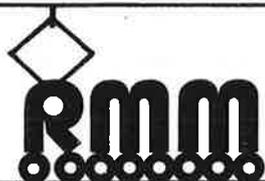


Ferro Flash Namur 18





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

Relations publiques : Ph. SEGERS rue des champs 22
5800 GEMBLoux
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 articles de Ferro Flash Namur ne peuvent être reproduits sans l'accord de l'Editeur responsable .

Cotisations annuelles : - membre bienfaiteur : 1000 frs.
- membre ordinaire : 750 frs.
- membre junior (moins de 18 ans) : 400 frs.
- second membre d'une famille
(sans service "Ferro Flash") : 400 frs.
- sympathisant
(avec service "Ferro Flash") : 500 frs.

ATTENTION : SI VOUS N'AVEZ PAS ENCORE RENOUVELÉ VOTRE COTISATION (LIGNE ROUGE SUR LA BANDE ADRESSE), IL VA ÊTRE TEMPS ! VOTRE VERSEMENT DOIT ÊTRE EFFECTUÉ POUR LE 01/03 POUR NE PAS INTERROMPRE VOTRE ADHÉSION AU R.M.M. DANS LE CAS CONTRAIRE, CECI EST LE DERNIER NUMÉRO QUI VOUS SERA ADRESSÉ. MERCI D'AVANCE POUR VOTRE SOUTIEN !

éditorial

" L'association est dénommée "Rail Miniature Mosan", en abrégé:R.M.M.; Le R.M.M. est une association de fait qui a pour but de favoriser les contacts entre amateurs de chemins de fer tant réels que miniatures."

(extrait des statuts)

Favoriser les contacts, c'est partager ses idées, échanger ses trucs,...

Ca, c'est le but... le moyen, c'est le dialogue,... la condition, c'est la connaissance et le respect de l'autre.

Chacun d'entre nous désire en venant au club pouvoir rentrer chez lui avec le sentiment d'avoir appris quelque chose. C'est une attitude bien légitime. Beaucoup de membres se plaignent de ne pas éprouver ce sentiment en fin de réunion, et c'est bien dommage.

Aussi, je vous rappelle à tous que le club c'est comme l'arbre du jardinier, sans engrais, il ne porte que très peu de fruits. Le R.M.M. n'est pas une école de cours du soir. Chacun doit y être tantôt l'élève, tantôt le professeur.

Je suis absolument convaincu que vous avez quelque chose à montrer ou à expliquer qui puisse intéresser les autres aux réunions mensuelles ou dans la revue. Ne soyez ni timides ni complexés et affirmez votre personnalité ! Je souhaite que **CHACUN** participe de temps à autre à l'animation d'une réunion mensuelle en présentant ses modèles réduits parce qu'ils sont transformés, inédits ou simplement jolis ou en faisant partager ses astuces ou techniques. Que les chasseurs d'images ferroviaires occasionnels comme endurcis livrent leurs trésors visuels à nos regards admiratifs. Par ailleurs, certains cheminots membres nous feraient bien plaisir en nous révélant à l'occasion une partie de leur savoir professionnel.

C'est de cette manière que l'on favorisera la connaissance mutuelle des individus et de leur passion à condition que ces exposés se passent dans une atmosphère d'écoute et de respect pour l'orateur et de son assemblée intéressée.

Je vous rappelle également que je souhaiterais voir les participants des réunions mensuelles **PORTER LEUR BADGE**. Certains trouveront peut-être que je suis "em....." avec ces petits détails.

Mais enfin, n'est-ce pas la première étape pour favoriser les contacts que de sortir de l'anonymat ?

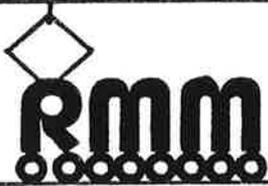
Et puis, un club n'est-il pas aussi fait de ces petits détails ?

Si vous vous sentez visé par cet éditorial, vous n'avez pas tort !

Alors, j'attends vos sujets.....et vous en remercie d'avance.

Olivier FONCOUX

Président



la vie du club

SUITE AUX CONDITIONS ATMOSPHERIQUES PARTICULIEREMENT DEFAVORABLES LE VENDREDI 24/1/86, LA MAJORITE DES 26 MEMBRES PRESENTS POUR L'ASSEMBLEE GENERALE A DECIDE SON REPPORT AU 21 FEVRIER 1986

N.B. Cette date est définitive, même si les conditions climatiques se manifestaient à nouveau avec vigueur.

Il a été proposé, afin d'éviter ce genre de contretemps, de fixer l'A.G. à une date où le temps est en général plus clément.

Ce sera à discuter ce 21/2.

NOS REUNIONS

28 mars: modélisme: la technique du moulage, par J-C. Botspoel

projections: vapeur en Turquie, par E. Labar

25 avril: modélisme: réalisation d'un module (suite):
le sol et la végétation
par J. Quoitin et J-C. Botspoel

projections: non encore précisé

SEANCES DE NETTOYAGE

Nous vous rappelons que 6 séances de nettoyage sont prévues par an la seconde quinzaine des mois pairs.

C'est à dire: fin février, avril, juin, août, octobre et décembre. Un tableau pour s'inscrire est prévu au panneau d'affichage du local, (voir les conditions au FEN 16).

Des boissons sont prévues et offertes gracieusement par le club aux courageux.

Le responsable est Yves DANSART (Tél.081/512100) qui remettra les clés du local aux volontaires (3 par séance).

HEURES D'OUVERTURE DE LA BIBLIOTHEQUE

En principe: UNIQUEMENT AUX REUNIONS MENSUELLES

De 19h30 à 20h00 ainsi qu'en dehors des exposés, afin de respecter ces derniers, ou en fin de réunion suivant disponibilité du bibliothécaire et de son adjoint.

LA CONSULTATION DES OUVRAGES SE FAIT DANS LE LOCAL DU RESEAU UNIQUEMENT PENDANT CES PERIODES.

Emprunt: 2 mois au maximum à raison de 2 ouvrages par emprunteur.

En cas de problème de retour dans les délais prescrits, contacter Claude Riguelle au 081/304672 après 19h.

DISPONIBLES EN BIBLIOTHEQUE

Dès maintenant ou prochainement...

- * Catalogue des pièces détachées GUNTHER
- * Catalogue SOMMERFELDT (caténaires)
- * Trans-Fer spécial n°3
- * MIBA anlagen revue : des idées pour le décor de votre réseau (7,8,9)
- * Les Trans Europ Express (Ed. La Vie du Rail)
- * Trains de France aux couleurs d'autrefois: de nombreuses photos rétros en couleur.

Nous vous rappelons que la bibliothèque souhaite vous proposer et tenir à jour les catalogues d'articles de modélisme ferroviaire. Si nous devons acheter tous ces catalogues, cela deviendra très vite ruineux. C'est pourquoi nous demandons votre collaboration et celle de vos détaillants préférés.

Suite au non retour, après plusieurs rappels, de la grosse farde FERRO FLASH NAMUR qui contenait sous pochettes plastique les originaux pour photocopies de numéros épuisés; nous vous informons de ce vol. Nous sommes les premiers à regretter une aussi mauvaise fin pour une partie des cotisations.

Le Comité.

Les publications périodiques reçues à la bibliothèque sont:

Revue professionnelle:

Eisenbahn Magazin, mensuel en allemand
Fermodel News, mensuel en italien
Loco Revue, mensuel
Rail Miniature Flash, mensuel
Railphoto, bimestriel
Voies Ferrées, bimestriel

Revue d'associations (en échange avec le Ferro Flash Namur):

Tram 2000	La revue BVS info
Correspondance de l'ALAF	Entre Voies du CFEB
Het Roethuisje	Trans Fer du GTF
Ferro Flash du CFC	Febelrail Agenda
VeBOV Koerier	Aktueel du TTZ
CFTY Tourrail	Gazet du MSCM "De Pijl"
Info Modèle du CFMS	Motoen Express du MSTB
La revue du RCSATIB	La revue Mupdofer News
La revue du V.M.V.	Ferro Info de Ferro Liège

Nous remercions au passage toutes ces associations pour leur échange amical et exprimons le voeu que cette liste se complète au fil du temps.

C'est ce vendredi 14 février que 22 amateurs enthousiastes avaient répondu "présent" à l'invitation du club pour une journée à Paris ayant pour but principal la visite du 7^e Salon international de la Maquette et du Modèle réduit...

Nous nous sommes embarqués au petit matin dans un froid bien hivernal. Après avoir pris place dans les compartiments réservés, Philippe et moi, commençons à distribuer les billets. C'est à ce moment qu'on m'avertit qu'un passager clandestin se trouve parmi nous ! N'ayant pu découvrir ce resquilleur sans doute bien dissimulé, j'ai aussitôt chargé notre Secrétaire, Jean-Claude Chevalier, de mener une enquête à ce sujet. Peut-être sera-t-il à même d'apporter une solution à cette énigme dans les mois à venir ?

Nous voilà vite à Paris, que le voyage m'a semblé court ! Il est vrai que le temps passe vite lorsque l'on discute entre amateurs passionnés. Après le café et les croissants, le car nous emmène vers la cité de La Défense par la périphérique Nord sous un soleil prometteur. Notre guide nous commente le parcours, tient, ici il n'y a plus de neige. Nous entrons enfin dans le Salon par l'entrée des professionnels; ce qui nous évite les longues files d'attente.

Nous voici entrés dans le monde du rêve sous toutes ses échelles.

Mieux vaut commencer par le département trains miniatures car il y a trop de choses à voir en une seule journée !

Märklin nous présente ses nouveautés ainsi qu'un splendide réseau I et un Z enneigé. Le stand Faller-Roco nous paraît plus négligé, aucune nouveauté n'y figure.

Ceji-Jouef nous dévoile entre autres son futur autorail Bugatti et ses trains charmeurs Egger-Bahn...encore un réseau enneigé parcouru par des TGV qui se mordent la queue ! M.K.D. présente ses nouveautés : surtout des petits détails et accessoires typiquement ferroviaires (signaux, contrepoids de tringlerie, téléphone de voie, PN fonctionnel,...)

Les Trains Rousseau proposent des wagons anciens peints et décorés disponibles en kits plus ou moins simples ou montés, splendide ! A posséder absolument pour les amateurs de l'époque vapeur.

Plus loin nous découvrons la gamme des voitures AS en tôle emboutie et les splendides voitures Talbot qui donnent envie de voitures K de la même veine.

Lima vante le renouveau de sa mécanique, ses nouvelles Corail en N sont un régal, pas de nouveautés 86 présentées.

L.G.B. nous dévoile un immense réseau montagnard dans un car spécialement aménagé (bravo pour cette réalisation). Assié est décidément le maître de la photographie, ses grilles de château vous font fondre et presque oublier le prix de ce genre d'article ! Michel Paul et ses réalisations à la carte, une splendeur; demandez un siège avant le tarif ! Toutes les revues sont là et offrent leurs publications à des prix intéressants, nous saluons au passage nos amis de Rail Magazine.

D'un autre côté se trouvent les réalisations d'amateurs avec les splendides assemblages de modules normalisés HO de la FFMF et N de l'AFAN, on ne se lasse pas de les regarder et de les photographier. Puisse un jour FEBELRAIL devenir aussi représentative que ces 2 associations ! La dernière de Clive Lamming qui ne finira décidément pas de nous étonner, la valise "Amuse-Ministre", un charmant réseau campagnard qui tient dans un attaché case.

La FFMF ne manque pas non plus d'humour, elle nous présente également le "module gonflable" pour les modélistes qui vivent dans un pigeonnier !
Un bruit de mobylette pétaradante attire notre attention vers la piste de démonstration vapeur vive, un engin bizarre mais non moins rapide qui représente sans doute un engin de traction ferroviaire fait la joie des enfants qu'il transporte.

Nous admirons au passage les démonstrations spectaculaires sur l'esplanade réservée au modélisme télécommandé. Citons entre autres, les vols stationnaires d'hélicoptères, les planneurs, engins tous terrains, bolides en vols circulaires, combats navals sur le bassin aménagé, ...ça n'arrête pas !

Le département outillage nous laisse admirer la scie magnétique ABAREL qui permet des découpes fines comme de la dentelle dans le bois, plastique, métal sans couper les doigts, renversant !

Déjà 16h30 !, il va falloir songer à quitter ce monde si attachant si nous voulons repasser chez l'un ou l'autre détaillant. Dommage, car le tour de la question était loin d'être fait. Les allées commencent à se remplir de monde, TF1 s'apprête à tourner une émission en direct devant les immenses maquettes de cirque.

Sur le chemin du retour, nous faisons un crochet par la gare de PARIS-LYON où nous arrivons en RER, cela permet à Philippe de découvrir les TGV.

