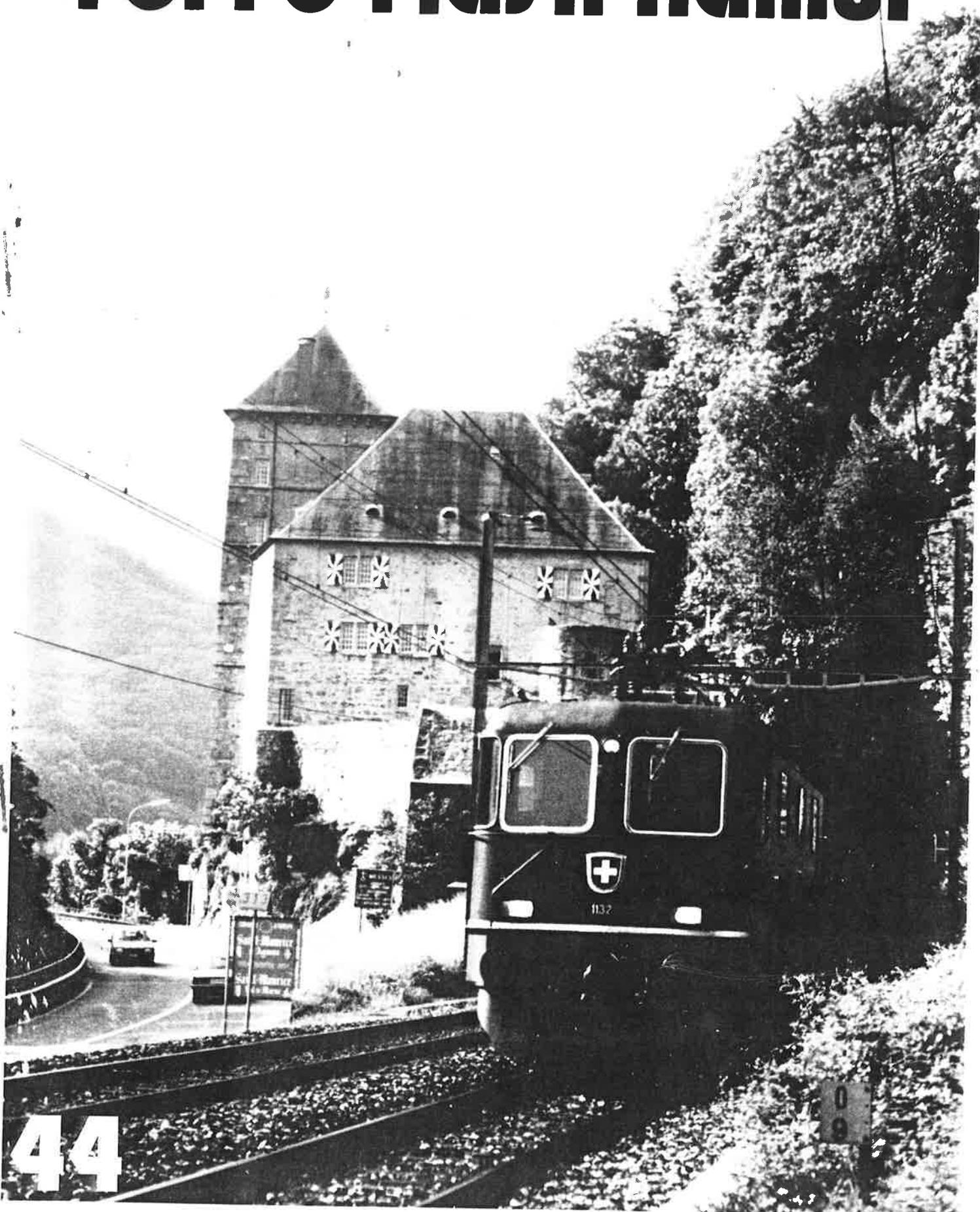


# Ferro Flash Namur



# Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, le Rail Miniature mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer de la région namuroise.

Il leur permet de partager entre amis leur passion pour le rail, d'améliorer leurs connaissances ferroviaires ainsi que leur savoir-faire de modélistes.

Outre ses réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction et à l'exploitation d'un grand réseau HO, et des activités spécifiques pour ses membres juniors.

## COTISATIONS ANNUELLES :

- membre bienfaiteur : 1500 frs
- membre ordinaire : 1000 frs (\*)
- membre junior (moins de 18 ans) : 500 frs (\*)
- sympathisant (uniquement service "Ferro Flash Namur" : 600 frs

(\*) pour un second membre d'une même famille, sans service "Ferro Flash Namur", ces cotisations sont réduites de 250 frs.

Secrétariat :

Daniel BRAIBANT rue de la Gare, 98 5543 HEER - AGIMONT

Compte bancaire :

360 - 0053510 - 69 du RAIL MINIATURE MOSAN à NAMUR

Local :

Centre Culturel de Géronsart rue du Trèfle 5100 JAMBES

# Ferro Flash Namur

Editeur responsable : Jean-Claude BOTSPÖEL rue du Hameau 28 5330 ASSESSE

"Ferro Flash Namur" est le bulletin bimestriel du Rail Miniature Mosan.

Rédaction : André-Marie DUCARME rue de l'Eglise, 53 5100 WEPION (081) 46 08 52

Diffusion : Claude CARPET rue de Prée, 7 A 5640 BIESME (071) 72 87 41

Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable.

# éditorial

Ils étaient plusieurs à se réunir cette année là, une soirée ou peut-être deux par mois, je ne sais pas, mais en revanche je sais pourquoi: ils avaient en commun un intérêt, que dis-je, une passion, pour tout ce qui concerne le train, et le train miniature en particulier.

Il y a 25 ans de cela, ils ont décidé de créer un club, c'est ainsi que débuta le **RAIL MINIATURE MOSAN**.

Que de chemin parcouru depuis, en effet pendant de nombreuses années les réunions se déroulaient dans un local qui était mis à leur disposition et où la bibliothèque était déménagée à chaque fois, ainsi que l'entièreté du matériel de projection. Nous sommes reconnaissants aux responsables bénévoles de l'époque qui grâce aux économies faites sur les cotisations et en l'absence de frais importants, nous ont permis de bénéficier un jour d'un local et de la mise en chantier immédiate de notre premier réseau HO. Celui-ci fut suivi quelques années plus tard par un réseau modulaire en N. D'autres projets sont (paraît-il) déjà dans quelques cartons et n'est-il pas quelques langues pour parler avec raison de l'exiguïté de notre local. Mais cela c'est une autre histoire, à suivre bien sûr.

Le but aujourd'hui est de nous souvenir et fêter dignement le 25e anniversaire de la naissance de notre club.

Dignement ou plutôt dans la joie, et sans trop de frais dirait notre cher trésorier.

Nous organisons donc le 21 octobre prochain une porte ouverte où sont invités tous les clubs, écoles et amateurs. Nous n'effectuons pas pour cette occasion la démarche médiatique réservée à notre exposition bisannuelle. Seules les revues spécialisées ont été contactées, ainsi que les écoles, magasins et autres amateurs ou amis prévenus par le soin des membres. Quelques affiches sont cependant disponibles.

Aucun droit d'entrée ne sera demandé. En revanche nous espérons vendre des autocollants, revues et tirés à part, seules sources de recettes avec le bar.

Un concours demandera la participation des visiteurs et contribuera à l'animation de cette journée.

Nous espérons la participation du plus grand nombre de bénévoles, pour la circulation des réseaux, la tenue du stand club avec les ventes dont nous parlons plus haut, afin de faire de cette journée une fête qui restera gravée dans la mémoire du plus grand nombre de membres et si possible de visiteurs.

Nous commencerons les festivités par une soirée buffet à laquelle vous êtes tous et toutes conviés. Et cela la veille samedi 20 octobre à partir de 19h.

D'avance tous nos remerciements.

J-C.B.

---

# la vie du club

---

Notre ami Michel HERBIET, membre du RMM de longue date et fécond collaborateur de notre Ferro Flash Namur, a eu le chagrin de perdre sa maman le 12 août dernier.

Même si c'est avec retard, nous tenons ici à lui exprimer notre sympathie et notre amical soutien.

## Nos prochaines réunions

Vendredi 5 / 10 et vendredi 12 / 10 : séances réseaux (à partir de 20 h)

Vendredi 19 / 10 : réunion mensuelle (à partir de 19 h 30)

préparation de la journée "portes ouvertes" du 21.

Samedi 20 / 10 : fête du 25e anniversaire, soirée-buffet (19 h)

Dimanche 21 / 10 : journée "portes ouvertes" (de 10 à 19 h)

Vendredi 26 / 10 : séance réseaux

Vendredis 2 / 11, 9 / 11 et 16 / 11 : séances réseaux

Vendredi 23 / 11 : réunion mensuelle

rencontre avec M. DUPUIS, importateur de Klein Modellbahn.

projections : non communiqué.

## Souper d'anniversaire pour les 25 ans du RMM

## Journée "portes ouvertes"

**Attention !** Contrairement à ce qu'a dit notre cher président lors de la réunion d'octobre dernier (où avait-il donc la tête ?), la **fête du 25e anniversaire** aura bien lieu le samedi soir (le 20 / 10) et non le dimanche après les "portes ouvertes".

D'autre part, si des développements nouveaux amenaient le gouvernement à instaurer un dimanche "sans voitures" le 21, la journée "portes ouvertes" serait automatiquement annulée, mais la soirée-buffet du samedi soir serait, quant à elle, maintenue.

