus tard de rouvrir la ligne vers Lobbes.

Comme une nouvelle cabine d'alimentation des fils trolley est opérationnelle depuis quelques temps, de courts trajets de part et d'autre du musée et jusqu'au centre ville seront effectués en saison les dimanches et jours fériés en traction électrique. A terme, il est même envisagé d'assurer aussi l'exploitation en semaine pendant la haute saison.

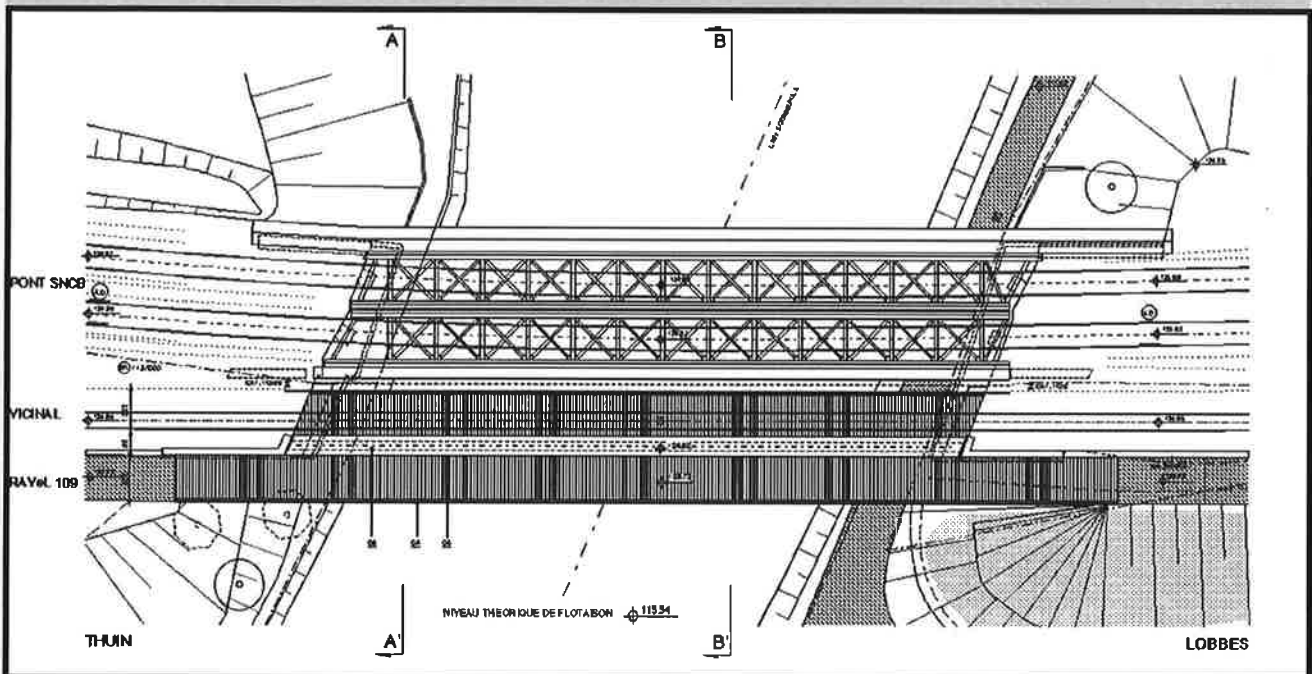
Le matériel du musée n'est donc pas statique mais est destiné à "sortir" du musée. Lorsque que les travaux de voie envisagés seront terminés, il pourra même parcourir trois lignes touristiques rayonnant autour du musée.

Michel Marin



En haut : la motrice n°11308, avec le film Charleroi - Marchienne - Fontaine l'Évêque - Anderlues - Lobbes - Thuin, circule le long de la ligne SNCB sur le pont jeté sur la Sambre qui sera très bientôt remplacé. La ligne SNCB est toute proche : juste à droite hors cadre de la photo (photo Michel Marin).

En bas : plan d'implantation du nouveau pont sur la Sambre.



La locomotive CMI RH 300 B

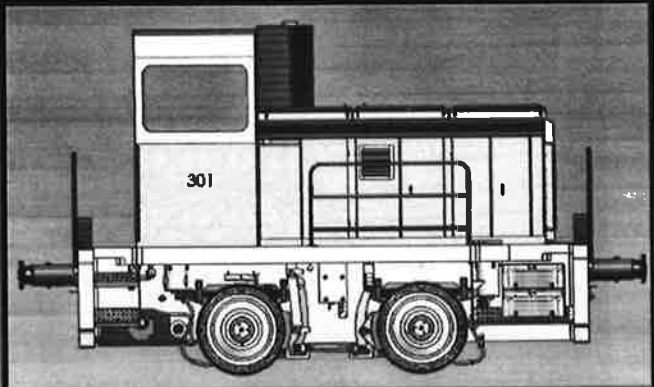
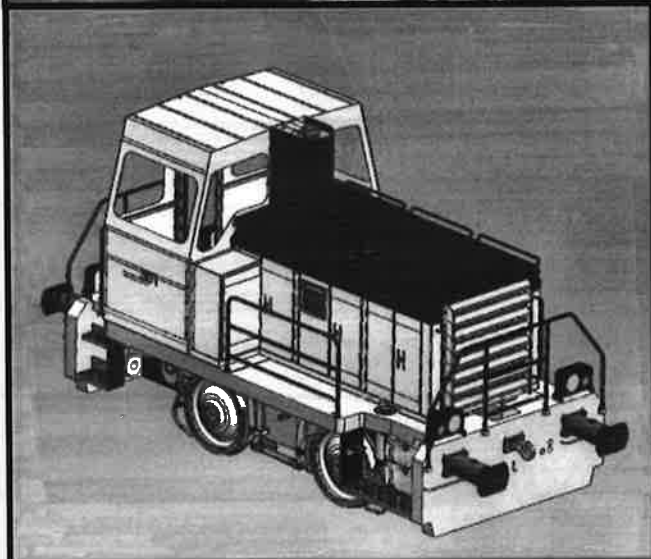
Le groupe CMI est issu de Cockerill à Liège et est le dernier constructeur wallon de locomotives.

Toutefois, l'activité ferroviaire ne représente que 1 % de l'activité et de l'effectif du groupe. Cette activité est surtout orientée vers l'industrie lourde à laquelle il fournit des prestations de service traction et de location, entretien et reconditionnement de matériel moteur.

CMI vient de sortir un nouveau modèle de locomotive la RH 300 B.

J'ai pu photographier les deux locomotives de ce type le 29 juin 2004 dans l'usine CARSID de Charleroi où elles étaient en panne.

Il est vrai que CMI est connu depuis son refus de livraison au Danemark pour sa difficulté à maîtriser les circuits hydrauliques haute pression. Ces locomotives ont été construites en réutilisant un châssis ancien.



Texte et photos de Michel Marin



Caractéristiques principales

- Moteur : diesel Caterpillar de 350 cv.
- Transmission : hydrostatique (avec antipatinage)
- Configuration : deux essieux disposant chacun de leur moteur hydraulique (donc plus de bielle).
- Poids : 30 à 40 tonnes
- Vitesse maximum : 30 km/h

Ces locomotives circulent en usine et sur le faisceau SNCB attendant sans personnel en cabine. Elles sont

en effet télécommandées par l'agent de manœuvre qui se tient sur un des marche-pieds.

Les modélistes qui veulent réaliser cette machine peuvent partir des deux documents CMI figurant en page précédente, sachant que la longueur de la locomotive est de 6625 mm, sa largeur de 2800 mm et sa hauteur de 3460 mm.

Michel Marin.

Je recherche des wagons H0

Märklin 48440, un minéralier "CAIB"

Märklin 48442, un minéralier "ARBED"

Roco 46294 ou 46774, un wagon à capots télescopiques pour transports de coïls

Roco 46304 ou 46778, un wagon à berceaux pour transports de coïls

Faire offre à Michel HERBIET : 081.30.22.54.

Il y a 20 ans sur ligne 154 Dinant –Givet.

Le 3 juin 1984 entrait en vigueur le fameux plan de restructuration IC-IR avec son lot habituel de fermetures de gares, points d'arrêts et lignes.

A cette date, la disparition de la superbe ligne de la Haute-Meuse : Dinant - Givet était déjà programmée.

La reprise de l'exploitation voyageurs par la SNCF pour le compte de la SNCB allait lui accorder un ultime délai de 4 ans.

Adieu donc aux semi-directs Namur - Givet composés de voitures K1 avec banquettes en bois et tractés par une locomotive diesel série 60 du dépôt de Ronet.



En gare de Givet le 30 mai 1984, voie 2, la locomotive SNCB 6069 en tête d'un des derniers trains à destination de Namur côtoie un couplage "Picasso" et remorques à destination de Charleville-Mézières. Depuis, la voie 2 a été déposée (Photo Etienne Labar).



Dinant 9h57 le 3 juin 1984, premier jour du plan IC-IR, arrivée du "Picasso" X 4001 assurant le premier service régulier SNCF en provenance de Charleville-Mézières via Givet (Photo Etienne Labar).

A l'horaire d'été 1984 les autorails "Picasso" X 3800 de la SNCF du dépôt de Mohon (Charleville-Mézières) reprenaient l'ensemble du trafic voyageur sur la ligne 154.

