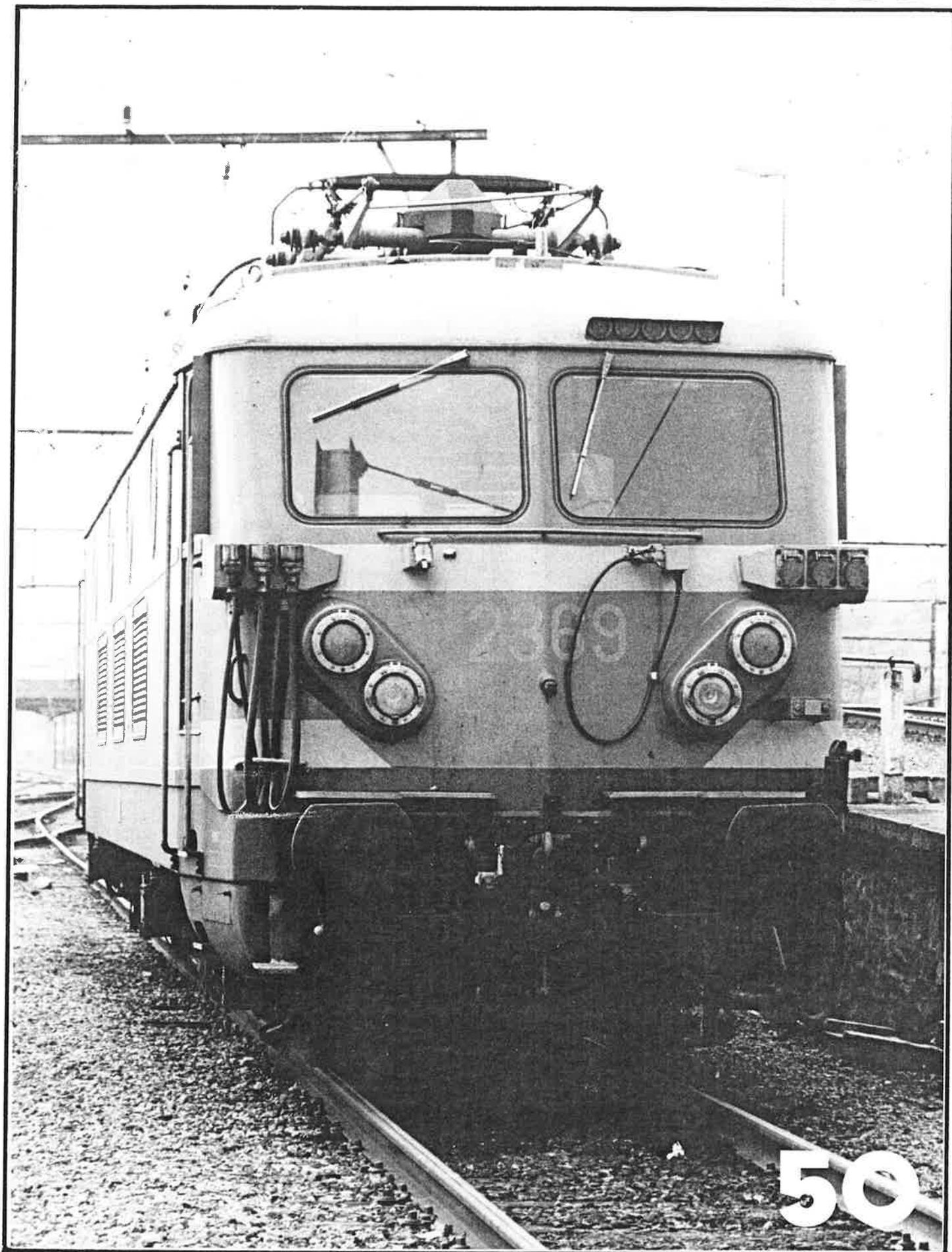


# Ferro Flash Namur



# 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 5544 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.

# la vie du club

## **Au programme des prochaines réunions:**

**vendredi 13 septembre (20h):** travaux divers sur les réseaux.

**vendredi 20 septembre – réunion mensuelle – (19h30):**

Modélisme: le moulage (1ère partie)

Projections: diapos ferroviaires de vos vacances (Si vous avez quelques images intéressantes, mais trop peu pour en faire le sujet d'une future séance complète, apportez-les ce soir-là.)

**vendredi 27 septembre (20h):** travaux divers sur les réseaux.

**vendredi 4 octobre (20h):** essais de circulation et dernière mise au point.

**les 8–9–10 octobre (à partir de 19h):** préparation des locaux  
(l'installation doit être terminée pour le 11 à 17h.)

**vendredi 11 octobre (19h):** vernissage.

**les 12 et 13 octobre: exposition ouverte au public (de 10 à 18h).**

**vendredi 18 octobre – réunion mensuelle – (19h30):**

Modélisme: le moulage (2ème partie)

Projections: *Chemins de fer de Turquie* (reportage de Max Delie).

## **Pour son numéro 50, Ferro Flash Namur se renouvelle...**

Vous aurez peut-être constaté de petits changements dans la présentation de ce numéro. Le rédac-chef s'est offert un nouveau jouet: un P.C. avec un programme de P.A.O., afin de faire un *Ferro Flash Namur* encore plus beau. Pour le moment, il nage. Mais on peut espérer qu'il maîtrisera bientôt ce bel outil. En attendant, voici déjà quelques pages "rénovées" pour vous mettre en appétit.

Ce numéro 50, nous l'avons voulu particulièrement complet, afin que chacun y trouve ce qui l'intéresse. Bonne lecture, et à bientôt pour le numéro 51.