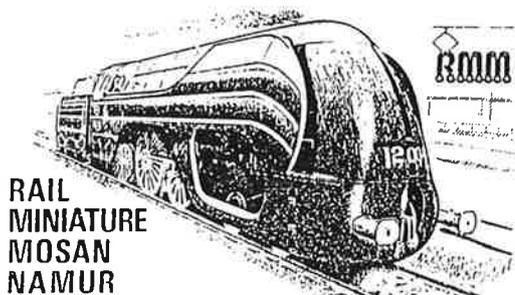
Nos autocollants "Quadruple" en couleurs et le 25ème anniversaire du RMM

A l'occasion du 25ème anniversaire du Rail Miniature (1965-1990), nous avons procédé à la réédition de notre autocollant "Quadruple" représentant les HL 12.004 et 29.013, la HLE 2701 et la HLD 5213 (tirage limité à 200 exemplaires). Notons que notre dernier autocollant "Quadruple" reprenant les HL 1.002 et 10.018, la HLE 2006 et la HLD 204.004 est toujours disponible. Rappelons que chaque locomotive représentée peut être détachée et utilisée aussi bien comme autocollant que comme carte postale. Vous pourrez vous les procurer au prix unitaire de BEF 100 lors de notre journée "Portes ouvertes" qui sera organisée dans notre local le dimanche 21 octobre 1990. Pour ceux qui voudraient les obtenir par la voie postale, il leur suffit tout simplement de transférer, au compte 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan à Namur, le montant de BEF 100 par autocollant + BEF 34 de frais d'envoi (ces BEF 34 ne pouvant couvrir que l'envoi de 2 autocollants).

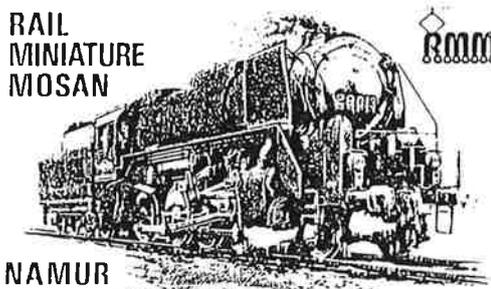


**Rail Miniature Mosan-Namur**

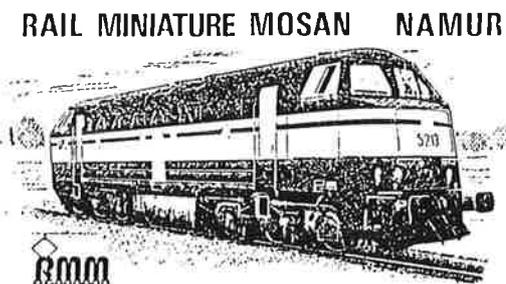
Association des modélistes ferroviaires  
et des amis des chemins de fer de la vallée de la Meuse. Fondée en 1965



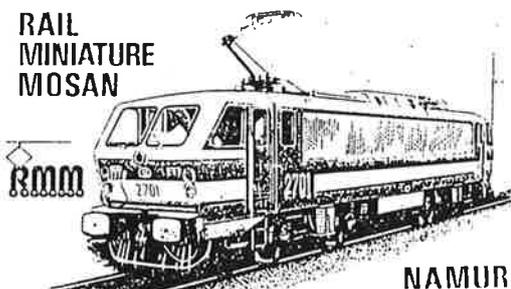
RAIL  
MINIATURE  
MOSAN  
NAMUR



RAIL  
MINIATURE  
MOSAN  
NAMUR



RAIL MINIATURE MOSAN NAMUR

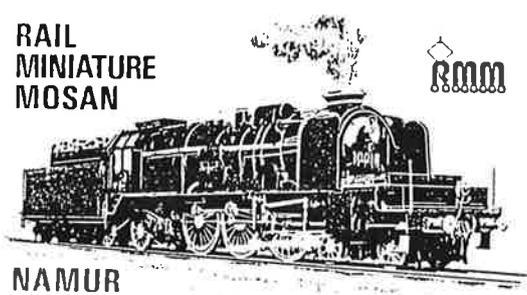


RAIL  
MINIATURE  
MOSAN  
NAMUR



RAIL  
MINIATURE  
MOSAN  
NAMUR

RAIL  
MINIATURE  
MOSAN



RAIL  
MINIATURE  
MOSAN

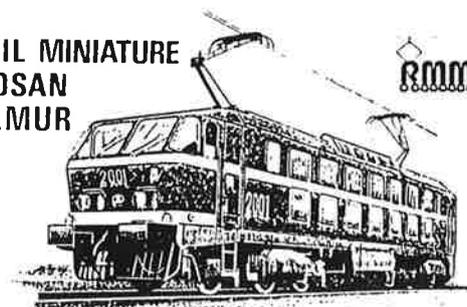
NAMUR



RAIL  
MINIATURE  
MOSAN  
NAMUR



RAIL MINIATURE  
MOSAN  
NAMUR



# actualité

## Le futur du passé

Une commission permanente du patrimoine historique a été installée à la SNCB, afin de garantir une préservation optimale de notre patrimoine ferroviaire. En effet, la préservation des témoins du passé est trop importante que pour rester le souci de quelques personnes spécialement formées ou sensibilisées à cette question. La qualité des actions entreprises dans ce domaine dépendra non seulement des décisions et des mesures prises par la commission du patrimoine historique mais également, pour une bonne part, par des informations qui émaneront de sources aussi nombreuses que différentes. Quatre sous-commissions sont créées et prêtes à examiner vos informations, suggestions et propositions. Elles sont dénommées sous-commissions du patrimoine historique pour les biens immobiliers, pour le matériel roulant, pour les biens mobiliers non roulants et pour les archives et la documentation.

La préservation du patrimoine historique constitue notre patrimoine commun à tous. Il devra montrer aux générations futures, ce que fut le chemin de fer de ceux qui les précédèrent. Aussi que vous soyez cheminots en activité ou pensionnés ou que vous soyez intéressés par cette initiative, n'hésitez pas à prendre contact avec les présidents de ces commissions. Pour plus de facilité, adressez-vous directement au secrétariat du club qui transmettra vos renseignements à qui de droit.

## Une couverture pour Namur

Une convention vient d'être signée entre d'une part la SNCB et le Ministère wallon des Transports et d'autre part un bureau d'études namurois afin que ce dernier présente dans un délai de neuf mois un rapport sur la faisabilité d'une couverture des voies de la gare de Namur. Ce projet consiste à couvrir les trois hectares de voies ferrées situées entre la place de la gare et le boulevard du Nord, depuis la poste jusqu'au pont de Louvain. Sur cette immense dalle, on trouverait un hall commercial donnant accès aux voies, des magasins, une gare de bus intercity, des bureaux pour la Région wallonne et pour le privé, un palais des congrès, un hôtel, une voirie de contournement et des parkings. L'étude qui va être menée dans les mois à venir a pour but de voir s'il serait techniquement possible, financièrement rentable et socialement intéressant de couvrir les voies de la gare de Namur. La SNCB semble très intéressée par ce projet car dans le cadre du plan Star 21 et celui du TGV, elle a l'intention de moderniser la gare de Namur, première de Wallonie et quatrième du pays en ce qui concerne le trafic voyageurs. Comme le plan Star 21 prévoit d'une part d'augmenter la vitesse dès 1996 entre Bruxelles (Q-L) et Namur (160 km/h avec un gain de 7 minutes) et d'autre part de décharger la ligne du Luxembourg du trafic marchandises pour le reporter sur l'axe Ottignies- Fleurus-Namur-Dinant-Virton, la SNCB prévoit la suppression de tous les aiguillages situés à l'entrée de la gare. Ils seraient remplacés par un souterrain qui permettrait à un train venant de Bruxelles ou de Charleroi de prendre la direction de Dinant sans traverser les autres voies. Il serait creusé du côté est de la gare, au-delà du pont de Louvain (à hauteur du boulevard Cauchy). Quant à l'arrivée du TGV dans notre pays, la gare de Namur pourrait y être intéressée quoique ne figurant pas sur la liaison directe Paris-Bruxelles-Cologne, car une bretelle wallonne est prévue. Elle se grefferait sur la liaison précitée à Antoing et devrait permettre deux liaisons quotidiennes Namur-Charleroi-Mons-Paris. L'arrivée du TGV dans la cité mosane y impliquerait la création d'un terminus TGV. Que de travaux en perspective qui-ousons l'espérer-ne perturberont pas trop les habitants de la capitale de la Wallonie et conserveront au quartier de la gare son aspect esthétique.

## Notre record à nous

Le record de vitesse de la SNCB vient d'être porté à 218 km/h. Cela s'est passé le 16 mai 1990 au cours d'une marche d'essais entre Kortrijk et Deinze (ligne 75). Ces essais qui eurent lieu du 14 au 19 mai furent accomplis avec la HLE 1805, accouplée à la voiture de mesures n° 13 et à deux voitures du type I 10. Ils avaient été organisés en vue de préparer les futures circulations du TGV en Belgique. En effet, sur les nouvelles lignes projetées dans notre pays, les TGV recevront leur énergie de traction de la caténaire sous la tension de 25.000 volts alternatif, comme c'est le cas sur les nouvelles lignes TGV établies en France. Par contre, sur les lignes classiques aménagées qu'ils parcourront sur notre réseau, les TGV capteront le 3.000 volts continu, mais à des vitesses de 160 voire de 200 km/h sur certains tronçons. Or, comme la vitesse maximum permise dans notre pays ne s'élève à ce jour qu'à 160 km/h, il convenait de vérifier qu'il n'y aurait aucun problème de captation, ni pour le pantographe, ni pour la caténaire en cas de vitesse supérieure à 160 km/h.