NB : vous découvrirez d'autres souvenirs de l'année 1984 lors de la réunion mensuelle du RMM du 17 septembre prochain. (projection de diapositives)

Etienne LABAR

Ci-contre à droite :

Le livre "Sur les Rails d'Ardennes (françaises) et de Gaume".

Deux passionnés d'histoire ferroviaire ont unis leurs efforts pour réaliser cet ouvrage sur une région qui nous est bien connue.

Un livre qui se joue des frontières, 160 pages avec plus de 260 photos d'archives N/B et une centaine de photos couleurs.

Les grands réseaux, les vicinaux et les secondaires de la région.

Parution août 2004 : 39,00 Euros.

collection images ferroviaires

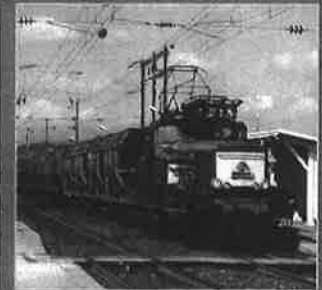


Sur les rails

d' ARDENNES et de GAUME

Pascal DUMONT

Olivier GEERINCK



Les Editions du Cabri



NOUVEAU

IC-IR

Il y a 20 ans, la SNCB connaissait une mutation profonde dans l'organisation du service des trains de voyageurs. La restructuration fut baptisée "Plan IC-IR". De nombreuses lignes, gares et haltes disparaissaient sous prétexte de manque de rentabilité.

Le PFT a choisi de les faire revivre en images, par l'édition d'un livre au format A4. Quatre cents photos en noir et blanc et en couleurs présentent ces arrêts disparus; un texte simple, bilingue français-néerlandais, retrace la nécessité de ce plan et ses conséquences.

La parution de l'ouvrage est prévue pour le mois de septembre.

Format :	210 x 297 mm
Nombre de page :	216
Nombre de photos :	400
Langue :	bilingue français - néerlandais
Prix :	€ 35,00
Poids :	1250 g (frais d'envoi voir page 59)
Communication :	IC-IR

Ci-contre à gauche : le PFT nous propose le livre "IC-IR".

Des commandes groupées pour ces deux ouvrages peuvent être envisagées, pour ce faire, contacter le Secrétaire Guy lors des réunions ou sur son site :

rmmsecretaire@hotmail.com

"Namur : la Citadelle, le Funiculaire et le Tram"

Edition : "Rail Memories"



Le tram 7 (Namur - Citadelle) sort de l'un des tunnels de l'ouvrage militaire et se dirige vers la gare. Son itinéraire, inverse des aiguille d'une montre, partait de la gare, passait par Salzennes-église, montait sur la Citadelle par la Place Godin, Hayettes, le Milieu du Monde et redescendait côté Meuse avant de rejoindre la gare par la Place d'Armes (Photo SNCV, collection Paul De Backer, parue dans le livre édité par Rail Memories)

Cet ouvrage au format A4 est très fouillé. Il ne se réfère pas à l'histoire militaire de l'ouvrage mais décrit l'aspect touristique et historique des lignes de la S.N.C.V. qui desserviront la Citadelle et ainsi que le funiculaire qui permettait, de 1898 à 1912, un accès rapide de la vallée vers l'ancien château de Namur (Hôtel de la Citadelle). Une pléthore de belles photos d'époque illustrent parfaitement les textes historiques.

La Citadelle était desservie, depuis juin 1901 par le tram à vapeur n°5 jusqu'à "Hayettes" et par le n°3 jusqu'au château terminus de la ligne primitive qui venait de la gare par l'avenue Cardinal Mercier et la bifurcation de l'église de Salzennes. Au terminus de l'hôtel, le 3 rebroussait chemin par la voie unique. Le 20 avril 1909, le tramway électrique remplacera la vapeur sur la ligne de la Citadelle.

Le 19 juin 1921 intervient la mise en service du tronçon Château - Casino par la route Merveilleuse. La boucle est bouclée à voie unique et permet la circulation du tram 7 : Namur (gare) - Citadelle (via Hayettes) - Namur (gare) via la place d'Armes. Les derniers trams circu-

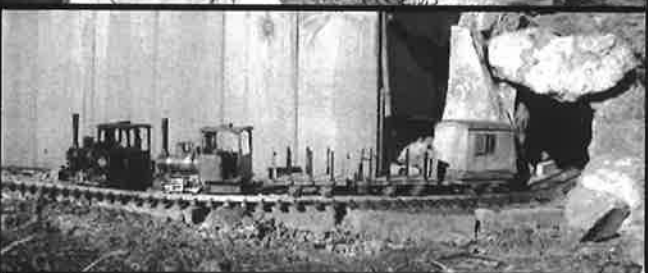
leront jusqu'en septembre 1953. C'est le manque de rentabilité qui fut la cause de sa perte...

Le démontage des installations débuta immédiatement le 6 décembre comme si l'on avait voulu empêcher à tout prix une reprise du trafic des trams devenus indésirables à Namur (!)... Le tram 7 était le dernier survivant des 10 lignes du réseau namurois de la SNCV.

"La tentative de remplacement du tram sur le Circuit de la Citadelle par des autobus se solda par un échec. Ce qui démontre à suffisance que le succès de cette promenade dépendait encore plus du mode de transport que du panorama, pourtant splendide, qu'il permettait de découvrir".

Ce livre (de 111 pages) est disponible dans toutes les bonnes librairies namuroises. Nous avons trouvé notre exemplaire "Au Bia Bouquin", avenue Jean Materne à Jambes (près du carrefour avec la rue de Dave) où nous l'avons trouvé au prix de 30,00 €. Tout namurois et tout amateur de ce site prestigieux se doit de posséder ce livre retraçant un pan d'histoire peu connu de Namur !

Un train de jardin...



**Le train de jardin d'Edouard à l'échelle G2m (L.G.B.)
(photos Paul Delescaille)**



La 8234 à Ronet, le 8 juillet 2004.



**Le train de calcaire en provenance d'Yves-Gomezée emmené par
les 7748, 7737 et 7749 au passage à Beez le 15 juillet 2004.**

La locomotive Diesel-vapeur Kitson-Still

Pour commencer, il faut parler un peu de l'historique de la traction Diesel dans les années 1920.

La première locomotive Diesel de Sulzer (1912) était soit une commande directe du moteur sur les essieux, soit sur un faux essieu entraînant par des bielles les roues motrices.

Les premiers moteurs étaient à lancement par air comprimé. A chaque arrêt, le moteur était arrêté et le démarrage du train s'effectuait au moyen de l'air comprimé contenu dans des bonbonnes placées sur la locomotive. Lorsque le moteur Diesel arrivait à la vitesse de rotation pour l'auto combustion du mazout, le mazout était injecté et le moteur Diesel tournait à ce moment en Diesel. Les bonbonnes d'air comprimé étaient immédiatement rechargées au moyen d'un compresseur à haute pression.

A noter que ce mode de lancement par air comprimé est toujours d'application sur des locomotives de manœuvres.

On peut comprendre que ce système était lourd et difficile si les arrêts étaient rapprochés.

Le principe de la locomotive diesel-vapeur Kitson-Still

En résumé : cette locomotive est une 1 C 1 construite par la Société Kitson & Co. Ltd., de Leeds, pour le service habituel des grandes lignes.

Le moteur est à double effet travaillant comme moteur à combustion interne d'un côté du piston et comme machine à vapeur de l'autre (Note de l'auteur : d'où la présence de la chaudière).

Les manteaux des cylindres pour l'eau de refroidissement sont reliés directement à la chaudière. La chaleur des gaz d'échappement du moteur est employée pour produire de la vapeur dans la chaudière.

On a choisi un moteur à combustion interne à quatre temps car avec un système à deux temps les cylindres auraient été trop petits pour le démarrage à la vapeur seule.

Les cylindres au nombre de huit (2 x 4 en opposition) sont montés horizontalement et attaquent un arbre coudé ou vilebrequin (visible sur la photo entre les essieux 1 et 2).

Un brûleur à mazout auxiliaire permet la mise en pression de la chaudière, les gaz d'échappement par la suite suffisent au maintien de la pression.