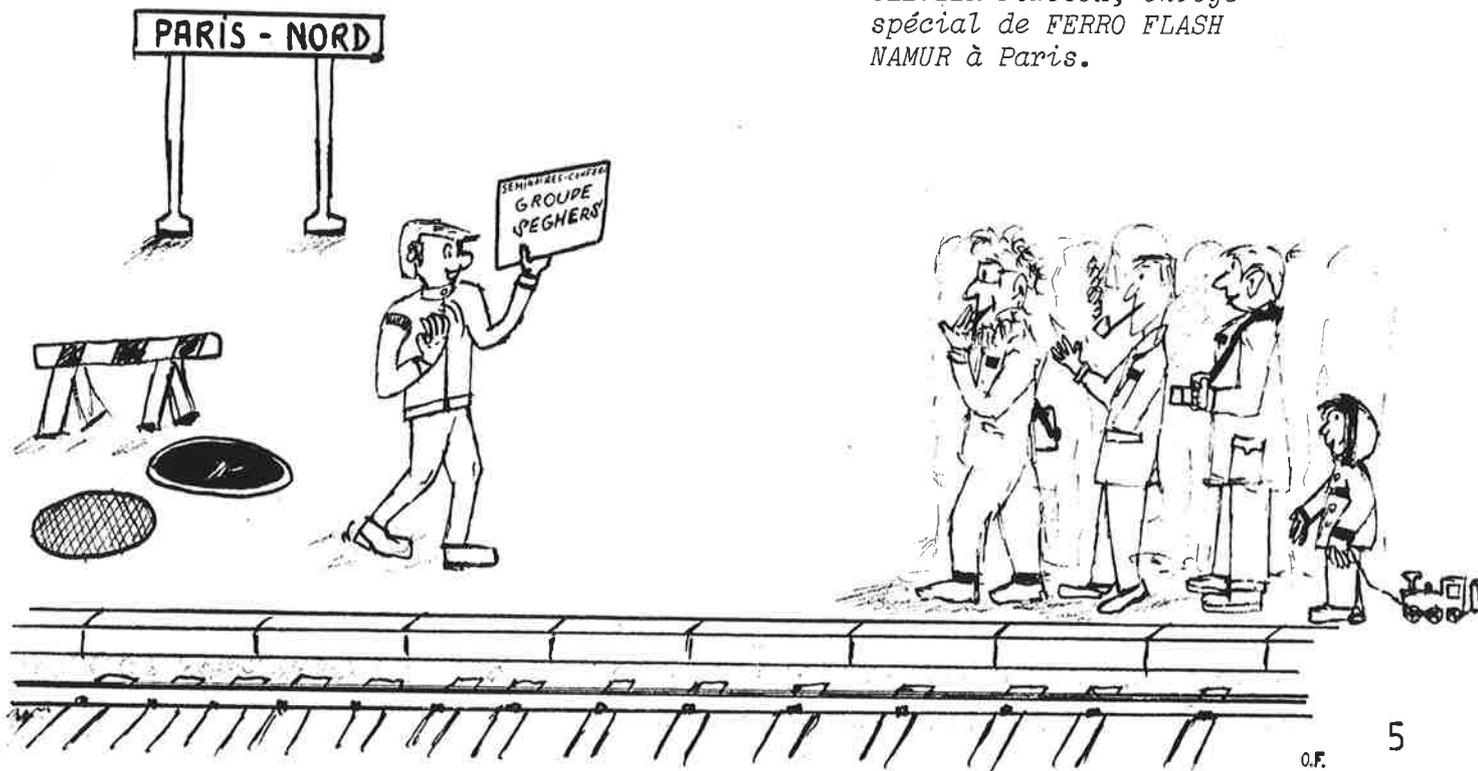
Nous revoici à Paris-Nord où nous montons dans une VTU new-look toute neuve qui nous plonge dans une ambiance d'avion très feutrée et reposante. Le design de ces voitures est des plus réussis, soulignons-le.

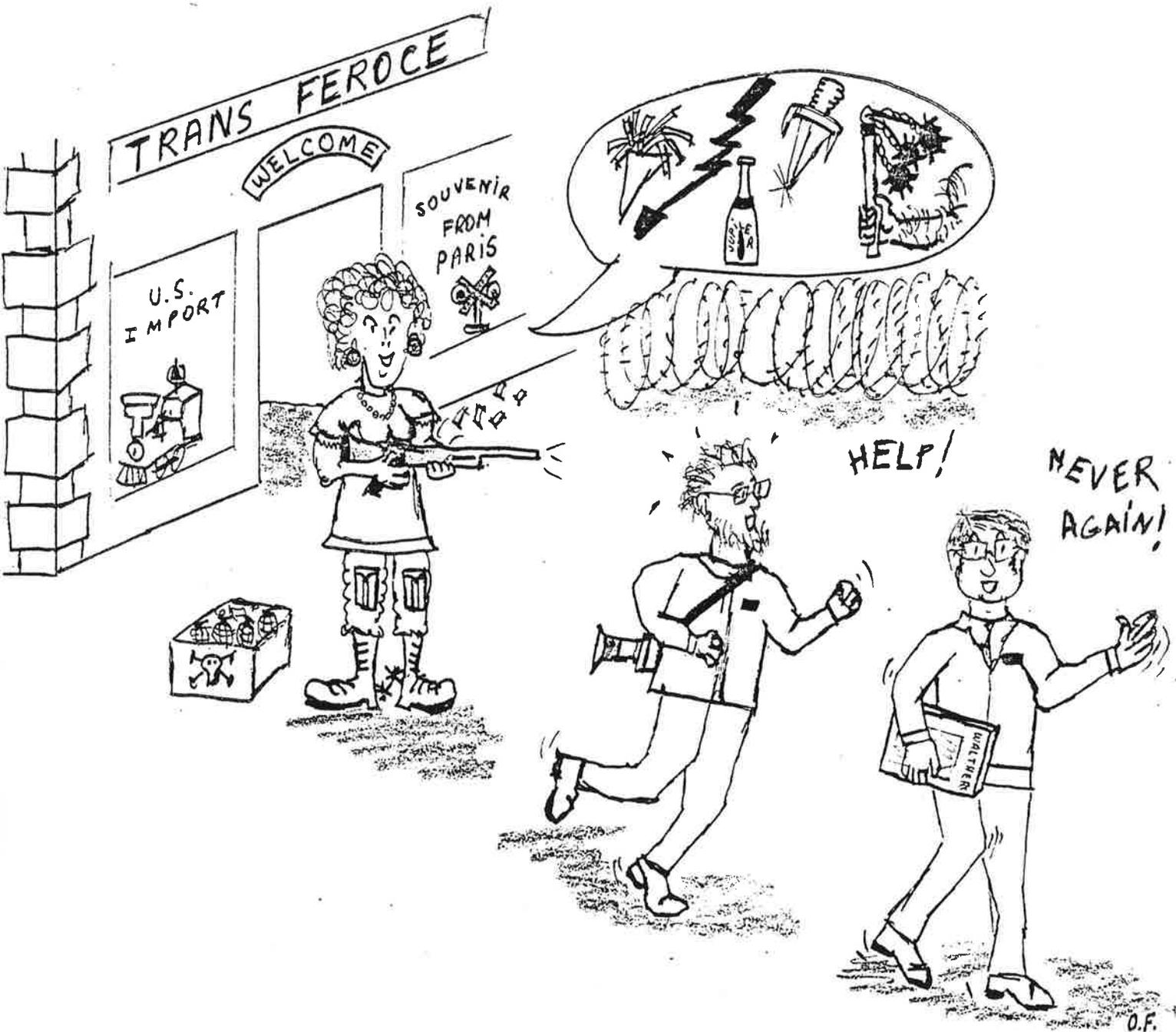
"Le décollage" se fait sans retard, déjà les commentaires et les souvenirs de cette journée bien remplie parcourent la voiture ainsi que les livres et les catalogues. La bonne humeur et l'amitié règnent et cela fait très plaisir aux organisateurs.

La journée a été très positive pour tout le monde, les participants "non-membres" se sont fait des amis, plusieurs d'entre eux viendront sûrement nous dire bonjour au local. Rien que cela fait du voyage une réussite et donne envie de renouveler ce genre d'organisation même si au départ la faible participation des membres, 12 sur 103, m'avait fortement déçu.

En conclusion, le voyage s'est bien passé sans le moindre imprévu ni retard, avouons en toute modestie que tout avait été consciencieusement préparé. Nous remercions d'ailleurs ici la Compagnie Générale des voyages SEGHERS pour son efficacité et son sérieux.

OLIVIER FONCOUX, envoyé
spécial de FERRO FLASH
NAMUR à Paris.





LE R.M.M. A PARIS - CERTAINS D'ENTRE NOUS ONT PU APPRECIER LE CHARME ET L'ACCUEIL BIEN CONNUS DE CERTAINES BOUTIQUES PARISIENNES !

COMMUNIQUE

Une bonne (demi) nouvelle pour nos membres qui ont souscrit (depuis le 31 janvier 1985) à "50 ans de transport voyageurs à la SNCB"
 En effet, le tome 2 (édité par le GTF) est sorti de presse, et sera disponible lors de la réunion du 21 février 1985. Quant au tome 1, (édité par l'ARBAC), il faudra attendre quelques mois encore avant sa parution. Vous serez prévenus en temps utile.
 Un exemplaire de cet ouvrage est disponible à la bibliothèque.

RISTOURNES ACCORDEES PAR DIVERS DETAILLANTS:

Afin d'informer nos membres quant aux ristournes qu'ils accordent, nous avons écrit à quelques 38 détaillants en modélisme ferroviaire.

Nous publions ci-après les conditions qu'accordent les 6 d'entre eux qui ont eu l'amabilité de répondre à notre courrier. (Mais si, mais si, l'esprit commercial existe encore un tant soit peu !)

Cette liste est donnée par ordre alphabétique et sans aucun caractère publicitaire. Elle sera complétée et tenue à jour au fur et à mesure de nos informations.

Bazar du Combattant Rue Jules des Essarts,32 6070 Chatelineau 071/383039

10% sur le train

Boitatrain Rue du Pont, 22 5000 Namur Tél.081/413035

15 % de remise sur commande anticipée avec acompte

10 % par carte de fidélité.

Ets Luc Copin Rue Grétry,156 4020 Liège 041/436603

10% de remise en général

20% sur nouveautés pendant 1 mois à dater de leur entrée en magasin à condition d'une inscription préalable.

Remises spéciales par quantités.

Hünerbein MC Markt 2-12 D-5100 Aachen

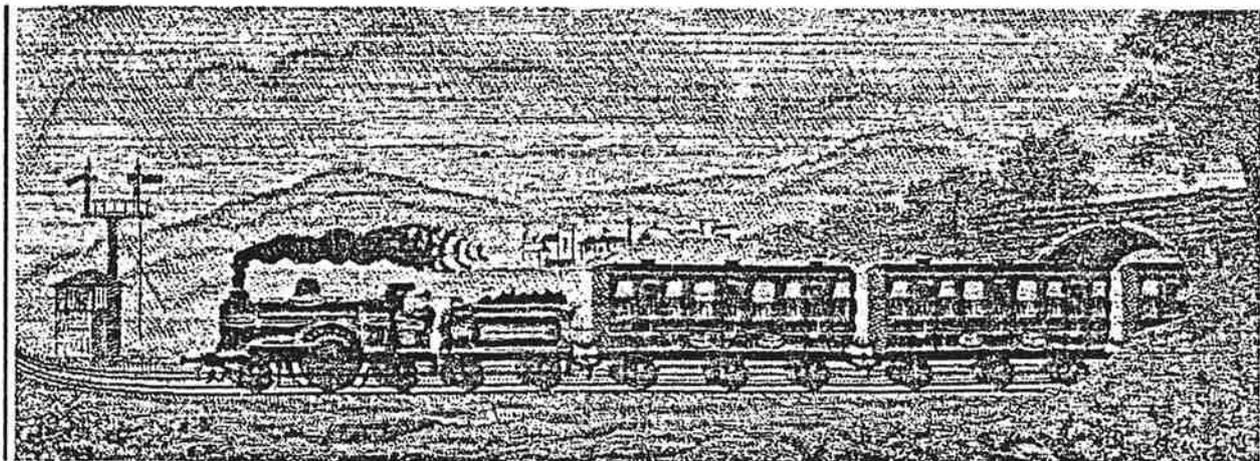
10% de remise directe sur prix en D.M. pour les grandes firmes comme ROCO, MARKLIN, FLEISCHMANN, FALLER, ...

Mecca Electric Rue de la Victoire,78 1060 Bruxelles 02/5393364

15% de remise directe avec un minimum de 1000 FB d'achat valable également sur envois contre remboursement (port à charge du client)

K.E. Wagner
Spiel + Hobby Kleinmarchierstrasse,70-72 D-5100 Aachen

10% de remise directe sur les prix en D.M. sur présentation de la carte de membre R.M.M. pour les firmes suivantes: Märklin, Roco, Fleischmann, Trix, Minitrix, Arnold, Kibri, Faller, Vollmer, Polà, Brawa, Busch, Peco, Sommerfeldt. (pas de remise sur Märklin digital)



A vendre: MATERIEL PHOTO

1 ensemble de départ de filtres COKIN comprenant:

le porte-filtre monture A avec bagues 49 et 62 mm
un filtre polarisant réf. 160
un filtre à bords flous clair réf. 50
livré avec guide. L'ensemble: 900 fr

1 filtre PRINZ à visser Ø 62 POLARISANT
1 " " " " " SKYLIGHT Le tout: 800 fr

s'adresser à Olivier Foncoux tél. 081/460792 après 18 h.

A vendre: FLEISCHMANN échelle N, matériel à l'état neuf

locomotives: N 7375, 7030, 7218, 7170

HO 4111 (+ 1 LIMA)

voitures: 8160, 8163, 8169, 8162, 8061(3 ex), 8062, 8060

wagons: 8335, 8220, 8332, 8200, 8525, 8310, 8207, 8400, 8244,
8054, 8483, 8230, 8389, + grue ROCO

divers: signaux 9220, 9255 + commandes diverses, plaque
tournante 9150, gabarit de dessin...
accessoires, voie et aiguillages PICCOLO

décor: BUSH, POLA, KIBRI...

s'adresser à J-F Hoste

rue Basse- Neuville, 15, bte 1

5000 NAMUR tél. 081/712060

A vendre: JAMAIS ROULE Locomotive FLEISCHMANN réf. 4811

s'adresser à Olivier Foncoux tél. 081/460792 après 18 h.