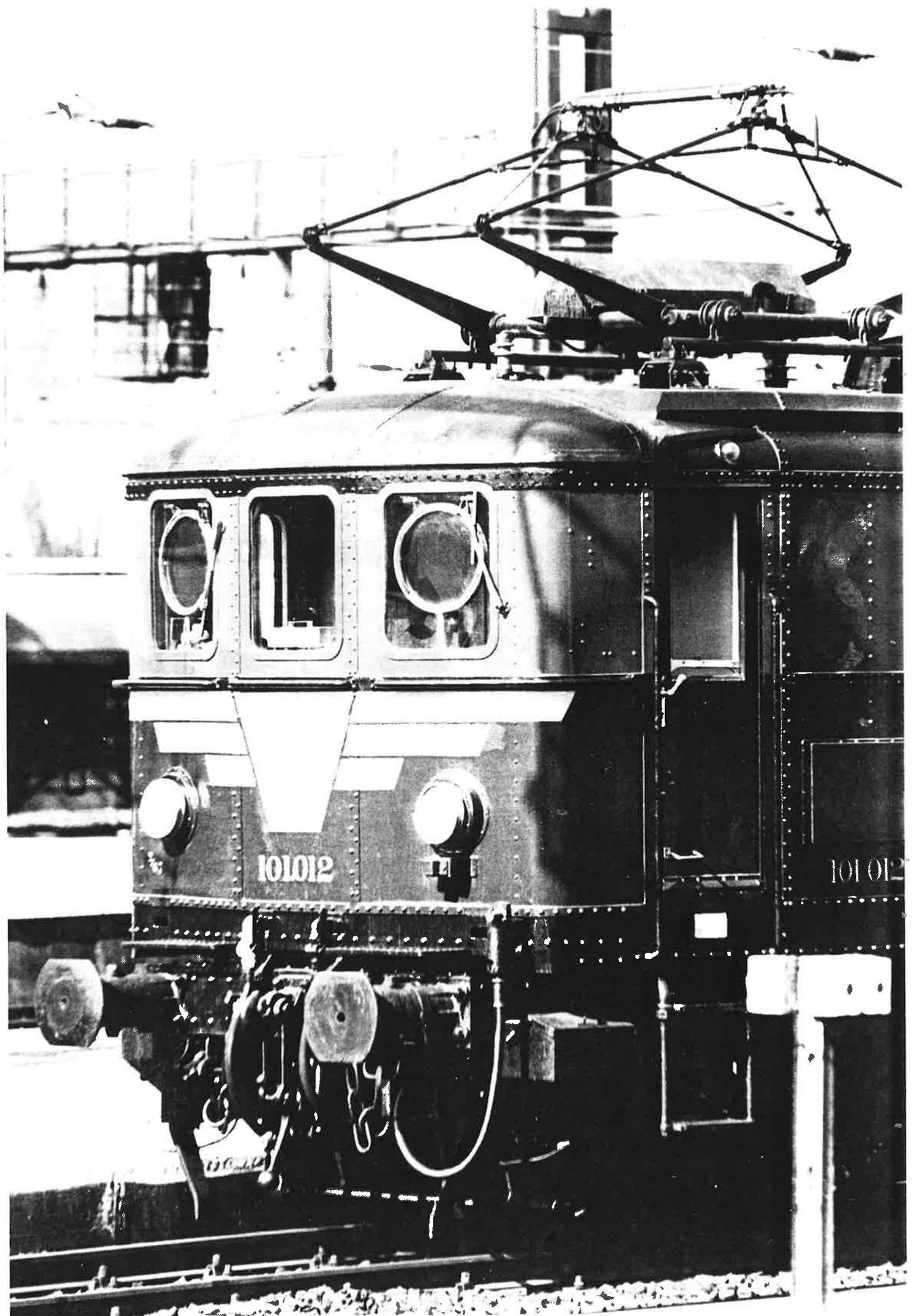
Le nouveau record bat de 12 km/h l'ancien record de la SNCB qui était donc de 206 km/h. Il avait été établi en juin 1969 entre Landegem et Aalter (ligne 50); au cours d'essais réalisés dans le but d'étudier la forme aérodynamique de la future série 20. Ce fut la HLE 123.083 qui fut choisie pour effectuer ces essais, mais seulement après avoir subi quelques transformations en ce qui concerne la motorisation et la transmission. A cette occasion, l'une de ses parois frontales reçut un profil aérodynamique et elle fut dénommée type 24 et numérotée 124.001. Le 1er janvier 1971, elle devint la série 24 et porta le numéro 2401. En 1974, elle fut remise dans son état initial et de ce fait rejoignit ses soeurs de la série 23, munie du numéro 2383. De nos jours, elle est utilisée comme allège à Liège-Guillemins et depuis le 28 mai 1990, elle est, comme toutes locomotives de la série 23, affectée à l'atelier de traction de Ronet.

## 1.002 (suite et pas encore fin)

Les journées "portes ouvertes" de CW Leuven auront lieu cette année du 24 au 30 septembre 1990 inclus. La grande attraction de cette année pourrait être la présentation en feu de notre Pacific 1.002. Deux photos de cette locomotive parues dans la revue "Railphoto" n° 37 nous la montrent dans la cour de l'atelier de Leuven le mardi 12 juin à l'occasion d'une mise en feu statique à une pression de 12 bars (le timbre autorisé étant de 18 bars).

Notre ami Jean Dubuffet nous a communiqué quelques renseignements complémentaires au sujet des essais effectués sur cette locomotive. Nous les reproduisons ci-après :  
La type 1 a été allumée le 28 juin 1990 pour les vérifications des raccords et le réglage des soupapes. En effet, toute la tuyauterie a été remplacée car l'ancienne avait disparu (?) à Tournai lors de la première restauration. Tous les joints étaient donc à mettre sous pression pour la vérification de l'étanchéité. Beaucoup de petites réparations sont à effectuer suite à cette mise en feu (fuites de vapeur ou d'air comprimé). Du fait du manque d'air comprimé et du non fonctionnement des freins, il n'a pas été possible d'effectuer un parcours sur la cour de l'atelier central de Leuven.  
Après réparation de ces petits problèmes, un essai en ligne sera effectué et on espère pouvoir présenter la locomotive en feu lors des journées "portes ouvertes" de CW Leuven.

**dernière minute :** La 1.002 présentée aux visiteurs des journées "portes ouvertes" de Leuven a retrouvé le vert traditionnel de la sncb. Elle n'est donc plus affublée de ce vert clair très fantaisiste appliqué lors de la première restauration. Osons espérer que cette livrée verte sera également appliquée sur la type 7 conservée (7.039), victime d'une époque où certains avaient décidé que nos locomotives préservées devaient chacune présenter une des couleurs de l'arc-en-ciel !  
Remarquons que le travail de repeinture de notre "pacific" ne semble pas terminé (par exemple aucune numérotation ne figurait sur le tender) et qu'il n'a pas encore été tenu compte des remarques exprimées en août 1985 (dans notre numéro 15).  
Déception toutefois pour les visiteurs : la 1.002 n'a pas été mise sous pression, car des essais en ligne n'ont pu avoir lieu en temps voulu et les responsables ont voulu éviter tout accident. On les comprend.



# inventaire du matériel moteur de la s.n.c.b.

Situation au 28 mai 1990 du matériel "Moteur" de la SNCB (non compris celui utilisé par les services Electricité/Signalisation et de la Voie)

## A. Inventaire du matériel

Classe	Série	Tranche AM	Nombre d'exemplaires	Numérotation attribuée
0 (AM)	00	50	22	010,011,013-020,022-027,029-034 035-049 050 051,053,056-058,060-065,067,072,073, 075,077,078,081-083,088,090,092,094- 096,098-108,112-114,116,119,121,122, 124-127 129-150 153-210 211-250 251-270
		53	15	
		3F	1	
		54	48	
		56	22	
		62	58	
		63	40	
		65	20	
			226	
		03	80 82 83	
82	35			
83	70			
	140			
05	55	16	502,505,509,510,514,517-520,527,529- 532,538,539	
05.9	70 aéro- port	6	595-600	
06	66 70JH 70TH 73 74 78 79	66	55	601-655 657-664 665-676 677-712 713-730 731-756 757-782
		70JH	8	
		70TH	12	
		73	36	
		74	18	
		78	26	
		79	26	
			181	

Classe	Série	Tranche AM	Nombre d'exemplaires	Numérotation attribuée
	08	75 76 77	20	801-820 821-832 833-844
			12	
			12	
			44	
	09	86	35	901-935
	09.6	54P	15	961-975
1 (HLE)	11		12	1181-1192 1201-1212 1501-1505 1601-1608 1801-1806
	12		12	
	15		5	
	16		8	
	18		6	
2 (HLE)	20		25	2001-2025 2101-2160 2201-2250 2301-2383 2501-2514 2551-2558 2601-2635 2701-2760 2801-2803
	21		60	
	22		50	
	23		83	
	25		14	
	25.5		8	
	26		35	
	27		60	
	28		3	
4 (AR)	44		9	4401-4408, 4410 4501-4510 4601, 4603, 4608, 4609 4903
	45		10	
	46		4	
	49		1	
5 (HLD)	51		86	5101-5160, 5162-5164, 5166-5168, 5170-5175, 5177-5187, 5189, 5192, 5193 5201, 5202, 5205, 5209, 5211-5217 5301-5320 5401, 5403 (204.003), 5404 (204.004), 5407 5501-5515, 5517-5521, 5523-5542
	52		11	
	53		20	
	54		4	
	55		40	
6 (HLD)	62		126	6201-6207, 6210-6225, 6227-6231, 6233-6238, 6240-6258, 6260-6279, 6281-6307, 6309, 6311-6331, 6333, 6391-6393
7 (HLDR)	70		6	7001-7006 7101-7103 7301-7395 7401-7410 7501-7506
	71		3	
	73		95	
	74		10	
	75		6	
8 (HLDR)	80		39	8001, 8002, 8006-8009, 8011, 8012, 8018, 8020, 8025, 8027, 8031-8035, 8037, 8040, 8045-8047, 8049-8053, 8055, 8058, 8059, 8061-8069 8201-8275 8301-8305, 8310-8317, 8319, 8320, 8322 8323, 8325 8404-8408, 8410, 8412, 8414, 8415, 8417-8419, 8421, 8424, 8426-8435, 8437, 8439-8444, 8447-8470 8501-8525
	82		75	
	83		18	
	84		55	
	85		25	
9 (HLDR)	91		45	9104-9118, 9120, 9123, 9125-9127, 9129-9137, 9139, 9143, 9144, 9146-9149, 9151-9153, 9155-9160

RemarquesLocomotives diesel de ligne (HLD)

- Séries 52 et 53 non transformées : 5209, 5302, 5307, 5318, 5319, 5320
- Séries 55 et 62 à chauffe électrique : 5505, 5510, 5515, 5523, 5529, 5540, 5542, 6215
- Série 62 en "parc" : 6241, 6242, 6257, 6296, 6299
- Si un point précède le numéro attribué à une locomotive, cela signifie que cette dernière est inapte au chauffage vapeur des rames remorquées, soit que démunie à l'origine de chaudière, soit que cette dernière est hors d'usage, voire démontée (il n'est pas fait mention de cette particularité dans le présent inventaire).

Locomotives diesel de manoeuvres (HLDR)

- Série 80 louée : 8034 (CFV 3V)
- Série 82 sans cabine : 8275
- Quinze locomotives de la série 91 (9101-9103, 9119, 9121, 9122, 9124, 9128, 9138, 9140-9142, 9145, 9150, 9154), de même que les vingt-cinq locomotives de la série 92 (9201-9225) sont utilisées par le service de la Voie.