Fonctionnement de la locomotive

Au démarrage, le levier de changement de marche est placé sur le sens de marche désiré, ce qui détermine l'ouverture des soupapes d'admission, le moteur étant réversible, le régulateur vapeur est ensuite ouvert et le train démarre au moyen de la vapeur. Dès le démarrage, le régulateur à mazout est ouvert et au fur et

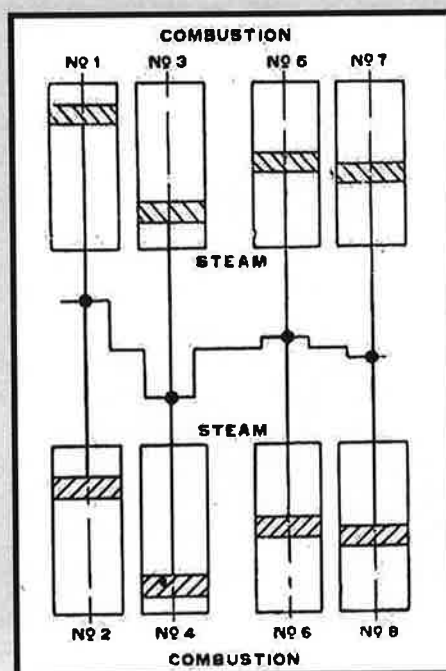
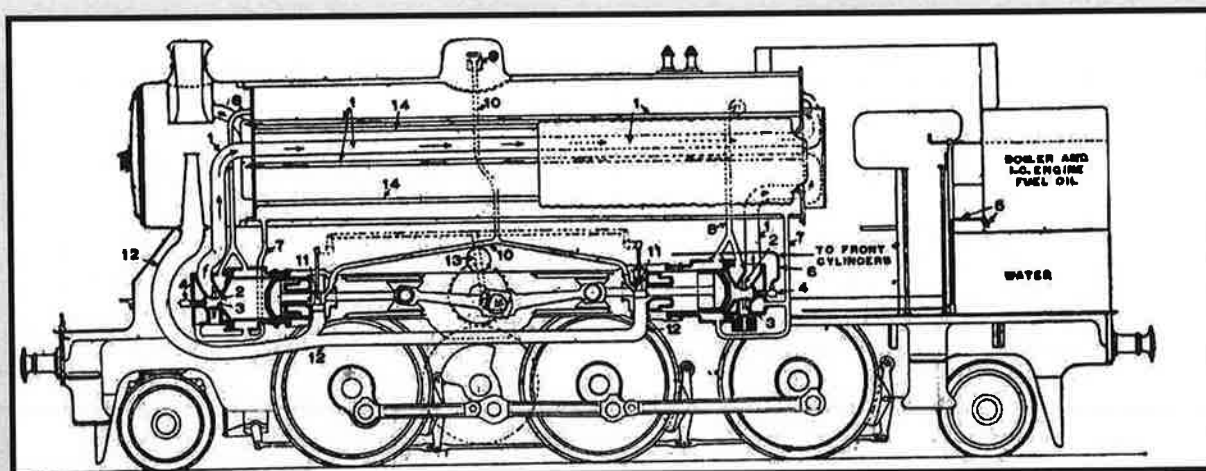
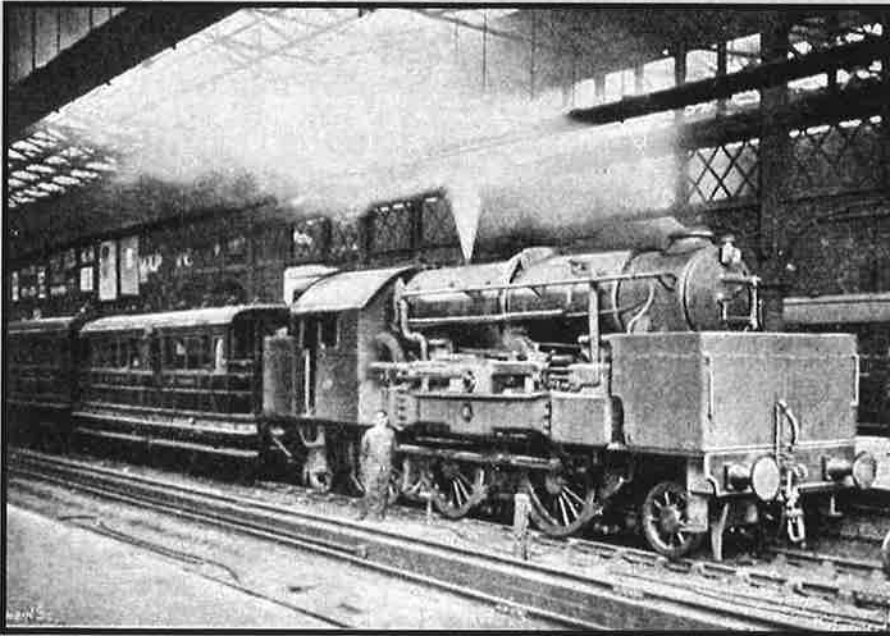


Schéma de fonctionnement des cylindres
(Steam = vapeur)



Boiler & I.C. engine fuel oil = huile combustible pour la chaudière et pour le moteur à combustion interne. To front cylinders = aux cylindres de tête. Water = eau



Pour l'arrêt, il suffit de fermer le régulateur mazout et faire usage du frein habituel. Il est même possible de faire usage de la contre vapeur.

Cette locomotive d'une masse de 70 tonnes pouvait atteindre une vitesse de 72 km/h, et fut essayée sur le réseau du "London and North Eastern Railway" dans les environs de Leeds (GB), cette ligne présentant des rampes de 2%.

Sources : "Locomotives et automotrices à moteurs à combustion interne" par le Prof. I. FRANCO, ancien professeur à l'école polytechnique de Delft, ancien ingénieur en chef, chef du service du matériel, des ateliers et de l'électrification des chemins de fer néerlandais

et P. LABRYN, ingénieur-mécanicien, ingénieur principal, chef de la division de construction de locomotives des chemins de fer néerlandais. Edition 1932, collection personnelle.

Pour information, ce livre hérité d'un ami décédé venait de la Librairie Polytechnique CH. Béranger 1, Quai de la Grande-Bretagne; LIEGE.

Jean DUBUFFET.

à mesure que le train prend de la vitesse, le moteur Diesel prend le relais de la vapeur. Lorsque la vitesse dépasse 10 km/h, le régulateur vapeur est fermé et la locomotive fonctionne sous le mode Diesel ; les gaz d'échappement passant dans un faisceau tubulaire produisent la vapeur nécessaire au prochain démarrage.



En provenance de la carrière Solvay "Les Petons" d'Yves-Gomèzée, ce convoi de calcaire a nécessité les trois locomotives 7736, 7733 et 7742 pour le tracter à destination de l'Allemagne. Le voici au passage à Floreffe le 14 juillet 2004 après avoir transité par Walcourt et Charleroi (photo Christian Auquière).

Les remises à locomotives de la SNCB

Suite des FFN 122 à 126

Le roulement du personnel de conduite et des locomotives

Comme annoncé précédemment, examinons dans ce numéro le chapitre consacré au "Roulement du personnel de conduite et des locomotives".

Généralités

Le roulement d'une remise se compose de séries.

Chaque série comprend des services de même nature assurés par des locomotives d'un même type. Dans chaque série, les services sont classés de façon à obtenir une succession régulière et périodique des services-locomotives et des services-personnels tout en observant les prescriptions légales concernant les prestations du personnel et en satisfaisant aux exigences en matière de lavage, chargement en combustible, etc... pour la locomotive.

Les séries sont caractérisées par des lettres. Pour les séries à trains de voyageurs, on fait usage de lettres A à I, pour les séries à trains de marchandises des lettres de J à Q et pour les séries de manœuvres et de relais : des lettres de R à Z. Dans chaque catégorie, on commence par le type de locomotive le plus puissant.

La Direction détermine, pour chaque remise, les services qu'elle aura à assurer. Dans les séries de trains réguliers, tant marchandises que voyageurs, ne peuvent figurer des trains facultatifs ni des services de réserve, à moins de nécessité absolue. Il peut être dérogé à cette règle pour des plantons absolument nécessaires ou des services de relais ou analogues assurés sans locomotive.

Les services de réserve avec ou sans locomotive sont groupés généralement dans des séries spéciales et les prestations du personnel doivent être choisies, autant que possible, d'après les heures de départ des trains facultatifs dont la remise doit assurer la remorque.

Les séries sont divisées en séries en simple, double ou triple équipe suivant qu'il est attribué à chaque locomotive un, deux ou trois personnels titulaires.

Le cas le plus simple, pour une série en simple équipe, est celui comprenant 5 prestations de travail et une sixième prestation de repos. Le total des heures de travail est alors de $5 \times 8 = 40$ pour une période de $6 \times 24 = 144$ heures ce qui donne, pour la locomotive, un taux d'utilisation de $40/144 = 28\%$.

Une utilisation aussi imparfaite de la locomotive ne peut se justifier que dans quelques cas déterminés, notamment :

- a) Quand toutes les prestations de situent à peu près aux mêmes heures de la journée.
- b) Pour de longs services à marchandises avec découcher; dans ce cas, la locomotive est absente de la remise durant au moins 24 heures : 8 heures pour l'aller + 8 heures pour le découcher + 8 heures pour le retour.

c) Exceptionnellement, quand il s'agit d'un type de locomotive exigeant beaucoup d'entretien; par exemple lors de la mise en service d'un nouveau type de locomotive, pendant la période d'essai.

d) Pour des services de réserve avec locomotives, quand les trains spéciaux sont très irréguliers.

Pour la série en double équipe, l'utilisation totale de la locomotive, pour une période de six jours calendrier, sera de : $5 \times 2 \times 8 = 80$ heures pour 144, de qui donne un taux d'utilisation de $80/144 = 55\%$.

Cette disposition convient particulièrement pour les services de route. Avec la triple équipe, on manque parfois de temps nécessaire pour effectuer les travaux d'entretien et, en cas de retard ou d'avarie à la locomotive, l'exécution régulière du roulement est compromise.

Dans les séries en triple équipe, l'utilisation de la locomotive est continue. Pour six jours calendrier, elle sera d'environ $5 \times 3 \times 8 = 120$ heures, soit un taux d'utilisation de $120/144 = 82\%$.

