

Ferro Flash Namur

15

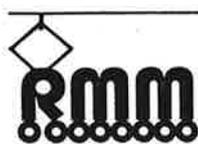
7-8/85



ÉDITORIAL : VOTEZ RMM	1
NOS ACTIVITÉS : PROGRAMME DES PROCHAINES RÉUNIONS	2
COMMUNICATIONS AUX MEMBRES	3
RÉFÉRENDUM RMM : LES RÉSULTATS	4
SUPPLÉMENT PHOTO (E. LABAR)	6
À LA SNCB : LES VOITURES À DEUX NIVEAUX TYPE M5 (PLANS)	7
RÉTRORAIL (M. HERBIET) :	
LA "TYPE 12" ET LE RUBAN BLEU (1939)	11
LA "1" ÉTAIT TROP VERTE !	23
LES VOITURES "SARMA"	24
MODÉLISME (O. FONCOUX) :	
COMMENT PEINDRE LES MÉTAUX	25
LUMIÈRE SVP ! (ÉCLAIRAGE À INTENSITÉ VARIABLE)	26
CALENDRIER DES MANIFESTATIONS FERROVIAIRES	29
APPEL : SAUVETAGE D'UNE MOTRICE PCC VICINALE	33
TRUCS, TUYAUX ET CIE / PETITES ANNONCES	34
LES NOUVEAUTÉS ANNONCÉES	35

NOTRE COUVERTURE : LA 12.004 À MARCHE-LÈS-DAMES LE 9 JUIN 1985
EN TÊTE D'UN TRAIN SPÉCIAL NAMUR-HUY.
PHOTO : ANDRÉ-MARIE DUCARME

ABONNEMENT *un an* *six numéros* **500 frs**

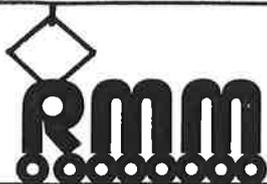


Secrétariat : J.C. CHEVALIER rue de Gembloux 46
5840 RHISNES
tel : (081) 56 84 58

Relations publiques : Ph. SEGERS rue des champs 22
5800 GEMBOLOUX
tel : (081) 61 39 42

Compte bancaire : 350 - 0224332 - 90 du RAIL MINIATURE MOSAN
à NAMUR

Local : Centre Culturel de Géronsart rue du trèfle
5100 JAMBES



Les 12 et 13 octobre VOTEZ R.M.M.

Pourquoi R.M.M. ?

1. Parce que c'est VOTRE club !
2. Parce qu'il organise son (VOTRE) exposition.
3. Parce que son comité ne peut agir sans VOUS.
4. Parce que nous allons organiser EN COMMUN une formidable exposition.
5. Parce que nous sortons un nouvel auto-collant sur la Type 12.
6. Parce que tous nous travaillons pour le R.M.M.

Que prévoyons nous pour l'exposition ??? dans 5 salles du centre de Géronsart.

1. participations étrangères au club : exposants professionnels : Boite à trains
Europa Trading
Jocadis
Orient-Express
Rail-Magazine
Rail-Photo

et nous en attendons d'autres.

maquettes prêtées par la SNCB, présentation de la MCS 120 de ROCO, le digital de MARKLIN, réseaux.

2. participations de NOTRE CLUB :

- A. le décor du réseau du club avance très sérieusement et la partie du fond sera entièrement opérationnelle !
- B. animation enfants: 1 table débutants, 1 jeu triage.
- C. des modèles réalisés par les membres du club.
- D. des modèles transformés " " " "
- E. des modèles collectionnés " " " "

C'EST POURQUOI LES 12 & 13 OCTOBRE VOUS VOTEREZ R.M.M.

En dehors des commissions fonctionnant normalement tout au long de l'année, des commissions spéciales ont été formées uniquement pour la mise sur pieds et la réussite de cette manifestation, intitulées commissions pour l'exposition :

1. Bar & restauration, embellissement du local : Nadine MARTIN. 081/ 56.84.58.
2. Signalisation : Claude CARPET. 071/ 72.87.41.
3. Vitrines, réseaux, stands : Jacques QUOITIN. 083/ 65.55.28.
4. Nettoyage : Philippe SEGERS. 081/ 61.39.42.
5. Commerciale et publicité : Olivier FONCOUX. 081/ 46.07.92.
6. Promotion club et animation : Jean Claude CHEVALIER. 081/ 56.84.58.
7. Réseau club : Michel ARCHAMBEAU.

Les responsables de ces commissions ne pourront pas mener à bien les tâches qu'ils ont accepté de remplir s'ils sont seuls : ils ont besoin "d'adjoints". Pourquoi ? Un seul homme ne peut exécuter tout, il y a son métier, sa famille, le reste... Si chacun fait un petit quelque chose, c'est plus facile... (l'union fait la force). Faites-vous partie d'une commission ? C'est le moment de montrer que vous existez !!

Claude CARPET

nos activités

REUNION du 23 AOUT

attention : changement de programme

19h00 : ouverture des portes du local

20h00 : projections : festivités du 150ème anniversaire
photos ferroviaires de vacances

20h45 : modélisme : construction d'une locomotive vapeur
type 10 en zinc, cuivre et laiton,
par Henri PARFAIT

Les affiches de notre exposition seront distribuées ce 23.

REUNION "J" du 7 SEPTEMBRE (de 14h00 à 19h00)

modélisme : la pose de la VOIE : matériaux et techniques.

documentation : faisons connaissance avec la signalisation
à la S.N.C.B. (première partie)

REUNION du 27 SEPTEMBRE

19h00 : ouverture des portes du local

20h00 : derniers préparatifs et répartition des rôles en
vue de l'Expo.

20h45 : projections : diapos ferroviaires de vacances.

technique : l'éclairage constant B.F. (voir n°14)
démonstration sur le réseau du club

REUNION "J" du 28 SEPTEMBRE (réunion d'octobre avancée) (de 14h00 à 19h00)

modélisme : le "salissage" du matériel roulant.

documentation : la signalisation S.N.C.B. (2ème partie)

REUNIONS "RESEAU" tous les autres vendredis, à partir de 19h45.

Nous demandons à nos membres qui ont la possibilité de placer des affiches "R.M.M. exposition" dans les gares, les lieux publics, les administrations et surtout les marchands de trains miniatures de se manifester à une réunion du vendredi soir. Nous tenons à votre disposition des affiches vitrines : 60 x 40 (A2), 42 x 30 (A3), ainsi que des tracts 30 x 21 (A4) pour déposer chez les détaillants, distributeurs de vos connaissances.

D'autre part, TOUT membre ayant des relations qui travaillent dans la presse, la radio, la TV sont instamment priés de contacter notre Président Olivier FONCOUX au 081/46.07.92.

BADGE R.M.M.

Des badges ont été réalisés à l'intention des membres du club (et d'eux seuls). Ils se présentent sous la forme d'un petit rectangle jaune portant en noir le sigle bien connu du R.M.M. et, en dessous, un espace blanc dans lequel inscrire ses nom et prénom. Au dos, une épingle.

Pourquoi ces badges ?

Pour nous aider à nous connaître lors des réunions. (Il faut reconnaître qu'il y a un "problème" de ce côté, surtout depuis que l'effectif du club s'est sensiblement renouvelé.)

A l'extérieur, lors de manifestations ferroviaires en tous genres, un tel badge permettra d'identifier un membre du R.M.M. rendant visite à des "confrères", ce qui peut aider à établir des contacts...

Votre badge vous attend auprès de Michel HERBIET, notre trésorier.
Portez-le !

Le comité.

NOUVELLES DE LA BIBLIOTHEQUE

Nouveautés disponibles : Paysages ferroviaires H 0 et N FALLER
Plans de réseau N ROCO
Catalogues REVELL et HEKI (produits de décor)

AVIS

Suite aux dispositions prises avec la Ville de Namur, la rue du trèfle sera interdite au stationnement, les 12 et 13 octobre prochains. Seuls les riverains seront autorisés à stationner, côté habitations.

La rue de l'herbage sera partiellement réservée au stationnement des véhicules autorisés par le R.M.M. (étiquette spéciale)

FERRO FLASH N° 14

Suite à la réclamation, justifiée, de plusieurs lecteurs, l'éditeur responsable tient à porter à la connaissance de tous que les taches de café qui maculaient certains F.F.N. n° 14 ne proviennent pas de ses libations. Il ressort de l'enquête que certains postiers boivent quand même du café.

Contre remise d'un exemplaire souillé, il sera rendu un exemplaire propre.

Etienne LABAR, auteur de la photo parue en encart dans le n° 14, tient à donner les précisions suivantes (que nous avons omis de publier) :

La photo a été prise le 14.05.1984 sur le chemin de fer minier de l'E.N.D.E.S.A. (Espagne) et présente une double traction composée de la 2-4-2 T "Escatron" (Jung 1953) et de la 1-4-1 F 2416 ex RENFE (Euskalduna 1960).

RESULTATS DU REFERENDUM ORGANISÉ PARMi LES MEMBRES DU R.M.M.

nombre de membres au moment de l'enquête : 81 réponses reçues : 54

Un grand merci à tous ceux qui ont bien voulu répondre aux questions posées.

Ce qui vous intéresse dans le train :

modélisme	: 45
chemins de fer réels	: 30
collection	: 20
histoire des chemins de fer	: 20
chemins de fer touristiques ou musées	: 16

Avez vous un réseau ?

en activité, décoré	: 11
terminé mais non décoré	: 3
fixe et à demeure	: 10
démonté après utilisation	: 7
modulaire	: 2
de jardin	: 0
équipé de caténaires	: 11
équipé d'automatismes	: 12
équipé de signalisation complète	: 6
en construction	: 23
en projet	: 14

Quelle échelle pratiquez-vous ?

0	: 2
HO 2 rails	: 31
HO 3 rails	: 22, continu par caténaire : 1
HO e	: 4
HO M	: 4
N	: 2
Z	: 1

Etes-vous un "inconditionnel du belge" en matière de matériel roulant sur votre réseau ou de votre collection ? OUI=10, NON=40

Dans l'activité "réseau", quels sont les aspects qui vous intéressent le plus ?

son montage proprement dit	: 26
son exploitation	: 30
sa signalisation	: 12
ses automatismes	: 14
applications de l'électronique	: 9
son décor	: 29
son "ambiance"	: 31

Votre collection est-elle orientée vers 1 seul thème ? NON=27, OUI=15

Lequel ?

CFL=1, SNCB=3, années 50-60 belge=1, Suisse CFF=1, Usa=1, Nord-Belge=1, Est-français=1, SNCF est actuel=1, SBB + RbB=1, 1955-1965 vapeur=1, SNCV=1, paysage=1, locomotives=2.

Votre collection est-elle orientée sur une seule marque ? NON=37, OUI=7.

Parmi les 7 oui : Laquelle ? MARKLIN=5, BEMO=1, FLEISHMAN=1.

Construisez-vous vous-même votre matériel roulant ? NON=29, OUI=10.

par tranformation du commerce : 15

à partir de kits du commerce : 15

de toutes pièces : 5

Transformez et améliorez-vous le matériel roulant du commerce ? OUI=24, NON=24.

Construisez-vous vous-même vos batiments ? OUI=31, NON=11.

à partir de kits du commerce : 25

par transformations de kits du commerce : 13

de toutes pièces : 12

Savez-vous souder ? OUI=37, NON=11

Savez-vous réaliser de simples montages électroniques d'après schéma ? OUI=27, NON=21

Savez-vous peindre une locomotive ou un wagon ? OUI=22, NON=22.

Avez-vous de bonnes connaissances pratiques en :

Menuiserie : 17

électricité : 26

électronique : 9

Possédez-vous une documentation ferroviaire ?

très abondante : 5

abondante : 17

peu importante : 22

sur quel thème en particulier ?

locos vapeur : 5

SNCB : 7

modélisme : 3

matériel belge : 3

chemin de fer en général : 3

divers : 3

matériel COCKERILL 1880, monographie SNCB 1908, livres technique SNCB, collection trains-jouets, Suisse + chemin de fer de montagne, voie métrique Suisse, voie étroite, histoires ferroviaires, actualité, signaux mécaniques, Grande Bretagne, chemins de fer européens, CFF, revue "le rail" ancien numéros, vapeur (plans), signalisation, caténaire, wagons marchandises, Usa, SNCF, ...

Photographiez ou filmez-vous des sujets ferroviaires ?

souvent : 11

parfois : 25

rarement : 6

jamais : 7

en couleurs: 25

en n/b : 6

en dias : 19

cinéma : 3

pratiquez-vous d'autres hobbies que le train ? OUI=26, NON=19

Lesquel ?

CFV3V : 2

photos : 5

pêche : 2

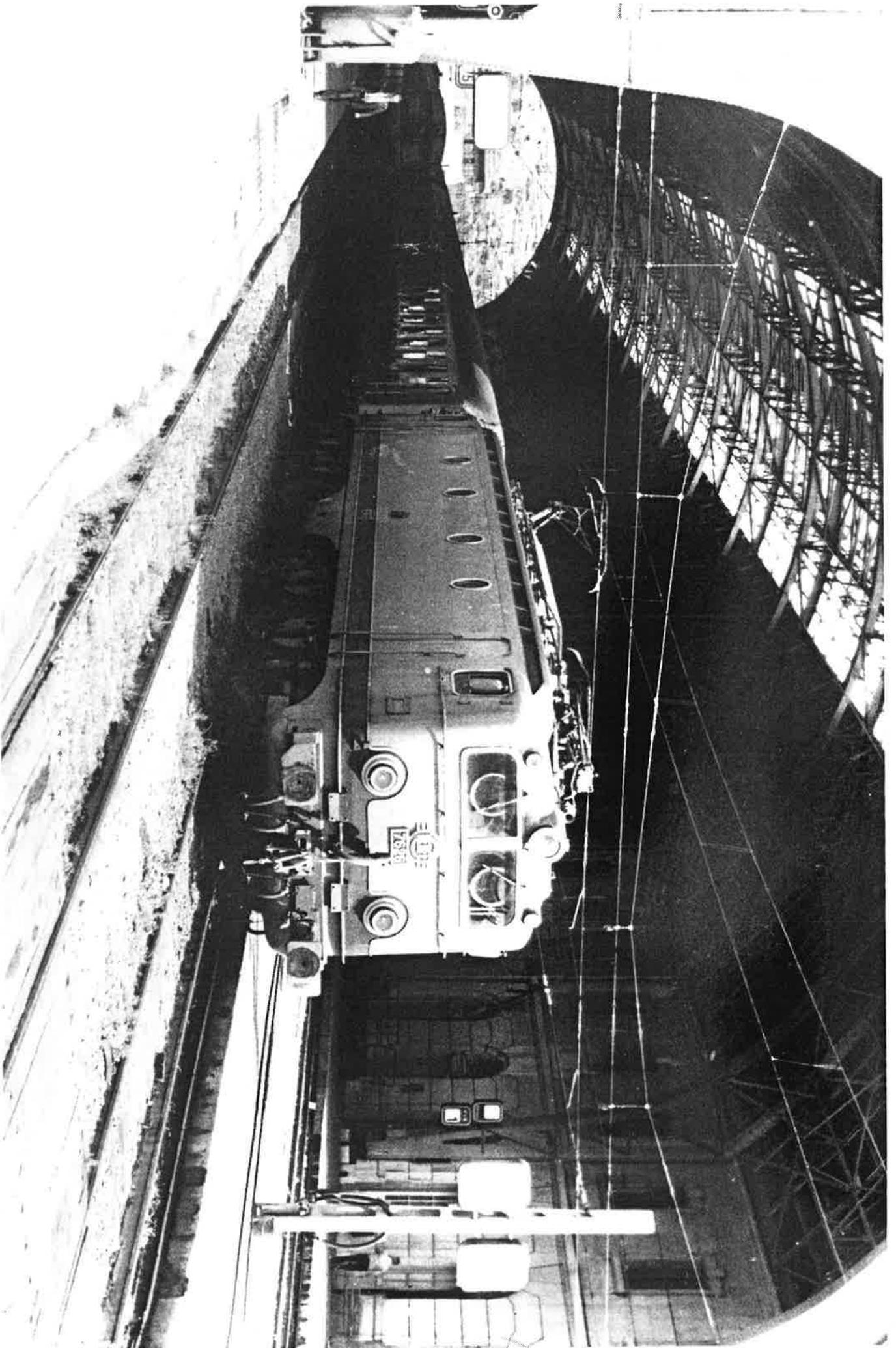
musique : 3

bricolage : 2

informatique : 2

sport auto : 2

autres rubriques mentionnées = 0.