B. Effectifs par ateliers de traction

Atelier de traction	Série	Tranche AM	Nombre d'exemplaires	Numéros affectés
Gouvy (FVY)	82	-	2	8203, 8220
Haine-St-Pierre (GT)	00	54	22	063-065, 067, 072, 073, 075, 077, 078, 081-083, 088, 090, 092, 094-096, 098-101
	06	66	37	601-637
	46	-	2	4601, 4603
	84	-	6	8417, 8428, 8447-8450
Kinkempois (NK)	00	54	8	051, 053, 056-058, 060-062
	03	82	18	336-353
	06	70TH 73	12 36	665-676 677-712
	09.6	54P	15	961-975
	18	-	6	1801-1806
	27	-	40	2721-2760
	55	-	40	5501-5515, 5517-5521, 5523-5542
	62	-	7	6274, 6289, 6323-6325, 6328, 6329
	73	-	17	7343-7349, 7381-7386, 7388-7391
	82	-	18	8205, 8213, 8215, 8216, 8224-8226, 8234, 8235, 8237-8240, 8245, 8248, 8252, 8253, 8255

Atelier de traction	Série	Tranche AM	Nombre d'exemplaires	Numéros affectés
Latour (MUT)	44	-	3	4407, 4408, 4410
	45	-	10	4501-4510
	52	-	11	5201, 5202, 5205, 5209, 5211-5217
	53	-	20	5301-5320
	54	-	4	5401, 5403 (204.003), 5404 (204.004), 5407
Monceau (LNC)	51	-	14	5117, 5120, 5121, 5123, 5126, 5131, 5135, 5139, 5140, 5146-5150
	62	-	9	6217, 6218, 6224, 6231, 6234, 6243, 6248, 6249, 6271
	73	-	35	7301-7335
	83	-	18	8301-8305, 8310-8317, 8319, 8320, 8322, 8323, 8325
Ronet (FEO)	00	54	18	102-108, 112-114, 116, 119, 121, 122, 124-127
		56	22	129-150
		62	9	153-161
	20	-	25	2001-2025
	23	-	83	2301-2383
St-Ghislain (FGH)	22	-	25	2201-2225
	62	-	27	6241, 6242, 6244, 6250, 6254, 6257, 6258, 6262, 6263, 6266, 6269, 6270, 6272, 6273, 6275-6278, 6282, 6284-6288, 6290, 6314, 6320
	82	-	16	8212, 8214, 8217-8219, 8221-8223, 8227-8231, 8241, 8251, 8254
	91	-	13	9111-9115, 9117, 9118, 9120, 9126, 9130, 9131, 9133, 9144
Stockem (MKM)	03	80	35	301-335
	05	55	16	502, 505, 509, 510, 514, 517-520, 527, 529-532, 538, 539
	26	-	35	2601-2635
	84	-	8	8407, 8410, 8415, 8418, 8419, 8421, 8424, 8427
	91	-	8	9125, 9127, 9134, 9135, 9137, 9148, 9153, 9159

Atelier de traction	Série	Tranche AM	Nombre d'exemplaires	Numéros affectés
Hasselt (FHS)	00	62	4	207-210
		63	22	211-232
	06	74	18	713-730
		78	26	731-756
		79	26	757-782
51	-	20	5127, 5129, 5130, 5133, 5136-5138, 5141-5145, 5151-5153, 5179, 5185, 5187, 5192, 5193	
62	-	32	6238, 6240, 6245, 6246, 6251-6253, 6255, 6260, 6261, 6264, 6267, 6268, 6279, 6281, 6283, 6291, 6294-6299, 6316-6319, 6321, 6326, 6327, 6330, 6331	
73	-	13	7336, 7357, 7365, 7366, 7371, 7373-7375, 7387, 7392-7395	
Kortrijk (LK)	00	62	45	162-206
		63	4	247-250
65		20	251-270	
06	66	18	638-655	
	70JH	8	657-664	
Merelbeke (FKR)	03	83	36	405-440
	21	-	50	2111-2160
	44	-	6	4401-4406
	51	-	16	5107-5113, 5115, 5116, 5118, 5119, 5124, 5125, 5128, 5132, 5134
	62	-	51	6201-6207, 6210-6216, 6219-6223, 6225, 6227-6230, 6233, 6235-6237, 6247, 6256, 6265, 6292, 6293, 6300-6307, 6309, 6311-6313, 6315, 6322, 6333, 6391-6393
	73	-	25	7337, 7350-7356, 7358-7364, 7367-7370, 7372, 7376-7380
	84	-	5	8435, 8439, 8440, 8443, 8444
	91	-	12	9104-9110, 9123, 9132, 9136, 9152, 9160
Oostende (FSD)	03	82	17	354-370
		83	34	371-404
	15	-	5	1501-1505
	16	-	8	1601-1608
	21	-	10	2101-2110
	27	-	20	2701-2720
	82	-	15	8201, 8202, 8204, 8206-8211, 8233, 8242-8244, 8249, 8250
84	-	8	8426, 8429-8432, 8434, 8437, 8441	

Atelier de traction	Série	Tranche AM	Nombre d'exemplaires	Numéros affectés
Montzen (GMN)	46	-	2	4608, 4609
	84	-	7	8404-8406, 8408, 8412, 8414, 8433
Bruxelles-Midi (FBMZ)	11	-	12	1181-1192
	12	-	12	1201-1212
	22	-	25	2226-2250
	25	-	14	2501-2514
	25.5	-	8	2551-2558
	28	-	3	2801-2803
Schaerbeek (FSR)	00	50	22	010, 011, 013-020, 022-027, 029-034
		53	15	035-049
		3F	1	050
		63	14	233-246
	05.9	70 Aéro- port	6	595-600
	08	75	20	801-820
		76 77	12 12	821-832 833-844
09	86	35	901-935	
51	-	8	5101-5106, 5114, 5122	
80	-	39	8001, 8002, 8006-8009, 8011, 8012, 8018, 8020, 8025, 8027, 8031-8035, 8037, 8040, 8045-8047, 8049-8053, 8055, 8058, 8059, 8061-8069	
Antwerpen-Dam (FNDM)	49	-	1	4903
	51	-	28	5154-5160, 5162-5164, 5166-5168, 5170-5175, 5177, 5178, 5180-5184, 5186, 5189
	70	-	6	7001-7006
	71	-	3	7101-7103
	74	-	10	7401-7410
	75	-	6	7501-7506
	82	-	24	8232, 8236, 8246, 8247, 8256-8275
	84	-	21	8442, 8451-8470
	85	-	25	8501-8525
	91	-	2	9129-9139

---

# namur - dinant

---

P. PASTIELS apporte quelques compléments  
à l'article paru dans notre numéro 43 :

Introduction ... (page 3)

Tous les trains ne sont pas assurés en traction électrique. En effet, seuls les trains de voyageurs limités à Dinant profitent de ce mode de traction. Les trains de marchandises et deux trains de voyageurs (dont l'un en saison touristique) continuant au-delà de Dinant sont toujours assurés en traction diesel.

Un peu d'histoire ... (page 4)

L'Empereur Napoléon III ne cherchait pas seulement à établir une liaison française vers le Rhin, mais il envisageait également une liaison vers les Pays-Bas par Maastricht.

Importance de la ligne ... (pages 5 et 6)

- En plus des produits houillers et métallurgiques, ce sont également les carrières établies dans la vallée mosane qui profitèrent des nouveaux débouchés offerts par la construction de la ligne Namur-Givet.
- L'ancienne gare de Dinant fut démolie en octobre 1975.

Stations, haltes et points d'arrêt ... (page 6)

Rappelons que le tronçon Namur-Dinant fut ouvert à l'exploitation des trains de voyageurs à partir du 11 octobre 1862, tandis que celui de Dinant à Givet fut exploité à partir du 5 février 1863. C'est donc le 11 octobre 1862 que furent ouvertes aux voyageurs les gares de Jambes, Dave, Lustin, Godinne, Yvoir et Dinant et le 5 février 1863 celles de Hastière-Lavaux et Heer-Agimont. Remarquons qu'à cette époque, il n'était pas question de Jambes-Nord et de Dave-Nord. La dénomination Jambes (Etat) était cependant appliquée à la halte située sur la ligne Bruxelles-Luxembourg et ouverte le 1er juin 1884.

Le Guide Officiel des Voyageurs sur tous les Chemins de Fer belges valable du 1er octobre au 2 novembre 1890 fait mention des nouveaux arrêts de Tailfer (point d'arrêt ouvert en août 1886), du point d'arrêt de Bouvignes ouvert en 1890 et de la halte de Waulsort ouverte vers 1870. Remarquons que le point d'arrêt de Bouvignes (Etat) situé sur la ligne Tamines-Dinant-Jemelle ne fut ouvert que le 1er mai 1896 car, avant cette date, la ligne précitée était limitée d'une part à Ermeton et d'autre part à Wanlin. Il était situé à 1 km de Dinant et à 4 km d'Anhée-Jonction, tandis que celui de Bouvignes ouvert en 1890 était situé à 2 km de Dinant et à 3 km d'Anhée-Jonction. Ces deux points d'arrêts ont coexisté jusqu'en 1940. Après la guerre, subsistera un seul arrêt appelé Bouvignes sur la ligne 154 et Bouvignes (Etat) sur la ligne 150 (selon l'indicateur en vigueur le 1er octobre 1898, Anhée-Jonction était un point d'arrêt prévu uniquement pour l'embarquement et le débarquement des voyageurs en provenance ou à destination de Tamines).

L'Indicateur Officiel des Trains des Chemins de Fer belges valable du 1er juillet au 30 septembre 1914 fait mention de quelques points d'arrêt nouveaux : Velaine ouvert le 1er juin 1891, Profondeville situé entre Tailfer et Lustin, Fidevoye ouvert en 1896 et situé entre Godinne et Yvoir, Houx ouvert le 1er juin 1891 (ouvert également aux trains de voyageurs de l'Etat belge à partir du 3 janvier 1908), Neffe situé entre Dinant et Waulsort. Ces points d'arrêt étaient uniquement desservis par des trains dénommés "Train-Tramway". Notons également entre Dinant et Givet, la halte de Waulsort (Village) ouverte le 1er juin 1891 et le point d'arrêt

d'Hermeton-sur-Meuse ouvert en 1904. Quant au point d'arrêt de Tailfer, il est remplacé par une halte qui sera déclassée le 19 juillet 1964, ramenant ainsi Tailfer au rang de point d'arrêt comme en août 1886. Apparaissent également les mentions Jambes (Nord) et Dave (Nord) car un point d'arrêt dénommé Dave (Etat) a été ouvert le 3 janvier 1901 sur la ligne du Luxembourg.