Lecture du roulement

Le roulement en usage à la SNCB se compose d'un tableau divisé en cases horizontales et en colonnes verticales. En page de droite : le roulement des locomotives type 62 (série A) de la remise de Bruxelles-Midi. (NDLR : ce document nous présente le roulement du 4 octobre 1931. En effet, le roulement suivant (du 1 février 1932) fait apparaître la présence pour la première fois de locomotives type 10 à la remise de Bruxelles-Midi (4 services) tandis que les locomotives type 62 n'ont plus que 3 services à assurer au lieu de six précédemment).

Pour faciliter la lecture du tableau, on a recours à des symboles conventionnels :

- HL . . locomotive
- ⊗ . . nettoyage complet
- . . relais
- ◇ . . chargement du combustible
- T . . passage (nettoyage) des tubes
- D.C. . découcher du personnel

Les colonnes verticales donnent les renseignements suivants :

1. Numérotage des services.
2. Numéros des trains remorqués.
3. Énoncé des stations de départ ou indication de la nature du service : repos, planton, réserve, etc.
4. Énoncé de la station d'arrivée.
5. Heure de commencement du service ou de départ du train.
6. Heure d'arrivée du train ou de terminaison du service.
7. Durée de la prestation en semaine.
8. Durée de la prestation le dimanche.
9. Parcours journalier en km.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	3	4	5	6	7	8	9			
1	⊕	Planton Voorbereiding h/2b prépare hl. 2b		14,30 17,30	17,30 18,20	7,30	7,50		1b	170 131	Bruss. Z. Brux. M. }	Feignies Bruss. Z. Brux. M. } □	23,35 0,16 4,47	2,31		6,46	6,46	165		
2	□	131 Bruss. Z. Brux. M. } 112 } 109 }	Feignies Bruss. Z. Brux. M. } ◇	6,21 8,20 11,26	9,54 13,19	8,09	8,09	160	2b	1686 14595	Bruss. Z. Brux. M. } ⊕ planton Vrij Libre } 2: h □ 8791	Boulers Bruss. Z. Brux. M. } 2: h	18,21 19,03 20,16 21,50	20,04 21,07	1,00	3,09	3,09	56		
3	131 122	Bruss. Z. Brux. M. } Vrij Libre } Bruss. Z. Brux. M. } ◇	Antw. C. Anvers. C } 2: h Bruss. Z. Brux. M. } ◇	3,50 7,00 11,43	7,55 12,36 15,50		8,00	8,00	102	3b	120 123	Bruss. Z. Brux. M. } Bruss. Z. Brux. M. } ◇	Feignies Bruss. Z. Brux. M. }	17,14 18,45 21,08	20,38 22,54	6,16	6,16	160		
4	2418 2433	Bruss. Z. Brux. M. } Bruss. Z. Brux. M. }	Quiévrain Bruss. Z. Brux. M. }	3,14 4,16 7,56	7,08 10,15 11,0	7,46	7,46	160	4b	122 115 2600	Bruss. Z. Brux. M. } Bruss. Z. Brux. M. } Doornik Tournai } D.C.	Feignies Bruss. Z. Brux. M. } Doornik Tournai } D.C.	12,00 13,00 15,29 16,40	14,36 17,03	9,00	9,00	2,16			
5		Rust Repos							5b	2321 1008	Doornik Tournai } Bruss. Z. Brux. M. } ◇	Charleroi Bruss. Z. Brux. M. }	5,18 6,04 10,35	9,10 11,56	8,06	8,06	155			
6	⊗ ⊕	Aflos-Relais □ 9033		8,00 13,00	13,00 15,00	7,00	7,00		6b			Rust Repos.								
													Totalen der reeks Totaux de la serie		18,02		18,02		12,00	
													Gemiddelde prestatie per gewerkte dag Prestation moyenne par jour de travail		7,18					
													Dagelijkse gemiddelde reeks Parcours moyen journalier		}				2,00	

Les services-personnels successifs sont numérotés 1, 2, 3... 1b, 2b, 3b,... (1c, 2c, 3c,...) tandis que la locomotive parcourt la série dans l'ordre 1, 1b, (1c), 2, 2b, (2c), 3, 3b, (3c),...Après le service 6b, de l'exemple cité, on recommence au service 1.

Service 1 : la locomotive est de planton de 10h30 à 17h30. Après 17h30, le personnel de service 1 prépare la locomotive pour le service 2b.

Service 1b : la locomotive assure la remorque du train 170 vers Feignies à l'aller et du train 131 au retour; ensuite elle est chargée et relayée par le personnel du service 2.

Service 2 : la locomotive assure le train 112 et 109. Après chargement du combustible, le personnel titulaire procède au remisage de la locomotive et termine à 14h30.

Et ainsi de suite, la locomotive parcourant les services dans l'ordre 1, 1b, 2, 2b, ... tandis que le personnel suit l'ordre 1, 2, 3, ...1b, 2b, 3b,...

Au service 5, le personnel est en repos; la locomotive séjourne à Tournai (FTY), à cause du découcher du personnel. La locomotive revient à son point d'attache avec le service 5b.

Au cours du service 6 et 6b, la locomotive reçoit le nettoyage complet et l'on passe les tubes à fumée tandis que le personnel du service 6 assure du relais de 8h à 13h et plus particulièrement le relais 9033 de 13h à 15h. Le personnel du service 6b est en repos.

Après un tour complet de la série, c'est à dire après 6 jours, la locomotive a effectué un parcours total de 1.200 km correspondant à un parcours moyen journalier de 200 km. La prestation moyenne du personnel est de 7h48.

Vérification du roulement

Pour la vérification du roulement, il y a lieu de se conformer d'une part aux prescriptions légales en matière de prestation de service du personnel et, d'autre part, aux exigences de la locomotive pour le chargement des combustibles, la prise d'eau, le lavage, le nettoyage, etc....

Utilisation du personnel

Durée de présence avant le départ

En règle générale, cette durée est variable. Selon que le personnel prépare lui-même sa locomotive ou que cette opération est faite par un autre personnel.

Pour le parcours à vide entre la remise et la gare, il y a lieu de tenir compte, en outre, des possibilités d'exploitation. La durée de présence n'est donc nullement constante. Elle doit cependant être suffisante pour permettre d'effectuer toutes les opérations nécessaires.

Les temps accordés pour la préparation des locomotives varient suivant les différents types de machines. La durée totale subdivisée en temps partiels pour graissage, visite et mise en pression et divers peut varier de 20 minutes (locomotives de manœuvres telles que type 51 et 58) à 45 minutes (locomotives de route telles que type 1 et 10).

Durée de présence après l'arrivée

Dans les remises importantes, où de nombreuses locomotives sont à relayer et où une organisation de relais se justifie, on dispose d'équipes spécialisées de relais. Dans les remises moins importantes, c'est le personnel titulaire qui assure le relais de la locomotive.

Prescriptions légales en matière de prestations de service du personnel

Ces prescriptions réglementent :

- la durée des prestations de service;
- la durée des intervalles;
- les repos.

Elles sont commentées explicitement dans l'O.G. 13 du 15 mars 1929. Nous résumons ci-après les principales dispositions :

Prestations

- Durée maximum 10 heures; jusqu'à 12 heures en cas de force majeure.

- La prestation complète doit se situer en-déans une période de 12 heures maximum. Un service s'étendant sur deux dates est considéré comme étant effectué en entier au cours du premier jour.

- La durée moyenne de la prestation journalière ne peut, pour une période de trois mois, excéder 8 heures, sinon il y a lieu d'accorder, pour les heures supplémentaires, des repos compensatoires.

Interruption de service

- Il ne peut y avoir qu'une interruption par prestation;
- La durée maximum de l'interruption est de 2 heures;
- L'interruption doit se situer après la 2^{ème} heure de service et avant la 6^{ème}.

Intervalle entre deux prestations

- Dans la remise propriétaire, la durée minimum est de 12 heures; elle peut toutefois être réduite exceptionnellement à 10 heures en cas de retard du train desservi pour permettre à l'agent d'assurer un service prévu dans le roulement;
- Dans une remise étrangère, en cas de découcher, durée minimum : 8 heures.

Repos

- L'intervalle entre deux repos ne peut excéder 9 jours avec un maximum de 13;
- La durée minimum d'un repos doit être de 34 heures, comprendre deux nuits, commencer avant 20 heures et se terminer après 6 heures. En cas de suppression de trains ou de services, le repos doit commencer avant 23 heures et se terminer après 5 heures. En cas de retard de train desservi, il peut prendre cours avant 22 heures;
- Il faut au moins 4 repos par mois;
- Le nombre de repos à accorder par an peut varier de 63 à 65 jours.

Nombre moyen de prestations

On ne peut imposer plus de journées de travail qu'il n'y a de journées astronomiques dans la série. Deux prestations séparées par un découcher sont autorisées et comptées pour une journée de travail lorsque la durée totale de deux services n'excède pas 10 heures dans la même journée astronomique. Dans le cas contraire, les deux prestations sont à compter pour deux journées de travail. Dans ce cas, il doit être accordé l'alternement du personnel.

La durée totale d'absence du point d'attache ne peut dépasser 340 heures par mois.