A vendre: DIVERS WAGONS EN BON ETAT

1 wagon plat Ks ROCO ancien modèle sali	200 F
1 trémie à chaux DB salie Fleischmann	200 F
1 frigo 2 essieux DB sans logo, sali	150 F
1 wagon à toit coulissant à bogies SNCF	75 F
1 voiture UIC type Y B9c9x SNCF (TEN) JOUEF	150 F
1 voiture UIC type Y B9c9x SNCF verte JOUEF	100 F
1 fourgon à bogies vert SBB-CFF Lima	100 F

s'adresser à Olivier Foncoux Tél.081/460792 après 18h.

LE R.M.M. RECHERCHE TOUJOURS :

* Une armoire métallique (type bureau) à portes pivotantes et verrouillables pour la bibliothèque.

* Une personne capable de nous réparer le recouvrement décousu de 2 fauteuils en skai pour le local.

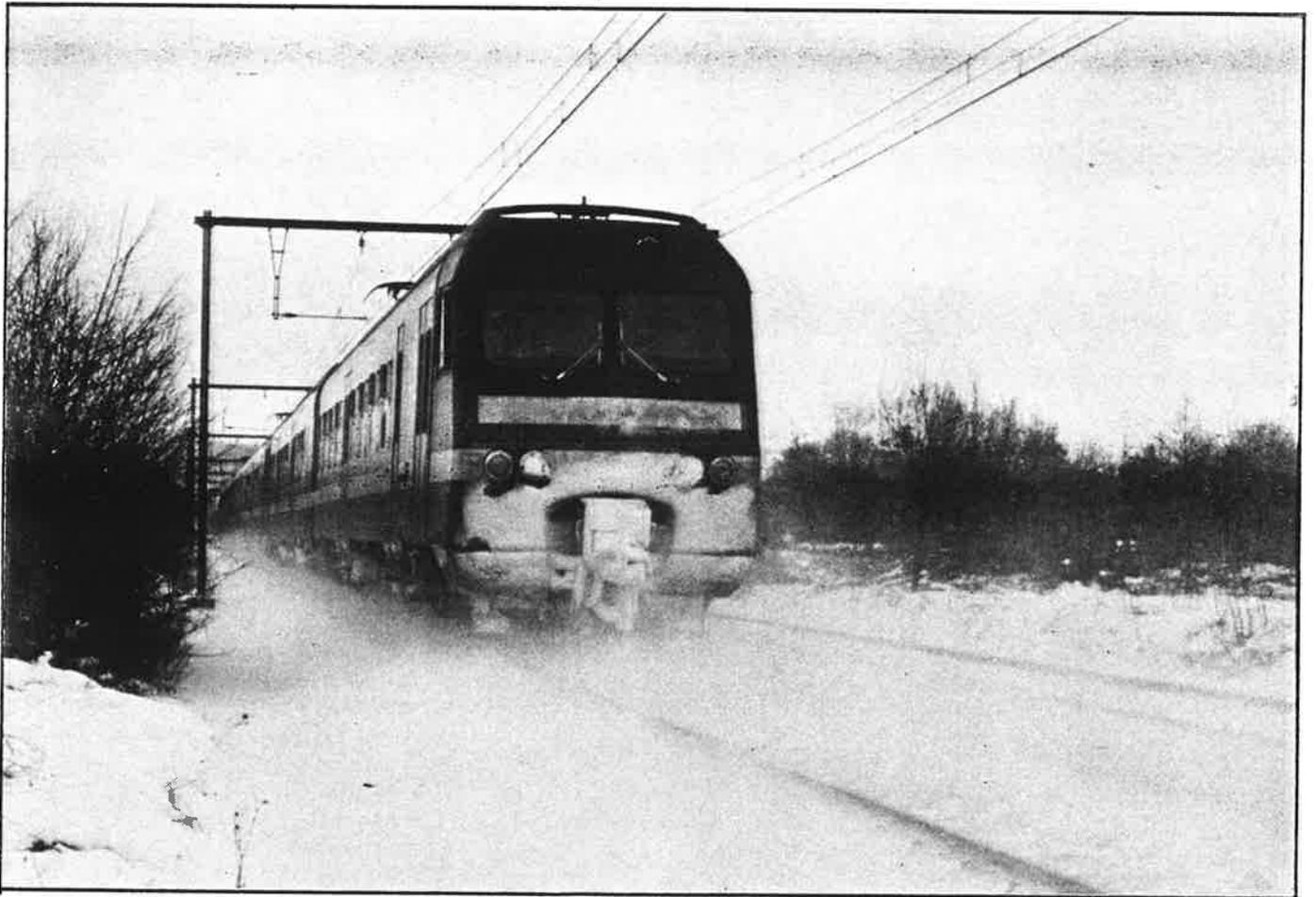
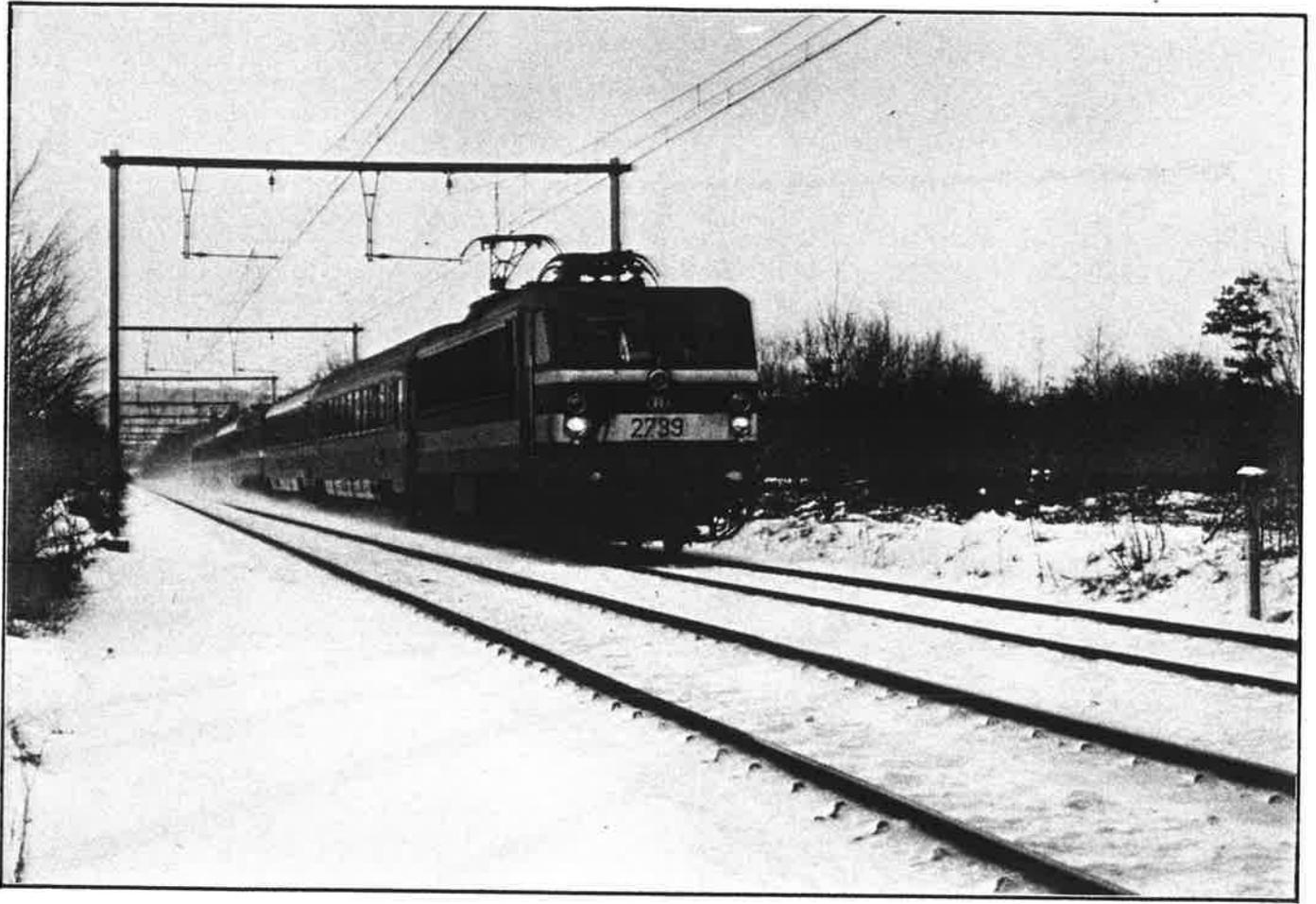
faire propositions au comité. merci d'avance !

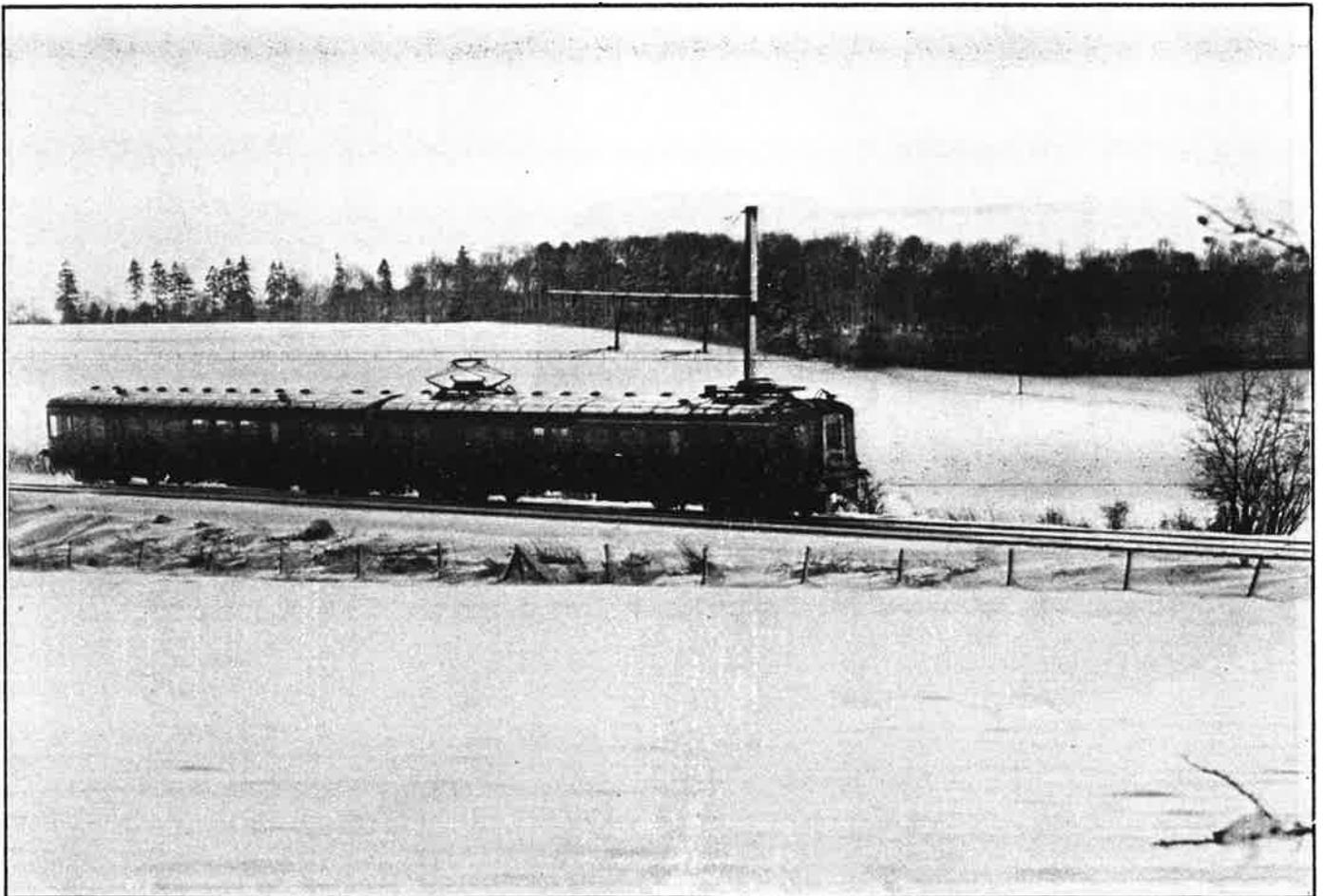
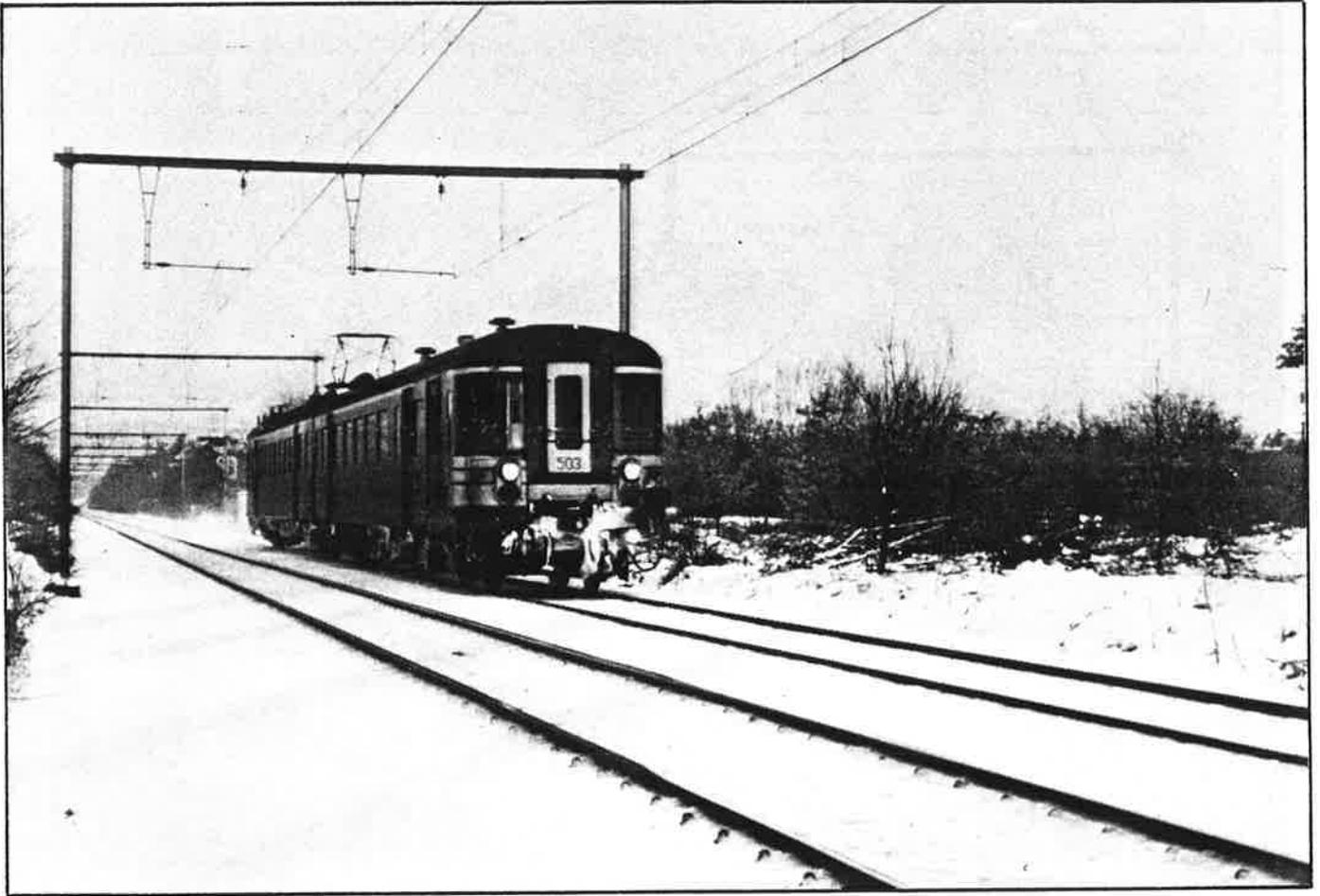
MONTAGE AUDIO-VISUEL SUR LES ACTIVITES DU CLUB :