L'Indicateur en vigueur au 15 mai 1934 ne fait plus mention que d'un arrêt dénommé Waulsort. C'est la gare de Waulsort (Village) sise à 9 km de Dinant et à 5 km d'Hastière qui est devenue la nouvelle gare de Waulsort. Celle de Waulsort sise à 8 km de Dinant et à 6 km d'Hastière est disparue à une date inconnue.

L'Indicateur Officiel des Chemins de Fer belges valable du 22 mai au 2 octobre 1937 ne fait plus mention des points d'arrêt de Profondeville, Fidevoye et de Neffe. Par contre, il mentionne le point d'arrêt de "Rochers de Frêne" situé à 2 km de Tailfer et à 1 km de Lustin (très probablement au même endroit que l'ancien point d'arrêt de Profondeville). Le point d'arrêt d'Hermeton-sur-Meuse ouvert en 1904 est remplacé par une gare. Quant à la gare d'Hastière, elle ne porte plus le nom d'Hastière-Lavaux mais elle est tout simplement dénommée Hastière.

L'Indicateur en vigueur à partir du 6 mai 1946 nous fait découvrir un point d'arrêt dénommé Anhée (Bifurcation). Il est situé entre ceux de Houx et de Bouvignes et y marquent l'arrêt d'un train de la ligne 150 (Tamines-Dinant-Jemelle) et six trains de la relation Namur-Givet et vice-versa. Ce point d'arrêt non gardé a été ouvert une première fois en novembre 1940 pour être supprimé le 6 octobre 1941. Il a donc été réouvert par la suite, mais il ne figure plus à l'Indicateur en vigueur à partir du 9 mai 1948. Sa création semble liée à la destruction du pont de Houx, une première fois en mai 1940 et une seconde fois en septembre 1944 et était rendue nécessaire vu l'impossibilité pour les voyageurs d'utiliser la passerelle jouxtant le pont et qui permettait de rejoindre la rive gauche de la Meuse. Pour la petite histoire, rappelons que le triangle d'Anhée a été bombardé par les Alliés le vendredi 18 août 1944 à 18 h 30. Les postes de block ont été détruits et la circulation a été interrompue pendant quelques jours. D'autre part, le bombardement des gares de Namur et Dinant le 28 août 1944 a paralysé le trafic de la ligne 154. D'ailleurs, le premier Indicateur d'après la libération et daté du 15 septembre 1944, indiquait que seul le tronçon Jambes (Nord)-Yvoir de la ligne 154 était ouvert au trafic. L'Indicateur en vigueur du 7 octobre 1951 au 17 mai 1952 ne fait plus mention de point d'arrêt de "Rochers de Frêne" et le point d'arrêt de Bouvignes, dénommé Bouvignes sur la ligne 154 et Bouvignes (Etat) sur la ligne 150 (pour un seul arrêt depuis la fin de la guerre 40-45) s'appelle dorénavant Bouvignes-sur-Meuse, dénomination unique pour les deux lignes.

#### Légende des photos ... (page 8)

Les photos reprises en pages 7, 9 et 11 (au-dessus) font partie de la collection de Phil Dambly. Quant aux photos figurant en pages 9 et 11 (au-dessus), elles sont signées Eric Van Hoeck.

#### Reprise des concessions accordées au Nord-Belge... (page 8)

En 1854, la Cie du Nord (Royaume ferroviaire de la famille Rothschild) entama une vaste pénétration en Belgique en ratifiant les traités négociés, l'un avec la Cie de Charleroy à la frontière française, l'autre avec la Cie de Namur à Liège. Aux termes de ces accords, la compagnie française prenait les lignes précitées à bail pour 99 ans. Les lignes Namur-Liège et Charleroi-Erquelines avaient été ouvertes au trafic respectivement depuis août 1851 et octobre 1852. La convention conclue au sujet de la ligne de Liège (Longdoz) à Namur comportait une clause relative à l'obligation de la poursuivre jusqu'à la frontière par Dinant si, dans les dix années à venir, on construisait en France un chemin de fer auquel ce prolongement pouvait se raccorder. Une ligne de Charleville à la frontière belge, par Givet, ayant été concédée par Décret Impérial du 10 juin 1857, le tronçon Namur-Givet fut réalisé et comme nous l'avons vu, livré à l'exploitation sur la totalité du parcours le 5 février 1863. La Cie du Nord prit également à bail, par la convention du 4 juin 1858, la ligne de Mons à Hautmont via Quévy, dont la partie située en territoire français lui fut cédée en 1859. Tel fut l'origine du Nord Belge dont le nom conventionnel date du 19 mai 1854.

Conclues à l'origine pour un bail de 99 ans ramené par après à une durée de 90 ans, les concessions des lignes Liège-Namur-Givet, Charleroi- Erquelines et Mons-Quévy venaient donc respectivement à expiration les 4 septembre 1941, 8 novembre 1942 et 30 avril 1948. N'étant pas parvenus à se mettre d'accord sur la date de reprise du tronçon Namur-Givet de la ligne Liège-Givet (1941 pour la SNCB, 1953 pour la Cie du Nord), le Gouvernement belge intenta en 1933, un procès à la Cie du Nord. Cette dernière l'ayant perdu en 1936, elle proposa dès 1939 une date commune de reprise de toutes ses lignes à la date la plus rapprochée, soit le 4 septembre 1941.

Deux commissions ministérielles furent instituées à cet effet qui décidèrent en outre qu'en cas d'invasion de notre pays par l'Allemagne, cet acte entraînerait la reprise anticipative de la concession. Notre pays ayant été envahi le 10 mai 1940 et occupé en 18 jours, c'est donc cette date qui marqua la reprise officielle de la Cie du Nord-Belge par la SNCB. Comme nous l'avons écrit, la reprise effective eut lieu fin janvier, début février 1941 avec effet rétroactif au 10 mai 1940. Et c'est le 5 février de cette année que la numérotation SNCB fut appliquée aux 156 locomotives Nord-Belge versées à l'effectif de la SNCB.

#### Plan de la ligne 154 ... (page 10)

Le plan de la ligne Namur-Dinant-Givet que nous avons présenté en page 10 est extrait de la revue "Le Rail" datée de novembre 1980. Remarquons que l'antenne vers Ciney au départ d'Yvoir (ligne 128) a été omise (les tronçons Evrehailles-Yvoir et Yvoir-Anhée de cette ligne ont été exploités dès le 1er juin 1907).

## **courrier des lecteurs**

De M. R. Huysman :

- Souvenirs : Les bombardements de Ronet en 1944 (FFN 42/page 8)

A l'époque précitée, la remise de Ronet abritait également quelques rares type 8 et une bonne vingtaine de type 81.

- Nouveaux modèles belges de Fleischmann sous la loupe (FFN 42/page 19)

Nous avons écrit que la locomotive 25.018 aurait été repeinte lors de son passage en moyenne revision à l'AC Salzinnes (08.11.1946). Nous aurions dû écrire, lors de son passage en moyenne réparation car les termes "moyenne revision" et "moyenne réparation" ne signifient nullement la même chose. En effet, les ateliers centraux n'effectuaient jamais les revisions des locomotives, lesquelles étaient de la seule compétence des remises. Par contre en AC se faisaient les gros entretiens (GE-GO), les moyennes réparations (MR-MH) et les grandes réparations (GR-GH). Ces deux dernières catégories de réparation impliquaient la remise en couleur.

- Souvenirs : L'explosion du Pont du Val-Benoît du 31.08.1939 (FFN 43/page 16)

A l'époque précitée, la remise de Liège abritait également des autorails : un type 501, deux type 502 et un type 650.

- Un Liégeois valeureux ... et rapide ! (FFN 43/page 14)

L'état des voies entre Erquelines et Liège n'était pas à mettre en cause dans le fait que la vitesse moyenne de 99,92 km/h sur le parcours français était ramenée à 79,06 km/h sur le parcours belge. Seuls étaient responsables de l'abaissement de la vitesse moyenne, le tracé et

l'équipement des lignes 130 A (Nord-Belge), 130 (SNCB, mais c'est sans remède possible : on n'a gagné que 10 km/h depuis lors) et 125 (Nord-Belge). Le ton de cette critique est très déplaisant. L'équité commandait de balayer devant sa porte en ce qui concernait les lignes Nord-Belge, et de témoigner d'un minimum de compréhension envers les contraintes topographiques dont était frappé le réseau voisin sur 36,6 km seulement, soit 10 % du parcours total des trains.

Certaines précisions concernant ces trains m'avaient été communiquées par notre regretté M. M. Havelange qui les avait observés durant sa carrière à la SNCB :

Composition : 5 ou 6 voitures suivant les jours, dont 1 voiture restaurant de la CIWL. Ce train n'offrait évidemment que des places de 1ère et 2ème classe (du régime des trois classes)  
Circulation : période du 15 mai au 4 octobre 1930  
Charge réelle : 270 ou 325 tonnes environ  
Charge autorisée : 450 t (Pacific Nord du dépôt de La Chapelle)

De M. Ph. Dambly :

Pas de confusion, mon Général ! (FFN 43/page 14)

Depuis la parution de nos inoubliables "Vapeur", Phil Dambly a recueilli une nombreuse documentation qui lui permet de corriger et de compléter ce qu'il nous décrivait dans son premier ouvrage.