## **R M M on the road again**

Ce n'est pas au long d'une route poussiéreuse, bordée à l'infini des inévitables poteaux télégraphiques, ce n'est pas dans un décor des Rocheuses que nos petites diesel Minitrix et autres ont tiré leur freight habituel. Cependant, le réseau N a une fois de plus été "on the road".

C'était dans le cadre prestigieux de l'abbaye de Floreffe, dans un ancien cloître attenant à l'abbatiale.

Dans cette exposition, modeste mais intéressante et variée, nous étions les seuls représentants du train miniature. Un public nombreux a pu ainsi découvrir que pour nous le petit train n'est pas synonyme de jouet, mais une activité où documentation sérieuse et rigueur dans le travail s'allient pour faire du chemin de fer miniature une représentation juste et plaisante de son grand frère.

Que soient ici remerciés tous ceux qui ont donné leur travail et leur temps au long des quatre jours de cette manifestation.

Lionel Mercier.

## **Le R M M en ballade**

L'été n'est pas une saison propice aux travaux sur nos réseaux. Le beau temps, en particulier celui de cette année, nous appelle plus souvent à l'extérieur, et seules les "obligations" de quelques membres en vue de la préparation de l'exposition (qui paraît-il est proche) les ont contraints à des devoirs de vacances. Voilà bien certainement l'excuse prise par ces derniers pour réaliser ensemble (avec leur compagne) un petit voyage qu'ils ne sont pas près d'oublier. Voyage à thème ferroviaire, préparé (le mot est faible) par notre érudit de service, au moyen, notamment, d'une collection de cartes IGN. Pour ceux qui ne l'ont pas encore reconnu, notre ami André-Marie Ducarme.

La gare de Marloie fut notre point de ralliement: elle était en effet au coeur d'un important réseau de lignes normales et vicinales. Ces merveilleuses petites lignes vicinales qui sillonnaient nos campagnes en respectant si bien l'environnement qu'il faut toute l'attention d'un "mordu" bien renseigné pour en deviner l'ancien tracé, reconquis aujourd'hui par la nature.

Par Marche-en-Famenne, Verdenne, Hotton, nous avons gagné la gare de Melreux d'où partaient jadis deux de ces lignes vicinales. Nous avons suivi l'une d'elles jusqu'au pont d'Erezée, origine de la ligne du Tramway Touristique de l'Aisne. A midi, André-Marie nous a déniché un coin bucolique à souhait pour le pique-nique. Puis, nous avons poursuivi notre exploration par Dochamps, Manhay, Ferrière, Xhoris et Comblain-la-Tour, terminus de la ligne. Retour au "grand" chemin de fer avec les gares de Comblain-au-Pont, Poulseur (point de départ d'une autre ligne vicinale, à voie normale celle-ci, vers Trooz) et Rivage (où nous avons bénéficié du passage de plusieurs trains en quelques minutes).

Retour par la ligne de l'Amblève (L.42), via Aywaille, Remouchamps, Stoumont et le viaduc de La Venne. La soirée s'est achevée dans une ferme auberge où nous avons profité d'une ripaille campagnarde empreinte de la même chaleureuse ambiance que le reste de la journée.

Les communes traversées au cours de cette radieuse journée nous ont étonnés à plus d'un titre, notamment par leur coquetterie et leur pittoresque.

Si vous avez droit à ce récit, c'est pour vous encourager, tout d'abord à découvrir, sous le couvert de votre passion ferroviaire, les coins les plus reculés de notre beau pays, mais surtout à nous suivre plus nombreux dans les déplacements que nous programmerons à l'avenir. Ce qui m'amène tout naturellement à vous rappeler notre exposition bisannuelle et à solliciter (encore un mot trop faible) la participation du plus grand nombre. Je souhaite à chacun de vous une exposition riche en rencontres et en échanges d'idées.

Le président.

## Nouvelles du réseau N

Bien que conçu pour voyager, notre réseau N a quelque peu souffert de son récent déplacement à Floreffe. Rien de grave, mais la construction d'un caisson de transport et de rangement pour chaque module s'impose à l'évidence.

La traversée jonction double pose des problèmes d'alimentation électrique aux locos les plus courtes, ce qui impose des vitesses totalement irréalistes pour son franchissement sans l'aide des doigts de l'opérateur. Elle doit être remplacée par un autre modèle, plus efficace et plus réaliste à la fois, mais ce ne sera pas encore fait lors de l'expo d'octobre, trop proche.

La scierie Thonet se construit. Une bonne partie de ses installations sera en place pour octobre. Le T.C.O. sur lequel Daniel Braibant travaille depuis des semaines ne sera sans doute pas terminé à temps. On se satisfera, en attendant, d'une amélioration des commandes provisoires actuelles: possibilité d'isoler séparément les voies II et 3, commande séparée des aiguillages aux deux extrémités de ces voies. Ceux qui ont déjà piloté le réseau lors d'une exposition savent à quel point cela s'imposait.

Une remarque, enfin: même si *Loco Revue* a publié la photo des quatre compères, rien n'interdit que, de quatre, ils deviennent cinq, six, ou davantage. C'est même leur vœu le plus cher !

## Nouvelles du réseau H0

Le réseau H0 a vu de grands progrès dans sa décoration ces derniers temps et devrait en connaître d'autres encore d'ici l'expo d'octobre: après le mur de soutènement de la gare et le mur d'enceinte du couvent, notre ami Jules Falque entreprend de graver, pierre par pierre toujours, le perré des bords de Meuse et le quai de halage. Avec un peu de chance, toute l'extrémité gauche du réseau sera ainsi habillée à temps (mise à part la Meuse qui devra être coulée en résine plus tard).