Utilisation de la locomotive

L'organisation de la série doit permettre de satisfaire aux exigences de la locomotive, notamment ne ce qui concerne :

Les plaques tournantes

dans les gares d'about où les locomotives doivent être virées; leur diamètre doit être suffisamment grand pour le type de locomotive considéré.

Les possibilités d'entretien

Quoiqu'on s'efforcera, dans la mesure du possible, de remédier aux avaries le jour du lavage, il est toujours bon de prévoir dans la série, en dehors du lavage, des possibilités d'entretien permettant d'effectuer de petites réparations ne pouvant souffrir aucun retard, ceci pour éviter de devoir mettre la locomotive hors-service.

Les lignes à parcourir

Il faut que le type de locomotive prévu pour la série puisse parcourir toutes les sections de lignes intervenant dans les services de la série.

L'aptitude de la locomotive

Il faut qu'il y ait conformité entre la nature des services à assurer et le type de locomotive prévu dans la série.

Le parcours moyen

Le parcours moyen productif doit être aussi élevé que possible; c'est la raison pour laquelle on s'efforce de n'introduire dans les séries régulières que des services de route et de planton.

Les interruptions pour approvisionnement Il faut prévoir des interruptions en nombre suffisant et d'une durée convenable pour permettre l'approvisionnement de la locomotive.

Les lavages

La durée prévue pour le lavage des chaudières de locomotives doit être suffisante. Cette durée, ainsi que la périodicité des lavages, est essentiellement une question locale car elle dépend non seulement des installations de la remise, du type de locomotive et de la nature du service, mais également et surtout de la qualité de l'eau d'alimentation utilisée.

Michel HERBIET, avec la complicité et les documents d'enseignement professionnel de la SNCB, cours 1231, prêté par Jean Dubuffet;

A suivre dans FFN 129 : "La disposition et les différents types de remises".

Complément d'information sur FFN 126 par J. Dubuffet

Au sujet de l'aventure de la HLV 29.016 (page 12)

Les causes de l'accident :

Suivant les données en ma possession et mon expérience de machiniste, (non de conducteur comme indiqué dans la légende de la photo de la page 21) cet accident serait dû à un mauvais garage ou abandon de la locomotive soit après un service soit une manœuvre sur la cour de la remise de Ronet.

En effet, lors de l'abandon d'une locomotive à vapeur, le levier de changement de marche doit être placé au centre, c'est à dire : admission nulle. Les purgeurs des cylindres ouverts pour évacuer l'eau de condensation pouvant s'accumuler dans les cylindres par suite d'un léger repassage de vapeur dans les cylindres et le frein à main du tender serré au maximum.

Or, sur la photo, on constate que le coulisseau du changement de marche est placé vers le bas, c'est à dire en pleine admission. Si les purgeurs sont fermés et le frein à main non serré, toutes les conditions sont réunies pour un départ de la locomotive en cas de repassage ou de non-fermeture complète du modérateur.

A mon avis, la locomotive a, sans doute, été utilisée sur la cour de Ronet pour une manœuvre ou un changement de voie de remisage par un agent non qualifié, manœuvre effectuée au moyen du frein à air et abandonnée frein à air serré. L'épuisement de l'air aux cylindres de frein a provoqué, après un certain temps, la libération de la locomotive. Un léger repassage du

modérateur ou celui-ci n'étant pas complètement fermé donne une accumulation de vapeur aux cylindres et le démarrage de la locomotive. Plus rien ne peut alors l'arrêter.

Mesures prises par la suite.

Comme dans tous les accidents, la SNCB effectua une enquête approfondie pour déterminer les causes de cet accident et pour remédier à ce cas.

- *Une aiguille de déraillement a été placée sur la voie de sortie de Ronet donnant accès à la voie vers Namur.*
- *Le secteur cranté du modérateur d'admission de la vapeur vers les cylindres a été foré sur toutes les locomotives type 29, afin de placer une broche en fin de service. Il est alors impossible de placer cette broche de sécurité si le modérateur n'est pas complètement fermé.*

Les remises à locomotives de la SNCB (page 16)

Le mot "prestation" n'est pas un belgicisme, il figure dans le dictionnaire Larousse et dans le dictionnaire de correction de mon ordinateur en langue française. Ce mot vient du latin «praestare» = fournir. Il n'y a donc pas lieu que le lecteur le remplace par activité, travail ou service.

Note du Rédac'chef : Le dictionnaire de "Word" indique clairement que le mot "prestation" dans le sens de "travail fourni" n'est employé qu'en Belgique. C'est donc un Belgicisme.



Locotracteur privé de la société "Carmeuse" à Seilles, le 31-01-2004.



Locotracteur privé devant le bâtiment administratif des carrières de Namèche, le 24-01-2004).

Parsifal-Production : des camions au 1/87

Etabli à Thy-le-Château (Commune de Walcourt), l'artisan "Parsifal-Production" (MICHEL Francis) met actuellement sur le marché des camions à semi-remorque dans la gamme "hobby" à un prix super-hyper attractif : 5,00 € pour les véhicules à logo belge ou roulant sur nos routes et 6,00 € pour les logos français. Les puristes détailleront avec des points de couleur les poignées de portes et les phares. L'essentiel du travail étant parfaitement réalisé : le logo sur la caisse en impression laser couleur. Tracteur Mercedes "Actos" en métal, remorque : caisse plastique vissée sur châssis.

On retrouve "Parsifal-Production" le plus souvent sur le marché français dans les expositions et les bourses, bien qu'il était présent à la bourse d'échange que nous organisons le 6 juin dernier à Namur. Il ne nous est pas inconnu, de temps à autre ses nouveautés sont présentées dans Locorevue, Rail Miniature Flash et Train Miniature Magazine.

La firme distribue aussi les produits EKO, Interfer et Carmina. Elle réalise également des productions de modéliste pour les modélistes : kits d'amélioration de matériel existant (super détaillage ou simple amélioration) comme par exemple :

Echelles pour HLD 62, 63, 65, 55 et 18CFL.

Cuves de compresseurs pour HLE 22, 23, 25, 25.5.

Pièces de toit pour HLE 25.5.

Tampons pour M2, HLD et HLE, AR, 55 et 18CFL.

Trappes à mazout pour 55, 62, 63, 65 et 18CFL.

Trappes à mazout peintes pour 55, 62, 63, 65, et 18CFL.

Cadres de fenêtres peints pour 55 et 18CFL.

Rambardes pour 854/900 CFL.

Tampons pour SNCB : HLE 23, 25, 25.5, HLD 59, voitures M4,

wagons marchandises GBS; SNCF : AR RGP, voitures voyageurs Est; USI, BB80; Marchandises UIC ronds et rectangulaires.

Tampons fonctionnels HLE 15, 18, 23, 27;

Rambardes maillechort pour SNCB : HLD 76, ex-NS 22/23; SNCF : Y8000, BB6400, BB63000, BB66096, 030Da, C61004, 040DE423.



La société française Norbert Dentressangle possède une flotte de 4.000 camions qui sillonnent toutes les routes européennes... Les logos "Match" et "Bricomarché" sont français. Tous les autres circulent sur nos routes... ainsi que celui présenté en page suivante.



**Le Mercedes "Actos" avec logo belge "Delhaize" réalisé par "Parsifal-Production". Immeubles, rues, trottoirs et quais en pavés sont réalisés en plâtre synthétique points et patinés par "Modélisme & Graphisme".
A l'avant-plan : voie HO Roco Line avec un "SNCB-Colis"; à l'arrière, voie Peco HOm pour le vicinal.
Reste à installer le heurtoir (photo Claude Carpet).**

Kit tuyaux souples freins et prise chauffage.
Aérateurs à boule 2 pointes, rond, rond 2 pointes.
Bande inox pour HLE SNCB série 16. Grille UIC MU.
Pochoirs pour réaliser un passage pour piétons droit ou oblique, des petits triangles sur le sol au carrefour et un grand triangle anamorphosé, un arrêt de bus, des traces d'essuie-glaces sur parebrise.
Nombreux chargements. Peintures acryliques et glycérophthamiques Revell. Travaux de tampographie en atelier.

Non illustrés sur la page précédente : les camions avec logos "Brantano" + remorque; "Aldi"; "Krefel"; "Jupiler"; "La Poste" (B); "Good Year"; "ABX" + pub "Black & Decker"; "ABX logistic"; "Sollac Méditerranée"; "Valéo".

Atelier et magasin : Rue des Carrossiers, 10; 5651 Thy-le-Château (Walcourt). 071.68.53.30. Heures d'ouverture : de 10h à 19h, fermé le dimanche.



Locotracteur 8234 à Ronet, le 8 juillet 2004



Convoi de marchandises tracté par la SNCF 36015 de passage à Floreffe le 8 juillet 2004

Digital et sonorisation

Le système Digital Märklin et le système Digital universel DCC

Excusez-moi de ne pas vous parler du système Märklin (basé sur les processeurs Motorola) mais une fois de plus il est propre à Märklin et rien qu'à lui-même.

Nous allons plutôt consacrer nos efforts au système universel DCC qui est conforme aux normes NMRA.

Le système DCC de LENZ

Vous avez décidé de vous lancer dans la commande Digitale et avez acquis l'unité centrale LENZ LVZ100 (productrice des signaux digitaux) et son boîtier de commande manuel LH100 (ou LH90 pour les inconditionnels du potentiomètre).