Dans le Tome II de "Vapeur en Belgique", il nous décrira les types 38 et 39 dont l'appellation "Pershing" est tout à fait erronée.

type 38 : les 150 locomotives ont été commandées en décembre 1919 et furent livrées dans un délai extrêmement court (du 2 juillet au 16 décembre 1920). Les locomotives numérotées 5201 à 5275 furent construites par l'American Locomotive Company tandis que celles numérotées 5276 à 5350 furent construites par les Baldwin Locomotive Works. Elles arrivèrent en Belgique entièrement montées, accompagnées de leur tender (type 18, standard de l'Etat belge). Leur passage à AC Salzinnes avant leur mise en circulation avait sans doute pour but de les munir de quelques accessoires belges et peut être de les peindre dans les couleurs en usage à l'Etat belge.

type 39 : les 32 locomotives achetées en 1919 au gouvernement britannique provenaient d'un surplus du R.O.D. (Railway Operating Division de l'armée britannique). Construites aux USA par Baldwin en 1917, elles étaient à vapeur saturée et appelées "R.O.D. Baldwin". Seules les locomotives de ce type munies de la surchauffe et appartenant à l'US Army Railroads Administration étaient appelées "Pershing". L'Etat belge n'en avait pas acquis, mais dès décembre 1941 (durant l'Occupation Allemande), des locomotives "Pershing" de la SNCF furent "prêtées" à la SNCB afin de combler les vides provenant de "l'emprunt" par la Deutsche Reichsbahn des locomotives nous cédées en 1919 (locomotives "Armistice"). Il s'agissait de 88 locomotives du type 140 B (ouest), 8 du type 140 C (nord) et 15 du type 140 G (sud-est). Elles furent respectivement appelées à la SNCB types 2, 3 et 4.

Si vous trouvez que le Tome II de "Vapeur en Belgique" se fait trop attendre, essayez donc Ferro Flash Namur.

Phil Dambly

# nos «vapeur»

du 1/1/1946 à leur dernier panache

Types 41 et 44

- Errata FFN 42 :

Page 10 : 3ème ligne : il y a : 320 - il faut : 321  
Page 13. : entre 44.205 et 44.207, il faut ajouter :

Numérotation :	01.01.1946	:	44.206
	01.10.1931	:	4606
	à la livraison	:	3827

Constructeur :	nom	:	Tubize
	n°	:	1606

Année de	:	prise en écritures	:	../1909
	:	mise hors écritures	:	01/1946

Dernière remise propriétaire	:	FKR
------------------------------	---	-----

Page 16 : 10ème ligne : entre 44.202 et 44.226, il faut ajouter 44.206

Page 17 : tableau accouplement HL 41/HT 15  
il y a : 44.288/13.444 - il faut 44.288/13.144

Page 18 : 4ème ligne : il y a 44.209 - il faut 44.029  
13ème ligne : il y a en 1946 - il faut en 1948  
25ème ligne : il y a 19.08.1948 - il faut 19.08.1946  
30ème ligne : il y a ("Davanture") - il faut ("Devanture")

- Locomotive "Monument" type 41 de la gare de Charleroi-Sud :

Suite à des recherches effectuées en 1985, M. R. Huysman nous a communiqué les renseignements complémentaires suivants sur son historique :

La locomotive était à la remise de Bruxelles-Midi en septembre 1931. Elle fut ensuite affectée à la remise de Braine-le-Comte en 1938-1939, avant de passer à celle de St-Ghislain en 1940, puis pour peu de temps à Haine-St-Pierre et à Latour. Quant à son affectation à la remise de Ronet, elle remonte à une date antérieure au 1er novembre 1941. Comme générateur sur roues numéroté A 621/154, il fut réceptionné à Monceau en 1973 venant de Jemelle. Il a assuré la fourniture de vapeur de préchauffage en alternance à Charleroi-Sud et à Châtelineau de l'hiver 1973-1974 à l'hiver 1975-1976 inclusivement. Il tournait d'abord avec les générateurs A 622/11 + HT 17.374 (HL 44.021) et A 621/103 + HT 17.307 (HL 44.225) durant la première saison. Au cours des saisons 1974-1975 et 1975-1976, il tournait avec les générateurs A 621/103 et A 621/197 (II) + HT 25.040 (HL 29.267). Durant la saison 1975-1976, au terme de laquelle le A 621/154 fut définitivement arrêté, le générateur A 621/186 + HT 25.010 (HL 29.010) est venu en renfort constituer une deuxième réserve.

- Locomotives de l'Etat belge destinées à des trains blindés.

Notre ami Alain Bauwin nous signale que dans le livre consacré aux trains blindés (1826-1989) de Paul Malmassari (édition Heimdal), le chapitre se rapportant à la Belgique fait mention de l'utilisation par l'armée belge, durant la guerre 1914-1918, de locomotives types 15, 30 et 32 pour la remorque de ce type de trains. De très belles photos nous les montrent munies de leur blindage.

# le réseau modulaire «n» du rail miniature mosan

Lionel MERCIER

Dans cette série d'articles, nous allons refaire pas à pas toutes les étapes qui, de panneaux multiplex, de colle, de tubes et autres matières brutes nous ont conduits jusqu'à l'état où nous pouvons actuellement présenter notre oeuvre. Notre démarche est facilement transposable à l'échelle H0 et peut servir de guide à ceux que tentera l'expérience.

## COMPAS...SCIONS...

De la conception des plans à leur transposition en découpes de panneaux.

Le site à représenter (ici la gare de VONECHE et ses abords) est reporté sur un plan d'encombrement des modules à l'échelle 1/10 qui suit approximativement la direction générale des voies principales (ici une ligne droite avec sortie en courbe sur la droite dans la direction de BERTRIX) voir figure 1.

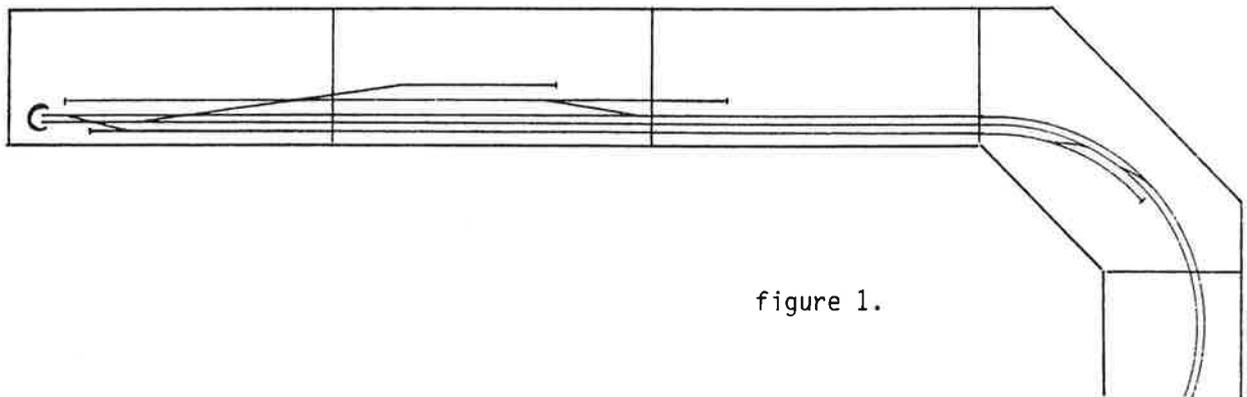


figure 1.

Les dimensions totales de ce plan d'encombrement ne sont pas encore fixées : il s'agit d'une esquisse pour situer le plan des voies de la gare. Le respect total des dimensions réelles nous conduirait à un ensemble trop vaste. Il faudra donc tricher avec ces dimensions.

Quels sont les points que l'on doit impérativement respecter ?

1. le nombre, la séquence et la direction des appareils de voie.
2. le nombre de voies.
3. la disposition relative des bâtiments, routes et ouvrages de génie civil.

Nous pourrions donc comprimer la longueur de voie entre certaines aiguilles en faisant attention à ne pas raccourcir les quais. Cette compression respectant l'aspect général du site ne se remarque pas exagérément.

Le plan des voies est tracé en tenant compte de l'entre-axe des voies et de l'encombrement des aiguilles. Nous avons choisi de travailler avec des PECO de grand rayon ... et c'est fou ce qu'elle peuvent prendre comme place.

Il faudra s'arranger pour que les interfaces entre les modules ne tombent pas au milieu d'un appareil de voie. (par exemple la traversée jonction simple du module 1 est à la limite de l'admissible) voir figure 2.

Une fois ce plan de voies établi et contenu dans le plan des modules à l'échelle 1/10 nous allons tracer l'emplacement des renforts (que nous appellerons couples intermédiaires, en abrégé : C.I.) qui supporteront le plan de roulement et le relief. Il nous a semblé que, sur la longueur de 1,20m 5 couples intermédiaires étaient suffisants.

Dans la mesure du possible ils sont répartis uniformément, mais il faut tenir compte de certaines contraintes : portail de tunnel, passage inférieur, moteur d'aiguille ...

Module n°1.

Module n°2.

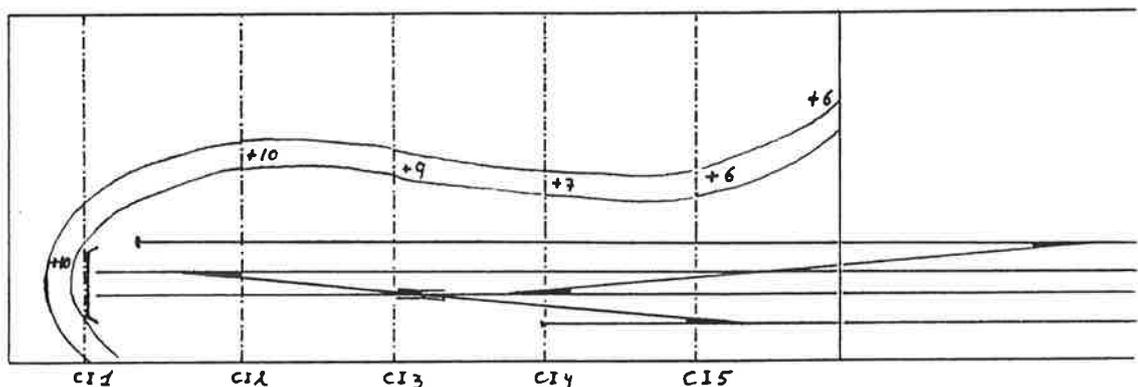


figure 2.

Toujours sur ce plan au 1/10 nous allons esquisser en plus un plan de situation des routes, sentiers, esplanades, bâtiments et coter ces emplacements au droit des C.I. par rapport au niveau du plan de roulement.