Une nouvelle alimentation des trains (n°s 3 et 4) pour la "ligne 154" sera prochainement mise en service. Sa réalisation, oeuvre de Jean Absil et Patrick Vanhuffelen, est d'un très haut niveau de qualité. Les conducteurs auront sous les yeux un mini tableau avec la marche de leur train et l'aspect des signaux situés en coulisses. L'exploitation de la ligne en sera grandement facilitée. Le poste de bloc (poste2) ne sera malheureusement pas réalisé pour le jour "J", pas plus que le téléphone de bloc entre les postes: il restera du pain sur la planche pour 1992 !

Quelques problèmes déjà anciens subsistent: une traversée jonction double (encore une !) est assez capricieuse à un endroit crucial (sortie du poste 1, à la séparation des deux lignes). On espère que les soins que Michel Archambeau lui prodiguera bientôt suffiront à éviter tout incident les 12 et 13 octobre (croisons les doigts !). De toute manière, nous n'avons pas de solution de rechange à court terme.

**Les projets:** Il suffit d'entrer dans le local et de contempler le réseau H0 pour avoir le sentiment que le plus dur est fait et que le travail touche à sa fin. Pourtant bien des choses restent à faire:

- technique: – console du poste 2 avec leviers et manettes d'aiguillages et de signaux;  
– implantation et motorisation des signaux mécaniques (ils sont construits);  
– achèvement du passage à niveau (réglage, feux et sonnerie);  
– liaisons téléphoniques entre les postes de bloc.
- décor: – poteaux et fils électriques pour l'alimentation (fictive) des maisons;  
– jardins et arbres à l'avant-plan près de la gare de HUN;

- pont à peser, gabarit, goulottes pour le déversement de ballast dans les wagons;
- massif boisé entre les rochers de l'extrémité gauche et le chemin menant à la ferme d'Yvoy(\*);
- implantation définitive et aménagement des abords de cette ferme;
- imitation des eaux de la Meuse, vraisemblablement en résine époxy;
- et enfin: implantation de la caténaire sur la "ligne 162".

Patrick Vanhuffelen souhaite aussi réaliser un manuel technique qui faciliterait la maintenance du réseau. Aujourd'hui, lui seul est en mesure d'intervenir dans la partie électrique, ce qui n'est pas une situation acceptable. Qui voudra bien s'initier à ses côtés pour pouvoir assurer aussi cette maintenance? (Il n'est pas du tout nécessaire pour cela d'être un technicien de profession.)

*Ferro Flash Namur* a déjà publié une description complète des postes 1 et 3 et du tableau du répartiteur (n<sup>os</sup> 29, 30, 31). Cette documentation sera revue en fonction des modifications intervenues depuis, et étendue aux autres fonctions: poste 2, conduite des trains, synoptique, bloc par téléphone, etc. Des articles sur ces sujets paraîtront progressivement dans *Ferro Flash Namur* et constitueront un véritable mode d'emploi (qui sera aussi disponible séparément).

A-M. D.

(\*) Une récolte automnale de reine des prés (filipendule ulmaire) est absolument indispensable après deux années d'omission. Voir ci-dessous.

## A VENDRE

LIMA : loco CFF Re 4/4 "Danie Bourret"  
version 3 rails alternatif

HAG : loco CFF Ae 4/7  
version 3 rails alternatif

Etienne DEHASSE  
081/73 14 19 (privé)  
071/26 22 29 (bureau)

## CUEILLETTE

Malgré la préparation de l'expo,  
il est nécessaire de consacrer quelques heures à la récolte de plantes sauvages  
(reine des prés) pour la décoration du réseau H0 au cours de l'année qui vient.

Une expédition sera organisée fin septembre, début octobre,  
dès que les plantes seront "à point" et la météo favorable.

Venez nous donner un coup de main !

(Donnez votre n° de tél. à Patrick ou à André-Marie)

# actualité

## **Le TGV aux USA?**

Selon le président de "Bombardier Eurorail" (ex-Brugeoise et Nivelles), une décision de principe a été prise pour la construction d'un TGV au Texas. Après avoir été choisi par l'Espagne, le TGV français a été préféré par la "Texas High Speed Authority" à son rival allemand ICE, car son véritable atout est d'être en service depuis quelques années déjà. A une vitesse de 320 km/h, le TGV mettrait moins de nonante minutes pour parcourir les 412 km séparant Houston et Dallas. Au-delà de 1998, un réseau triangulaire TGV serait réalisé par les relations Dallas-Austin-San Antonio et San Antonio-Houston. On y attend plus de dix millions de passagers dès l'an 2000. Comme on a identifié aux USA 22 couloirs pouvant convenir à l'établissement d'un TGV, et comme le Canada est lui aussi très intéressé par ce mode de transport, les constructeurs GEC Alsthom et Bombardier attachent une très grande importance au TGV texan: son succès pourrait relancer le chemin de fer aux Etats-Unis.

## **ICE: maladies d'enfance**

La mise en service le dimanche 2 juin 1991 de l'ICE de la DB a été marquée par une série de pannes et d'accidents qui ont provoqué le mécontentement de la clientèle, voire la colère de certains passagers. C'est ainsi qu'à huit reprises, une des motrices a rendu l'âme en service, obligeant les voyageurs à changer de train et causant des retards considérables. En plus des portes refusant de s'ouvrir dans les gares et des filtres de WC défectueux entraînant la fermeture des toilettes, on a vu une porte s'ouvrir alors que le train roulait à 250 km/h. Elle a été arrachée mais, par chance, aucun voyageur n'a été happé par le puissant appel d'air. Ce nouveau matériel doit

faire sa maladie de jeunesse, dit-on à la DB. Celle-ci rejette par ailleurs une grosse part de responsabilité sur les constructeurs, ceux-ci n'ayant livré la dernière des 25 rames que deux jours avant sa mise en service.