Afin de pouvoir présenter ses activités lorsqu'il participe à des expositions, le R.M.M. souhaiterait réaliser un montage audio-visuel (diapos et/ou video VHS) Les personnes désirant participer à cette réalisation sont priées de prendre contact avec OLIVIER FONCOUX AVANT LE 1 er MARS au Tel.081/460792 après 18h.

POUR EGAYER LE FERRO FLASH NAMUR :

L'Equipe recherche des personnes douées pour le dessin d'illustration ou la caricature. Prendre contact avec l'Editeur Responsable.





actualité

LA TRACTION "VAPEUR" SUR LE RESEAU DE LA S.N.C.B. EN 1986

Devant le succès remporté en 1985 par les trains spéciaux "vapeur" mis en marche à l'occasion du 150ème anniversaire du chemin de fer en Belgique, la S.N.C.B. est convaincue qu'il faut maintenir ce mode de traction en état de marche.

Aussi sa direction commerciale a pris l'initiative de mettre en marche en 1986 et en principe les années suivantes, deux trains spéciaux à vapeur.

La S.N.C.B. désirant travailler en collaboration étroite avec les associations ferroviaires, elle a invité ces dernières à une réunion de coordination qui s'est tenue à Bruxelles le lundi 10 février. Il s'agit en effet de faire connaître le chemin de fer au grand public sous toutes ses facettes et particulièrement celle de la traction vapeur. La mise en marche de ces trains spéciaux à vapeur doit constituer une bonne base publicitaire tant pour les associations que pour la S.N.C.B.. La discussion a porté sur plusieurs points parmi lesquels on relève le prix de revient d'un train spécial à traction vapeur, les conditions de la collaboration entre la S.N.C.B. et les associations pour la mise en route de ce type de train, les facilités pour les associations et surtout le point de vue sécurité qui s'adresse particulièrement aux chasseurs d'images et de sons.

Nous reproduisons ci-après le texte qui nous a été remis lors de cette réunion et concernant principalement ce dernier point très important.

L'enthousiasme pour la vapeur s'exprime le plus clairement chez les chasseurs d'images et de sons. Il est logique que chaque participant au voyage désire garder un souvenir. Les photos faites doivent montrer la locomotive sous son aspect le plus saisissant. Pour cela, beaucoup de photographes et de chasseurs de sons s'installent aux endroits les plus dangereux. Ils traversent les voies sans se rendre compte du danger qu'ils courent. Pendant les arrêts, plusieurs personnes prennent souvent place sur la locomotive ou le tender sans y être autorisés.

Les associations ferroviaires et la S.N.C.B. se doivent d'agir pour empêcher ces comportements dangereux susceptibles de provoquer des accidents.

La mise en marche des trains à vapeur par la S.N.C.B. a pour but de tenir ces témoins du passé en état de marche.

L'organisation de ces trains serait assurément interdite par les autorités supérieures si un accident avait lieu par suite d'un acte irréfléchi ou imprudent d'un chasseur de sons et d'images. Nous faisons appel aux associations ferroviaires pour insister auprès de leurs membres, par les bulletins du club ou d'autres moyens pour qu'ils adoptent le plus possible pendant les parcours vapeur une attitude de sécurité. Aussi le personnel des gares recevra en même temps des instructions strictes et rédigera un procès-verbal pour chaque transgression des prescriptions de sécurité. Il est logique que la S.N.C.B. et les clubs ne puissent pas empêcher quelqu'un de prendre des photos. Nous prévoyons d'ailleurs, pendant chaque parcours, des arrêts-photos en suffisance aux endroits les moins dangereux.

N.D.L.R.

Nous espérons bien que cet appel sera entendu car au moindre accident adieu 12.004, 29.013, ...

Les deux trains proposés en 1986 sont les suivants :

a) Train spécial à vapeur "Kempenland" à destination de Zolder

Jour de circulation : le 29 juin 1986
Composition : locomotive 12.004 + 6 voitures type L (545 places)
Trajet : Louvain - Vilvorde - Malines - Anvers - Lierre - Herentals - Mol - Zolder - Winterslag - Hasselt - Landen - Louvain

Le train à vapeur roule sur une distance de 250 km dans la Campine anversoise et limbourgeoise. Le train composé du matériel historique part de Louvain pour rouler via Vilvorde et Malines à Anvers. Les voyageurs peuvent admirer le beau paysage campinois entre Anvers et Zolder. Notre train à vapeur est attendu à Zolder par le petit train à vapeur de Zolder. Ce petit train amène les participants à travers le paysage limbourgeois pour atteindre le canal Albert et arriver au charbonnage de Heusden - Zolder pour un circuit sur les installations. Le train spécial à vapeur "Kempenland" continue son voyage par la région charbonnière du Limbourg et la Hesbaye vers Louvain.

b) Train spécial à vapeur "Viroinvalexpress" à destination de Mariembourg

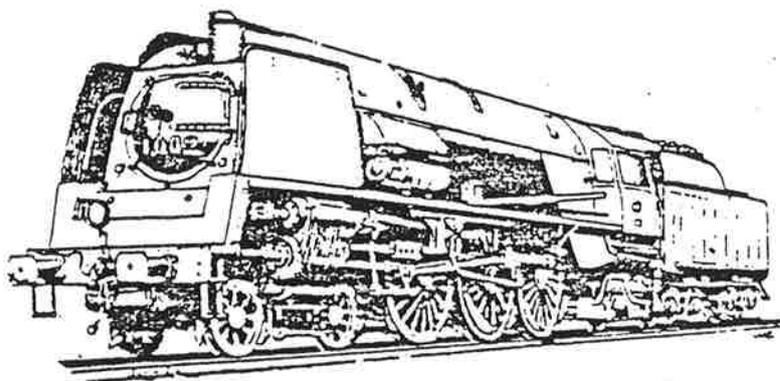
Jour de circulation : le 28 septembre 1986
Composition : locomotive 29.013 + 6 voitures type L (545 places)
Trajet : Bruxelles-Midi - Braine-le-Comte - Manage - Luttre - Charleroi-Sud - Mariembourg - Charleroi-Sud - Jemeppe-sur-Sambre - Gembloux - Ottignies - Delta - Bockstael - Bruxelles-Midi.

Le Viroinvalexpress amène ses voyageurs par la région du Brabant wallon au pays noir de Charleroi. Après virage de la locomotive à vapeur, le train spécial continue son voyage vers Mariembourg en traversant le pays rustique de Thierache. Les voyageurs ont la possibilité de visiter à Mariembourg le Chemin de Fer à Vapeur des 3 vallées qui roule jusque Treignes.

Dans le début de la soirée, le train spécial à vapeur "Viroinvalexpress" ramène ses voyageurs à Bruxelles. Au retour, le train suivra les bords de la Sambre et de l'Orneau en direction de Gembloux. Le train spécial à vapeur roule ensuite via la ligne de ceinture de Bruxelles pour arriver à Bruxelles-Midi.

P.S.

Nous ne publions pas les horaires qui ont été élaborés à ce jour car ils sont sujets à changement après étude approfondie par notre ami Jean Dubuffet et ses collègues spécialisés dans la traction vapeur.



La couverture du manuel de travail remis aux participants proposait la reproduction de notre "Pacific" type 1 n° 1.002.

Pourquoi pas celle de notre "Atlantic" type 12 n° 12.004 ou de notre "Consolidatoin" type 29 n° 29.013 toutes deux désignées pour tracter les deux trains dont question ci-avant ?

Cette reproduction confirmerait-elle certains bruits faisant état d'une possible remise en service de notre 1.002 ?

à la s.n.c.b.

Une première rame composée de nouvelles voitures M 5 à deux niveaux et les nouvelles locomotives bicourant série 11 seront exposées pour la première fois à Bruxelles-Midi, le samedi 1er mars 1986 de 13h30 à 17h30. Ce matériel pourra être visité par le public.

rétro rail

COURRIER DES LECTEURS

- Dans notre rubrique "Le saviez-vous ?" du F.F.N n° 17, nous vous avons parlé de trois S 3/6 bavaroises cédées à l'Etat belge. M. Havelange nous a fourni quelques renseignements complémentaires concernant les dépôts qui les abritèrent. Il faut tout d'abord savoir qu'à l'époque considérée, les locomotives étaient affectées à des dépôts qui faisaient partie de groupes. Parmi ces derniers ayant abrité ces trois locomotives, l'on notait :

- . groupe de Bruxelles-Nord : dépôts de Bruxelles (Nord) et Berchem
- . groupe de Gand : dépôts d'Alost, Termonde, Merelbeke, Bruges, Ostende et Ledeborg
- . groupe de Tournai : dépôts de Tournai et de Courtrai

Parmi ces archives conservées, l'on a retrouvé les renseignements suivants :

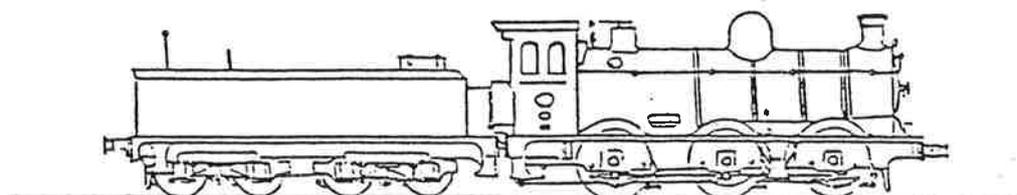
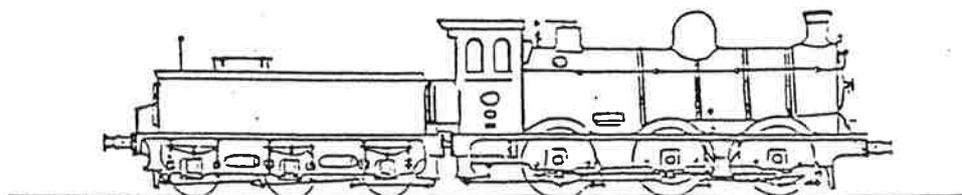
01-06-22/effectif : 3 - groupe : Gand - en service : 0

08-10-22)effectif : 3 - groupe : Tournai - en service : 0
01-02-23)

01-02-24/effectif : 2 - groupe : Bruxelles (Nord) - en service : 0

01-06-24/effectif : 0

- Egalement dans la rubrique "Le saviez-vous ?" de F.F.N. n° 17, nous vous avons parlé de la type 41 n° 41.195. A cette occasion, nous vous signalions que les types 41 et 44 étaient accouplés à des tenders du type 15 de 13 m³ d'eau. M. Phil Dambly nous apprend qu'une locomotive type 41 n° 4242 (41.142 au 1er janvier 1946) abritée au dépôt de Manage (FMN) était accouplée à un tender à bogies du type 14 de 18 m³ d'eau. A l'origine, ces tenders étaient accouplés à toutes les locomotives type 17 et à certaines locomotives type 18.