Un ensemble modulaire étant censé présenter une assiette de voie horizontale, celle-ci est prise pour niveau de référence et cotée 0. Une route située sur la lèvre d'une tranchée dans laquelle passe la voie sera cotée + x. Et si nous reprenons l'exemple de la figure 2 représentant le module VONECHE n°1 :

Donnée : Un chemin empierré longe le grill d'entrée côté DINANT. Il le surplombe en légère montée vers le côté gauche du module et passe au dessus du portail du tunnel. Réalisation : Au dessus du portail du tunnel, la route doit être à un niveau suffisant pour permettre l'installation de la voûte du tunnel et pour bien représenter l'aspect réel du site (carte IGN au 1/10.000, plan SNCB de la gare et estimations sur photographies). Ce niveau, établi à +10 (cm), dirige les autres niveaux le long de la route : C12= +10, C13= +9, C14= +7, C15= +6.

On sait que vers l'avant du module un talus descend en pente raide vers les rails et que vers l'arrière une prairie monte en pente légère après un petit talus au bord de la route. Chaque couple (et les interfaces) devra donc représenter ce profil.

C'est à ce niveau que chaque module sera repris séparément en plan (toujours au 1/10). La figure 3 montre l'éclaté du module 1 que nous venons de détailler.

Les pièces qui constituent le cadre extérieur du module seront prises dans un multiplex de 10 ou 12mm d'épaisseur (CPL marin). Nous avons pris la table de roulement dans du 12mm mais il semble que du 5,5mm serait suffisant. (+ léger et + facile pour les moteurs d'aiguillages)

Les couples intermédiaires sont pris dans du CPL marin 5,5.

Attention : ne pas oublier de déduire l'épaisseur des pièces du cadre extérieur de la table de roulement (pour les C.I.) et l'épaisseur des pièces du cadre (2x12) pour deux de celles-ci selon le mode d'assemblage. Si quelqu'un est assez gonflé pour faire des assemblages en queue-d'aronde... à ce niveau, il ne déduit rien, il mérite bien ça. Ce travail accompli, nous sommes en possession d'un éclaté par module où sont représentées toutes les pièces de menuiserie à découper dans des plaques de CPL 244x122.

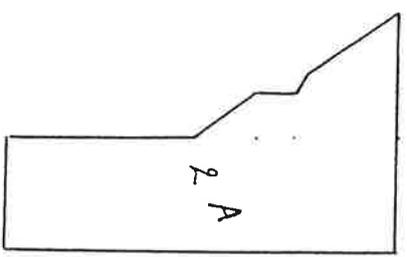
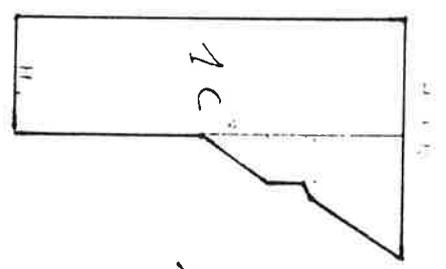
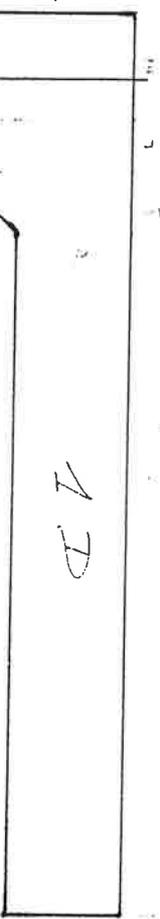
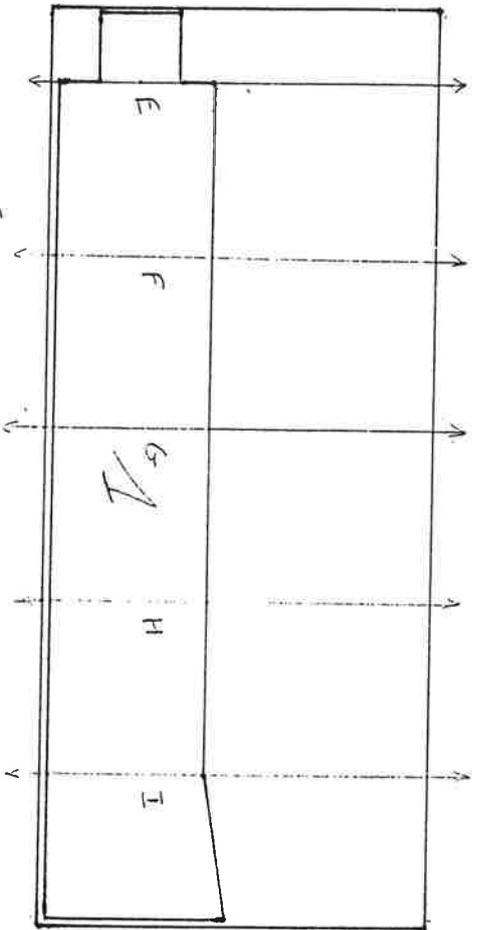
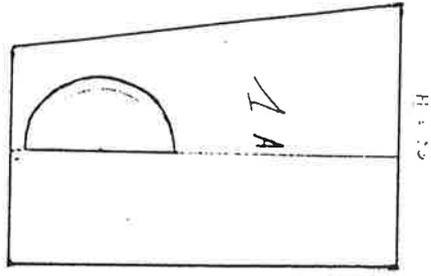
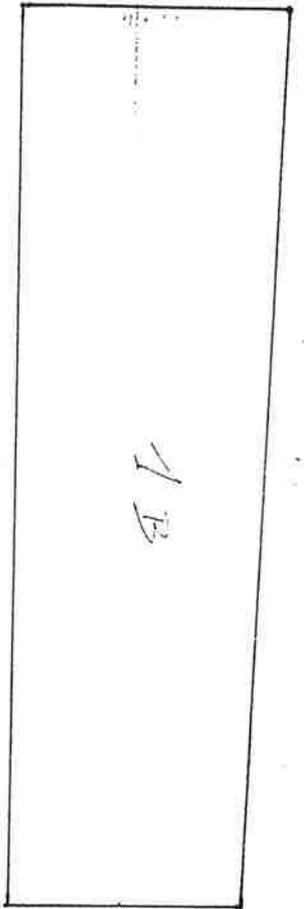
La photocopie vient à notre secours et sur les doubles de nos éclatés nous découpons les "patrons" des pièces à découper.

Vous comprenez aisément la suite : les patrons 12mm et les 5,5mm sont disposés sur un plan des plaques au 1/10. Commence alors un jeu de puzzle dont le but est d'établir un plan de coupe qui économise au maximum le bois.

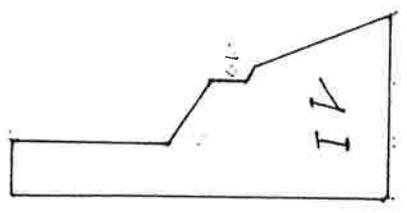
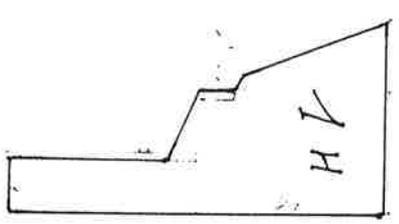
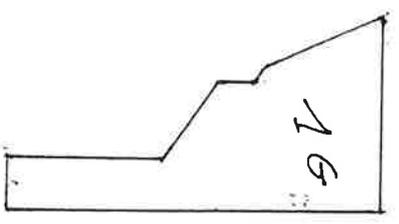
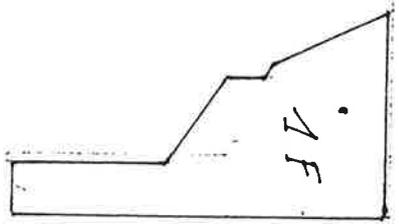
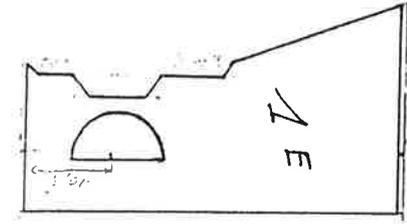
Lors de la découpe, chaque pièce est marquée selon son numéro de l'éclaté. On fait un tas par module qu'il ne reste plus qu'à... assembler. Mais ne débouchez pas le pot de colle aujourd'hui (ni le champagne). Affaire à suivre.....

#### REMARQUES :

1. attention pour la plateforme de la voie.
  - en tranchée : faire plus large.
  - en remblais : faire juste.
2. Lorsque je parle d'un plan de situation à l'échelle 1/10 le respect de l'échelle n'est pas obligatoire lors de l'esquisse du plan général. Il aide seulement à déjà prévoir l'espace disponible.
3. Les dimensions des modules (pour nous 120 x 50) sont laissées à votre appréciation. Posez-vous simplement la question : à quoi vais-je raccorder mon module ? La réponse déterminera le profil de vos interfaces.
4. Pour l'établissement du plan de voies on se reportera avec intérêt aux ouvrages :
  - Le tracé du réseau (2 tomes) édit. LOCO-REVUE
  - Le réseau miniature, conception. " "
  - Le réseau miniature, plans et projets. " "
  - T.M.T. de Cl. Lamming (à la bibliothèque du club)
5. Détail important que j'allais oublier :  
Lors de la découpe des interfaces, découper systématiquement l'interface correspondante du module voisin (elle est identique) et serrer les deux ensembles pour y pratiquer les trous pour les boulons de serrage des modules entre eux : 0 &mm.  
Prévoir aussi une découpe pour le passage du câblage.



X 2



# modélisme

## Quelques nouveautés HO en bref

### ROCO : voiture couchettes sncb

Très attendue, cette voiture l'était sans nul doute. Pour ROCO, il ne s'agissait que de la redécoration d'un modèle existant déjà de très bonne qualité (voiture "Eurofima" de 2e classe).

La livrée originale de ces voitures, pas facile à reproduire, a été bien rendue par ROCO, même si d'autres marques font encore mieux en matière de netteté. L'aménagement intérieur n'a pas été revu. On aurait pu rêver d'un nouveau moule, avec des couchettes en position "nuit", mais cela aurait coûté beaucoup plus cher qu'une simple repeinture. Les amateurs de rames éclairées auront donc avantage à peindre l'intérieur après s'être offert un petit voyage dans une de ces voitures. Les autres modélistes se contenteront de peindre en noir les bourrelets d'intercirculation (ils sont gris!) et en argenté (inox) le pourtour des feux de fin de convoi.