## **Un indicateur historique**

Pour la première fois depuis 1944, les chemins de fer allemands éditent un seul indicateur pour l'ouest et l'est du pays réunifié. Il comprend 1200 pages pour les lignes de la DB, 350 pour les lignes de la DR et 500 pour les trains internationaux, Intercity et ICE. La parution de cet indicateur marque une étape significative de la réunification ferroviaire allemande.

Cela faisait donc plus de 45 ans qu'il n'y avait pas eu d'indicateur commun, c'est-à-dire même avant la création de la Deutsche Bundesbahn le 7 septembre 1949. Cet indicateur de plus de 2000 pages comportant également de nombreuses cartes hors texte, avec son poids de 1,740 kg, doit être le plus volumineux indicateur au monde en un seul volume. Il ne vous coûtera que 15 DM pour garnir votre bibliothèque ferroviaire de ce document historique.

## **L'indicateur des chemins de fer belges bon pour le musée?**

Si vous possédez un ordinateur personnel et si vous avez acquis la disquette adéquate, vous pourrez obtenir à domicile l'horaire du (des) train(s) que vous devrez emprunter pour rejoindre votre destination. Si vous le voulez, ce programme vous fournira tous les horaires des trains vers cette destination à n'importe quelle heure et n'importe quel jour. Vous pourrez même lui demander un autre itinéraire si vous jugez que celui choisi ne présente que peu d'intérêt pour votre formation géographique et touristique.

Finis de feuilleter les quelques 400 pages de l'indicateur ou de faire la file dans les bureaux d'information de la SNCB!

Inutile toutefois de vous présenter au guichet pour obtenir la disquette. En effet, ce nouveau système est pour l'instant testé par le personnel dans neuf gares dotées d'un bureau d'information. Sur base de cette expérience qui ne concerne encore que les horaires, il est prévu d'intégrer par la suite tous les tarifs, ordinaires ou plus avantageux. La disquette serait alors mise en vente dans les principales gares du pays.

## **Toilette printanière des lignes SNCB**

Chaque printemps, de la mi-avril à la fin mai, un train de désherbage arrose les lignes du réseau belge. Il traite 5300 kilomètres de voies principales en 33 jours à une vitesse de croisière de 60 km/h. Il circule uniquement de jour, dans les plages de trafic moins dense, et ne traite que le lit de ballast et les bas-côtés: talus et bermes sont désherbés mécaniquement.

Le désherbage est capital pour le bon déroulement du trafic. Un lit de ballast envahi de végétation perdrait une grande partie de sa capacité d'évacuer les eaux et la stabilité de la voie en souffrirait. De plus, les bas-côtés deviendraient difficilement praticables et la sécurité du personnel s'en trouverait compromise, sans parler des risques réels d'incendies.

Le désherbage chimique est la seule technique performante à l'heure actuelle. C'est le service responsable (Infrastructure 30.6) qui s'attache à le rendre "propre", par le choix de dosages et de méthodes d'arrosage qui respectent le mieux l'environnement.

Le mode de travail a fort évolué depuis quelques années: il est plus sélectif. Ainsi, le lit de ballast ne reçoit pas la même concentration d'herbicide que les bas-côtés, et le ballast n'est pas traité pendant les premières années qui suivent son renouvellement. La teneur du mélange en produit actif a diminué de moitié, par comparaison avec 1986. Elle est en tout cas bien inférieure au maximum autorisé par le Ministère de l'Agriculture. Et le degré d'agressivité à l'égard de la nature est un des critères majeurs au moment du choix d'un produit.

La SNCB ne possède plus de train désherbeur, et celui que nous apercevons sur nos lignes appartient à la SNCF et est loué chaque année depuis 1987. Il se compose de quatre wagons-citernes remplis d'eau (230m<sup>3</sup> au total), d'un wagon-citerne chargé d'herbicide, d'un wagon "arroseur" et d'une voiture-résidence. Dans le wagon arroseur, un processeur règle le mélange eau/herbicide et la surface d'arrosage (qui varie avec la vitesse). La voiture-résidence, équipée d'une cuisine et d'une partie couchage, est habitée pendant toute la campagne par les quatre membres de l'équipe d'accompagnement. Un chemist français porte la responsabilité technique du train; il est assisté de trois collègues belges de l'atelier de Schaerbeek. Lors de chaque voyage, un représentant du district parcouru s'ajoute à cette équipe.

## **La BB 10003 de la SNCF en Belgique**

Après avoir effectué une série d'essais à petite vitesse en Aquitaine sur la voie unique du Médoc (alimentée pour la circonstance en 3000 V ou en 750 V continu) et après une nouvelle séquence probatoire sous caténaire 25000 V, la BB 10003, machine prototype des futurs TGV transmanche tritension, est venue dans notre pays du 13 mai au 7 juin, pour une série d'essais. Ceux-ci consistaient à vérifier les harmoniques et à contrôler le comportement à plus grande vitesse sous 3000 V des équipements électriques, avant d'éventuelles modifications.