Espagne : Co Co RENFE 7626 en gare de PORT-BOU, le 17.05.1984

Photo : Etienne LABAR

LES VOITURES A 2 NIVEAUX DE LA SNCB "M 5"

C'est à partir de décembre de cette année que les premières voitures à 2 niveaux entreront en service. Voilà déjà 2 ans que la SNCB a passé commande à la B.N. d'une première série comportant 65 voitures de décomposant comme suit :

10 voitures Type A numérotées 50.88.1438.001 à 010
45 voitures Type B numérotées 50.88.2438.001 à 045
10 voitures Type Bdx " 50.88.8238.001 à 010

Ci-après vous trouverez les plans détaillés de ces nouvelles voitures.

Alors que les premiers éléments de la commande de 1983 n'ont pas encore été livrés à la SNCB, cette dernière vient de commander à la B.N. une nouvelle série de 65 voitures, répartition identique à la première commande.

Les premières voitures de cette seconde série seraient livrées à partir de février 87 à condition que le constructeur maintienne, comme prévu, la livraison de 6 voitures par mois pour la première commande.

Osons espérer qu'un fabricant consciencieux de modèles réduits prendra l'initiative de fabriquer les 3 versions de ce nouveau genre de véhicule. Cela ne devrait pas être une tâche insurmontable pour JOUEF et LIMA qui ont sorti voilà quelques années la version SNCF de ce type de voiture. Rappelez-vous les essais effectués sur certaines lignes de la SNCB par le matériel prêté par la SNCF.

PUBLICITE

TRAM 2000

LE PERIODIQUE DU TRAM BELGE

30 FRs LE NUMÉRO. ENVIRON 32 PAGES NOIR ET BLANC, AVEC ENCARTS

ABONNEMENT ANNUEL 330 FRs = 12 NUMÉROS.

ABONNEMENT JUSQUE FIN 85 : LES N° 50 À 53 = 120 FRs.

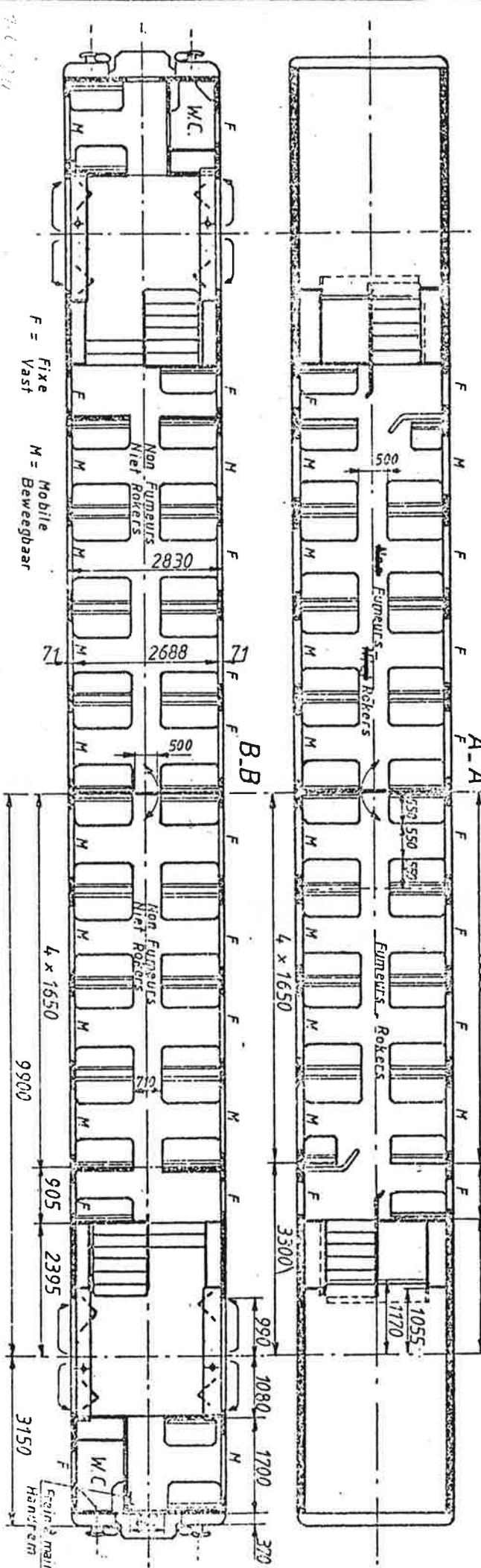
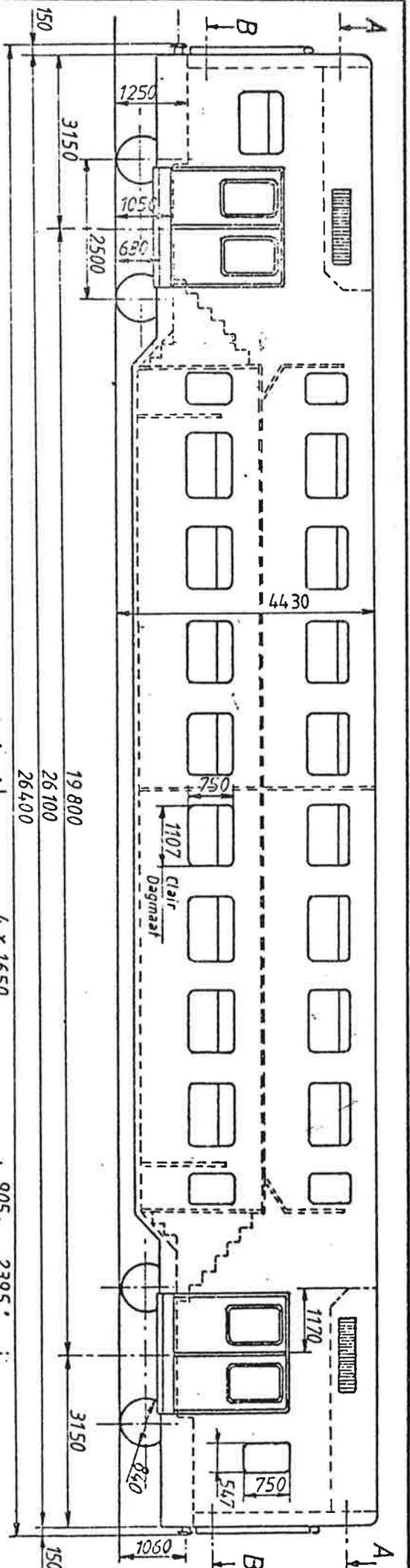
ANCIENNES SÉRIES 82, 83, 84 : 250 FRs PAR SÉRIE + 25 FRs DE PORT.

SERVICE PHOTO: PRESQUE TOUTES LES PHOTOS PARUES DANS TRAM 2000 PEUVENT

ÊTRE OBTENUES CHEZ : VANDECASTEELE, Av. DE TERVUREN 148/27, 1040 BRUXELLES

COURRIER ET PAIEMENTS: HAMAL AV. DES HÉROS 39, 1160 BRUXELLES. 210-0118604-25

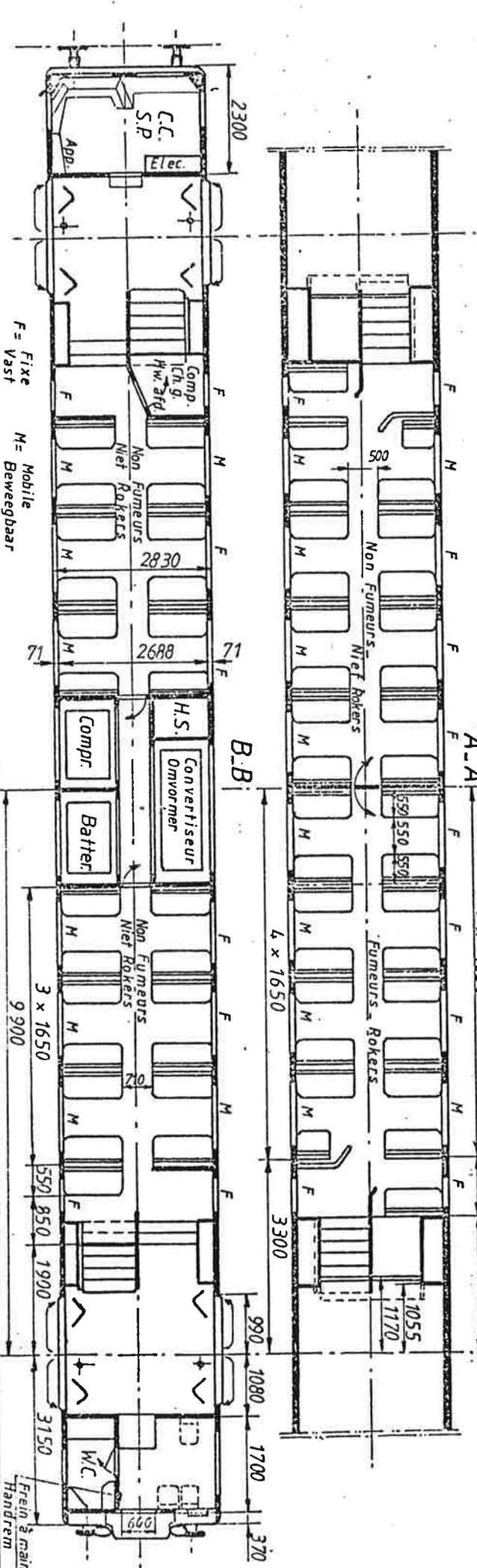
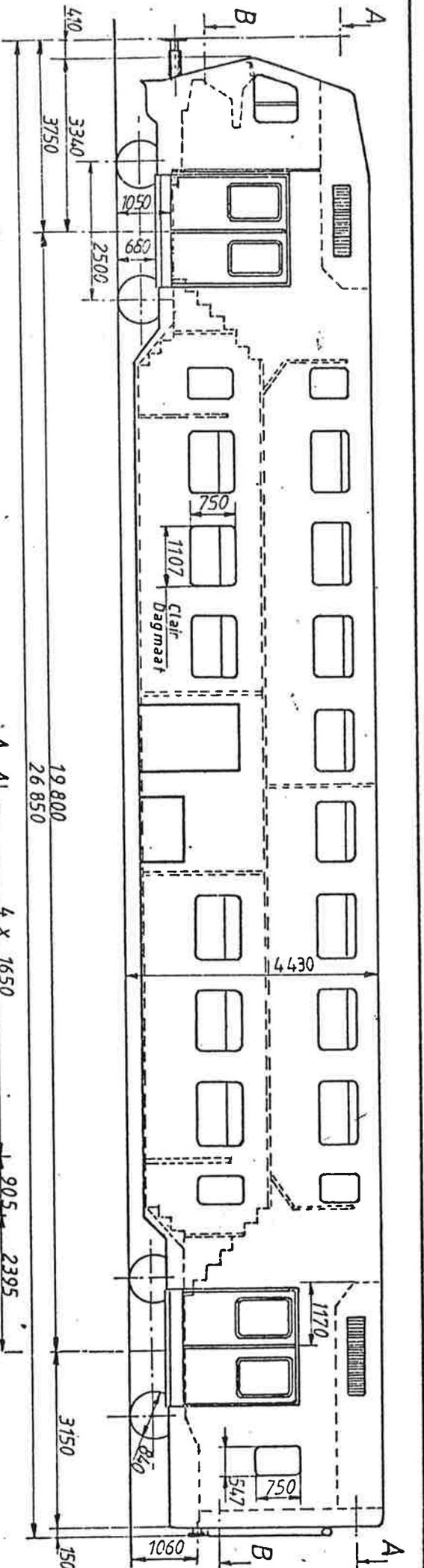
LES REVUES : "TRAM 2000" ET "TROLLEYBUS" 49 A RUE DE NAMUR, 1000 BRUXELLES



F = Fixe
Vast M = Mobile
Bewegbaar

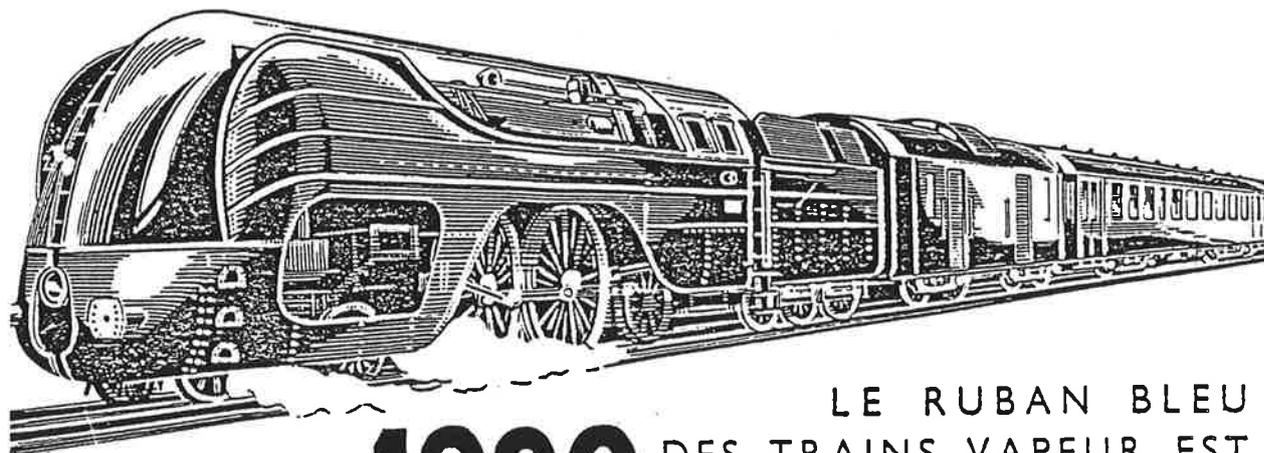
Série-Reeks	Ancien n°_Oud n°	Nouveau n°_Nieuw n°	Type	Places - Plaatsen	Tare - Tarré	Tonnage - Totaal gew	Quant - Aant	Course - Bocht	Vitesse - Snelh.	Ech - Sch
M 5	51 501 - 51 510	50. 88. 1438. 001 - 010	A	142 + 160		4 x 1650	70	150 / 80	140 km/h	1/100
Mod.	30.1.85							M 25.24		
Gow										