- Dans notre numéro 13 d'avril/mai 1985, nous avons commencé la publication d'un article intitulé "En train à travers la Belgique, il y a 50 ans". Il s'agissait de la narration du récit de l'un des nombreux voyages effectués dans notre pays par M. H. G. Hesselink, citoyen hollandais et grand amateur des chemins de fer. Nous avons décrit le premier jour de son voyage et la suite devait être contée dans les numéros 14 et suivants. Mais l'actualité chargée de 1985 (tous les articles à écrire sur les activités du 150ème anniversaire du chemin de fer dans notre pays et les nombreuses tâches à réaliser pour le club) ne nous a pas permis de respecter le plan établi pour la publication de ce récit. M. H. G. Hesselink a très bien compris notre façon de procéder, étant lui-même fort absorbé par ses travaux et recherches ferroviaires (livres, récits, montages photographiques).

Que nos membres et lecteurs qui nous réclament la suite de ce récit ne s'impatientent pas car, dès le prochain numéro, nous reprendrons la publication de cet article et ce, depuis le début, afin de permettre aux lecteurs de notre revue, qui se sont inscrits pour la recevoir à partir du n° 14 de mai/juin 1985, de posséder l'entièreté du récit.

- Notre article sur le ruban bleu des trains "Vapeur" est en Belgique (FFN n° 15 juillet/août 1985) nous relatait en page 19 le dernier parcours officiel d'un train vapeur remorqué par une locomotive type 12 et plus précisément la 12.004.

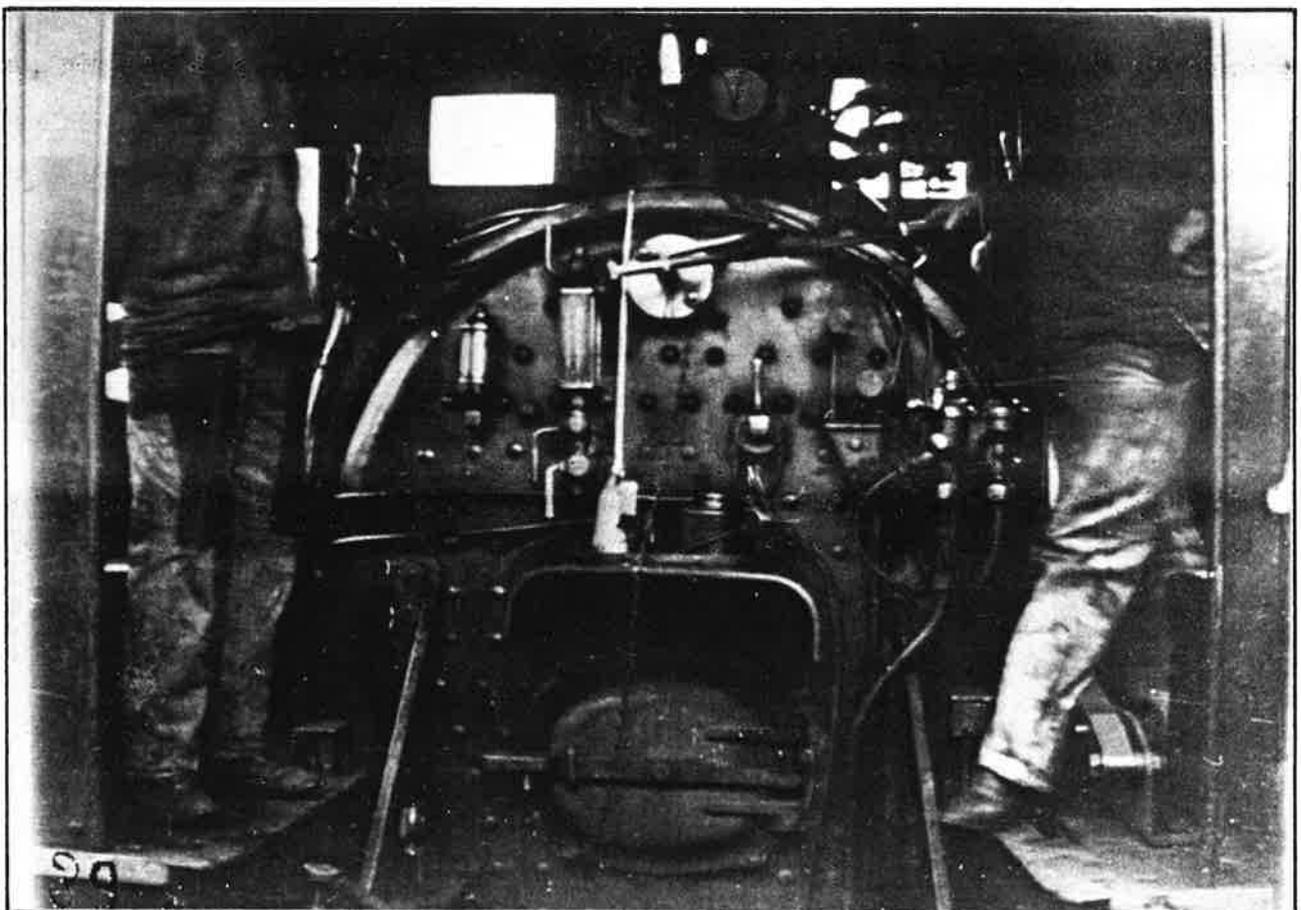
Comme nous l'avons vu, cette dernière était tombée en panne et avait dû être (avec son train) remorquée par la 242 TA 21 de la S.N.C.F. et ce, entre Ascq et Lille.

M. Havelange qui participait à ce voyage a fixé cet événement sur la pellicule et nous a autorisés à le publier, ce dont nous le remercions.



- Toujours dans la rubrique "Le saviez-vous ?" de FFN n° 17, nous vous avons aussi parlé des locomotives type 40 accouplées aux tenders type 20 de 21 m³. M. Marcel Thibaut de Haine-St-Pierre n'est pas d'avis que ce type de tender ne facilitait pas la tâche des chauffeurs et il nous écrit qu'au contraire que, si cet accouplement n'était guère réussi sur le plan esthétique, il l'était sur le plan du travail. En effet, le plancher de la cabine des locomotives type 40 comportait deux étages, disposition typiquement américaine. Le chauffeur travaillait presque un mètre plus bas que le machiniste et le plancher du tender était à la même hauteur que le chauffeur. Pour grimper au poste supérieur où se tenait le machiniste, on utilisait deux marche-pieds soudés sur les flancs du poste inférieur. Le machiniste et le chauffeur disposaient chacun d'un siège à l'étage. Pour notre lecteur, le remplacement des tenders d'origine par des types 17 (20 m³) et 18 (24 m³) était dû à la pénurie de tenders type 20 (à la fin de la période de la vapeur, on réparait le moins possible). Cette solution n'était pas tellement appréciée des chauffeurs qui rencontraient des difficultés pour amener le charbon. Notre ami Jean Dubuffet qui a conduit les types 40 du dépôt de Mons (FMS) trouve qu'avec les tenders d'origine, le principal avantage pour les machinistes était que ces derniers n'avaient pas les pieds dans le charbon.

Pour illustrer ce que nous a développé M. Thibaut, vous trouverez ci-dessous une photo datant du 31 décembre 1900, nous remise par M. Phil Dambly. Il s'agit de la cabine de la locomotive type 31 de l'Etat Belge n° 2817. Ce type 31 était d'origine américaine tout comme notre type 40 et possédait également le même type de cabine.



- Le placement des plaques de constructeur de notre 29.013 sur ses écrans pare-fumée a été évoqué dans nos numéros 16 (à propos de la 29.013) et 17 (actualité).

Revenant à ce sujet, M. Phil Dambly tient à préciser que toutes les locomotives construites aux Etats-Unis et au Canada (aussi bien celles destinées à l'exportation) avaient toutes leurs plaques de constructeur fixées sur leur boîte à fumée. C'est donc la SNCF qui, en 1945, avait pris la décision de les fixer sur les écrans pare-fumée des 1.340 locomotives 141 R commandées aux USA. Elle fut suivie en cela par la SNCB mais 40 ans après et pour une seule locomotive type 29, la 29.013 unique survivante d'une série de 300 unités.

- Dans notre article sur l'échappement double "Legein" (FFN 17) nous disions que 26 machines type 7-4 et 2 machines type 7-2 avaient reçu ce type d'échappement. M. Havelange nous a communiqué le numéro des locomotives ayant subi cette modification (numérotation au 1er janvier 1946) :

a) 2 types 7-2 (les deux seules de cette sous-série) : 7.062-7.064

b) 26 types 7-4 (sur 69 de cette sous-série) :
7.001-7.003-7.004-7.005-7.007-7.008-7.010-7.011-7.024-7.030-7.031-
7.032-7.035-7.043-7.046-7.048-7.049-7.053-7.057-7.058-7.059-7.060-
7.063-7.068-7.070-7.071

1986: DEUX ANNIVERSAIRES A LA SNCB

Sources : documentation MM. M. Havelange et R. Huysman

Cette année, la S.N.C.B. commémorera deux anniversaires :

1. sur la plan national :

le 20ème anniversaire de la fin de la traction vapeur dans notre pays

2. sur un plan régional :

le 30ème anniversaire de l'électrification de la ligne Bruxelles-Namur-Arlon-Luxembourg (lignes 161 et 162)

Retournons vingt ans en arrière et plus précisément le mardi 20 décembre 1966.

Grande animation sur les quais de la gare d'Ath d'où va partir le dernier train de voyageurs de la S.N.C.B. remorqué par une locomotive à vapeur.

Ce dernier parcours "vapeur" officiel a été confié à la locomotive type 29 n° 29.013 du dépôt de Merelbeke (FKR) mais abritée au dépôt d'Aalst (FLS) et accouplée à son tender d'origine le 25.013. L'équipe de conduite est composée du machiniste D. Van Oost et du chauffeur J. D'Hooker accompagnés du chef-instructeur L. Van Dessel et de l'inspecteur technique principal Mr. Vanden Eynde, tous deux de direction M.A 22-3. Il s'agit du train 8155 reliant Ath à Denderleeuw via Lessines et Geraardsbergen tracté habituellement par locomotive diesel type 212 et composé de 5 voitures dont deux M2 et trois M3 (charge 215 tonnes).

Ci-après, vous trouverez la marche du train :

Gares	Heures obligées		Heures réelles	
Ath	--	14.07	--	14.13
Rebaix		14.13		14.19
La Cavée		14.16		14.23
Papignies		14.19		14.26
Houraing		14.23		14.30
Lessines	14.25	14.26	14.32	14.33
Acren		14.30		14.37
Overboelare		14.34	14.41	14.42
Geraardsbergen	14.38	14.44	14.45	14.47
Schendelbeke		14.48 (a)		14.52
Idegem		14.51	14.55	14.56
Zandbergen		14.54 (a)		14.59
Appelterre		14.56		15.02
Eichem		14.59 (a)		15.05
Ninove		15.03 (a)	15.09	15.10
Okegem		15.07 (a)	15.14	15.15
Iddergem		15.10		15.18
Denderleeuw	15.15	--	15.22	--

Tous arrêts de 30 secondes, sauf ceux marqués (a), prévus de 15 sec.

Il est à remarquer que :

1. le départ d'Ath a eu lieu avec un retard de 6 minutes suite au discours officiel
2. le train a perdu 6 minutes dans les divers stationnements
3. il a regagné 4 minutes dans l'arrêt du Geraardsbergen
4. le retard à l'arrivée s'élevait à 7 minutes.

En conclusion, le gain traction est mathématiquement d'une minute mais en réalité, il a été de 6 minutes car il s'agit d'un horaire 160 tonnes type 212. Rapporté à l'horaire vapeur applicable à une charge d'hiver de 260 tonnes, cet horaire Diesel était plus sévère d'une minute sur la section Ath-Geraardsbergen et de 4 minutes sur la section Geraardsbergen-Denderleeuw.

Pour fêter ce vingtième anniversaire, on verra une fois de plus notre vaillante 29.013 reprendre du service et ce, pour la plus grande joie des amateurs de la traction vapeur.

Rappelons que ses précédentes sorties se sont situées :

1. en 1972 : un seul voyage mais attelée entre Schaerbeek et Halle à une rame composée de voitures G.C.I.
2. en 1976 : à l'occasion du 50ème anniversaire de la S.N.C.B.
3. de 1977
à 1980 : à l'occasion de nombreux voyages organisés par des clubs et la S.N.C.B.
4. en 1985 : à l'occasion du 150ème anniversaire de la naissance du chemin de fer en Belgique. Rappelons-nous les mémorables "double traction" en compagnie de la 12.004 entre Namur et Dinant au mois d'août.

-:-

Une dizaine d'années auparavant, exactement le samedi 29 septembre 1956, c'était la fin officielle de la traction vapeur sur la ligne Bruxelles Luxembourg. Ce jour est celui qui vit, pour la dernière fois, un train reliant la capitale de nos amis luxembourgeois à la nôtre, tracté par une locomotive à vapeur. La locomotive désignée pour remorquer ce train n'était autre que notre Pacific type 10 n° 10.018 du dépôt de Stockem (MKM) qui, avec ses soeurs, peut être considérée comme la reine des locomotives à vapeur ayant circulé sur le réseau des chemins de fer belges où leurs exploits se situent principalement sur la ligne dite du Luxembourg. L'équipe de conduite était composée du machiniste A. Rausch et du chauffeur X. Liefbrig accompagnés du chef-instructeur F. Léonard de la direction M.A. Il s'agissait du train 461 composé de 6 voitures type K1 (charge réelle : 311 tonnes pour charge autorisée de 265 tonnes).