Les trois marches d'essais quotidiennes ont été effectuées entre Tournai et Enghien, sur un tronçon de la ligne Bruxelles-Lille qui sera utilisée à partir de juin 1993 par les TGV Londres-Bruxelles, en attendant la réalisation de la nouvelle ligne à grande vitesse Lembeek-frontière française. Les renseignements recueillis au cours de ces essais effectués à des vitesses allant de 110 à 140 km/h serviront à la mise au point définitive des rames Transmanche. Ces dernières devant sortir d'usine au début du printemps de l'année prochaine.

## La carte ferroviaire de la France dans les années 2000

D'ici 2020, voire 2010 (si le financement suit), la France sera sillonnée en tous sens et à toute allure par des TGV. En effet, 3.442 km de lignes nouvelles à grande vitesse sont inscrits au schéma directeur adopté par le gouvernement. Comme 700 km sont déjà construits et 500 autres en cours de réalisation, on peut écrire que la France

sera la plaque tournante de l'Europe à grande vitesse avec un réseau de près de 4.700 km de lignes nouvelles.

Après les TGV Sud-Est, Atlantique, Nord et Transmanche, 16 nouvelles relations TGV verront le jour, soit totalement sur lignes nouvelles, soit partiellement sur lignes nouvelles et sur lignes classiques aménagées pour la grande vitesse.

<u>Dénomination:</u>	<u>Distance en km:</u>	<u>Relations réalisées:</u>	<u>Taux de rentabilité:</u>
TGV Est	460	Paris-Strasbourg	4,3
TGV Provence	219	Valence-Marseille	9,8
TGV Côte d'Azur	132	Marseille-St Raphaël	8,4
TGV Languedoc-Roussillon	290	Avignon-Perpignan-Espagne	6,1
TGV Aquitaine	480	Tours-Bayonne-Espagne	7,6
TGV Midi-Pyrénées	184	Bordeaux-Toulouse	5,5
TGV Grand Sud	70	Bordeaux-Narbonne	5,0
TGV Picardie	165	Tilloy-Amiens-Frethun	4,8
TGV Normandie	169	Paris-Rouen-Normandie	0,1
TGV Bretagne	156	Le Mans-Rennes	7,4
TGV Pays de Loire	78	Le Mans-Angers	5,4
TGV Auvergne	130	Paris-Clermont Ferrand	3,1
TGV Limousin	174	Paris-Limoges	2,4
TGV Rhin-Rhône	425	Mulhouse-Lyon	5,9
TGV Transalpin	261	Lyon-Chambéry-Italie	6,0
TGV Interconnexion Sud	49	TGV Sud-Est, Atlantique, Nord et Est y seront reliés.	

## Nouveau look à la SNCB

Depuis le début de l'été, l'EC<sup>+</sup> "Memling" est assuré par une rame belge composée de voitures I6, I10 climatisées et I4, toutes repeintes dans une nouvelle livrée grise, bleue et rouge qui, par quelques détails, rappelle un peu celle récemment appliquée sur des autorails 44 ou 45.

Caisse grise avec large bandeau bleu foncé et filet rouge sous les baies, portes rouges, chiffre de classe appliqué dans un losange en haut de la caisse: une décoration très actuelle et qui, sur une telle rame homogène, ne manque vraiment pas d'allure!

Cette nouvelle livrée serait un prototype. Elle devrait aussi, avec certaines adaptations, habiller bientôt les automotrices 03 "Break" à trois

caisses, lesquelles devraient apparaître tout prochainement et seraient d'abord mises en service sur la relation IC Bruxelles-Namur-Arlon-Luxembourg.<sup>(1)</sup> Si cette décoration donne satisfaction, elle pourrait même remplacer peu à peu l'actuelle livrée bordeaux. Les photographes ferroviaires ne manqueront pas de sujets!

---

M. H. et A-M. D.

---

<sup>(1)</sup>Les 140 automotrices "Break" en service (301 à 440) doivent être complétées d'une voiture intermédiaire non motorisée. Une première tranche de 68 voitures est en cours de montage chez "BN" (entretemps devenue "Bombardier Eurorail"). Une seconde tranche de 72 voitures est en commande.

# Courrier des lecteurs

Après avoir lu le récit de Mr F. Dumont dans la rubrique *Souvenirs* de notre numéro 48, Jean Dubuffet nous a adressé les commentaires qui suivent.

## Indication des travaux en cours

En ce temps-là (1956), la signalisation des chantiers de travaux était du type ancien, c'est à dire un triangle jaune non réfléchissant avec une bande noire près des bords. La nuit, il était appuyé par deux feux jaunes placés sur une même horizontale et éclairé par réflexion. A titre transitoire, sur la ligne Namur-Charleroi, les deux feux jaunes étaient placés sur une même verticale pour éviter la confusion avec les deux feux jaunes de la signalisation lumineuse de jour et de nuit spéciale de cette ligne.

Ces feux étaient généralement des lanternes à pétrole et étaient donc non clignotants. Ce n'est que vers les années 1970, avec l'usage des triangles de vitesse réfléchissants, que les lanternes électriques sont apparues, non clignotantes au début. Par la suite, le service V fit usage du feu clignotant pour économiser les batteries. Ce passage du feu fixe au feu clignotant suscita au début bien des discussions quant à la visibilité du feu par suite du temps d'allumage trop court.

L'origine de la réduction de vitesse temporaire était signalée par un panneau rectangulaire blanc avec les lettres noires T.W. La nuit, ce panneau était éclairé par réflexion, généralement aussi par une lanterne à pétrole.

La fin de la zone de réduction de vitesse temporaire était signalée par un triangle vert ou jaune suivant la vitesse autorisée à cet endroit. Ces triangles étaient appuyés, la nuit, par deux feux verts pour le triangle vert, ou par deux feux jaunes pour le triangle jaune. Ces feux étaient placés sur une même horizontale, sauf pour la ligne Namur-Charleroi où ils étaient placés sur une même verticale.