668.0 - 001M



Série Reeks	Ancien n° Oud nr	Nouveau n° Nieuw nr	Type	Places Plaatzen	Tare Tara	Tonnage Totaal gew	Quant. Aant	Courbe Bocht	Vitesse Snelh	Ech. Sch.
M5	59.951 - 59.950	50.88.8238.001 - 010	BDx	116 + 3 + 143		9 900	10	150 / 80	140 km/h	1/100
Mod. Gev.								M25-24	670-0-001M	

F = Fixe Vast
M = Mobile Beweegbaar



1939 LE RUBAN BLEU DES TRAINS VAPEUR EST EN BELGIQUE AVEC LE PARCOURS BRUXELLES- OSTENDE EN UNE HEURE

Sources : "Les trains à vapeur les plus rapides du monde" par Lionel WIENER.
revue "LE RAIL" n°6 1^o année 15.08.1939.
"1935-1939 : le problème des trains à grandes vitesses" par D. HAVILAND.
revue "RAIL MAGAZINE" n°83 mars 1984.
"Nos inoubliables vapeur" par Phil DAMBLY.
Documentations de Messieurs HAVELANGE et HUYSMAN.

A partir de 1935 et dans le but de lutter contre les concurrences routière et aérienne (naissante), les dirigeants des différents réseaux européens des chemins de fer se trouvèrent dans l'obligation de chercher les moyens de conserver leur clientèle.

Les clients appréciant des vitesses commerciales élevées, les réseaux durent soit construire de nouvelles locomotives carénées à grande vitesse (comme à la SNCB), soit modifier (pour éviter de s'engager dans d'importantes dépenses) certaines locomotives pour les rendre aptes à une plus grande vitesse. (Comme le P.L.M. qui transforma des locomotives 221 B de 1905 pour la remorque des trains aérodynamiques PARIS-MARSEILLE)

Les transformations portèrent sur l'allègement des tiroirs, l'amélioration de la surchauffe et du graissage, un habillement consistant en un carénage aérodynamique.

Avant de procéder à la construction de nouvelles locomotives en 1939, la SNCB avait décidé depuis 1933 d'améliorer ses horaires d'une façon sensible.

Pour cela il fallut procéder à d'importants travaux et construire du nouveau matériel.

C'est ainsi que pour la période allant de 1935 à 1938 l'on assista à :

- l'électrification en 1935 de la ligne BRUXELLES-NORD à ANTWERPEN-CENTRAAL,
- l'augmentation de la vitesse permise sur certaines lignes (120 km/h en 1936 sur la ligne BRUXELLES-ARLON- FRONTIERE GRAND DUCALE et 140 km/h en 1938 sur la ligne BRUXELLES-OOSTENDE pour le tronçon compris entre GENT et BRUGGE.)
- la construction de 15 locomotives PACIFIC Type 1 en 1935 (20 autres suivirent en 1938) et de nouvelles voitures métalliques, type K.

Mais l'on se rendit vite compte que toutes les améliorations précitées n'étaient pas suffisantes pour garder et attirer la clientèle.

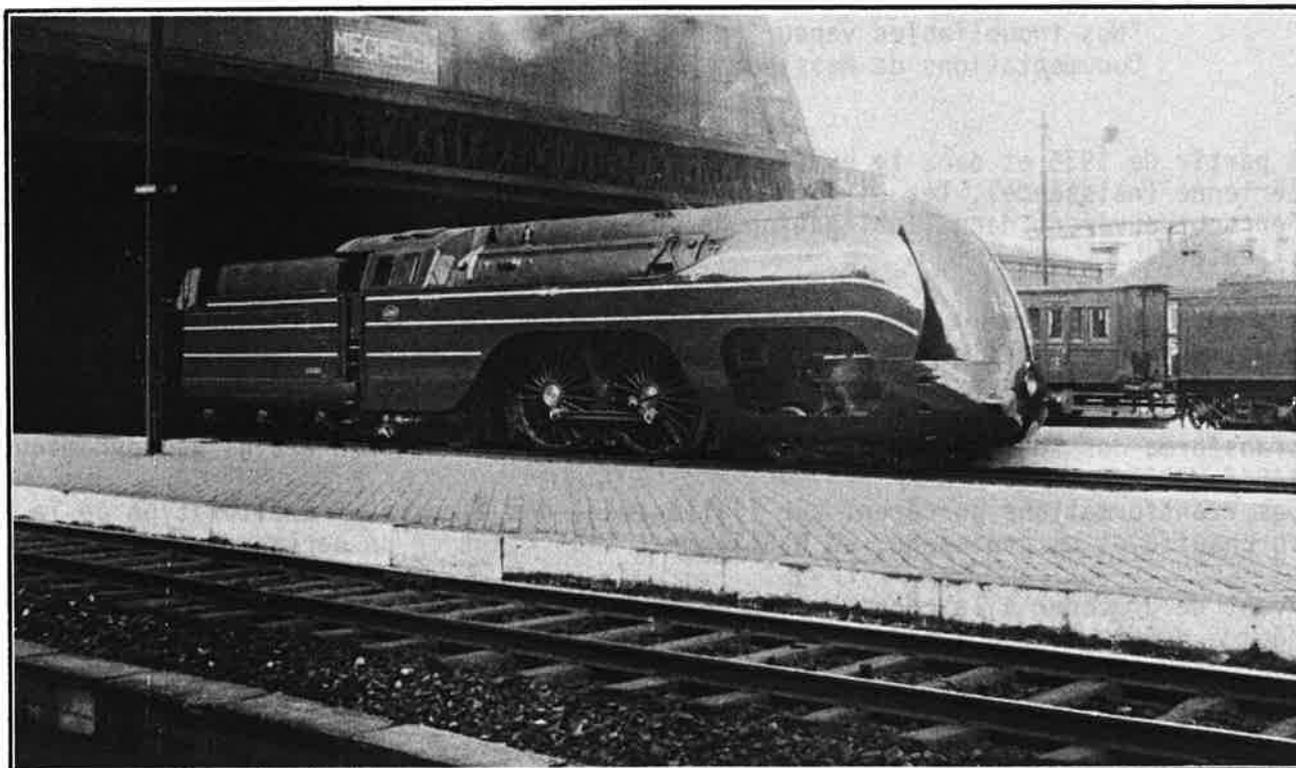
Seul un effet publicitaire sur le thème de la vitesse pouvait maintenir l'image de marque de la SNCB. Cette dernière se devait d'atteindre les performances étrangères. Nous verrons que les résultats obtenus dépassèrent ceux que l'on avait espérés.

L'artère BRUXELLES (midi) - OOSTENDE (kaai) fut choisie, vu son profil favorable et sa fréquentation élevée en période estivale, pour accueillir les nouveaux trains rapides légers composés uniquement de 1° et 2° classes.

Pour assurer ce nouveau service, la SNCB commanda en 1938 au CONSORTIUM BELGE DE CONSTRUCTEURS DE LOCOMOTIVES, 6 locomotives (ATLANTIC : 4-4-2) de forme aérodynamique, à grande vitesse et complètement carénées qui seront appelées TYPE 12.

Elles furent livrées en 1939 et prises en écritures aux dates reprises ci-après :

n° de locomotive	date de prise en écriture
1201	19 04 39
1202	26 05 39
1203	23 06 39
1204	14 07 39
1205	10 07 39
1206	03 07 39



*Locomotive 1202 - Premiers tours de roues en service régulier :
Train T 1983 à Mechelen le 20.05.1939.*

Photo : Collection Ph. DAMBLY

Leur dépôt d'attache sera celui de SCHAERBEEK (FSR) et toute leur carrière s'y passera jusqu'à leur mise hors-service.

Ces locomotives, les mieux réussies au point de vue carénage, avaient été conçues (tout comme le Type 1) par l'ingénieur NOTESSE. Elles étaient à simple expansion à 2 cylindres intérieurs. Elles étaient dotées de l'échappement double à "PETTICOATS", de l'injecteur METCALFE à vapeur d'échappement et avaient reçu des surchauffeurs fournis par paire par la COMPAGNIE DES SURCHAUFFEURS, l'A.C. SALZINNES et CHANTRENNE. La distribution classique WALSCHAERTS à tiroirs cylindriques fut appliquée aux 4 premières machines (1201-1204), tandis que les deux autres étaient équipées de la distribution à soupapes, la 1205 du système "DABEG" à cames oscillantes, et la 1206 du système "CAPROTTI" à cames rotatives.

Ces deux derniers systèmes ne donnèrent pas toujours satisfaction. Aussi en juin 1946, la distribution DABEG de la 1205 fut remplacée par la distribution classique à tiroirs. Le remplacement de la distribution CAPROTTI de la 1206 par une distribution WALSCHAERTS fut envisagée à l'occasion du passage en grande réparation en 1951, mais vu le prix élevé du devis, on y renonça.

Le bouclier frontal, système HUET, était fendu et assurait une déviation adéquate de l'air. Les 2 essieux porteurs avant et l'essieu porteur arrière étaient équipés de boîtes à rouleaux et le châssis était du type à barres. La puissance développée était de 2.500 CH. (normes de l'époque) et le poids en ordre de marche s'élevait à 89 tonnes.

Les dimensions étaient assez respectables : longueur: 14,012m; largeur: 3,000m; hauteur: 4,280m; la vitesse: elle était limitée réglementairement à 140 km/h mais aux essais l'on aurait atteint les 165km/h. Les locomotives Type 12 furent accouplées à des tenders à 3 essieux pouvant emporter 8 tonnes de charbon, et 24 m³ d'eau. Poids en ordre de marche : 59 tonnes. Ils étaient équipés de boîtes à rouleaux et complètement carénés. Ils reçurent l'appellation Type 19 et les numéros 24.601-24.606.

Ils provenaient de tenders type 18 (type de tender accouplé à l'époque e.a. aux locomotives Types 31, 33, 36, 38) et avaient été modifiés par C.W. MECHELEN. (*) Les tenders transformés étaient les suivants :

Locomotive	Tender	Ex-tender
Type 12	Type 19	Type 18
1201	24.601	24.119
1202	24.602	24.338
1203	24.603	24.188
1204	24.604	24.068
1205	24.605	24.377 ou 24.352
1206	24.606	24.352 ou 24.377

N.B. Il n'a pas été possible de déterminer si le tender 24.605 provenait du 24.377 et si le 24.606 provenait du 24.352, ou l'inverse.

Il est à remarquer que la numérotation 24.601-24.606 n'a été appliquée qu'après la mise en service des 2 premières locomotives. Ces dernières ont été fournies avec des tenders carénés et modifiés mais avaient gardés leur numéros Type 18. De plus il n'y eut qu'une seule permutation de tenders entre locomotives Type 12 au cours de leurs années de service.

C'est en juin 1955 que la 12.003 reçut le tender 24.606 et également la chaudière de la 12.006 qui était en réparation différée à l'A.C. SALZINNES depuis avril 1951 pour distribution CAPROTTI usée.

(*) Quelques T.9 et 10 avaient aussi un tender T.18.

LA LIVREE DES LOCOMOTIVES TYPE 12.

Durant leur période de service, la superstructure a été uniformément verte et le carénage était garni de trois bandes horizontales de couleur chamois (de 1939 à 1955) et de couleur jaune (de 1955 à 1962), le châssis et les roues étaient de couleur noire.

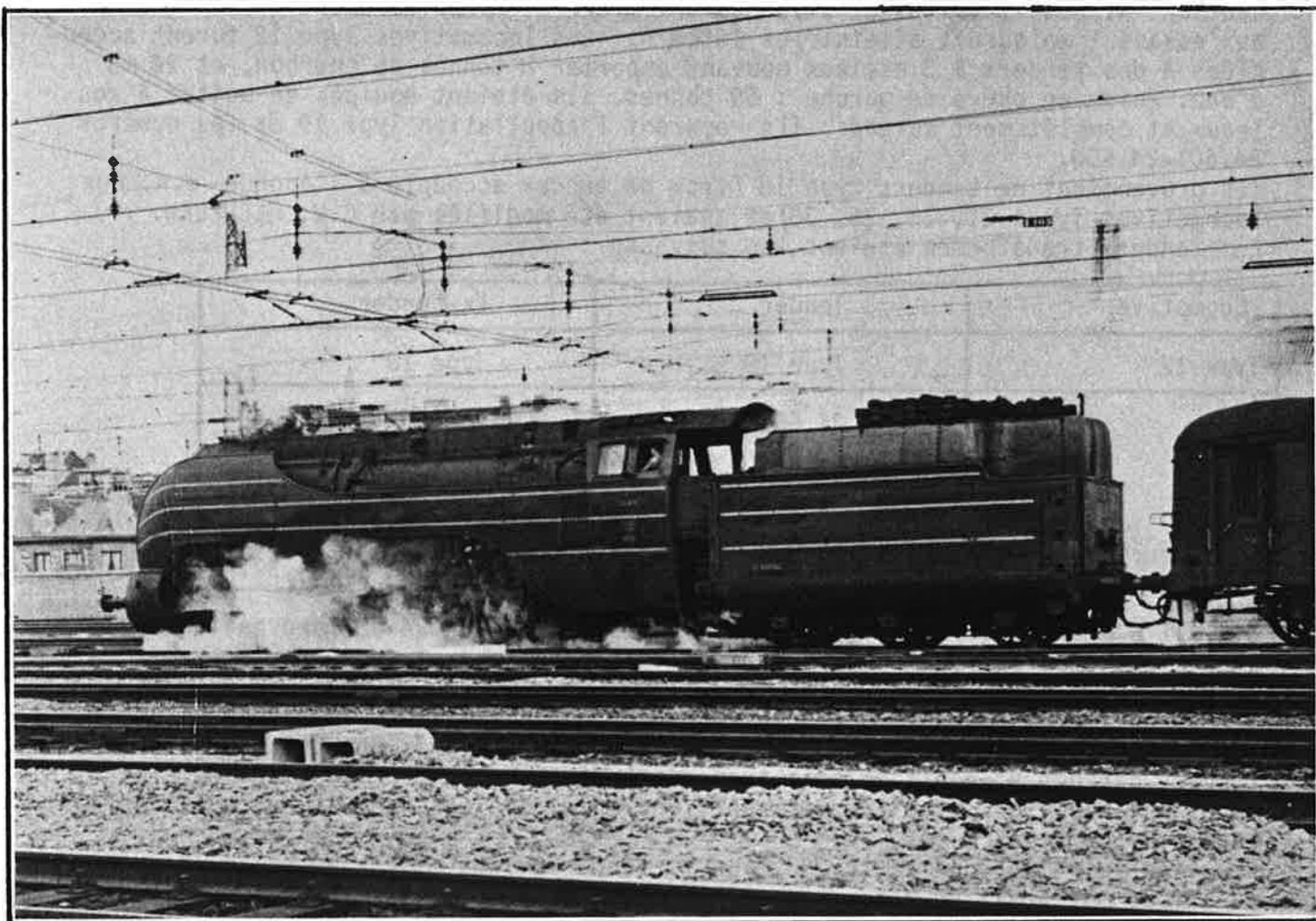
LE RUBAN BLEU MONDIAL DE VITESSE DES TRAINS A VAPEUR.