L'alimentation de la centrale LZV100 (maximum 5 A en permanence) s'effectue soit au moyen du transformateur LENZ LV200 (délivre 10 Ampères), prévu à cet effet, soit au moyen de tout autre transformateur du commerce qui délivre une tension alternative (de préférence) ou continue de maximum 19V.

Nous avons commencé à en parler dans FFN 124 page 12.

Les avantages du Digital

Il n'y a plus que deux fils qui vont à la voie sur laquelle coure en permanence un courant alternatif contenant les instructions qui seront lues par les différents décodeurs qui y seront raccordés : soit directement pour un aiguillage ou un accessoire, soit par les roues pour le matériel moteur et leurs remorques.

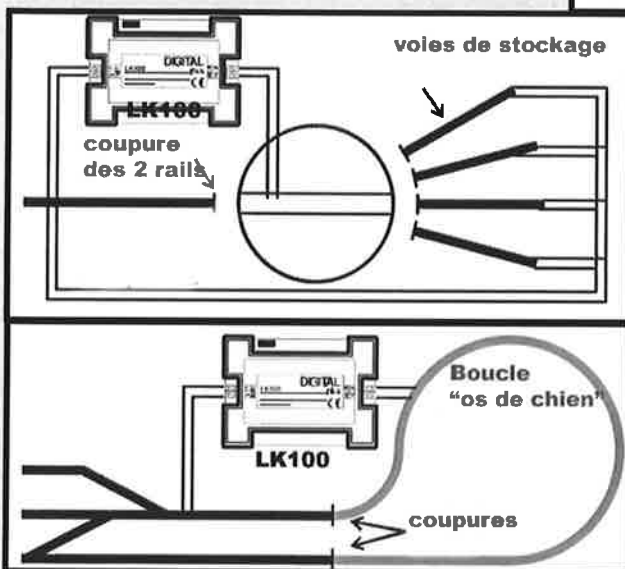
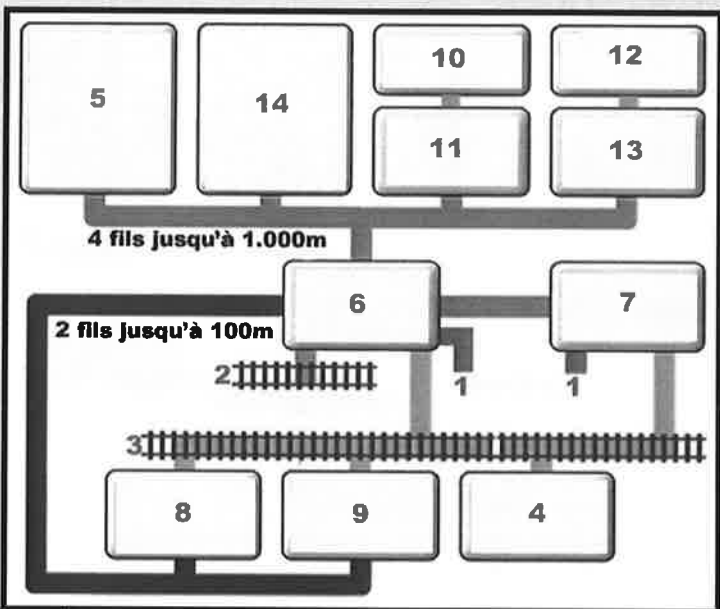
Fini les nappes de câbles et les enchevêtrements de fils à n'en plus finir, source de pannes.

La "boucle de retournement" est immédiatement vaincue sans aucune difficulté par le module LK100. Dans le terme "boucle de

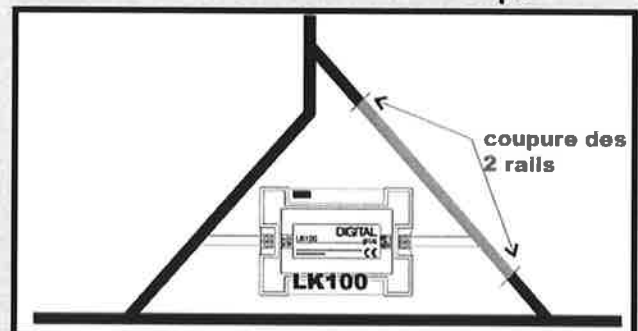
retournement" il faut également inclure : le pont tournant et le triangle.

Le schéma général ci-dessous a été volontairement débarrassé de la nomenclature des pièces car il n'est pas indispensable de les posséder toutes ! *Les indications en italiques donnent des accessoires non indispensables à un fonctionnement simple.*

1. Transformateur d'alimentation (LV200) ou autre.
2. Rail de programmation (ne pas avoir peur de ce terme).
3. Réseau de voies.
4. Décodeurs embarqués (locomotives, voitures, automotrices, etc).
5. Boîtier(s) "en mains" de commande du système (LH100 à boutons, LH90 à potentiomètre).
6. Centrale de production du signal Digital (LZV100).
7. *Autres stations de puissance pour très grands réseaux (LV101).*



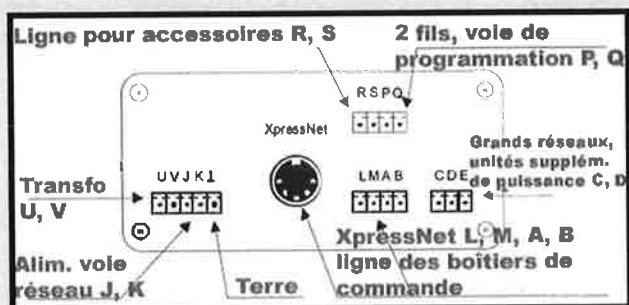
A gauche et ci-dessous : utilisation du module LK 100 de Lenz pour "boucles de retournement", pont tournant, "Os de chien", triangle. Schémas extraits du document <lk100.pdf>



8. Détection d'occupation de canton si emploi avec ordinateur (LR101) ou systèmes automatiques (voir n°14).
9. Décodeurs d'accessoires : (aiguillages, autres).
10. Ordinateur.
11. Interface entre l'ordinateur et le système (LI100F).
12. Emploi de boîtiers de commande d'autres systèmes comme Roco, LGB, Arnold, Märklin.
13. Module (LC100) interface entre les boîtiers de commande du point 12 et le système DCC universel.
14. Pupitre donneur d'ordres contrôleur pour 256 aiguillages et/ou accessoires (LW100).

Voici le schéma général expliqué. Seul, les postes en écriture normale sont indispensables au bon fonctionnement d'un petit ou d'un moyen réseau.

Le système XpressNet de Lenz permet de placer, tout au long du réseau ou à chaque module, autant de boîtiers de commande (LH100 ou LH90) que désiré (raccords L, M, A, B). Il n'y a qu'une centrale Digitale pour tous les boîtiers de commande.



Ci-dessus : le panneau arrière de la LZV100, coeur du système, où se raccorde tout-tout-tout.

Autre schéma : ci-dessous l'interrupteur bipolaire à placer pour basculer la voie de programmation en voie normale.

Que programmer ?

Tout et rien. Seule nécessité : l'adresse du décodeur car, d'origine, ils possèdent tous l'adresse n°3. Après cette modification on peut quitter définitivement la voie de programmation. Le système permet de programmer les engins même pendant qu'ils roulent ! Mais toutes les valeurs peuvent être programmées sur la voie de programmation, c'est d'ailleurs plus facile.

Nous verrons, dans FFN 128, comment programmer les CV (variables) qui animent le décodeur et, par là,

le moteur, son ralenti, son accélération, en simple ou double traction, les éclairages, les sons....

Les sons

Les décodeurs ESU de Ulm (D) sévissent sous les appellations "Loksound" et "Lokpilot". Loksound étant la version sonorisée. Il existe déjà bon nombre de ces décodeurs munis de bruitages réalistes de locomotives vapeur, Diesel et électrique, principalement allemandes. Ces sons peuvent être écoutés et téléchargés sur le site du fabricant : <<http://www.loksound.com>>. Le site est en allemand ou en anglais.

Le décodeur

De dimensions réduites : 34,5mm x 15,5mm x 6,5mm d'épaisseur, il est conforme au DCC NMRA, compatible avec le système Motorola Märklin nouveau et ancien. Fonctionnement en alternatif ou en continu (détection automatique du type de courant).

Ce décodeur possède 4 sorties de fonctions : deux sorties 250mA sont affectées à l'éclairage avant et arrière (suivant le sens de marche). Quatre fonctions sonores peuvent être activées indépendamment l'une de l'autre. Les sons peuvent être modifiés au moyen de l'interface ordinateur et du programme conçu.

Choix des sons suivant le type d'engin : vapeur, Diesel-hydraulique, Diesel-électrique ou motrice électrique.

Le coeur du nouveau décodeur est une mémoire "Flash" (petite puce très plate) d'une capacité de 8 Méga bytes (65 secondes au total).