La distance d'implantation du triangle de réduction de vitesse temporaire en avant du panneau T.W. était:

- 500 m du panneau T.W. sur les lignes où la vitesse maximum autorisée était égale ou inférieure à 100 km/h;
- 700 m sur les lignes où la vitesse était supérieure à 100 km/h sans dépasser les 120 km/h;
- 1.000 m sur les lignes où la vitesse était supérieure à 120 km/h sans dépasser 140 km/h.

Ces distances étaient augmentées sur les lignes en pente, mais, contrairement aux signaux fixes d'arrêt et d'avertissement, n'étaient pas réduites en rampe.

## Signal "ouvert" ou signal "vert"

Sur les locomotives à vapeur, par suite du bruit, chaque équipe avait ses habitudes et son code pour signaler la position d'un signal, bien souvent par la position du bras

placé à 45° ou 90°. Mais par la suite, avec la signalisation lumineuse, les conducteurs ont pris l'habitude de donner la couleur de feu.

On dira *rouge* ou à l'*arrêt*, *deux jaunes*, *vert* etc... D'ailleurs, suite à plusieurs dépassements de signaux avec plusieurs personnes à bord de la locomotive, une instruction obligea le conducteur à signaler la couleur du feu, l'accompagnateur devant répéter l'indication. A noter que seul le machiniste avait la responsabilité des signaux et devait s'assurer de leur position.

## Consommation théorique de charbon de Luxembourg à Bruxelles-Nord

L'allocation théorique de charbon menu était de 28,2 grammes (locomotives équipées de deux injecteurs à vapeur vive) et de 26,2 grammes (locomotives équipées d'une pompe alimentaire ACFI) par t/km virtuelle (la tonne kilométrique virtuelle étant le travail mécanique nécessaire pour remorquer une tonne de charge sur une distance de un kilomètre pour une résistance au roulement moyenne de 5 kg).

Partant des données des tomes des distances virtuelles, le calcul donne, en fonction du temps de parcours, 145,548 t/km virtuelles, soit une consommation de:

4.104 kg de charbon menu (28,2 x 145,548)

245 kg en plus par heure de service (70 x 3,5)

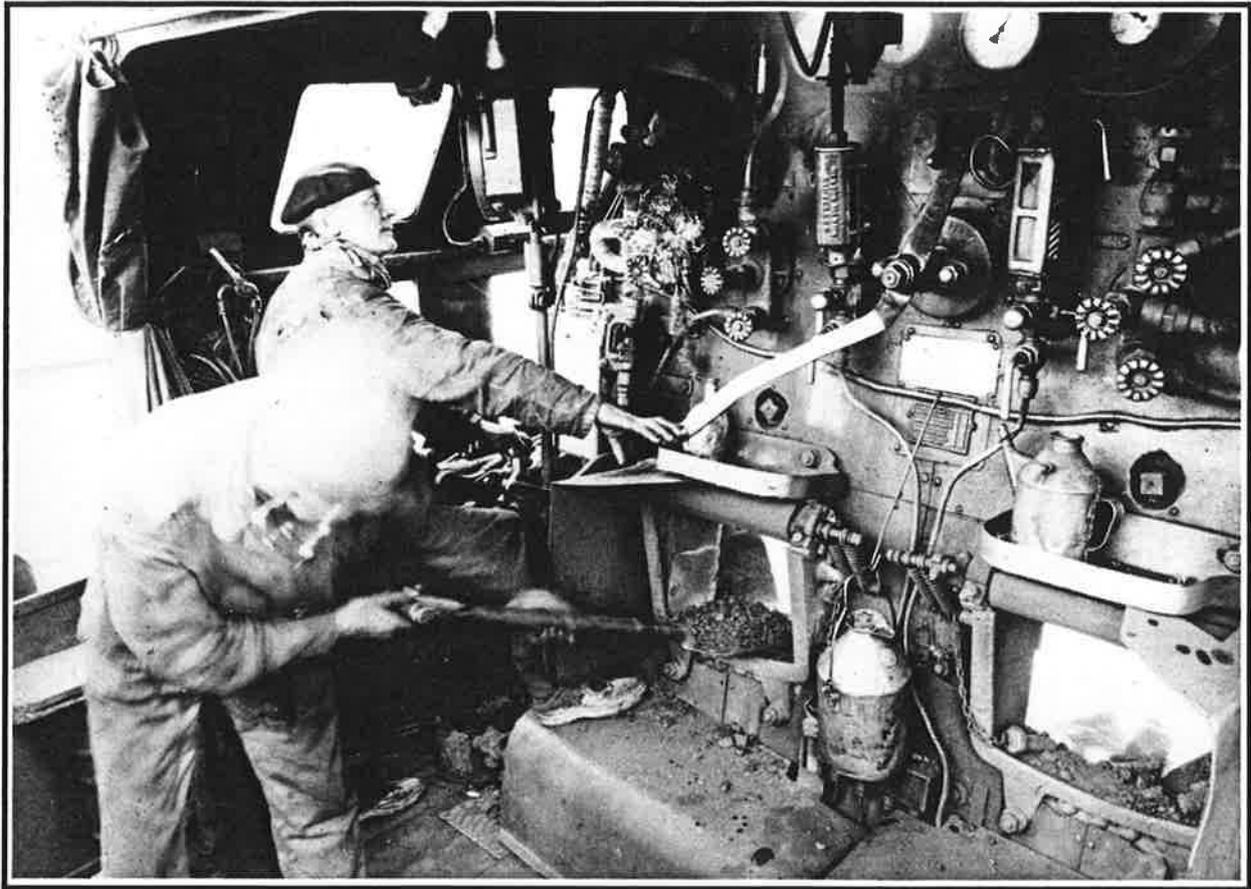
298 kg en plus pour le chauffage du train (0,32 kg par tonne remorquée et par heure de service, soit 0,32 x 266 x 3,5)