Ci-après, vous trouverez la marche du train :

Gares	Heures obligées	Heures réelles
Luxembourg	-- 16.53	-- 16.53
Arlon	17.18 17.28	17.18 17.37
Marbehan	P 17.42	P 17.51
Libramont	17.59 18.01	18.06 18.08
Poix-St-Hubert	18.12 18.13	18.18 18.19
Jemelle	18.30 18.35	18.33 18.38
Marloie	P 18.43	P 18.45
Ciney	P 18.57	P 18.58
Namur	19.18 19.20	19.18 19.20
Gembloux	P 19.34	P 19.35
Ottignies	P 19.43	P 19.44
Bruxelles (QL)	20.03 20.08	20.00 20.08
Bruxelles (N)	20.18 --	20.15

Il est à remarquer que :

1. le départ d'Arlon a eu lieu avec un retard de 9 minutes suite à des formalités douanières plus longues que prévues
2. le retard enregistré au départ d'Arlon a pu être facilement récupéré car l'horaire officiel tenait compte de quelques minutes de détente à certains endroits du parcours et ce, pour travaux d'électrification qui étaient terminés.

Après ce voyage, notre 10.018 rejoignit son nouveau dépôt. Il s'agissait de Bruxelles Midi (FBM) où elle y retrouva ses soeurs 10.011, 10.029, 10.045 venues de Jemelle (LJ) et la 10.043 venue également de Stockem.

Elle fut la dernière de ces cinq locomotives à y assurer du service. Son dernier voyage se situe le 23 janvier 1959 avec la remorque du train 2756 Oudenaarde-Bruxelles Midi. Elle sera conservée pour le musée et restaurée par C.W. Mechelen et rejoindra le dépôt de Leuven le 26 juin 1979 au grand soulagement des amis des locomotives à vapeur.

Pour se rendre compte du travail de restauration accompli, il faut l'avoir vue au dépôt de Leuven en 1976 dans un lamentable état. Elle y avait été envoyée telle quelle en 1969 par A.C. Salzinnes à qui on avait demandé de la restaurer en 1966 !

Il est bon de savoir que durant toute leur carrière, nos locomotives type 10 ont toujours été réparées à A.C. Salzinnes. A part la 10.018, aucune locomotive type 10 n'avait fait la connaissance de C.W. Mechelen. Aussi il est inutile de vous dire à qui sont adressées les félicitations des amis des locomotives à vapeur.

Un petit mot sur le tender accouplé actuellement à la 10.018. Il s'agit du tender type 38 (ex-KPEV) n° 31.001 (ex 7501 avant 1931) bien que le numéro qui y figure soit le 31.031. Pourquoi ? Lors de son dernier parcours Luxembourg-Bruxelles et jusqu'au 1er avril 1958, notre 10.018 était accouplée au tender type 38 numéroté 31.031 (ex 7531 avant 1931). Mais à cette dernière date et en gare de Kortrijk, elle fut tamponnée à l'arrière par la 29.035 du dépôt de Kortrijk (FC). Son tender fut fortement endommagé et rendu inutilisable.

Pour pouvoir la maintenir en activité, l'on dut bien entendu lui accoupler un autre tender. Ce fut le 31.001 provenant de la locomotive 10.011 qui était déjà mise hors-service ainsi que son tender.

Mais pour la maintenir au roulement des locomotives de Bruxelles-Midi, l'on dut maquiller le numéro 31.001 du tender en 31.031 sinon la locomotive eut été mise hors-service et ce, suivant les règlements qui étaient en vigueur à l'époque.

Voilà ce que fut la fin de carrière de notre "Pacific" 10.018, seule survivante parmi ses 57 soeurs.

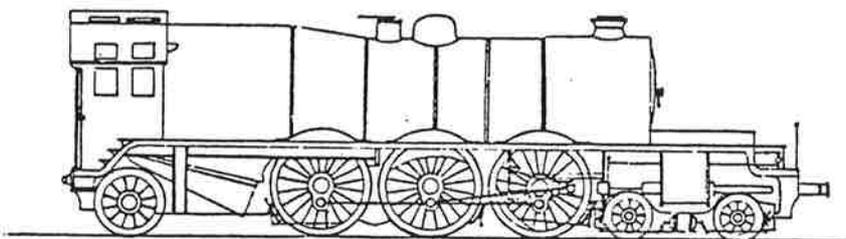
Vous avez pu l'admirer dans la cour de l'A.C. Salzinnes lors des "portes ouvertes" de septembre 1985. Elle avait cependant juré de ne plus jamais y remettre les roues. Comme nous la comprenons !

Mais la question que tous les admirateurs de cette locomotive se posent trouvera-t-elle un jour une réponse affirmative ? Autrement dit, la reverrons-nous remise en état de marche et remorquer des trains spéciaux "vapeur" en gravissant allègrement les pentes de notre belle région d'Ardenne tout comme il y a 30 ans ?

Nous laisserons aux responsables et aux spécialistes de la S.N.C.B. qui ont remis en service les 12.004 et 29.013 le soin de répondre à cette question.

Impossible n'est pas français dit-on mais la lecture du rapport de l'ingénieur Mr. De Petter du dépôt de Bruxelles-Midi, adressé à la direction MA 27/22 section 8 en date du 27 janvier 1959 et concernant l'état général de la locomotive n'incite pas à un fol optimisme.

En attendant, contentons-nous des innombrables photographies qui nous sont proposées pour nous rappeler ce chef-d'oeuvre de la traction vapeur dû à l'ingénieur Mr. Flamme.



Locomotive Type 10
de 1910
en version d'origine

Caractères propres aux différentes catégories de locomotives.

En dehors des dispositions de l'avant-train (bogie-bissel) et des dispositifs particuliers dont nous avons parlé, les locomotives diffèrent suivant le service auquel elles sont destinées :

- 1°) par le diamètre des roues ;
- 2°) par le nombre des essieux accouplés.

Envisageons d'abord le cas bien caractéristique d'une locomotive à voyageurs ayant à assurer la remorque d'un train léger à très grande vitesse.

La vitesse étant considérable, soit 120 $\frac{1}{2}$ km/h, la machine aura un bogie à l'avant. On donnera un grand diamètre aux roues motrices, de façon à diminuer la vitesse de rotation du mécanisme. On réduit ainsi les mouvements perturbateurs provoqués par l'inertie des pièces en mouvement ; la résistance et la bonne conservation du mouvement exigent également qu'on ne dépasse pas une certaine vitesse de rotation.

Si la charge à remorquer est faible, l'effort de traction à développer sera faible et l'on pourra se contenter d'un seul essieu moteur, surtout s'il est suffisamment chargé.

Les machines de ce type ont disparu chez nous depuis fort longtemps, mais, en Angleterre, elles ont été construites jusque vers 1900 (C^{ie} du Midland). Le diamètre des roues motrices atteignait 2,476^m ; la charge de l'essieu moteur (poids adhérent) était de 18 à 19 tonnes.

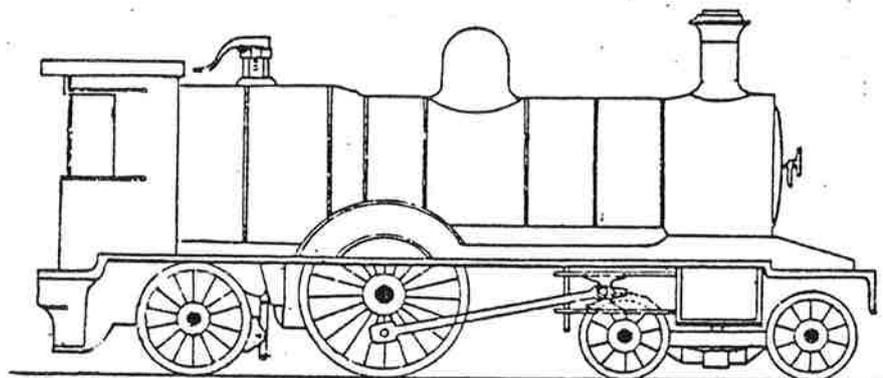
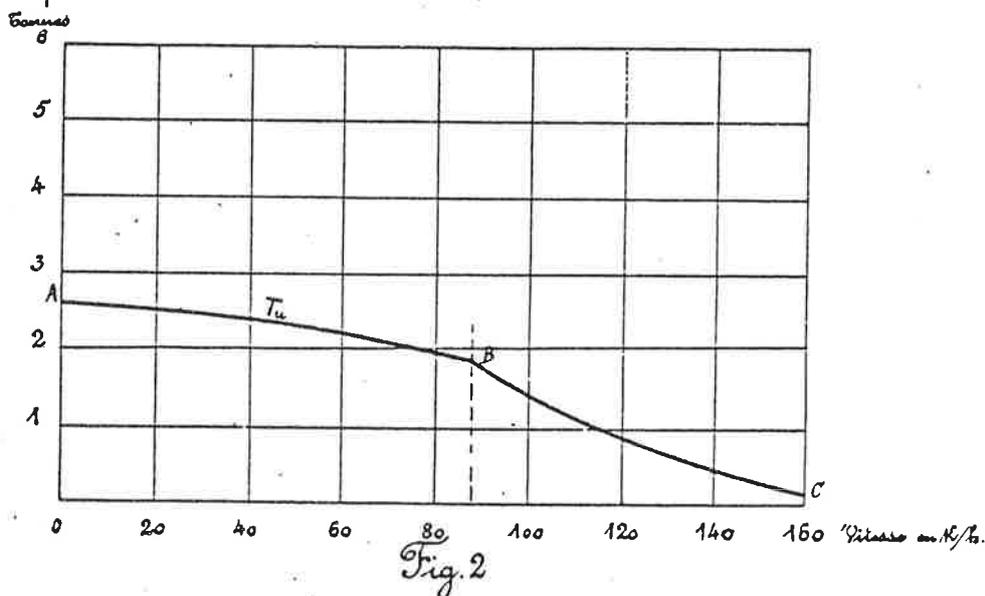


Fig. 1.

Le schéma ci-dessous donne une idée de l'allure de ces locomotives à roues libres. Dans le type représenté, un essieu porteur d'arrière permet d'employer une chaudière puissante tout en donnant à la locomotive une stabilité plus grande sur la voie.

Pour de semblables locomotives, le diagramme caractéristique de l'effort de traction au crochet du tender (voir 2^e conférence technique, page 31) se présente comme il est indiqué figure 2 pour une ligne en palier.



Ce diagramme se compose, comme nous l'avons vu, d'une partie AB dans laquelle l'effort de traction est limité par l'adhérence, et d'une seconde partie BC où l'effort de traction est limité par la puissance de vaporisation de la chaudière.

Comme on le voit, ces machines ne peuvent pas développer un grand effort de démarrage, le poids adhérent étant faible (19 tonnes environ). La pleine puissance de production de la chaudière n'est atteinte qu'à partir d'un point B correspondant à une vitesse que nous appellerons vitesse critique et qui est ici assez élevée, 87 km/h , par exemple.

Au-dessous de cette vitesse critique la machine n'utilise pas la production maximum de la chaudière

Lors du démarrage, lorsque la vitesse passe de 0 à 87 km/h , l'effort qui produit l'accélération du train est donc toujours réduit

à moins que ce que la chaudière permettrait, le démarrage est lent. Dès que la vitesse critique est atteinte, l'effort de traction correspond au contraire au maximum de production de la chaudière. Dans la région BC, c'est-à-dire aux grandes vitesses ces machines ne laissent donc rien à désirer; au contraire, n'ayant qu'un seul essieu moteur, leur résistance propre est faible, la courbe BC se trouvera donc, toutes proportions gardées, plus haut que pour une locomotive à plusieurs essieux accouplés.

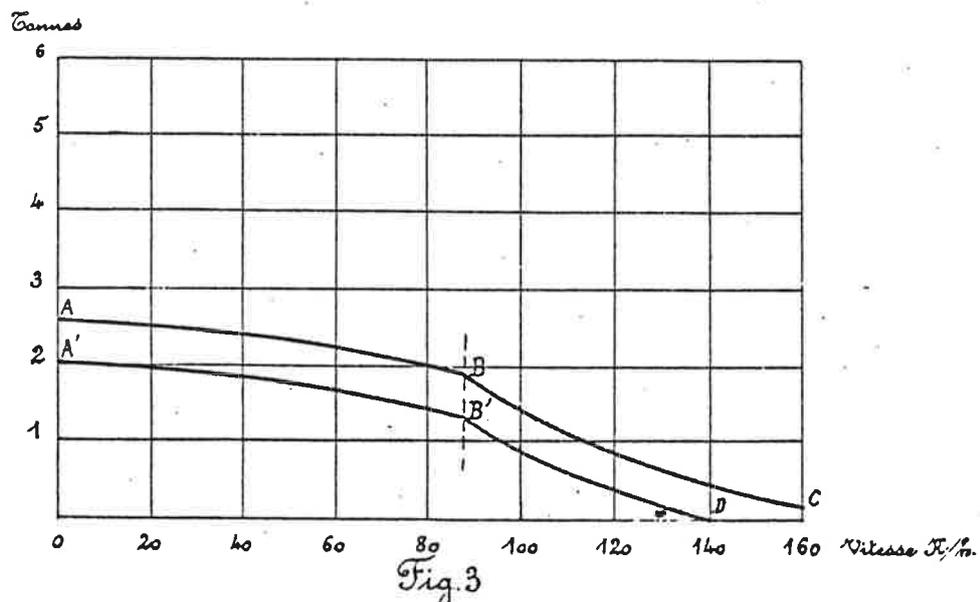
On voit par ce qui précède que le type de machine à un seul essieu moteur, ne convient que lorsque la vitesse normale de marche est élevée, ce qui correspond évidemment à une charge réduite, et lorsque les démarrages sont rares.