12 juin 1939: un parcours de présentation est organisé au départ de BRUXELLES (MIDI) vers OOSTENDE (KAAI). La locomotive 1202 accouplée à 4 voitures métalliques type I dans lesquelles se sont embarqués de nombreuses personnalités et les représentants de la presse parcourt la distance de 114,300 kms en 57 minutes et ce sans arrêt. Le ruban bleu mondial de vitesse des trains à vapeur appartient à la SNCB avec une vitesse moyenne de 120,522 km/h effectuée sur le parcours BRUXELLES-MIDI - BRUGGE (92,400 km parcourus en 46 minutes).

Le record précédent était détenu depuis 1938 aux Etats Unis par la Compagnie CHICAGO AND MILWAUKEE avec une vitesse moyenne de 119,841 km/h sur le parcours SPARTA-PORTANGE (125,900 km parcourus en 63 minutes).

Le record ne devait rester que quelques mois dans notre pays et retourner ensuite au début 1940 à la Cie américaine qui parcourait alors 125,900 km précités en 62 minutes. Une accélération d'une minute amenait la vitesse moyenne à 121,839 km/h.

Rien ne dit que la SNCB n'aurait pas eu la possibilité d'améliorer ce dernier record et ainsi ramener le ruban bleu en Europe. Mais en 1940 de sombres nuages commençaient à couvrir son ciel et les pensées de voir battre un record mondial faisaient place à celles d'une nouvelle guerre.



Locomotive 12.002 quittant Bruxelles (Midi) en tête d'un train à destination de Lille, vers 1960.

Photo : Collection ARBAC.

QU'ELLES ETAIENT LES CONDITIONS POUR OBTENIR LE RUBAN BLEU ?

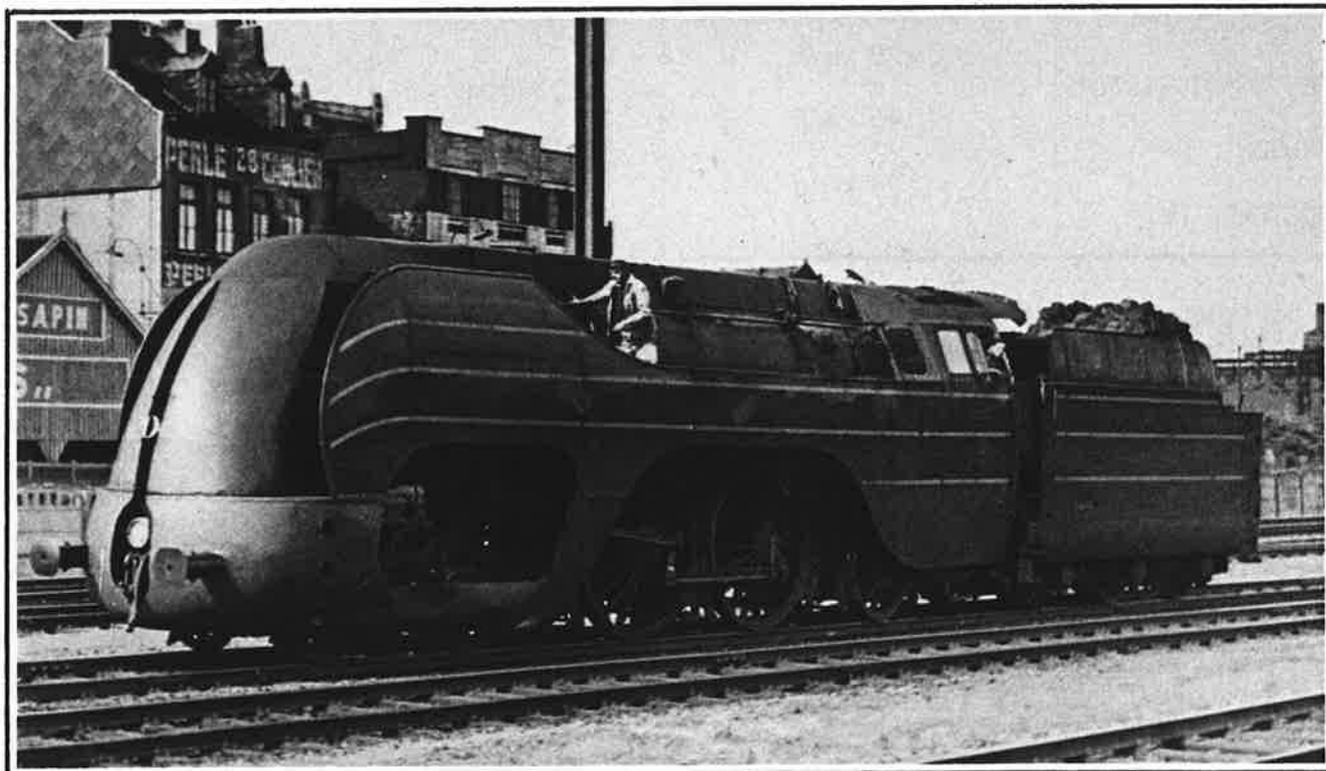
Monsieur HUYSMAN écrit à ce sujet :

"Cette notion se rapportait en fait à des parcours réguliers du service commercial tels qu'ils étaient prévus aux documents horaires. Etaient donc exclus les innombrables parcours d'essai ou de recherche délibérée de performances exceptionnelles et les marches remarquables réalisées à la faveur de rattrapages de retard."

Ce voyage de "présentation" n'étant pas repris aux documents horaires, le ruban bleu n'aurait été attribué que d'une façon officieuse. Il aurait fallu attendre le 15 juillet 39 (premier jour du nouveau service commercial) pour qu'il soit décerné officiellement à la Belgique.

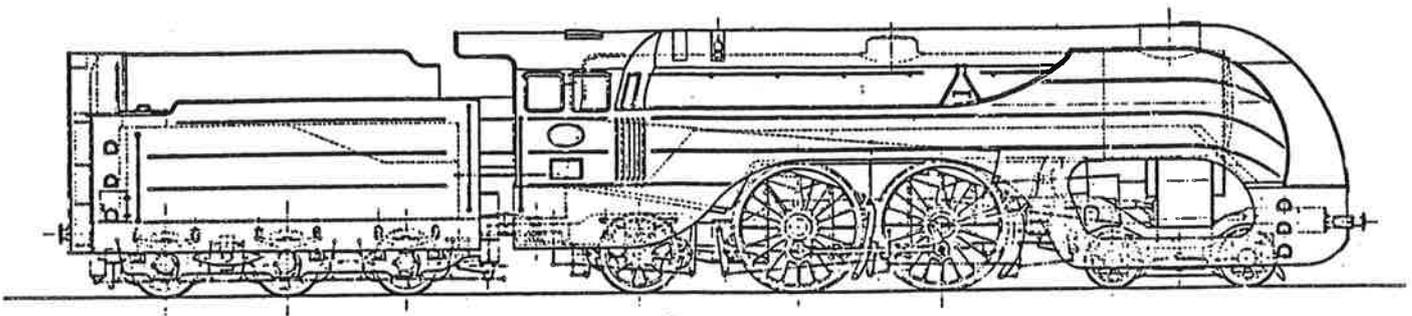
Est-il vrai que la vitesse de pointe de 165 km/h aurait été atteinte le 12/6/1939 ? Monsieur HUYSMAN se montre très sceptique à ce sujet et à l'appui de ses réserves il signale :

- a) que la pratique du 140 km/h en service commercial était conditionnelle : aucun brouillard ne pouvait gêner la visibilité des avertisseurs et la rame devait être munie du frein autovariable (pratique encore exceptionnelle à l'époque considérée)
- b) que la circulation expérimentale à plus de 140 km/h nécessitait l'application de mesures exceptionnelles, les distances d'avertissement devenant insuffisantes.
- c) que si ce train avait dépassé la vitesse maximale de 140 km/h permise entre GENT SINT PIETERS et BRUGGE il aurait été, suivant les critères de l'époque, considéré comme un train à risques donc non accessible aux voyageurs.
- d) le temps de marche réalisé en 57 minutes sans arrêt correspondait au parcours normal en 60 minutes avec arrêt à BRUGGE (à partir du 15.07.39); que ce temps n'était absolument pas représentatif d'une marche exceptionnelle à plus de 140 km/h
- e) qu'il ne serait cependant pas impossible que dans les derniers jours de mai 1939 l'on ait, au cours d'essais, réalisés une vitesse maximum de 165 km/h avec une charge remorquée de 250 Tonnes soit 5 voitures Type I vides.



Locomotive 12.002 à Schaerbeek vers 1955.

Photo : B. DEDONCKER - Collection Ph. DAMBLY



Les TYPE 12 EN SERVICE COMMERCIAL.

Les premiers trains commerciaux remorqués furent des trains rapides de luxe comportant 4 voitures de 1° et 2° classe (220 Tonnes). Il s'agissait de 2 aller-retour BRUXELLES (MIDI) - OOSTENDE (KAAI) avec arrêt à BRUGGE. Ce service fut organisé du 15 juillet au 4 septembre 39 suivant les horaires :

Train 401	BRUXELLES (M)	08.50	BRUGGE	09.36 / 09.37	OOSTENDE (K)	09.50
" 405	"	17.50	"	18.36 / 18.37	"	18.50
" 402	OOSTENDE (K)	08.50	"	09.02 / 09.03	BRUXELLES (M)	09.50
" 404	"	17.50	"	18.02 / 18.03	"	18.50

Détails de la relation BRUXELLES - OOSTENDE (trains 401 et 405)

	vitesse maxi autorisée	distance	temps de parcours
BRUXELLES (M)		0	
GENT SINT PIETERS	120 km/h	52,300 km	28 minutes
BRUGGE	140 km/h	92,400 km	passage 18 minutes
OOSTENDE (K)	120 km/h	114,300 km	1 minute d'arrêt 13 minutes

L'on remarque que dans le sens BRUGGE - BRUXELLES, la distance de 92,400 km était franchie en 47 minutes ce qui nous donnait pour ce parcours une vitesse moyenne de 117,872 km/h inférieure au record américain de 119,841 km/h.

C'est dans le sens BRUXELLES - BRUGGE que la SNCB détenait le ruban bleu avec 120,522 km/h.

Selon Monsieur HUYSMAN, les trains mentionnés ci-avant ont été remorqués par des locomotives Type 1 avec une charge autorisée supérieure (280 T au lieu de 220 T). Il ne faut pas perdre de vue qu'avant guerre les PACIFIC Type 1 étaient autorisées à circuler à 140 km/h (vitesse ramenée après guerre à 120 km/h. Mesure appliquée également aux Types 12).

Alors, à qui le record ? Il semblerait que nos 35 PACIFIC Type 1 doivent être associées à nos 6 ATLANTIC Type 12 ?

Il fallut attendre le 15 mars 1940 pour retrouver les locomotives Type 12 remorquant des trains rapides. Une seule relation aller-retour entre BRUXELLES (M) et OOSTENDE (K), mais une nouveauté : une relation aller-retour BRUXELLES (Nord) - LIEGE (GUILLEMIN) c.à.d. 100 kms à parcourir sans arrêt avec 5 voitures (275 Tonnes) avec les

horaires suivants :

Trains 401	BRUXELLES (M)	08.25	BRUGGE	09.11 / 09.12	OOSTENDE (K)	09.25
" 404	OOSTENDE (K)	17.00	"	17.12 / 17.13	BRUXELLES (M)	18.00
" 390	BRUXELLES (N)	08.30	LIEGE (G)	09.30		
" 393	LIEGE (G)	17.30	BRUXELLES (N)	18.32		

Le roulement des locomotives daté du 15 mars 1940 nous indique un second service journalier sur la relation BRUXELLES (N) - LIEGE (G). C'était la remorque de trains à composition plus élevée, comportant les 3 classes. Leur horaire plus détendu pouvait être respecté par nos locomotives "TEN WHEEL" Type 7 limitées à 110 km/h.

Trains 376	BRUXELLES (N)	19.07	LIEGE (G)	20.22	(aucun arrêt)
" 602	LIEGE (G)	22.34	BRUXELLES (N)	00.02	(6 arrêts)

Ce roulement resta d'application jusqu'au 9 mai 40. Aux premières heures du 10 mai, les armées allemandes envahissaient notre pays. Une page de notre histoire ferroviaire était tournée.

Vint ensuite la sombre période de l'occupation qui dura jusqu'en septembre 44. Les locomotives Type 12 furent aussi bien utilisées à la remorque de trains "omnibus" et "semi-directs" qu'à celles de trains "direct" et de rares internationaux. Les renseignements concernant cette époque sont rares.

Monsieur HUYSMAN a souvenir d'un service sur ESSEN (ESSCHEN à l'époque) aux trains 109/76. Probablement faisaient elles aussi les trains 75/110. Nos lointains souvenirs d'enfance nous rappellent la traction du premier omnibus BRUXELLES (Q.L.) - NAMUR par Type 12 mais durant un laps de temps très court. Le roulement au 05.05.41 indiquait 3 services de locomotives.

Parmi les locomotives évacuées en FRANCE en mai 1940, se trouvaient les 1202, 1203, 1205 qui furent rapatriées avant décembre 1940. Le dépôt de SCHAERBEEK étant une cible appréciée de l'aviation alliée. Aussi, un grand nombre de locomotives de ce dépôt et parmi lesquelles nos 6 Type 12 furent envoyées au dépôt de BRUXELLES (MIDI) en août 44. Elle rejoignirent le dépôt de SCHAERBEEK début 45. La 1201 salement bombardée à SCHAERBEEK au printemps 44 était hors-service. Vu l'ampleur des dégâts elle ne sortit de l'A.C. SALZINNES que le 27.06.46.