Soit un total de 4.647 kg de charbon menu, ou après conversion en briquettes, criblé et menu: 1.000 kg de briquettes, 1.000 kg de criblé et 2.367 kg de charbon menu pour une locomotive avec deux injecteurs à vapeur vive. Par le même calcul, on trouve 4.357 kg pour une locomotive équipée d'une pompe alimentaire ACFI, soit, après conversion, 1.000 kg de briquettes, 1.000 kg de criblé et 2.077 kg de charbon menu.

## L'arrêt de 60 secondes prévu à Poix-St-Hubert

Une seule indication d'horaire pour un train faisant un arrêt dans une gare de non coïncidence signifie que l'arrêt est de 15 ou 30 secondes, le temps de stationnement étant compris dans le temps de parcours. Mais il s'agit dans le cas du 461 d'un train direct dont les arrêts de moins d'une minute, même dans une gare de non coïncidence, n'étaient pas courants.

J.D.



*A bord d'une type 10 entre Bruxelles et Arlon en avril 1955. Quatre tonnes de charbon à enfourner en trois heures et demie de route: il fallait de bons biceps et des reins solides !*  
*Photo: collection Ph. Dambly*

Mr R. Huysman apporte quelques précisions à l'article de Michel Herbiet sur la renumérotation en 1971 du matériel moteur de la SNCB (FFN n° 49) :

**Les AR "triple" type 630 (page 9, dernière ligne)**

Ce modèle d'autorail triple était composé d'un élément moteur (et non tracteur) et de deux remorques. En effet, la Dx poussait autant qu'elle tirait, suivant le sens de circulation.

**Non application des nouveaux numéros de série sur les AM "Benelux" (page 10)**

Si les quatre AM "Benelux" conservèrent leur ancienne numérotation, ce ne fut pas dans le but de garder l'uniformité de caractère des chiffres employés par les NS (propriétaires de huit automotrices de ce type, accouplées régulièrement à celles de la SNCB), mais, à la requête de ces derniers, pour éviter confusion et double emploi avec leurs

automotrices intérieures 901 à 904 (Plan V).

**Numéros de série 29, 49 et 59 pour les HLE 101, AR 553 et HLD 201 (page 10)**

Le chiffre 9 comme second chiffre du numéro de série constituait en principe une indication de déstandardisation (cas des séries 29 et 49) ou de prédéstandardisation (cas de la série 59).

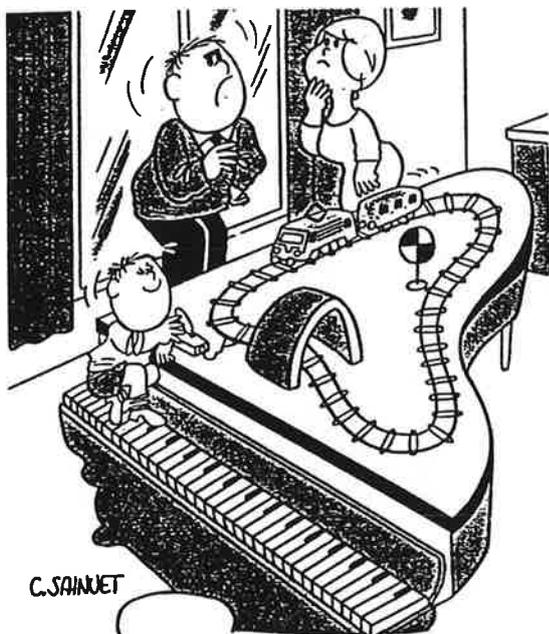
**Signification du terme "type" à partir du 1/1/1971 (page 10)**

Depuis la renumérotation du 1<sup>er</sup> janvier 1971, le terme "type" désigne la disposition des essieux. Par exemple la HLD 5526, classe 5, série 55, est du type CC. R.H.

**ERRATUM**

FFN numéro 49 – page 14 (renumérotation du matériel moteur de la SNCB au 1/1/1971 – Type 203 : il faut lire 203.001–019 au lieu de 202.001–019.

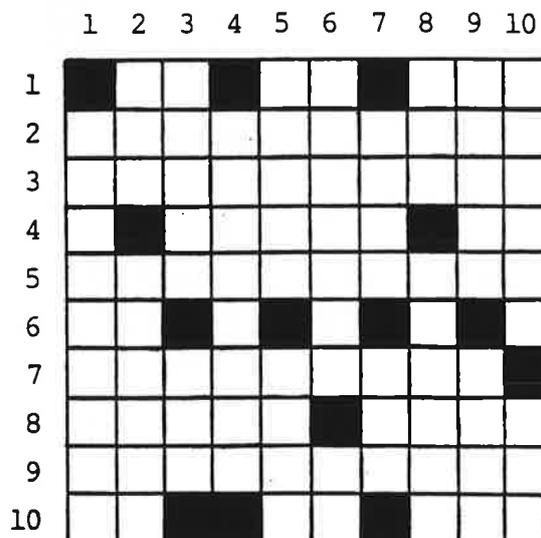
# récréation ferroviaire



— Quand je pense qu'il nous a dit : « Et si pour les étrennes vous m'offrez un train, je me remettrai au piano ! »

## Mots croisés

proposés par M. Archambeau



### HORIZONTALLEMENT

- \* 1. Age heureux. - Manifestation universelle. - Forces à l'étranger.
- \* 2. Eléments de grils. \* 3. Ce qu'ils remettent est acéré. \* 4. Il participe à notre confort. - Conjonction. \* 5. On y laisse sa canne et son chapeau.
- \* 6. Indique dans le mauvais sens. \* 7. De vieux perses y ont vécu.
- \* 8. Est élevé en Algérie. - Talus. \* 9. Le patinage en est un.
- \* 10. Fin de participe. - Le reflet d'une société. - Mer.