Ce qui précède est relatif aux lignes de niveau. Si la ligne est en rampe, le diagramme de l'effort de traction au crochet du tender s'obtiendra (fig. 3) en réduisant toutes les ordonnées du diagramme ABC d'une quantité constante représentant la résistance due à la rampe de la locomotive et du tender. Si i est la rampe en $\frac{m}{m}$, $L + T$ le poids en tonnes de la locomotive et du tender, la réduction de l'effort de traction T_u sera

$$(L + T) i \quad \text{kg}^t$$

quelle que soit la vitesse.

Il est visible que, le point B où le diagramme change d'allure restera toujours sur la même verticale. On voit donc que la vitesse critique est indépendante de l'inclinaison de la voie.



Le nouveau diagramme caractéristique A' B' D sera parallèle au premier et, comme nous le voyons, les inconvénients du type de locomotive envisagé périment rapidement de l'importance. Il peut même se faire qu'en vitesse normale de marche la puissance maximum de la chaudière ne soit pas utilisée.

On peut donc dire que dès que les rampes s'accroissent quel- que peu, les machines à un seul essieu moteur ne donnent plus le maxi- mum de puissance dont la chaudière les rend capables.

En résumé donc ces machines ne conviennent qu'à la remorque de trains de faible charge, à grande vitesse, avec longs parcours sans arrêt en ligne de niveau.

(à suivre)

le saviez-vous?

- Pour ceux de nos membres et de nos lecteurs qui n'auraient pu situer l'endroit où a été prise la photo qui décore notre calendrier 1986, Etienne Labar vous signale que cet endroit se situe à la sortie de la gare de Virton-Saint-Mard (côté Bertrix) - date de la prise de vue : le 24 décembre 1981.
- Il existe au Japon une revue intitulée "Rail Magazine" (qui a le même titre que la revue française) et qui, dans son numéro 1 de janvier 1986, consacre un reportage sur le 150ème anniversaire des chemins de fer dans notre pays. De très belles photos font connaître aux fans japonais de la vapeur nos locomotives 12.004 et 29.013 ainsi que la bicabine n° 808 de la SNCV. C'est notre ami Etienne Labar qui a reçu cette revue expédiée le 11 décembre 1985 de Yokohama et trou- vée dans sa boîte aux lettres le 27 janvier 1986 (courrier mari- time).

C'est le 19 septembre 1985 à Mariembourg qu'Etienne fit la connais- sance de M. Akio Hata qui parcourait l'Europe et qui, ce jour là, participait au voyage vapeur du Morop. Rentré dans son lointain pays et sûrement enchanté de son séjour dans le nôtre, il n'a pas oublié son ami belge comme le prouve l'envoi de cette revue.

- Dans notre article consacré à l'A.C. Salzinnes (F.F.N. n° 16), nous écrivions que la locomotive électrique 2021 dans sa nouvelle livrée bleue à bandes jaunes rejoindrait prochainement ses soeurs 2006, 2009, 2016 et 2025 qui promenaient déjà cette livrée sur le réseau de la SNCB. C'est chose faite depuis un certain temps, mais un de nos lecteurs nous fait remarquer que nous avons oublié de mentionner la 2007 comme faisant partie depuis début 1985 des locomotives de la série 20, peintes en bleu avec bandes jaunes. Tout à fait exact et à ce jour, 6 locomotives de la série 20 possèdent cette livrée et 19 locomotives sont encore en livrée d'origine c'est-à-dire livrée verte, excepté la 2025 livrée jaune avec bandes bleues. Profitons de l'occasion pour signaler que les locomotives 2024 et 2025 sont les seules locomotives électriques de la SNCB sorties de chez leur constructeur dans la livrée jaune à bandes bleues, les autres l'ayant reçue lors de leur passage en atelier central.
- En explorant le livre "Vapeur à la SNCB" de Max Delie et principalement la période II qui se rapporte à l'occupation allemande (mai 1940 - septembre 1944) et au contrôle de la SNCB par la Deutsche Reichsbahn, vous aurez remarqué les photos 74 et 75 qui nous montrent des locomotives aussi bien de construction belge (type 53) que prussienne d'origine (type 81) et transférées en Allemagne à titre de locomotives prêtées par la SNCB à la Deutsche Reichsbahn (Leihloks) pour contribuer à l'effort de guerre du régime nazi. Vous vous êtes aperçus que ces locomotives sont affublées d'une plaque placée sur la boîte à fumée et qui reprend certaines indications. Qu'étaient-elles ?

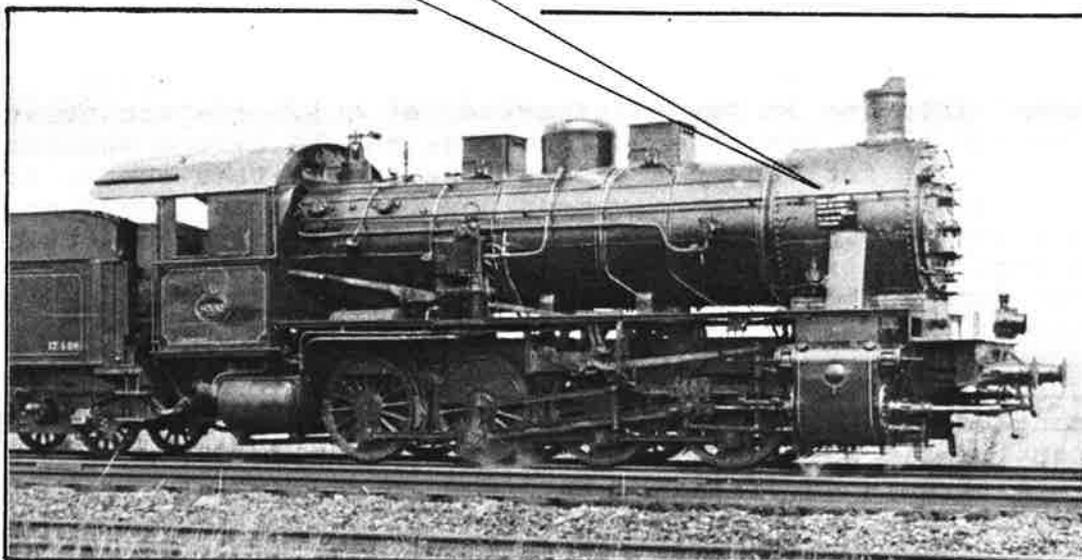
La meilleure façon de le savoir était de s'adresser à M. Karl Julius Harder auteur de ces photos et agent de la Deutsche Reichsbahn en Belgique successivement aux dépôts de Bruges, Louvain et Kinkempois et qui nous a fourni les renseignements demandés avec le plus grand empressement, ce dont nous le remercions.

ABGABE LOK	8530
ABGABE BW	LÖWEN
LEITUNGSWEG	HASSELT
	MONTZEN
FÜR BW	GÖRLITZ
RBD	BRESLAU

Pour les non-initiés aux abréviations des chemins de fer allemands:

BW = Bahnbetriebswerk (remise)
 RBD = Reichsbahn Direktion

A toutes fins utiles, Löwen = Louvain



- Contrairement à ce que nous apprend la légende de la photo n° 128 de "Vapeur à la SNCB" de Max Delie, les locomotives type 26 au dépôt de Latour (MUT) ne remorquaient aucun train vers ou en provenance de Gouvy. La locomotive 26.067 entrant en gare de Virton-St Mard en tête d'un train de marchandises vient de Gorcy, localité située en France en face de la localité belge de Signeulx (ligne 165 - tronçon Virton-St-Mard-Athus). L'usine métallurgique de Gorcy possédait un embranchement particulier relié au réseau de la SNCB en gare de Signeulx et ce, pour lui permettre d'expédier sa production vers la France via Lamorteau et Montmédy. Pour des raisons géographiques, il était préférable de s'en tenir à cette solution car un raccordement direct au réseau SNCF se serait avéré très onéreux (tunnel à percer et longueur du raccordement plus élevée au point de vue kilométrage).
- Le saviez-vous ? Ah ! Vous le saviez, alors n'hésitez pas à nous communiquer tout renseignement complémentaire ou contradictoire qui nous permettrait d'identifier avec exactitude le numéro de la locomotive type 7 et le lieu où a été prise la mystérieuse photo n° 1 du livre de Max Delie.

Le résultat des premières investigations menées à ce sujet font penser qu'il pourrait s'agir de la locomotive type 7 n° 4659 (future 759 au 1er octobre 1931 et 7.059 au 1er janvier 1946) construite par les Ateliers de la Meuse à Sclessin et qui figura à l'exposition de Liège en 1930.

Quant à l'endroit, il pourrait être situé sur la rive droite de la Meuse et plus précisément sur la ligne 125B (Flémalle-Haute/Liège-Longdoz).

- C'est aux locomotives type 10 du dépôt de Stockem (MKM) qu'appartient le record de la plus longue prestation "vapeur" journalière au point de vue kilométrage. En effet, au roulement du 17 mai 1953 au 3 octobre 1953, l'on note pour la même locomotive deux "aller-retour" Arlon-Bruxelles, soit une distance parcourue de 820 km. Deux équipes de conduite étaient affectées aux trains suivants :

- . la première : train 36 Arlon 2:28 Bruxelles Midi 5:47
train 37 Bruxelles midi 7:05 Arlon 10:35
retour de la locomotive au dépôt pour approvisionnement en charbon
- . la deuxième : train 34 Arlon 14:48 Bruxelles (QL) 17:30
train 1468 Bruxelles (QL) 18:45 Arlon 22:28

Le lendemain de ce remarquable exploit, la locomotive et ses équipes desservantes étaient de service "planton" en gare d'Arlon. En cas d'indisponibilité de la locomotive prévue pour effectuer le service précité, on faisait appel au "planton" qui, pour le second jour consécutif, réalisait la performance établie la veille. Qui dit mieux de nos jours en traction électrique ou diesel ?

L'ATTELAGE COURT: C'EST LA GUERRE?

La guerre des attelages doit être aussi connue des HOistes que la Guerre de Cent Ans l'est des historiens. Depuis longtemps toutefois les hostilités s'étaient apaisées, chacun restant sur ses positions: FLEISCHMANN, encore et toujours irréductible (comme certains gaulois), face à l'attelage dit "universel" ou encore "à boucle", avec MARKLIN et ses alliés d'occasion. Les incompatibilités d'humeur entre attelages pourtant "universels" ont sans doute empêché la boucle de l'emporter définitivement.

Puis vint l'attelage "court", avec ROWA (repris par ADE) puis ROCO. C'était un remarquable progrès.

Les Nations Unies (pardon: le MOROP) prirent l'affaire en mains et pondirent la résolution 362 (la norme NEM 362). On pouvait dès lors espérer la fin des hostilités. Allait-on voir enfin en HO comme en N (ou mieux qu'en N) voitures ou wagons s'atteler sans problème et circuler à tampons joints, quelle qu'en soit l'origine?

Il semble qu'il faille déchanter. Avec ce nouveau développement, l'attelage court, la course aux armements paraît relancée...

En présence:

tout d'abord la tête ROCO (dont s'est inspirée la norme). Jugée obsolète, elle est aujourd'hui remplacée par une nouvelle génération qui permet le prédételage. C'est-à-dire de refouler les véhicules dételés jusqu'à l'endroit voulu et de les y abandonner, ou de manoeuvrer au lancer.

Première incompatibilité: les deux têtes ROCO ne veulent pas entendre parler de cohabitation.

En même temps apparaît une rivale, la tête "PROFI" de FLEISCHMANN, ainsi que la version RIBU, plus marginale.

Avantage à FLEISCHMANN: des équipements nouveaux (ref. 6516 et 6517) vont permettre d'équiper du nouveau dispositif presque tout le matériel existant de la marque. (Le catalogue est exagérément pessimiste: avec une petite lime, tout s'arrange!)

Voire! Car ROCO contre-attaque à Nuremberg. Un nouveau dispositif permettra d'équiper le matériel FLEISCHMANN du nouvel attelage "intelligent" de ROCO. Les réf. 40280 et 40281 de ROCO remplaceront ainsi respectivement les réf. 6516 et 6517 de FLEISCHMANN. En prime, la compatibilité avec tout (ou presque) le matériel ROCO. Qui dit mieux?

MARKLIN, peut-être, qui annonce à Nuremberg un nouvel attelage court, selon la norme NEM 362, compatible avec tous les anciens attelages à boucle! Mais l'histoire ne dit pas s'il possédera la fonction de prédételage...

Patatras, c'est foutu!

Si vous adoptez le FLEISCHMANN, vous êtes refait avec vos locos ROCO, MARKLIN, LILIPUT, LIMA etc... du moins les actuelles. Pour les voitures et wagons, il y a toujours la solution RIBU: bon amusement!

Si vous adoptez le ROCO, c'est mieux. Mais il reste tout le matériel ancien autre que ROCO ou FLEISCHMANN.

Si vous préférez MARKLIN, pas de problème pour le matériel ancien, ni non plus avec le nouveau matériel s'il est équipé d'attelages à boucle. Le pied, quoi! Oui mais bonsoir l'attelage court. Faudra se contenter du "mi-long"... Qui l'emportera? Allez savoir. La pagaille ne semble pas près de se terminer. Alors, l'attelage court... on fait une croix dessus?

NOTE: J'en entends qui disent "C'est bien fait pour eux. 'z avaient qu'à faire du trois rails!"

La situation sur le front des attelages évolue si vite que c'est déjà le troisième article en quinze jours que j'écris pour Ferro Flash sur ce sujet. J'espère bien maintenant être tranquille pour deux mois !

Profitons-en pour examiner de plus près les dispositifs en présence.