La 1205 ne fut remise en service qu'après le remplacement de la distribution à soupapes système DABEG à cames rotatives par une distribution classique, travail terminé par A.C. SALZINNES le 15.06.46.

Quant à la 1206, elle fut la dernière remise en service après être passée en grande réparation à TUBIZE (sortie 17.06.46).

D'une façon générale les locomotives Type 12 encore en ordre de marche lors de leur séjour à BRUXELLES (M) ont fort peu roulé. Situation identique après la libération et lors de leur retour à SCHAERBEEK. Il fallut attendre le roulement du 08.10.45 pour retrouver un service régulier entre BRUXELLES (N) et LANDEN et encore il s'agissait d'une série mixte Type 12/Type 31.

Au 1^o janvier 1946 la nouvelle numérotation est appliquée et les 1201-1206 deviennent 12.001-12.006. Le roulement du 06.05.46 fait toujours mention de la relation BRUXELLES (N) - LANDEN, mais existe une nouvelle relation SCHAERBEEK - TOURNAI et retour réservée à l'armée anglaise (toujours série mixte Type 12/Type 31).

En dehors des trains prévus aux roulements, Monsieur HUYSMAN a noté pendant l'hiver 45-46 des Type 12 en tête d'omnibus lourds sur BRUXELLES (N) - AALST et pendant l'été 46 en tête de trains directs pour LIEGE. Il mentionne également qu'à partir de l'hiver 46-47, on retrouve les Type 12 en service haut de gamme sur les lignes 50A, 36, 37 et 94 avec souvent de lourdes charges qu'elles maîtrisent correctement, mais pour lesquelles elles n'avaient pas été conçues (en tête de directs lourds vers LIEGE et HERBESTHAL parmi lesquels des trains de permissionnaires pour l'ALLEMAGNE) et ce jusqu'à l'arrivée des locomotives Type 10 à SCHAERBEEK en 1947.

NOMBRE DE SERVICES-LOCOMOTIVE ET LIGNES PARCOURUES du 4 mai 1947 au 29 juillet 1962.

roulement au	nombre de services locomotives	lignes parcourues
04.05.47 et au 05.10.47	4	BRUXELLES (N) - OOSTENDE (K) BRUXELLES (M) - OOSTENDE (K)
09.05.48 et au 03.10.48	4	BRUXELLES (N) - OOSTENDE (K) BRUXELLES (N) - VERVIERS (C)
15.05.49 et au 02.10.49	4	BRUXELLES (N) - OOSTENDE (K) BRUXELLES (N) - LEUVEN BRUXELLES (N) - LILLE (SNCF) BRUXELLES (N) - BRUXELLES (M) - ROOSENDAAL (N.S.)
14.05.50 et au 08.10.50	4	BRUXELLES (N) - OOSTENDE (K) BRUXELLES (N) - VERVIERS (C) BRUXELLES (N) - LILLE (SNCF)
20.05.51	4	BRUXELLES (N) - OOSTENDE (K) BRUXELLES (N) - LILLE (SNCF) BRUXELLES (QL) - BRUXELLES (N)
07.10.51	4	BRUXELLES (N) - OOSTENDE (K) BRUXELLES (M) - OOSTENDE (K) BRUXELLES (N) - LILLE (SNCF)
18.05.52	3	BRUXELLES (N) - OOSTENDE (K) BRUXELLES (N) - LEUVEN BRUXELLES (N) - LILLE (SNCF)
05.10.52	3	BRUXELLES (N) - MONS BRUXELLES (QL) - HALLE (via ligne 26) BRUXELLES (N) - LILLE (SNCF) via jonction ou ligne 28
17.05.53	3	BRUXELLES (N) - GENT SINT PIETERS (via jonction) BRUXELLES (N) - HERBESTHAL BRUXELLES (N) - MONS BRUXELLES (QL) - HALLE (via ligne 26) BRUXELLES (N) - LILLE (SNCF) via ligne 28 BRUXELLES (M) - ROOSENDAAL (N.S.) via ligne 28
04.10.53, au 23.05.54 et au 17.10.54	3	BRUXELLES (M) - VERVIERS (C) BRUXELLES (N) - LILLE (SNCF) BRUXELLES (M) - ROOSENDAAL (N.S.)
22.05.55	3	BRUXELLES (M) - VERVIERS (C) BRUXELLES (N) - LILLE (SNCF)
02.10.55, au 03.06.56 et au 30.09.56	3	BRUXELLES (N) - LILLE (SNCF) BRUXELLES (M) - ROOSENDAAL (N.S.)
02.06.57 jusqu'au roulement du 29.05.60	3	BRUXELLES (N) - MONS BRUXELLES (N) - LILLE (SNCF)
02.10.60	3	BRUXELLES (N) - MONS BRUXELLES (N) - LILLE (SNCF) BRUXELLES (M) - MOL
28.05.61 et au 01.10.61	3	BRUXELLES (N) - QUIEVRAIN BRUXELLES (N) - LILLE (SNCF) BRUXELLES (M) - MOL
27.05.62	2	BRUXELLES (N) - LILLE (SNCF)

Remarques sur les lignes parcourues :

- BRUXELLES (N) - OOSTENDE (K) =
traction des trains internationaux des relations :
OOSTENDE - BASEL et OOSTENDE - KOBENHAUN
- BRUXELLES (N) - BRUXELLES (M) - ROOSENDAAL (N.S.) =
traction d'une paire de trains internationaux : PARIS (N) - ROTTERDAM (C.S.)
et d'une paire de trains BRUXELLES (N) - ROTTERDAM (C.S.)

- BRUXELLES (QL) - HALLE (via ligne 26)
relation BRUXELLES - MONS dont un service transitait en semaine par BRUXELLES (QL) via ligne 26.
- BRUXELLES (M) - MOL =
relation du lundi au vendredi pour les voyageurs travaillant à la centrale nucléaire. Train à composition réduite (3 voitures) et aucun arrêt suivant horaire :
BRUXELLES (M) 6.40 - MOL 8.00 / MOL 17.52 - BRUXELLES (M) 19.20 découcher du personnel à MOL.
- BRUXELLES (N) - HERBESTHAL =
relation BRUXELLES (N) - VERVIERS (C) matinale dont la locomotive allait à vide à HERBESTHAL pour remorquer le T.P.J. 741071 : HERBESTHAL 14.01 - BRUXELLES (N) 16.37 qui ramenait nos soldats permissionnaires casernés en Allemagne.
- TOURNAI - BRUXELLES (M) =
relation omnibus : après avoir remorqué un train semi-direct BRUXELLES (N) - TOURNAI, la locomotive Type 12 remorquait un omnibus TOURNAI - BRUXELLES (M).
Service de semaine et trains 1737 et 8074 (au 27.05.62 : TOURNAI 19.06 - BRUXELLES (M) 21.20.
- relation marchandises à grande vitesse (G.V.) MONS - BRUXELLES =
après avoir remorqué un train semi-direct BRUXELLES (QL) - MONS, la locomotive Type 12 remorquait un train G.V. entre MONS et la courbe de JETTE où une autre locomotive reprenait le train pour le conduire à BRUXELLES (TOUR & TAXIS).
Service de semaine (excepté samedi) et trains 1668 et 81103 (au 01.06.58 : MONS 20.18 - Courbe de JETTE 21.55.)
- Jonction NORD - MIDI =
c'est à partir du roulement du 04.10.53 que les trains tractés par type 12 ont tous emprunté la jonction.

LE DERNIER SERVICE ASSURE PAR UNE LOCOMOTIVE TYPE 12.

Le roulement des locomotives du dépôt de SCHAEERBEEK au 27 mai 1962 comportait 2 services locomotive Type 12 (série B) sur la ligne BRUXELLES - TOURNAI - LILLE. Le premier consistait en un aller-retour BRUXELLES - LILLE. Trains 1707 (arrivée LILLE 10.15) et 1736 (départ LILLE 17.15). Le second comprenait un aller-retour BRUXELLES - LILLE : trains 1705 (arrivée LILLE 08.47), 1716 (départ LILLE 11.48) et un aller-retour BRUXELLES - TOURNAI en semaine trains 1737 (arrivée TOURNAI 17.12), 8074 (départ TOURNAI 19.06).

Le dernier service assuré par une locomotive Type 12 se situe le dimanche 29 juillet 1962 et comportait la traction des trains :
1705/(2712 SNCF) : SCHAEERBEEK (D) 06.44 - LILLE 8.47
2717(SNCF)/1716 : LILLE (D) 11.48 - BRUXELLES (M) 13.46

La 12.001 ayant été mise hors-service la veille, c'est la 12.004, la seule encore en service, qui a eu l'honneur d'effectuer le parcours. (Equipe de conduite : WELLEKENS L. et CUYPERS F.). Aucune manifestation pour marquer cet événement qui se serait passé dans la plus grande indifférence si des ennuis provoqués par un manque de pression (- de 10 kgs) constatés à LEUZE, firent que le départ de TOURNAI eu lieu avec un retard de 15 minutes (08.37 au lieu de 08.22) et que l'arrivée à LILLE de situa à 10.14 au lieu de 08.47 soit avec un retard de 1.27 car en arrivant en gare d'ASCQ à 09.02 (arrêt non prévu) la pression était tombée à 4,5 kgs... Impossibilité de continuer et obligation de demander du secours au dépôt de FIVES qui dépêcha la locomotive 242 TA 21 en gare d'ASCQ pour remorquer la 12.004 et ses 4 voitures M2 vers LILLE où nos amis français s'étaient déplacés pour photographier le dernier train remorqué par une ATLANTIC TYPE 12 de la SNCB ! Le spectacle qui les attendait n'était pas à l'honneur des responsables de cette panne due à un manque de préparation du feu par le personnel de relais avant le départ. Heureusement qu'après un bon décrassage au dépôt de FIVES notre 12.004 se rendait à LILLE et remorqua le train prévu vers BRUXELLES où l'arrivée se fit avec 2 minutes de retard non imputables à la locomotive et à son équipe de conduite.

Voilà décrit le dernier voyage de celle qui en compagnie de la 29.013 nous rappellent en ce 150° anniversaire des chemins de fer l'histoire de la traction vapeur en Belgique avec ses peines, ses joies, ses exploits et ses à-côtés de tous genres.

DATE DES MISE "HORS SERVICES" ET "HORS-ECRITURES" DES 6 LOCOMOTIVES TYPE 12.		
numéro locomotive	date de mise "hors-service"	date de mise hors-écritures
12.001	28.07.62	27.09.62
12.002	24.05.62	27.09.62
12.003	21.06.62	27.09.62
12.004	29.07.62	27.09.62
12.005	.05.55	.12.60
12.006	29.04.54	23.01.58

Contrairement à ses 5 soeurs qui furent dépecées par l'A.C.SALZINNES, la 12.004 fut conservée pour le musée du chemin de fer. A l'occasion du 50° anniversaire de la SNCB en 1976, elle subit une cure de rajeunissement (remplacement de tôles et peinture) au dépôt d'ANTWERPEN-DAM et, afin d'être exposée à travers le pays lors de diverses manifestations.

Après son passage à ce dépôt on a remarqué la disparition des plaques du constructeur situées sur les flancs de la cabine. (mises à l'abri pour éviter un vol ?) On a constaté le changement d'abréviation de dépôt propriétaire : FSR (SCHAERBEEK) pour FNDM (ANTWERPEN-DAM) alors que cette locomotive et ses soeurs n'avaient au grand jamais été attribuées à ce dépôt !!!

1985 :

Pour célébrer dignement le 150° anniversaire du chemin de fer en Belgique, la SNCB nous réserve un magnifique cadeau : la remise en état de marche de la 12.004 pour assurer en compagnie de la 29.013 (remise en état de marche en 1976 pour le 50° anniversaire de la SNCB) de nombreux trains spéciaux à travers le pays.

Les travaux de restauration de la 12.004 et de vérification de la 29.013 sont effectués par l'atelier de LEUVEN. A cette occasion les abréviations FNDM de la 12.004 et FKR (MERELBEEKE) de la 29.013. sont remplacées par celle de FLV (LEUVEN).
FLS AALST

Les 2 locomotives reçoivent une plaquette mentionnant le nom et la fonction des membres de l'équipe qui les ont restaurées. De plus la 12.004 reçoit des plaques constructeur qu'elle avait portée à sa sortie d'usine. Ces dernières étant différentes de celles qui étaient encore appliquées en 1962.

Pourquoi ces deux types de plaques ? C'est en 1938 que la SNCB commanda ses 6 locomotives Type 12 au Consortium Belge de Constructeurs de Locomotives . C'est la société COCKERILL à SERAING qui fut chargée du gros- oeuvre et de l'assemblage des différentes pièces produites par les autres participants du consortium. Les locomotives sortirent d'usine avec les plaques suivantes :

CONSORTIUM BELGE
DE CONSTRUCTEURS
DE LOCOMOTIVES
COCKERILL
1939

Devant le mécontentement des autres participants de voir seul apparaître le nom de COCKERILL, ont les remplaça par des plaques anonymes libellées comme suit :

CONSORTIUM BELGE
DE CONSTRUCTEURS
DE LOCOMOTIVES



Locomotive 12.002 entrant en gare de Bruxelles (Midi) (côté jonction).

A gauche la 101.012, à droite la 123.010.

Photo : G. DELISE - Collection Ph. DAMBLY

SAVIEZ VOUS QUE :

- 12.001 : en août 1946, étant "parc", elle remorqua un train de 3 voitures (+ 150 Tonnes) de BRUXELLES (N) à ANTWERPEN (C) en 23 minutes, dans le cadre d'éphémères essais comparatifs avec les nouvelles AM à 140 km/h. Les performances sont identiques mais les coûts vapeur plus élevés.
- 1202 : dans les derniers jours de l'occupation, début septembre 44, elle a promené dans un rayon d'une vingtaine de kms autour de BRUXELLES le train devant acheminer vers les camps de concentration allemands, les prisonniers de la prison de SAINT GILLES (Bruxelles). Nos remerciements à tous les cheminots dont l'équipe de conduite POCHET/VERHEGEN qui leur ont évité la déportation à quelques jours de la libération. A l'occasion du 40^e anniversaire de la libération en 1984, cet évènement a été rappelé dans la presse de notre pays.
- 1204 : durant l'occupation elle a servi la propagande allemande. Le dépôt de RONET a été utilisé par la DEUTSCHE REICHSBAHN comme atelier de révision de plusieurs types de locomotives à vapeur de la SNCB. La centième locomotive sortie de l'atelier fut notre 1204 et une photo de propagande parue dans la revue "SIGNAL" nous la montre décorée d'un panneau portant l'inscription : FERTIGSTELLUNG DER 100 AUSBESSERUNGS LOK IN RONET.
- 12.005 : le 24 octobre 1946, elle a remorqué le train royal de la reine WILHEMINE des PAYS-BAS entre ROOSENDAAL et BRUXELLES (N).
Le 14 février 1952 à l'aller, et deux jours plus tard au retour, a remorqué entre le PAVILLON ROYAL de LAEKEN et OOSTENDE (K) le train spécial de S.A.R. le Prince ALBERT qui représentait notre pays aux funérailles de S.M. GEORGES VI roi d'ANGLETERRE.