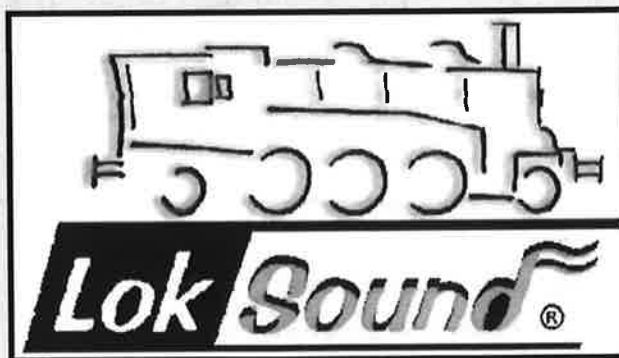
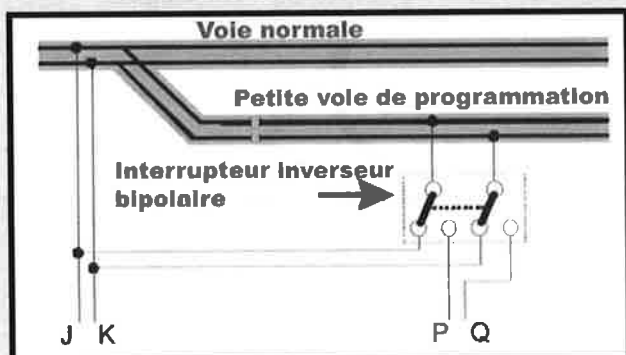
La diffusion du son

Elle est obtenue par un petit haut-parleur, rond de 16, 23, 28 ou 40mm ou 20x40mm en rectangulaire, inséré dans une capsule de résonance.

Les sons sont reproduits en continu par un bouclage réalisé dans la mémoire. Ils sont fonction de la tension appliquée et réglables suivant le nombre de tours de roues (indispensable pour la vapeur !) surtout quand le mouvement de l'embellage doit correspondre au développement du bruit.

L'accélération d'un moteur Diesel s'effectue préalablement aux premiers tours de roues : très réaliste !

Des décodeurs "XL" sont adaptés aux grandes échelles et aux courants plus forts. *Claude CARPET.*



Sonoriser la locomotive Diesel 5408 de Roco

Tous les amateurs de ce modèle n'ont pas eu la chance de pouvoir l'obtenir en version sonorisée d'origine par Roco.

Nous allons donc décrire le mode d'emploi de cette adaptation caractéristique qui consiste à "Digitaliser" un modèle au moyen d'un décodeur ESU "Loksound" de la troisième génération (Loksound 3, très différent du Loksound 2 !!!).

LOKSOUND

La firme ESU a inséré dans cette nouvelle génération, dans une mémoire plus importante (8 Mb), les sons des locomotives Diesel d'origine "Nohab" : caractéristiques des "Gros Nez" et de leurs adaptations ultérieures en "cabines flottantes".

D'origine, le châssis de la locomotive a été construit pour accueillir 2 haut-parleurs de 23mm. En effet, pour raison de reproduction réelle du son que celui-ci soit émis par un moteur situé au centre de la machine. Comme Roco équipe ses modèles d'un moteur électrique central avec arbres à cames pour mettre en mouvement les essieux des deux bogies, il faut installer un haut-parleur à l'avant et un autre à l'arrière. Sans quoi, la reproduction du son au passage de la locomotive est située plus à l'avant ou plus à l'arrière si vous ne placez que le seul haut-parleur fourni avec le décodeur n°52438. Prix de ce dernier environ 120,00 € suivant le magasin distributeur) et 12,00€ pour le haut-parleur supplémentaire.

Le décodeur s'installe dans le compartiment inférieur sous le châssis, les fils remontent dans une échancrure le long du châssis jusqu'à la plaquette de circuit imprimé. Cette dernière ne subit aucune modification, elle recevra simplement la prise NEM.

Les caissons de résonance se placent dans les logements ad-hoc en tenant compte que l'échancrure sous ceux-ci est destinée à laisser passer l'axe moteur.

Attention : les 2 H.P. se raccordent en série et surtout pas en parallèle ! Les résistances des H.P. doivent s'additionner.

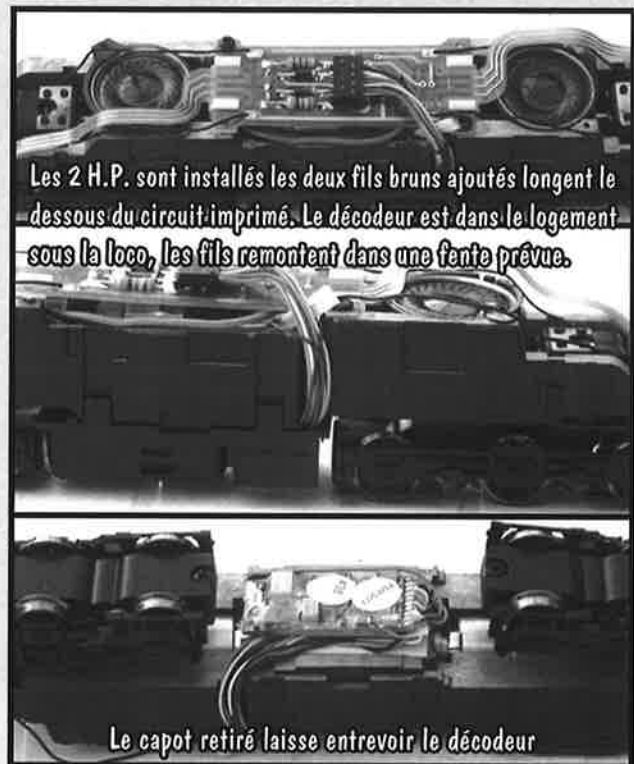
Il faut dessouder la cosse B hors le H.P. d'origine appelé ici "H.P.n°1". Deux morceaux supplémentaires de fil (brun de préférence) sont nécessaires.

Raccorder le fil brun libre venant du décodeur et prolongé jusqu'à la cosse B du H.P. n°2, sa cosse A sera

raccordée par un nouveau fil à la cosse B (antérieurement libérée) du H.P. n°1.

Prenez grand soin des haut-parleurs, la membrane noire qui vibre sous l'effet du courant passant dans l'électro-aimant est fragile. Elle est le secret de la reproduction du son ! Les caissons (indispensables) comportent des crans pour le passage des fils et des crans pour le maintien des H.P. leur insertion s'effectue avec précaution en utilisant ses ongles perpendiculairement au bord jusqu'au clic.

Lors du remplacement de la caisse sur le châssis, veillez à ce que les fils ne soient pas coincés.



Les 2 H.P. sont installés les deux fils bruns ajoutés longent le dessous du circuit imprimé. Le décodeur est dans le logement sous la loco, les fils remontent dans une fente prévue.

Le capot retiré laisse entrevoir le décodeur

Le mode d'emploi

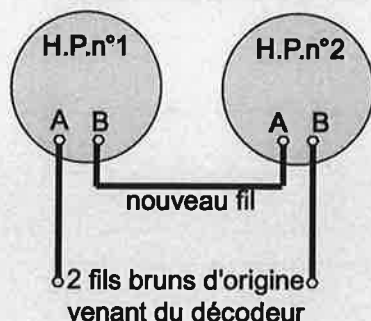
Actuellement, le mode d'emploi de la troisième génération Loksound (version R1 de mars 2004) ne se trouve qu'en allemand et uniquement dans la boîte. Il n'y a rien sur Internet, même pas sur le site <<http://www.loksound.de>>. Bien que ce nouveau modèle soit disponible dans le commerce, ESU n'en fait mention que comme nouveauté 2004.

L'importateur belge des productions ESU : "Train Service Dankaert" de Brugge éprouve des difficultés pour réaliser une traduction en français. C'est pourquoi, le site <<http://www.modeltrainservice.com>> n'est plus disponible en français... !

La programmation du Loksound 2 et du Loksound 3 sont différentes !!!

Pour le Loksound 2 et les décodeurs simples "Lokpilot", le mode d'emploi existe en français, ils sont heureusement disponibles auprès de la rédaction de Ferro

Flash Namur. *Claude CARPET*



Sonoriser la locomotive Diesel CFL 1804 de TRIX

A la page précédente, nous avons vu comment équiper une locomotive ROCO d'un décodeur de sonorisation. Cette dernière était prééquipée d'une prise NEM où il n'y avait qu'à enficher la prise mâle du décodeur Loksound.

La locomotive qui nous occupe n'a pas été prévue pour cette situation nouvelle. Nous allons dès lors vous aider dans le travail, en somme tout simple, mais combien merveilleux de pouvoir écouter sa locomotive émettre le merveilleux ronronnement du moteur Diesel.

Dans le cas de cette locomotive, ce n'est pas la place qui fait défaut puisque le moteur étant sur le bogie arrière, rien ne nous handicape au centre. Il ne faudra qu'un seul haut-parleur, celui qui est livré avec le décodeur Loksound n°52438.

Le travail d'adaptation du modèle

Enlever la caisse après avoir dévissé la vis sous le châssis.

Dessouder les fils qui arrivent au moteur, enlever les deux condensateurs ronds. Enlever la petite plaquette rectangulaire avec les 4 diodes. Le fil noir qui provient du bogie doit être maintenu.

Un morceau de collant double face maintiendra le décodeur en place.

Fil rouge à souder à la cosse en laiton.

Fil noir à souder au fil noir qui provient des palpeurs sous le bogie avant.