ADE (c'est pratiquement l'ancien ROWA, le pionnier)

- dispositif efficace bien qu'un tantinet fragile.
- ne permet pas le prédételage.
- ne permet pas de retirer un véhicule de la rame en le soulevant.
- dispositif d'emboîtement non (encore) normalisé.

RIBU

- tête efficace mais plus encombrante.
- permet le prédételage.
- permet d'extraire un véhicule en le soulevant.
- en kit, à monter (pas gai).
- norme NEM.

ROCO "intelligent" (l'ancien est appelé à disparaître...)

- très efficace : l'attelage se fait en douceur, même à des vitesses très faibles, permettant des manoeuvres réalistes. L'attelage s'effectue en courbes si le rayon n'est pas trop petit. On n'a pas constaté de détélagages intempestifs sur notre réseau.
- prédételage (avec un dételeur classique) sans reproche.
- on peut enlever un véhicule simplement en le soulevant.
- bon marché.
- dispositifs spéciaux pour anciens modèles ROCO ainsi que pour la gamme FLEISCHMANN (mais avec attelage pas vraiment court).
- norme NEM.

FLEISCHMANN "PROFI"

- un rien plus compact : pourrait presque figurer le futur attelage automatique ou celui des automotrices, surtout si on le "trafique" un peu (adressez-vous à Michel Archambeau pour en savoir plus).
- efficace, bien qu'un peu plus dur que le ROCO : il faut y aller plus sec pour atteler, sinon on se contente de pousser le wagon. Exige la présentation en alignement (ou en très légère courbe).
- prédételage sans reproche.
- on retire un véhicule rien qu'en le soulevant.
- adaptation sur la plupart des anciens modèles de la marque (parfois au prix d'un peu de bricolage).
- norme NEM.

MARKLIN

- compatible avec les anciens attelages à boucle (son principal atout).
- dimensions (?)
- efficacité : connaissant MARKLIN ça doit être au point, mais faudra voir.
- prédételage : la pub de MARKLIN n'en parle pas.
- enlèvement d'un véhicule en le soulevant : ne semble pas possible d'après la conception du dispositif.
- norme NEM.

Conclusion : J'accorderais volontiers la palme au ROCO qui semble le plus performant et le moins cher tout en offrant une assez large compatibilité. Une chose est certaine : dans quelques années nos trains HO ressembleront plus à de vrais trains. Nos voyageurs PREISER ne devront plus réaliser des sauts olympiques pour se rendre au wagon restaurant.

Mais il subsistera des incompatibilités qui "agrémenteront" le travail de formation des trains. Et ça, après tout, c'est vrai aussi dans le grand chemin de fer, mais pour d'autres raisons...

NOTE : J'ai monté l'attelage réf.6516 sur des locos diesel belges et sur le locotracteur série 80 de FLEISCHMANN (plus au catalogue). A en croire FLEISCHMANN, ce n'était pas possible. En fait, il suffit d'éliminer (à la lime) le relief figurant les conduits de chauffage vapeur sur chaque extrémité des CoCo 54, car il empêche la tête d'attelage de pivoter vers la gauche. Une fois cela fait, les locos peuvent rouler en double traction avec un espace entre tampons comparable à ce que l'on trouve chez ROCCO. Ce n'est que de l'attelage "mi-court" car il n'y a pas de dispositif d'élongation, mais c'est un net progrès tout de même.

Sur le 80, j'ai obtenu un véritable attelage court, presque à tampons joints. Cela fonctionne très bien sur des courbes de 600 mm de rayon mais en dessous ?...

AUTRE NOTE : A Nuremberg, MARKLIN annonçait de nouvelles voitures ex-prussiennes à trois essieux et à compartiments, avec attelage court à élongation variable aux normes NEM 362. Elles seront donc compatibles avec les ROCCO. Oh les belles rames qu'on va faire !

A voir : le dispositif d'élongation de MARKLIN. Il est tout différent du ROCCO bien que basé sur un même principe général. Le système ROCCO étant protégé par un brevet, les ingénieurs des autres marques ont bien dû plancher sur leur table à dessin !

A-M. D.

LEDS GEANTES

De nouvelles leds sont dès à présent disponibles en diamètre 10 et 8 mm. Le boîtier est le cylindre à dôme hémisphérique classique.

Ces composants sont idéaux pour des voyants qui doivent être vus de loin et auxquels une grande luminosité est demandée.

On les trouve en jaune, vert et rouge.

Voici les paramètres de fonctionnement conseillés :

Ø 8 mm

I = 10 mA

Rés. add. pour une tension d'alim. continue de 12V : $\frac{1 \text{ kohm}}{\frac{1}{2} \text{ W}}$

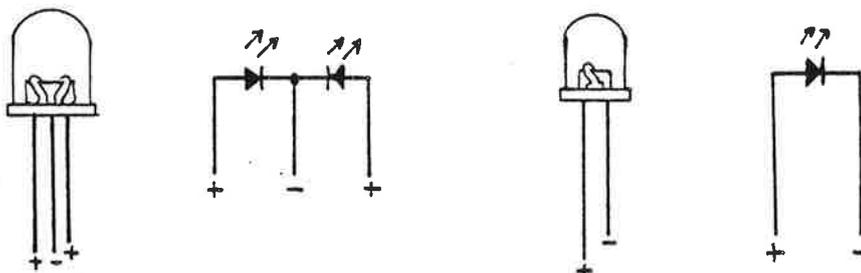
Ø 10 mm

I = 15 mA

Rés. add. pour une tension d'alim. continue de 12V : $\frac{680 \text{ ohms}}{\frac{1}{2} \text{ W}}$

N.B. Ces paramètres sont donnés pour les deux jonctions alimentées.

Dessin à l'échelle 1/1 des modèles avec schéma électronique.



Le gros modèle est constitué de 2 leds en 1 boîtier.

On peut au choix en raccorder une ou deux suivant l'intensité lumineuse souhaitée. (attention, ce n'est pas une led bicolore !)

La cathode est commune.

Ces composants seront probablement utilisés pour le synoptique du dispatching sur le réseau du club en raison de leur durée de vie très élevée et de leur grande luminosité.

Decor du réseau

LE TRAITEMENT DES PLANTES NATURELLES A LA GLYCERINE

La reproduction en modélisme d'arbres ou de buissons fait largement appel à des végétaux naturels.

En effet, si l'on prend soin de bien choisir ces derniers, ils ont le double avantage d'être particulièrement économiques et réalistes.

La récolte de ces plantes a bien souvent lieu vers la fin de l'été. A cette époque, elles sont encore saines et pas trop desséchées.

Les variétés les plus employées sont les lichens pour les ramures d'arbres ou les buissons, chacun connaît bien entendu les mousses d'Islande proposées par de nombreuses firmes spécialisées dans le décor.

Bon nombre d'entre nous a pu par ailleurs apprécier les arbres du réseau réalisés en brins de "Reine des prés".

Il existe bien sûr une quantité infinie de plantes dont la morphologie est intéressante pour le modélisme. Le retour aux plantes, ça n'est pas l'apanage des diététiciens et autres Rika Zarai !

Un problème se pose alors, qu'advient-il de ces végétaux se déployant en forêts sur nos réseaux dont certains séjournent dans des endroits assez humides et sans aération comme chacun sait !

Il se peut qu'un beau jour, vous retrouviez bois et bosquets réduits à leur plus simple expression, mangés par je ne sais quel monstre des bas fonds. J'entends d'ici certains d'entre vous me dire ironiquement que ces effets peuvent être d'un grand réalisme à une époque où les pluies acides sont de plus en plus d'actualité !

Ceux-là je les envoie s'expliquer avec les écolos et on n'en parle plus. (pas de politique au R.M.M., c'est mis dans les statuts !)

Protection des plantes:

Il est une protection qui consiste à gorger les plantes de peinture à l'huile. Ce système a pour avantage de teinter (et non teindre) la plante en la protégeant superficiellement.

Il ne reste plus qu'à saupoudrer de flochage et à placer sur le réseau.

Cette méthode s'avère efficace mais il ne faut pas perdre de vue qu'elle n'empêche pas le dessèchement complet de la plante.

Cela la rend extrêmement cassante, ce qui peut être gênant surtout pour des arbres isolés comme des peupliers ou des buissons.

Si la plante vient à casser, elle reste vulnérable et la section mise à nu peut fort bien se couvrir de champignons (petits points blancs).

Le "glycérinage" qui est une méthode pratiquée sur les végétaux destinés à constituer les bouquets immortels du fleuriste peut nous tirer d'affaire.

Voici en quoi consiste cette méthode relativement simple à mettre en oeuvre.

- * Il faut choisir des plantes mûres mais pas desséchées. (fin de l'été)
- * Mélanger 1/3 de glycérine avec 2/3 d'eau bouillante et laisser refroidir.
- * Immerger complètement les végétaux dans le bain et laisser reposer 24 à 48 heures selon la grosseur de ceux-ci.
- * Bien laisser égoutter et sécher soit sur une corde à linge, soit sur un papier journal.

* Il est possible d'incorporer au bain des colorants pour tissus afin de teindre les plantes.

Il ne vous reste plus qu'à amasser plantes et lichens la saison prochaine. Pour ce qui est de la mousse d'Islande, on la trouve surtout à l'orée des bois de conifères. C'est ce qui explique pourquoi vous trouvez si souvent des aiguilles de pin dans vos sachets du commerce.

Bonne cueillette

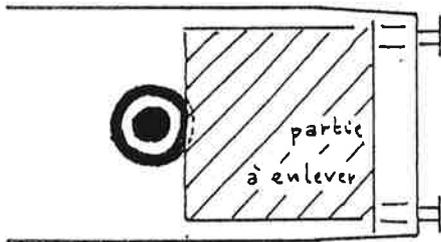
Olivier Foncoux

LES VOITURES M4 LIMA AVEC ATTELAGE COURT

Un lecteur de l'est de la Belgique ayant demandé quelques précisions, je profite de l'occasion pour compléter (et rectifier) le précédent article sur les voitures M4 de LIMA.

Il existe deux dispositifs RIBU à élongation variable, le premier appelé KKD (Kurzakupplung Deichsel) qui est plus grand, et le second, appelé SKD (Spezial Kupplungdeichsel), plus compact.

J'ai utilisé le KKD pour mes voitures M4, après découpe dans le plancher des voitures et collage du dispositif RIBU sur le berceau en plastique transparent (vitrages). Voir schéma ci-dessous.



J'avais aussi testé le SKD, sans découper le plancher, avec un résultat correct. Mais il faut dire que j'avais remplacé les essieux LIMA de 11,5mm de \varnothing , avec leurs boudins énormes, par des roues de 10,5mm aux normes fines RP 25, plus à l'échelle. De la sorte, les boudins de roue n'accrochaient plus le dispositif RIBU (il s'en fallait d'un millipoil!)

Autrement, il aurait fallu découper le plancher de la voiture et y encastrer le dispositif SKD. Tant qu'à faire, autant utiliser le KKD qui place le timon d'attelage un peu plus à l'intérieur dans les courbes serrées, ce qui vaut mieux, surtout si ces voitures doivent être attelées à des ROCO par exemple (?)

Important : il ne faut pas disposer l'attelage RIBU de telle sorte que les bourrelets de caoutchouc soient vraiment serrés l'un contre l'autre entre les voitures : ça coïncerait dans les courbes. ROCO ne le fait pas non plus, bien que son système d'élongation soit plus efficace. On peut se baser sur les voitures "eurofima" ROCO pour ménager un espacement convenable.

Encore une fois, sur des courbes de 600 mm de rayon, ces voitures circulent à la perfection avec les attelages courts. Je n'ai pas de rayons plus petits, mais il semble qu'il y ait encore de la marge...

Autre point : enlever le timon de l'attelage à boucle LIMA en coupant assez près de l'axe du bogie, pour ne pas gêner le dispositif d'attelage court.

<u>AU SOMMAIRE DE CE NUMÉRO :</u>	ÉDITORIAL	PAGE 1
	VIE DU CLUB	PAGE 2
	PETITES ANNONCES	PAGE 8
	ACTUALITÉ À LA S.N.C.B.	PAGE 11
	RÉTRORAIL :	
	COURRIER DES LECTEURS	PAGE 14
	DEUX ANNIVERSAIRES	PAGE 17
	DOCUMENT (2)	PAGE 22
	LE SAVIEZ-VOUS ?	PAGE 25
	MODÉLISME :	
	LA GUERRE DES ATTELAGES	PAGE 28
	LE DÉCOR DU RÉSEAU	PAGE 31

LÉGENDE DES ILLUSTRATIONS :

"AMBIANCE HIVERNALE À LA S.N.C.B." (1/86)

COUV. AUTOMOTRICES "BREAK" AU PIED DES
ROCHERS DE MARCHE-LES-DAMES

PAGE 9 : - L'"IRIS" ENTRE DAVE ET JAMBES
- UN "I C" AU MÊME ENDROIT

PAGE 10 : - TRAIN "L" ENTRE DAVE ET JAMBES
(PHOTOS O. FONCOUX)
- AUTOMOTRICE ENTRE ASSESSE ET
COURRIERE (PHOTO A-M. DUCARME)

PAGE 26 : TYPE 81 S.N.C.B. TRANSFÉRÉ VERS
L'ALLEMAGNE (PHOTO K.J. HARDER)

DERNIÈRE MINUTE :

JEAN DUBUFFET NOUS SIGNALE :

POUR LES PHOTOGRAPHES ET AMIS DE LA VAPEUR : DOUBLE
TRACTION 12,004 ET 29,013 POUR LA RAME ORIENT EXPRESS
ENTRE BRUXELLES-MIDI ET OTTIGNIES LE 18 MARS PROCHAIN
(DÉPART : 14 H 30).