AUTOCOLLANTS DISPONIBLES

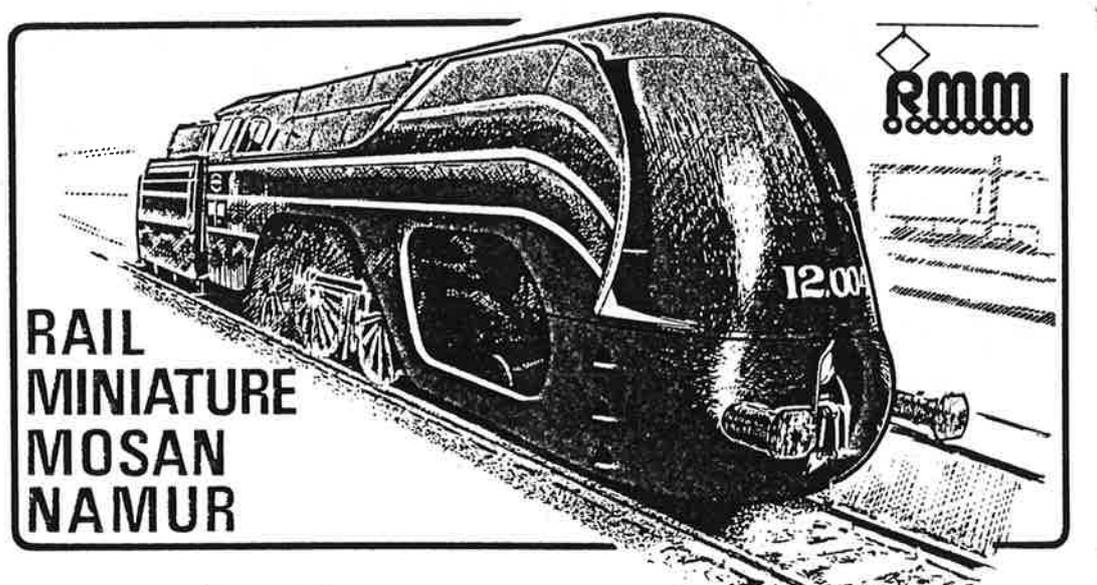
AUTOCOLLANTS DISPONIBLES

AUTOCOLLANTS DISPONIBLES

AUTOCOLLANTS DISPONIBLES

AUTOCOLLANTS DISPONIBLES

AUTOCOLLANTS DISPONIBLES



UN AUTOCOLLANT EN SIX COULEURS DE LA LOCOMOTIVE "ATLANTIC" TYPE 12 EST PUBLIÉ PAR LE RAIL MINIATURE MOSAN À L'OCCASION DES CÉLÉBRATIONS DE 1985.

IL PEUT ÊTRE OBTENU EN VERSANT LA SOMME DE 30 FRANCS (PLUS 12 POUR FRAIS D'ENVOI JUSQU'À TROIS AUTOCOLLANTS) AU COMPTE 350-0224332-90 DU RAIL MINIATURE MOSAN À NAMUR.

SONT ENCORE DISPONIBLES, AU MÊMES CONDITIONS, LES AUTOCOLLANTS DE LA LOCOMOTIVE À VAPEUR TYPE 16 ,

LA LOCOMOTIVE DIESEL SÉRIE 52 MODERNISÉE.

la « 1 » était trop verte !

De nombreux membres de notre club de même que les visiteurs de l'exposition organisée par la SNCB en gare de Bruxelles-Nord en mai 1985 ont été très étonnés de la décoration appliquée sur la locomotive Pacific Type 1 n° 1.002. Elle ne ressemblait en rien à celles des locomotives exposées (10.018 et 16.042) ni à celles qui assurent des trains spéciaux pour commémorer le 150ème anniversaire des Chemins de Fer en Belgique (12.004 et 29.013). Qu'en est-il exactement ?

La décoration appliquée sur la locomotive 1.002 peut être considérée comme hautement fantaisiste. La couleur vert clair dont elle est revêtue n'a jamais été employée par la SNCB qui depuis 1931 utilisait pour peindre ses locomotives une couleur vert foncé. Cette dernière couvrait pour le type 1, l'ensemble de la locomotive et du tender y compris les cercles (en acier) de la chaudière qui n'ont jamais été peints en une autre couleur (les cadres et les filets sont superflus).

Etaient également peints en vert foncé, la rehausse du tender, la face externe des blocs cylindres et des déflecteurs et la tôle protectrice de la pompe A.C.F.I.

La couleur noire était appliquée sur : la face avant, la cheminée et l'intérieur de son logement, l'intérieur des déflecteurs, la pompe A.C.F.I., la partie inférieure (à ailettes) du compresseur Westinghouse, la lisse (ou rive) de tablier, le toit de l'abri jusqu'aux gouttières, l'infrastructure (roues et fond de cylindre), l'intérieur des bielles et du tender, le fond des plaques de numérotation, de dépôt et de constructeur. La couleur rouge se trouvait sur les traverses d'attelage du tender et de la locomotive. Après la guerre le creux des bielles et dans certains dépôts le volant de la porte de la boîte à fumée furent peints en rouge. Le dépôt de Schaerbeek peignait aussi en rouge la lisse (ou rive) de tablier. La numérotation en jaune apparut en 1955. Auparavant l'on employait de la couleur beige.

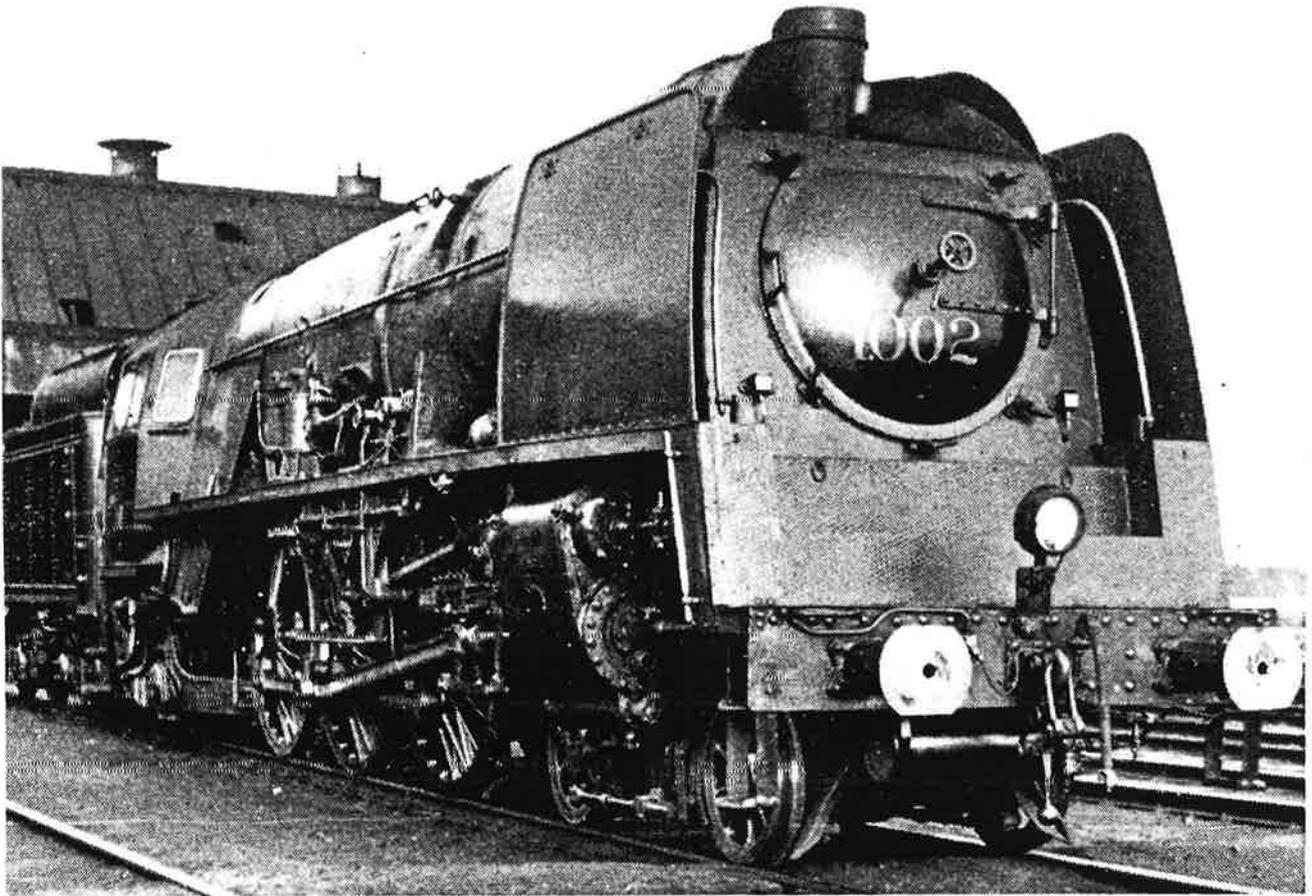
Les plaques de numérotation (1002) apposées sur les flancs de la cabine sont fausses car les plaques d'origine ont été enlevées à la fin de la guerre et n'ont pas été renouvelées à la renumérotation du 1er janvier 1946.

En conclusion beaucoup d'erreurs et d'omissions commises lors de la restauration de cette locomotive. Osons espérer que tout cela sera corrigé et revu lors de son entrée dans un véritable musée du Chemin de Fer belge.

Ce qui a été écrit ci avant peut en grande partie être appliqué à la locomotive type 7 n° 7.039 qui a été exposée en mai à l'Atelier Central de Malines.

Nos félicitations tout de même aux dirigeants de la SNCB pour les efforts déployés à l'occasion du 150ème anniversaire du Chemin de Fer en Belgique.

Michel HERBIET
Membre Groupe de Travail
"Histoire des Chemins de Fer belges"



Notre "Pacific" 1.002 avant sa mise hors service. Photo : P. RANSOME-WALLIS.

Remarquez le point réglementaire entre le premier chiffre (type) et les suivants (numéro), ainsi que le sifflet juste devant la cheminée. Comparez avec les photos que vous auriez prises lors de l'exposition de mai 85 à la gare du Nord, et vous constaterez que ces deux attributs faisaient défaut...

les voitures «sarma»

par Michel HERBIET

Un de nos membres qui s'était rendu aux journées "portes ouvertes" des 22 et 23 juin à la gare de Liège Guillemins et au dépôt de Kinkempois, a été très étonné d'entendre deux visiteurs arrêtés devant les vitrines de modèles réduits traiter les voitures "M1" de voitures "SARMA".

Quel rapport pouvait-il bien y avoir entre ces voitures et le groupe SARMA-PENNEY ?

C'est le public qui, dès la mise en circulation de ces voitures, les avait ainsi surnommées, car par rapport aux voitures type "L" ou "K" de la même époque, les "M1" manquaient d'élégance et surtout de confort.

Or, avant guerre, tout ce qui était, ou semblait, de qualité inférieure était dit "venir de chez SARMA".

peindre

le

métal

LES BONNES REÇETTES DU PRÉSIDENT

Inévitablement le modéliste se trouve confronté tôt ou tard à un problème de peinture sur métal aussi bien pour le matériel roulant que pour le décor. Les métaux rencontrés sont des plus divers : le laiton, le métal blanc, le cuivre, l'acier.

Il est exclu, surtout pour du matériel roulant, d'appliquer la peinture directement sur le métal. Ceci est d'autant plus vrai s'il s'agit de peinture mate. En effet, la peinture n'accrochera pas parce que le métal est trop lisse et surtout trop gras. Cela se traduira par la réapparition du métal en commençant par les pièces en relief et aux angles, au fil des manipulations. A ce stade, il ne reste plus qu'à faire des retouches qui accentueront probablement ces défauts ou bien décaper et recommencer valablement la mise en peinture.

La préparation de la surface avant la mise en peinture comporte 2 étapes :

- le dégraissage du métal.
- l'application d'un primer ou apprêt.

1. LE DEGRAISSAGE DU METAL.

Cette opération est d'autant plus délicate que le métal est tendre (métal blanc par exemple).

En premier lieu, il faut frotter la pièce à sec jusqu'à obtention d'une surface bien brillante et de couleur homogène.

Cette opération fait s'éclaircir la surface du métal qui était graineuse et oxydée. On emploiera une gomme abrasive car il ne faut pas rayer le métal (exclure le papier émeri) mais simplement "effacer" la couche d'oxydation. Ces gommes se présentent sous le format d'une grosse gomme d'écolier (et non pas la gomme d'un gros écolier) et peuvent être de couleur brune ou grise. On les trouve dans les bricos ou chez ROCO (cette dernière étant prévue pour le nettoyage des voies et de grain plus dur). Cette opération doit être faite soigneusement et totalement en une seule fois car l'oxydation revient très vite.

Immédiatement après, il faut enlever la pellicule de graisse qui pourrait subsister. Pour cela, nous vous conseillons de porter une paire de gants souples (en plastique transparent à jeter).

Il faut badigeonner la pièce au trichloréthylène (en droguerie) et frotter la surface avec un coton hydrophile.

2. LA PIECE EST PRETE A RECEVOIR LA COUCHE D'APPRET. (dans les délais les + brefs !)

Cette couche sert à protéger le métal contre toute oxydation ultérieure et à faire accrocher la peinture.

Les possesseurs d'aérographe l'utiliseront avantageusement pour appliquer cet apprêt, ainsi cette sous-couche n'empâtera pas les détails (surtout les petites pièces photogravées comportant des rivets)

MISE EN GARDE : les parties de l'aérographe en contact avec l'apprêt seront à nettoyer au plus vite (!) car l'apprêt tient très bien dessus aussi ! En général, pour de bons aéroglyphes, toutes ces parties sont chromées et cela ne pose qu'un problème pour le nettoyage.

Il existe différents types d'apprêt de qualités très différentes : soyez très circonspects lors de leur achat.

A. vernis pour métaux : vernis incolore à l'alcool, séchage ultra rapide, très bon marché et se trouve en droguerie.

Il convient très bien comme primer plastique et métal pour des pièces qui ne seront pas manipulées trop souvent et qui ne comportent pas trop d'angles vifs.