Fil bleu (masse commune des accessoires) à souder aux fils bruns de masse des plaquettes d'éclairages.

Fils vert et violet : non utilisés sauf si l'on souhaite placer un éclairage de cabine avec une petite led jaune.

Fil jaune : éclairage lampe arrière.

Fil blanc : éclairage lampe avant.

Fil gris : cosse de droite du moteur.

Fil orange : cosse gauche du moteur.

Isoler les soudures de raccord, faire un test avant de replacer la caisse et sa vis.

Paramètres à programmer (nous verrons comment faire dans FFN 128) :

CV1 = 18 (par exemple) au lieu du 3 d'origine (adresse du décodeur de la locomotive).



Plaque d'éclairage avant : blanc au centre, brun à droite.



Plaque d'éclairage arrière : jaune au centre, brun à droite

CV2 = 3 tension de démarrage, lorsque la consigne est au cran 1 (minimum).

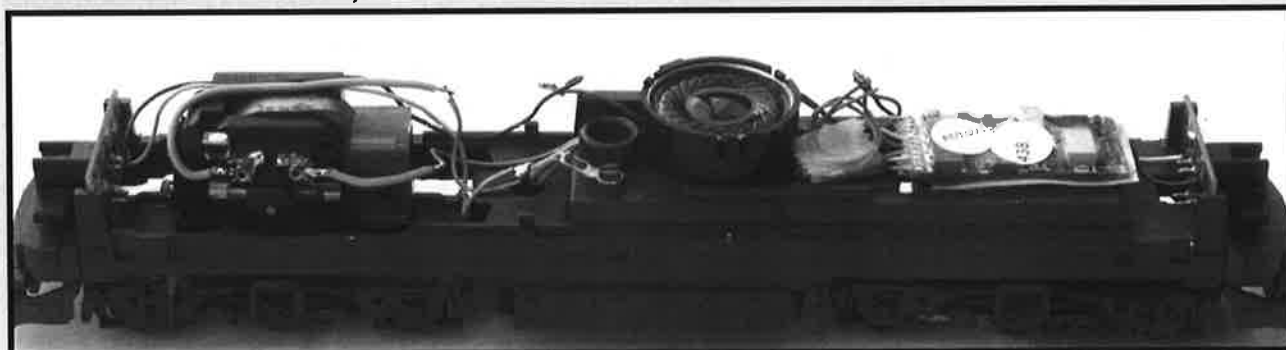
CV3 = 20 (délai d'accélération, avant d'atteindre la vitesse consignée : du cran 1 au cran 28)

CV4 = 5 (délai au freinage, de la vitesse consignée jusqu'à l'arrêt)

CV5 = 20 (vitesse maximale du modèle au cran maximum 28)

CV6 = 15 (vitesse en palier : vers le cran 14)

Ne touchons pas aux autres CV !!!





Ci-dessus : Circulations sur le réseau HO du RMM lors d'une journée circulations "Marchandises toutes nationalités, époques IV et V".

Ci-dessous : la 7740 à Ronet le 12 juillet 2004.



La 1312 en tête au passage à Limal le 9 juillet 2004



La 1332 en tête à Ronet, le 12 juillet 2004



La 1342 en tête au passage à Ottignies le 16 juillet 2004



Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, le Rail Miniature Mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer. Il leur permet de partager entre amis leur passion pour le rail, d'améliorer leurs connaissances ferroviaires ainsi que leur savoir-faire de modélistes.

Outre les réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction d'un grand réseau fixe H0 (*décor Mosan*), d'un réseau modulaire N (*décor Athus-Meuse, site de la gare de Vônêche*) et d'un réseau modulaire H0 (*décor US*) ainsi que la circulation de convois sur ceux-ci.

Comité actuel (2004) du Rail Miniature Mosan :

Président, *représente le réseau H0 "US"* Jean-Claude Botspoel
 Vice-président, *représente le réseau H0 "Mosan"* André Delsemme
 Secrétaire Guy Lahaye
 Trésorier, *représente le réseau N "Athus-Meuse"* Didier Delfosse
 Communication(s), Secrétaire adjoint Jean-Pierre Lobet
 Médiateur Philippe Bruniaux
 Rédac'chef FFN Claude Carpet

Responsables, animateurs d'activités :

Réseau H0 "Mosan" Michel Archambeau,
 et Claude Riguelle.
 Réseau H0 "US" Jean-Claude Botspoel,
 et Jules Falque.
 Réseau N "Athus-Meuse" Jacques Quoitin,
 et Didier Delfosse.
 Bibliothèque Claude Carpet,
 et Jean-Claude Botspoel.

Cotisations annuelles.

Membre bienfaiteur 45,00 €.
 Membre ordinaire * 30,00 €.
 Membre junior (- de 18 ans) 15,00 €.

Abonné à Ferro Flash Namur,
 (uniquement le service Ferro Flash) 18,00 €.
 Pour l'étranger 22,00 €.

* Pour un second membre adulte d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 22,00 €.

Président Jean-Claude Botspoel Rue Saint Hadelin, 21 5561 CELLES.
 Tél : 082.66.76.60. GSM : 0477.39.69.99. Courriel : botspoel@skynet.be

Secrétaire Guy Lahaye Rue Fostrie, 60 5530 YVOIR.
 Tél : 082.61.01.04. GSM : 0495.90.45.72. Courriel : rmmsecretaire@hotmail.com

Trésorier Didier Delfosse Rue de Furnaux, 26 B 5640 METTET
 Tél bur : 065.58.31.68. GSM : 0477.65.64.86. Courriel : didier.rmm@skynet.be

Compte Banque ..360-0053510-69 du "Rail Miniature Mosan".
 De l'étranger BIC : BBRUBEBB IBAN : BE71 3600 0535 1069.

Local Centre Culturel de Géronsart, Rue du Trèfle, 5100 JAMBES.
Les statuts et le règlement d'ordre intérieur sont affichés aux valves du club et sur son site Internet : <http://www.club-rmm.be>.

Ferro Flash Namur

Rédaction et Claude CARPET, c/o "MODELISME & GRAPHISME sa", Allée des Fougères, 435;
 éditeur responsable B 5621 Morialmé (Florennes). Tél : 071.72.95.61. et 0475.48.62.60.
 Courriel : ffn-rmm@skynet.be

URL Internet du Rail Miniature Mosan : <http://www.club-rmm.be>

Diffusion Didier Delfosse, rue de Furnaux, 26 b, 5640 METTET. Voir "Trésorier" ci-dessus.

"FERRO FLASH NAMUR" est le bulletin bimestriel du RAIL MINIATURE MOSAN.

Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable. Les articles signés n'engagent que leur auteur. Les articles non signés sont censés être écrits sous la responsabilité de l'équipe de rédaction. Tout texte, photo, nouvelle sont communiqués à titre purement informatif pour le lecteur et ne peuvent en aucun cas être assimilés à de la publicité : le bulletin s'en veut dépourvue et ne veut être infodé à quelque titre que ce soit à un producteur, fabricant, marque ou entreprise ayant ou non rapport avec le modélisme. Autant qu'il est possible, nos sources sont mentionnées lorsqu'elles nous sont connues.

Vie du club

Excursion RMM au Hochwaldbahn	1
Projet d'excursion Givet - Charleville-Mézières	2
Programme des réunions du R.M.M. et agenda des activités ferroviaires "d'ailleurs"	4

Actualité ferroviaire

Inauguration officielle du Centre de la Découverte du Vicinal à Thuin	8
La locomotive CMI RH 300 B	10

Rétro rail

Il y a 20 ans sur la ligne 154	12
La locomotive Diesel-vapeur "Kitson-Still"	16
Les remises à locomotives de la SNCB	18
Complément d'information sur FFN 126	21

Documentation

O.Winston Link - Le 744th Railway Operating Battalion	6
Une excursion sur un train US	7
Namur : La Citadelle, le Funiculaire, le Tram (édition "Rail Memories")	14
Photos : un locotracteur privé	22
Les photos de Patrick	29

Modélisme

Extrait du dépliant Märklin-Trix	3
Un train de jardin	15
Les camion de Parsifal	23
Le Digital et sonorisation	25
Sonorisation de la 5408 de Roco	27
Sonorisation de la 1804 de Trix	28

ferro flash Namur n°127 (2004-4)

Ce quatrième numéro de l'année 2004 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet, Michel Herbiet. Sa diffusion est assurée par Didier Delfosse.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro par des photos, des articles ou toute autre collaboration : Christian Auquière, Jean-Claude Botspoel, Paul Delescaille, André Delsemme, Jean Dubuffet, Gérard Jochum, Etienne Labar, Patrick Maes, Michel Marin, Bill Plattenberger, Edouard Vandendorpel et d'autres volontaires... qu'ils soient ici remerciés pour leur précieux et indispensable travail sans lequel cette revue serait peut-être bien moins fournie !...

ferro flash Namur :

Infographie : "MODELISME & GRAPHISME sa", Allée des Fougères 435; 5621 Morialmé. 071.729561
Impression : "IMPAPRINT sprl"; Rue Bel Horizon 1; 5651 Thy-le-Château. 071.61.11.12.

Photo de couverture : photo montage empruntée à la couverture du superbe livre édité par "Rail Memories" : "Namur : la Citadelle, le Funiculaire et le Tram" (Voir article en page 14).