### JOUEF : voitures uic suisses

Pour un prix assez comparable, on peut s'offrir aussi les voitures suisses qui entraient jadis dans la composition de l'"Edelweiss" et que l'on peut encore voir dans celle de l'"Iris".

Depuis le retrait des modèles LILIPUT, JOUEF a le monopole de ces voitures. Il s'agit d'un modèle déjà ancien remis au goût du jour : aménagement intérieur, livrée plus actuelle, attelages courts à élongation variable et boîtier normalisé. Malheureusement, les vitrages, assez grossiers, sont toujours nettement en retrait par rapport à la caisse et ce défaut est très perceptible. Quelques lacunes subsistent aussi au niveau des marchepieds. Le rapport qualité / prix n'est donc pas des plus favorables. On regrettera dès lors la disparition des voitures CFF de LILIPUT, pas moins chères mais nettement plus fines malgré leur âge.

### LIMA : wagons sncb

Trois nouveautés "belges" : une trémie à bogies (Fals), un wagon à coils, et une trémie à deux essieux à toit basculant (Tds).

La photo du catalogue laissait espérer un wagon à coils nouveau, proche de celui déjà réalisé par MARKLIN et ROCO mais représentant un exemplaire plus moderne. Hélas! il s'agit seulement de l'immatriculation comme wagon SNCB d'un modèle français qui figure depuis très longtemps dans la gamme LIMA mais ne ressemble aucunement aux wagons belges... Autant une remise à jour du modèle français (que l'on rencontre souvent sur notre réseau) aurait été souhaitable, autant ce modèle fantaisiste est-il superflu!

La trémie à bogies est aussi un ancien modèle LIMA, légèrement remanié et muni d'attelage court à élongation. Malheureusement, il ne ressemble que très peu à un Fals SNCB et pas du tout au Type 1000 H 8 choisi par LIMA pour le marquage de son modèle. Ce choix de numéro est vraiment malencontreux car des types SNCB plus anciens sont plus proches du wagon LIMA d'origine (Types 1000 F 5 ou 1000 F 7).

Autre reproche : les bogies, déjà mal disposés, ont encore été reculés vers le centre du wagon afin de loger le dispositif d'élongation de l'attelage. L'empattement du wagon en devient ridiculement court, ce qui nuit à l'aspect d'ensemble. En bref : un jouet, pas un modèle!

La trémie Tds est d'une tout autre qualité. Elle correspond presque exactement au Type 1000 D 8 de la SNCB. Et si elle est un peu moins détaillée (goulottes) que le modèle très voisin de ROCO, elle est aussi moins chère, malgré un marquage plus complet.

Malheureusement, il y a encore une bourde dans le choix du marquage : LIMA a immatriculé son wagon non pas dans la tranche 1000 D 8 mais dans la tranche 1000 D 4 qui, en réalité, présente un aspect différent. Mais où vont-ils donc chercher leur documentation ?

## KLEIN MODELLBAHN : wagons divers

La firme autrichienne continue de sortir régulièrement des petits wagons de marchandises à deux essieux. Ses choix se portent tant sur des modèles "internationaux" que sur des variantes originales d'un même modèle de base, ce qui permet de réduire les frais d'étude et d'outillage.

Épinglons au passage un tombereau T à bâchage mécanique de la SNCF. Un modèle superbe, très bien détaillé. La peinture correspond au rouge wagon SNCF à l'état : neuf. Sauf le châssis qui est moulé dans un plastique brun foncé "passe-partout", ce qui est peut-être dommage. Un détail me chiffonne cependant : les oeillets de la Bâche ne semblent pas être disposés correctement et il sera difficile dès lors de figurer les cordes de nylon qui descendent jusqu'au bas des parois latérales et maintiennent la bâche tendue.

Autre modèle, un Tms à toiture coulissante en deux parties, en version à bouts fixes. Ce modèle avait déjà été reproduit en H0 par MARKLIN et JOUEF et, plus récemment, par FLEISCHMANN, tandis que KLEIN MODELLBAHN avait choisi une variante avec portes en bouts. Le modèle KLEIN MODELLBAHN est le meilleur des quatre. Il est le plus détaillé et celui qui respecte le mieux l'échelle. Ses inscriptions sont fines et complètes (bien que plus empâtées que chez FLEISCHMANN ou MARKLIN). Versions allemande, autrichienne et française, toutes trois irréprochables.

Modèle belge enfin avec un Tms à toiture enroulable Type 1215 B 1 (disponible aussi en version SNCF).

Le modèle est bien reproduit, même si la gravure est un peu plus sommaire que celle des modèles précédents. L'échelle est parfaitement respectée.

Une petite erreur à relever, dans l'emplacement du volant de frein (un peu petit) : celui-ci devrait être du côté opposé à celui des manoeuvres du toit mobile.

Il faut donc démonter le wagon (en ôtant les tampons) et bricoler un peu pour mettre le châssis (dissymétrique) dans l'autre sens. Ce n'est pas sorcier.

Notons que deux versions sont disponibles : époque 3 et début de l'époque 4 (avant la renumérotation intervenue entre 1980 et 1984). Ce modèle n'est plus en service à la SNCB depuis environ deux ans.

## JOCADIS : diesel série 51 sncb

Un magnifique modèle, que vous aurez pu admirer déjà en photo dans plusieurs revues. Gravure superbe (on est au niveau de la "20" MATHU-MODEL au moins), en particulier les grilles de ventilation. L'échelle est bien respectée sauf en largeur (2 mm de trop). La mécanique, d'origine ELECTROTREN, est sans doute puissante et robuste, mais quel vacarme ! Il faudra bientôt des boules "Quies" pour exploiter son réseau. A moins d'adopter la version FAULHABER, qui devrait être plus discrète. Mais c'est plus cher...

## BRIMA : diesel série 52 sncb

Mécanique : mêmes reproches que pour la "51" (pas étonnant : c'est la même). Mais pas les mêmes compliments pour la gravure ou le respect des formes et des proportions. Sur ces points, il n'y a pas beaucoup de bien à en dire. Quel dommage ! Il s'agit, certes, d'une première expérience pour cette nouvelle firme, et ceci explique en partie cela. Mais on peut craindre que ce modèle ne rencontre pas le succès escompté par ses promoteurs, ce qui ne serait pas un bon départ pour une entreprise à qui on ne peut que souhaiter de mieux réussir le prochain modèle.

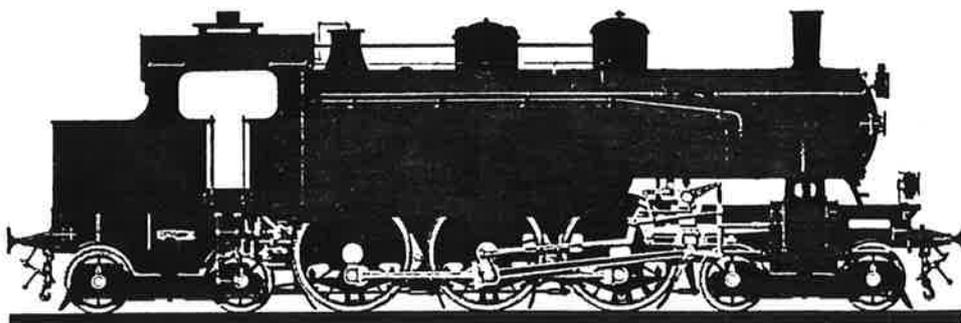
A-M.D.

### Au sommaire de notre numéro 44 :

Mot du président :	page 1
Vie du club :	page 2
Actualité ferroviaire (une rubrique de M. Herbiet) :	page 4
Inventaire du matériel moteur de la SNCB :	page 7
Namur - Dinant : quelques compléments :	page 13
Courrier des lecteurs :	page 15
Nos vapeurs... quelques remarques :	page 17
Le réseau modulaire 'N' du Rail Miniature Mosan :	page 18
Modélisme : quelques nouveautés examinées par A-M. Ducarme :	page 22

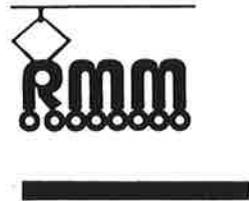
Photo de couverture : E. Dehasse.

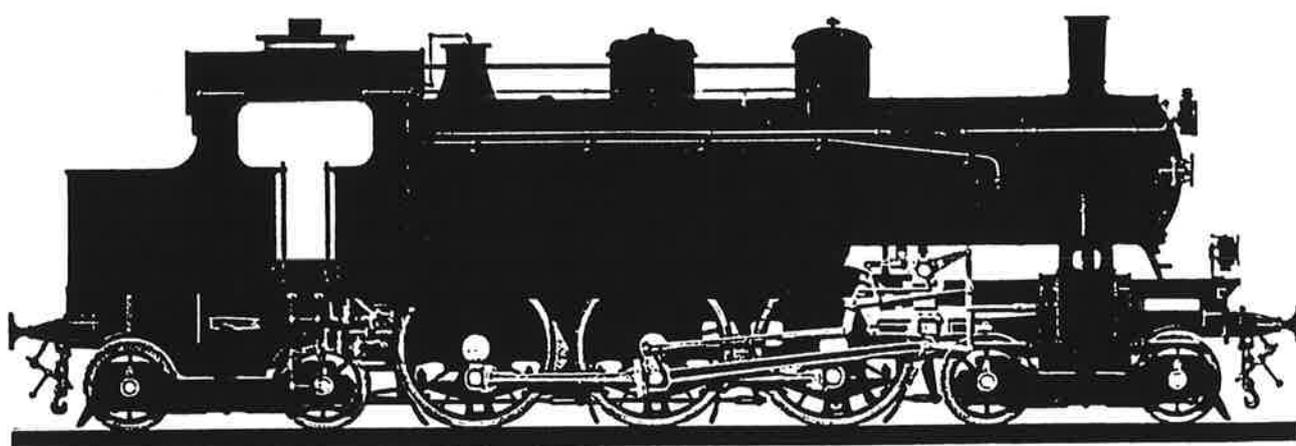
Photo page 6 : A-M. Ducarme.





# Rail Miniature Mosan

 **25** ans



**journée "portes ouvertes"**

**21 octobre ~ 10 - 19 h**

**ENTREE LIBRE**

**CENTRE CULTUREL DE GERONSART, RUE DU TREFLE, JAMBES**