B. apprêt de carrossier : existe en différentes teintes en spray ou en pot.

Est souvent du type cellulosique.

Le spray est intéressant pour ceux qui n'ont pas d'aérographe. Travaillez dans un local bien aéré ou mieux à l'extérieur pour la vaporisation. Les solvants celluloseux sont en effet très nocifs.

Attention : on en trouve de qualité médiocre comme excellente !

Parmi ceux que nous avons testés, nous avons retenu celui de chez GLASSO qui existe en différentes teintes (en vente chez ACCINAUTO, rue Rogier à NAMUR).

C. apprêt chrome-phosphatant : Le meilleur des apprêts mais le moins souple à l'emploi. C'est un produit bi-composant, base et catalyseur. Il faut préparer le mélange suivant les instructions du fabricant.

Comme tous les produits bi-composants, le mélange ne se conserve pas et doit donc être appliqué rapidement.

Une réaction chimique s'opère au contact de la surface métallique et garantit un accrochage optimal de la peinture. On trouve ce produit dans les drogueries bien achalandées.

Quelque soit le primer choisi, il faudra attendre au minimum 48h avant de passer à la peinture.

Bon travail ! et souvenez-vous que la réussite dépend essentiellement du soin apporté au nettoyage préalable de la pièce.

Olivier FONCOUX.

lumière s.v.p !

UNE IDÉE LUMINEUSE POUR L'ÉCLAIRAGE DE VOTRE RÉSEAU...

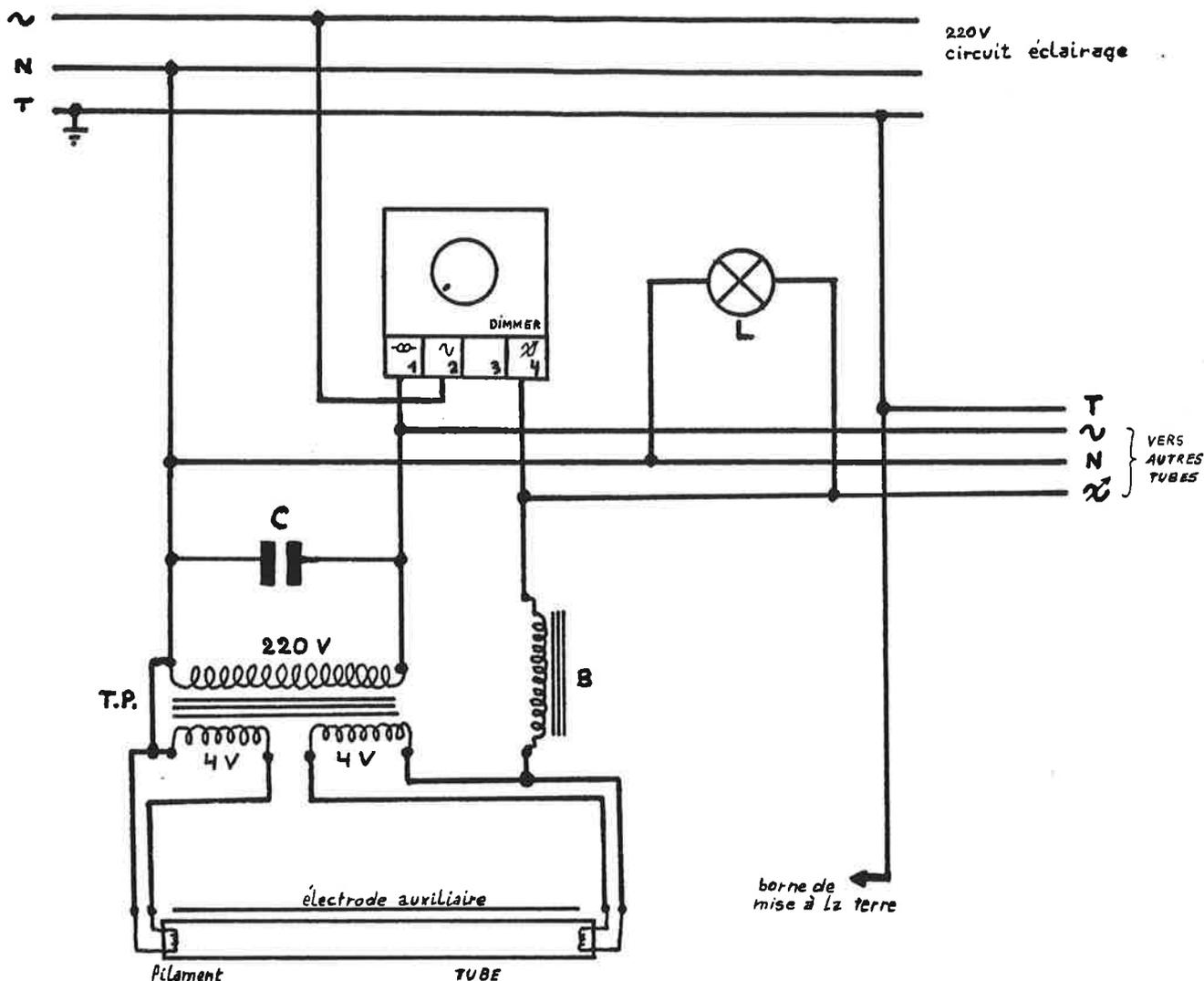
Je vous présente ici le système d'éclairage que j'ai adopté pour mon réseau car je pense qu'il intéressera tous ceux qui aiment voir "vivre" leur réseau au fil de la journée -et de la nuit- et les amateurs d'atmosphère.

Ce système est basé sur l'emploi de tubes fluorescents à allumage rapide. Ces tubes ne nécessitent pas de starter pour leur amorçage mais on peut faire varier leur intensité lumineuse avec un gradateur.

POURQUOI DES TUBES ?

1. A intensité lumineuse égale un tube consomme moins qu'une ampoule ou un spot.
2. Ils émettent moins de rayons Infra Rouge donc, il chauffent moins les environs.
3. Leur durée de vie est supérieure.
4. La lumière est mieux répartie et est omnidirectionnelle.

A ces avantages il n'y a qu'un inconvénient : on ne peut raccorder un tube à un gradateur ou variateur de lumière comme les ampoules. On doit employer un dispositif particulier. (voir schéma ci-dessous)



Le montage est alimenté en 220 V alternatif provenant du circuit éclairage domestique. Sur la phase on raccorde la borne 2 du dimmer. Ce dimmer est du type universel (prévu pour l'alimentation de lampes et de tubes) Il comporte un interrupteur unipolaire et un potentiomètre de réglage de l'intensité lumineuse.

Entre la sortie 1 du dimmer et le neutre est raccordé le primaire du transformateur de préchauffage (T.P.). Ce transfo qui est incorporé à l'armature du tube (boîtier) comporte 2 secondaires délivrant la tension de 4V alimentant les 2 filaments aux extrémités du tube.

Il faut un condensateur de compensation du facteur de puissance ($\cos \varphi$) dans l'armature.

A la borne 4 du dimmer est disponible la tension variable qui parvient au tube via le ballast (B).

Dans ce type de tube, les filaments sont alimentés en permanence par le transfo et une électrode auxiliaire est disposée longitudinalement (bande de graphite). Cette conception spéciale permet l'amorçage de l'arc pour de faibles tensions et la variation d'intensité lumineuse.

Il est nécessaire de placer une ou plusieurs charges ohmiques ou ampoules (L) en parallèle sur N et ϕ à raison de 10w par tube de 40w.

LISTE DES COMPOSANTS.

1 dimmer NIKO réf: 2926 (déparasité)

par tube : 1 tube TL PHILIPS réf: TLM RS 83 (83 = coloration du tube)

1 transfo NIKO réf: 2920/90

1 armature PHILIPS réf: TMS 1x40w compensé (Haut Facteur)

Le tube est du type "lumière du jour" (83) on le trouvera chez GERNAY à NANINE p.e.

ATTENTION ! n'oubliez pas d'ouvrir l'interrupteur du dimmer après usage afin de mettre hors service les transfos et garantir la longévité de l'installation.

Dans les armatures TMS à H.F. le ballast et le condensateur sont incorporés il ne reste qu'à y ajouter le transfo NIKO.

Il ne faut pas dépasser 40w par tube, les tubes de puissance supérieure ne conviennent pas.

LE RESULTAT.

Il est surprenant, on peut faire varier la lumière depuis la lune voilée jusqu'au plein soleil de midi sans composante rouge comme sur les ampoules.

Personnellement j'ai placé les tubes à 60 cm du fond du réseau, ce qui donne un effet de contre jour. Cela accentue le réalisme de l'ensemble.

De plus les éventuels défauts ou couleurs criardes de certains éléments du décor sont atténués.

Il faut cependant adapter la distance d'éclairage convenablement par rapport au fond pour éviter les projections d'ombres sur celui-ci.

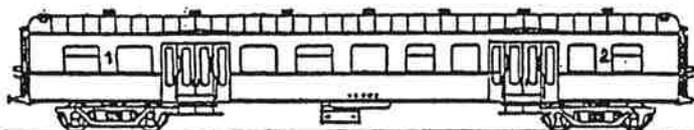
Même si l'installation de ce système entraîne un surcoût dans le prix de l'éclairage cela est compensé par la qualité de l'éclairage, sa faible consommation et sa durée de vie.

Olivier FONCOUX.

En raison de l'abondance des matières, la suite des articles d'André-Marie DUCARME sur les ouvrages d'art (ponts en métal et en béton) est reportée à la prochaine parution.

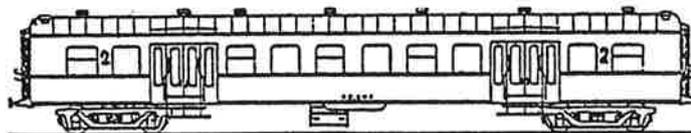
Dans notre numéro 16, vous lirez un article sur les voitures M1 et un test de leur reproduction en HO par HOBBY 2000.

TYPE AB



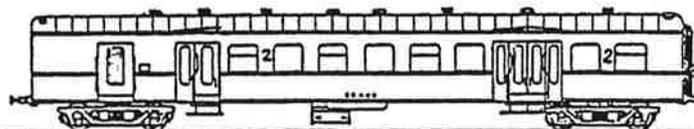
1^o-2^o CLASSE

TYPE B



2^o CLASSE

TYPE BD



2^o CLASSE - FOURGON

calendrier

calendrier

calendrier

MANIFESTATIONS DU 150^{ÈME} ANNIVERSAIRE À LA S.N.C.B.

JOURNEES "PORTES OUVERTES" DANS LES ATELIERS
Quelques ateliers SNCB ouvriront leurs portes au public.

21/09 BASCOUP

VOYAGES EN TRAIN VAPEUR (locomotives 12.004 et 29.013)

24/08 et 25/08 : NAMUR - DINANT
19/09 : spécial MOROP
21/09 : CHARLEROI - MARCHIENNE - PIETON - LA LOUVIERE SUD
22/09 : spécial CFV3V : FCR-LMG
28/09 et 29/09 : GENT SINT PIETERS - DEINZE

VOYAGES EN PREMIER TRAIN ELECTRIQUE (rame quadruple de 1935, restaurée état d'origine)

24/08 et 25/08 : LEUVEN-AARSCHOT.
15/09 : LEUVEN-MECHELEN.
28/09 et 29/09 : MECHELEN-GENT-SINT-PIETERS.
12/10 et 13/10 : ARLON-LUXEMBOURG.
18/10 et 19/10 : LIEGE-GUILLEMINS-VERVIERS-CENTRAL.

AUTRES MANIFESTATIONS (TRANSPORTS EN COMMUN)

02/09 BELGIQUE concours national de dessins d'enfants sur le thème "transports en commun dans ma région".

04-19/09 NAMUR palais des expositions : "transports en commun, facteur de développement social".

septembre CHARLEROI S.T.I.C. métro : mise en service des stations : WATERLOO, SAMARITAINE, GAZOMETRE, GILLY, NEUVILLE, CHET, PENSEE, CENTENAIRE, sur les antennes de GILLY et CHATELET.

05/10 CHARLEROI à JUMET : mise en service du complexe SNCV.

06/10 BELGIQUE journée nationale "Tram Train-Bus".

07/11 GENT Journée de démonstration des constructeurs européens de trolleybus et de duobus.

novembre CHARLEROI S.T.I.C. métro : mise en service des stations : FONTAINE, PETRIA, sur l'antenne FONTAINE L'EVEQUE.

DANS LES CLUBS ET ASSOCIATIONS

- 1985 C.F.S. (SPRIMONT) 041/82.22.27. ligne industrielle voie étroite 60 cm. circulation dès 14h : 24,25/8; 1,15/9.
- 1985 D.B.W. (DE BLAUWE WIMPEL) 050/36.11.52. : circulation vapeur à voie étroite 60 cm. + musée vapeur de MALDEGEM. samedi et dimanche de Pâques à fin septembre.
- 1985 T.T.Z.(ZOLDER) ligne musée ZOLDER-GENEBOSS:circulation vapeur.25/8; 1,8/9.
- 30/3 au 29/9 C.F.V.3.V. 081/71.11.22. MARIEMBOURG-TREIGNES. ligne musée. samedi et dimanche + lundi, mardi, jeudi en juillet et août. circulations spéciales 21,22/9 : MARIEMBOURG - CHIMAY.
- 6/4 au 6/10 M.T.U.B. 02/660.65.32. samedi, dimanche et fêtes ouverture du musée à WOLUWE. Circulation de tramways historiques entre TERVUREN et WOLUWE.
- 21 au 23/9 C.F.C. HOUDENG expose dans le réfectoire de l'atelier de HAINE SAINT PIERRE.
- 1/5 au 30/9 R.R.R. (REBEQ-ROGNON) 067/63.82.46. voie étroite 60 cm. dimanches et jours fériés.
- 8/9 au 31/10 BRUXELLES station STIB ANNEESSENS: exposition de modélisme ferroviaire
- 12 et 13/10 R.M.M. (NAMUR) : grande exposition annuelle et fête du club (20 ans) dans les locaux, rue du Trèfle à JAMBES. (centre culturel de Géronsart)

FESTIVAL "VAPEUR" DE MARIEMBOURG

21/22 septembre C.F.V.3.V. asbl circulations spéciales.
MARIEMBOURG - CHIMAY 3 x par autorail.

MARIEMBOURG CFV3V	12h24	14h00	16h10
MARIEMBOURG SNCB	12h26	14h02	16h12
	12h27	14h03	16h13
CHIMAY	13h00	14h35	16h45
CHIMAY	13h10	15h10	17h50
MARIEMBOURG SNCB	13h42	15h42	18h22
MARIEMBOURG CFV3V	13h45	15h45	18h25

Circulation train vapeur MARIEMBOURG - TREIGNES.

Combiné train vapeur/autorail TREIGNES - MARIEMBOURG - CHIMAY

" " " " CHIMAY - MARIEMBOURG - TREIGNES.

Exposition au château de CHIMAY "histoire du chemin de fer de la Compagnie de CHIMAY.

ENCORE UN ANNIVERSAIRE...

A.M.S.A.C. fête ses 30 ans. du 27/9 au 2/10 : 23^e exposition dans la gare de GENT SINT PIETERS.

HORAIRES DES CIRCULATIONS SPÉCIALES SUR LES LIGNES S.N.C.B.

1. RAME ÉLECTRIQUE QUADRUPLE DE 1935

24 et 25 août

LEUVEN - AARSCHOT 6 x

LEUVEN	09h45	11h15	12h45	14h15	15h45	17h15
AARSCHOT	10h00	11h30	13h00	14h30	16h00	17h30
AARSCHOT	10h30	12h05	13h30	15h05	16h30	18h05
LEUVEN	10h45	12h20	13h45	15h20	16h45	18h20

15 septembre

LEUVEN - MECHELEN 7 x
MECHELEN - LEUVEN 7 x

LEUVEN	09h20	10h35	11h55	13h10	14h30	15h50	17h10
MECHELEN	09h40	10h55	12h15	13h30	14h50	16h10	17h30
MECHELEN	10h00	11h20	12h30	13h50	15h10	16h30	17h50
LEUVEN	10h20	11h40	12h50	14h10	15h30	16h50	18h10

28/29 septembre

MECHELEN - DENDERMONDE - GENT 3 x
GENT - DENDERMONDE - MECHELEN 3 x

MECHELEN	09h45	12h45	15h45
DENDERMONDE	10h05	13h05	16h05
	10h10	13h10	16h10
GENT	10h35	13h35	16h35
GENT	11h08	14h08	17h08
DENDERMONDE	11h33	14h33	17h33
	11h38	14h38	17h38
MECHELEN	11h58	14h58	17h58

12 octobre

ARLON - LUXEMBOURG 6 x
LUXEMBOURG - ARLON 6 x

ARLON	09h35	10h55	12h15	13h35	15h15	16h35
LUXEMBOURG	09h58	11h18	12h38	13h58	15h38	16h58
LUXEMBOURG	10h15	11h35	12h55	14h35	15h55	17h15
ARLON	10h38	11h58	13h18	14h58	16h18	17h38

19/20 octobre

LIEGE (GUILLEMINS) - VERVIERS (CENTRAL) 5 x
VERVIERS (CENTRAL) - LIEGE (GUILLEMINS) 5 x

LIEGE	09h30	10h45	12h20	13h40	15h30
VERVIERS	09h55	11h10	12h45	14h05	15h55
VERVIERS	10h10	11h35	13h00	14h40	16h35
LIEGE	10h35	12h00	13h25	15h05	17h00

2. LOCOMOTIVES À VAPEUR 12.004 ET 29.013



24/25 août Type 12 + 4 L NAMUR - DINANT cheminée en avant 3x
 Type 29 exposée à DINANT DINANT - NAMUR tender en avant 3x

NAMUR	09h05	11h33	15h33
LUSTIN	09h21	11h49	15h49
	09h26	11h54	15h54
YVOIR	09h36	12h04	16h04
	09h41	12h09	16h09
DINANT	09h51	12h19	16h19
DINANT	10h10	12h50	16h50
YVOIR	10h24	13h04	17h04
	10h28	13h09	17h09
LUSTIN	10h41	13h22	17h22
	10h45	13h27	17h27
NAMUR	11h09	13h51	17h51

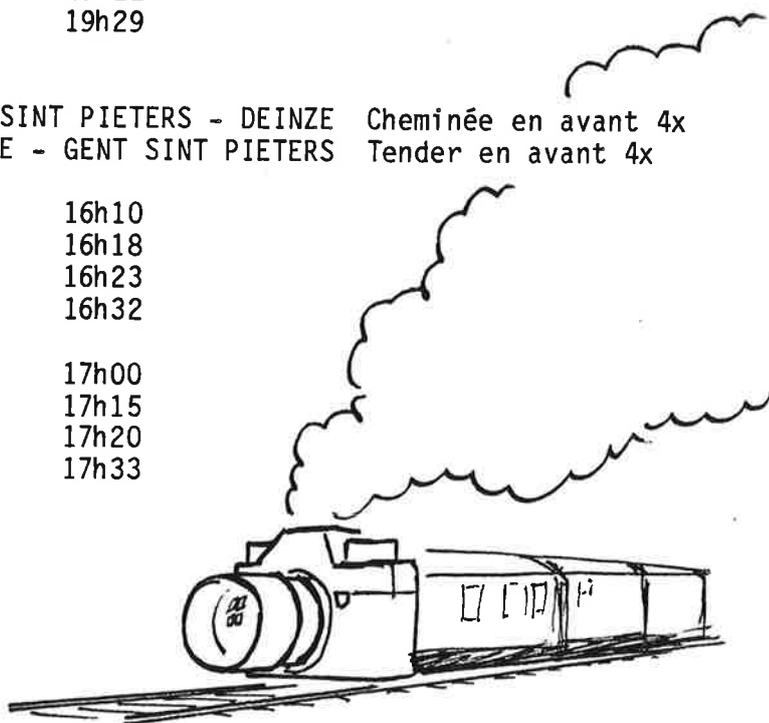
Remarque : Les deux jours, les premier et dernier parcours se feront en double traction : une curiosité !

21 septembre Type 29 + 4 L CHARLEROI(SUD) - MARCHIENNE AU PONT - PIETON - LA LOUVIERE(SUD) cheminée en avant 4x
 LA LOUVIERE(SUD) - PIETON - MARCHIENNE AU PONT - CHARLEROI(SUD) tender en avant 4x

CHARLEROI	09h30	11h40	15h30	17h40
MARCHIENNE	09h35	11h45	15h35	17h45
	09h40	11h50	15h40	17h50
PIETON	09h56	12h06	15h56	18h06
	10h00	12h11	16h00	18h11
LA LOUVIERE	10h10	12h21	16h10	18h21
LA LOUVIERE	10h30	12h40	16h30	18h40
PIETON	10h46	12h56	16h30	18h56
	10h51	13h01	16h51	19h01
MARCHIENNE	11h07	13h17	17h07	19h17
	11h12	13h22	17h12	19h22
CHARLEROI	11h19	13h29	17h19	19h29

28/29 septembre Type 12 + 4 L GENT SINT PIETERS - DEINZE Cheminée en avant 4x
 Type 29 en exposition DEINZE - GENT SINT PIETERS Tender en avant 4x

GENT	09h10	11h10	14h10	16h10
DE PINTE	09h18	11h18	14h18	16h18
	09h23	11h23	14h23	16h23
DEINZE	09h32	11h32	14h32	16h32
DEINZE	10h00	12h00	15h00	17h00
DE PINTE	10h15	12h15	14h15	17h15
	10h20	12h20	14h20	17h20
GENT	10h33	12h33	14h33	17h33



POUR VOS WEEKENDS DE FIN DE SAISON ...

Le 5 août dernier, le comité du R.M.M. avait été invité par le T.T.A. (Tramway Touristique de l'Aisne) à assister à la cérémonie commémorative qui avait lieu au Pont d'Erezée à l'occasion du vingtième anniversaire de cette association, et du centenaire du Vicinal.

Ce fut pour nous l'occasion de (re)découvrir une ligne bien sympathique de 9 km dans la vallée de l'Aisne, parcourue par de vénérables trams diesel ou à vapeur. Un but d'excursion pour les ferroviathes autant que pour les amoureux de la nature !

Circule tous les jours jusqu'au 31 août, et les weekends et jours fériés jusqu'au 6 octobre.

Accès : Pont d'Erezée (route Hotton - Manhay) De Namur, N.4 jusque Marche.

S. O. S. SEREZ-VOUS PARMIS LES SAUVETEURS ?

APPEL DE FONDS pour le rapatriement en HAINAUT d'une PCC VICINALE.

Au terme de très longs pourparlers avec la compagnie des tramways de BELGRADE (YOUGO-SLAVIE) l'ASVi vient de se voir attribuer l'une des dernières PCC vicinales encore n service là-bas. Et pas n'importe laquelle : ils ont pu la choisir (la meilleure encore en bon état + des pièces de rechanges) !

Mais il y a l'achat et plus de 1500 kms pour le transport... Et c'est maintenant ou jamais. Elles sont retirées de circulation et remplacées par des motrices articulées tchèques. Dans un an il sera trop tard !

L'ASVi demande à tous de verser une contribution au compte 310-0811064-36 de l'ASVi avec mention "sauvons une PCC". Les sommes seront effectuées uniquement au sauvetage de la PCC. Si l'opération ne réussit pas, les fonds seront restitués. Les dons au-delà de 1.000 frs seront récompensés.

Les PCC vicinales 10395-10418 : construites en 1950 par NICAISE & DELCUVE et les ACEC, en service sur BRUXELLES - LEUVEN et dans le HAINAUT. Premières PCC construites en Belgique, elles sont aussi les seules en Belgique à avoir présenté un design américain (hormis le prototype 10419). Vendues en 1960 par la SNCV aux trams de BELGRADE, elles y furent renumérotées 117 à 140.

BOURSE D'ÉCHANGES PERMANENTE

Tous les dimanches au marché de CHARLEROI, bourse d'échanges commerciaux sur le matériel de train électrique. Situation : axe Boulevard JANSON.

LES (IN)ÉVITABLES ERRATA

F.F.N. n°14 : article "ceux du rail" page 10 :

Il y a : "...85, des séries familiares oubliées depuis 1966"
Il faut : "...85, des gestes familiers oubliés depuis 1966"

trucs, tuyaux et cie

Rappel : La rubrique est ouverte à tous.

- Pour la confection de vos arbres, taillis, buissons, avez-vous pensé au matériau utilisé pour les filtres de hottes de cuisine ? C'est facile à travailler et économique.
- Colle époxy à bon prix : TECHNICOLL E2 présenté en blisters avec instructions et spatule (le tout pour 50 frs)
- Pour la lubrification dans les endroits difficiles de vos locos, appliquez l'huile avec une seringue à jeter de 2ml. En vente en pharmacie pour 3 fois rien.
- Pour mettre aux normes et améliorer l'esthétique de vos essieux LIMA. Il suffit de diminuer la hauteur du boudin de roue avec une petite lime en plaçant la roue collée sur un axe bloqué dans le mandrin de votre foreuse.
- Le crayon à pointe en fibre de verre est un excellent outil pour le nettoyage des roues de locomotives. En vente chez les marchands d'articles de dessin. (Existe en plusieurs duretés abrasives)
- Si vous avez fait l'acquisition d'un décapeur thermique, pensez que cet outil peut vous rendre des services en modélisme. Il peut accélérer la prise de colles genre araldite ainsi que les séchages. Il est également utile pour ramollir les plastiques et faciliter par exemple le cintrage du plasticard. Il peut servir à étamer ou souder de grosses pièces métalliques.
- Pour les phares et les feux : il existe des pastilles spéciales colorées avec réflecteurs de différents diamètres. Marque TRON. Est très employé en modélisme automobile (HOBBY 2000).
- Lorsque vous devez par exemple raser des essuies glaces sur une vitre en plastique pour redonner au plastique transparent une limpidité extraordinaire, procéder comme suit : poncer à l'eau (grain 600), passer au MIROR (en droguerie) et frotter. Résultats impeccables.
- Nouveauté ROCO : annonce la sortie d'un attelage court à prédételage compatible avec les têtes d'attelage court normales et les dételeurs à action verticale. Sera vendu par 4 ou 50 pièces.

petites annonces

Je cherche toute personne ayant déjà expérimenté une télécommande de locomotives par rails (pour un système continu) sur son réseau ou la MCS 120 ROCO.
Prière d'entrer en contact avec Olivier FONCOUX 081/460792 après 18h. MERCI d'avance

nouveautés

Chez JOCADIS à Enghien : chasse-pierres pour HLE séries 21 et 27 (2ème tranche)
marquages (transferts à sec) pour HLE séries 21 et 27.

MUPDOFER asbl B.P. 143 1000 BRUXELLES :

nouveau KIT tramway, motorisé, pantographe fonctionnel,
motrice 21001 SNCV.

toujours disponibles, kits des séries 5000 et 7000 STIB.

La S.N.C.V. vient de sortir le livre intitulé "Avancez SVP" :

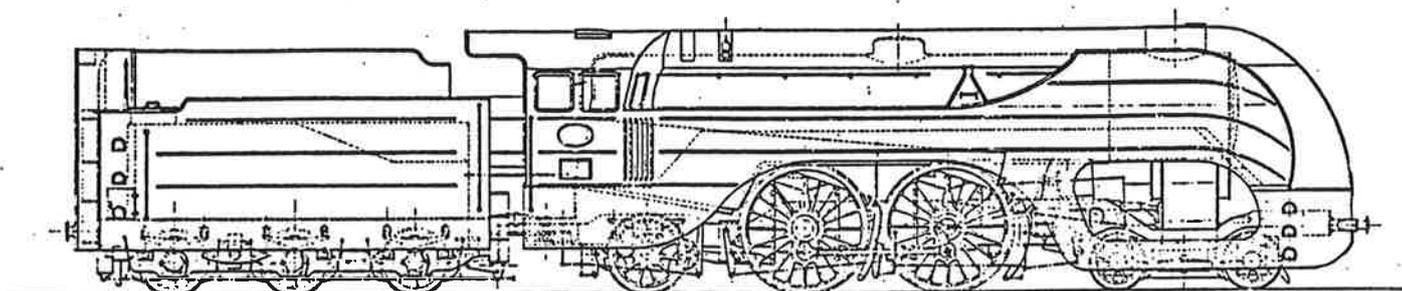
272 pages, 350 illustrations...

en librairie, ou auprès de la SNCV rue de la Science 14
à 1040 BRUXELLES.

Le calendrier "LOCO 86" des Editions Ediblanchart nous promet les photos suivantes :

AM 1935 restaurée,
AR 606.01,
AR série 45 à GENDRON-CELLES,
vapeur T 12 (1892) à FROYENNES,
vapeur T 17 à OOSTENDE,
vapeur T 34 Etat Belge,
pendant l'occupation : T 61 et T 44 à LEUVEN,
vapeur T 1 (1.019) en couleurs,
gare de BRUXELLES MIDI avec 5 trains au départ,
remorqués par T 7, 10, 38, 40, 101.

Les voitures belges type M4 de chez LIMA sont annoncées pour la rentrée.



EXPOSITION

MODÉLISME FERROVIAIRE

12 - 13 OCTOBRE 1985

de 10 à 19 h

AU CENTRE CULTUREL DE GÉRONSAERT
rue du Trèfle
JAMBES



SECRÉTARIAT
Tél. 081 / 56 84 58

Rail Miniature Mosan - Namur