### VERTICALEMENT

- \* 1. La charge par essieu détermine sa densité. \* 2. Standardise le matériel UIC. - Passé. \* 3. Convois. - On y trouve l'entrée Nord du Saint-Gothard.
- \* 4. Eléments de convois. \* 5. Le jour de Jupiter. - Sorti.
- \* 6. Le chemin de fer la relia à Paris en 1843. - Service de la SNCB.
- \* 7. Colères ayant mal tourné. - Partie d'un système de communication.
- \* 8. L'âme de la locomotive à vapeur. - Les fers y sont mis en l'air.
- \* 9. Siège des CFF. - Se récite après sexte. \* 10. Type de place. - Petite société.

# 1931

## renumérotation des locomotives de la SNCB

### Classification et numérotation

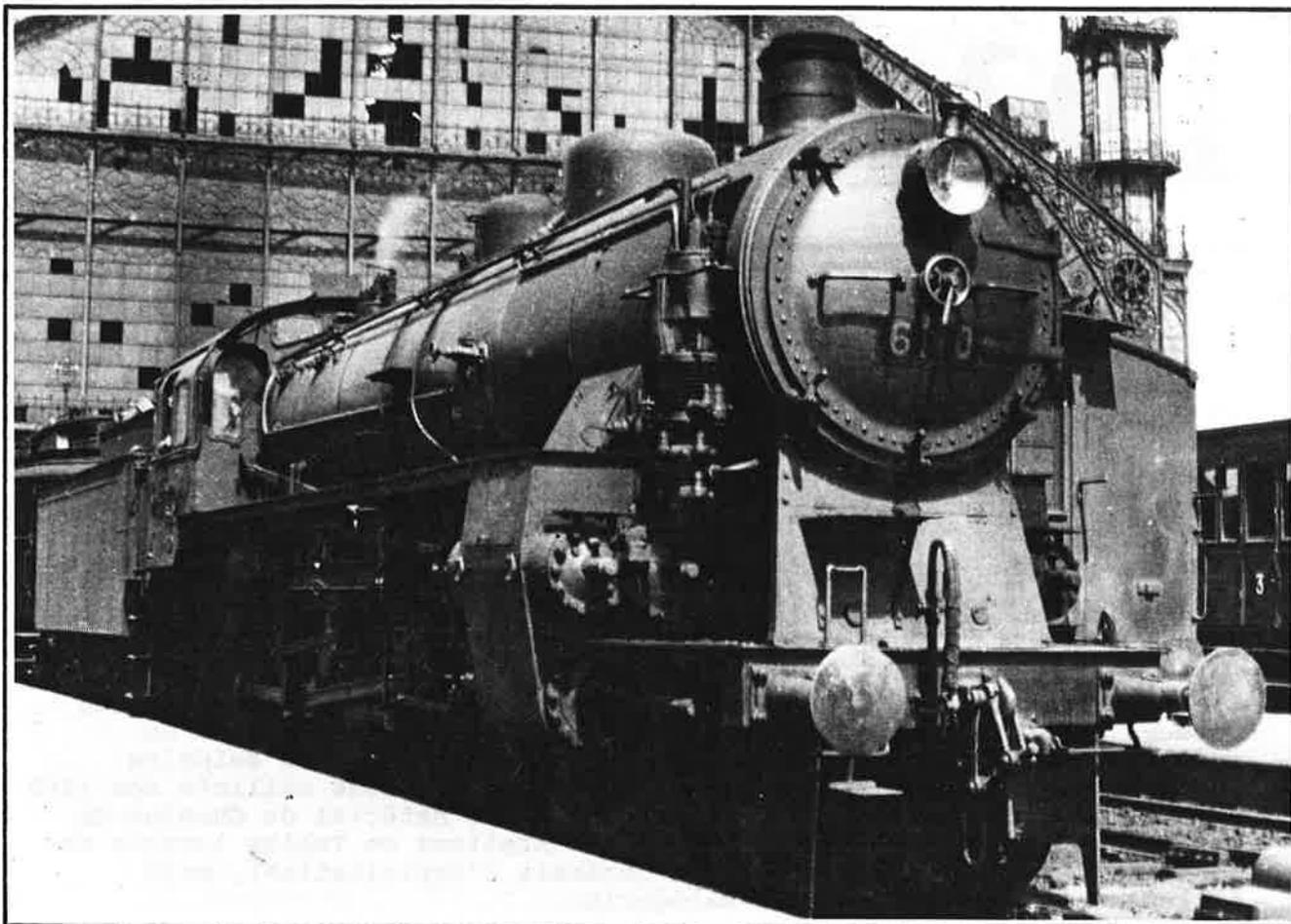
De 1876 au 30 septembre 1931

C'est seulement à partir de 1875 et vu la grande diversité des engins moteurs de l'Etat, auxquels venaient de s'ajouter une douzaine de modèles hérités de la Grande Compagnie du Luxembourg, que Belpaire décida de les classer non seulement par types (méthode utilisée dès 1860 par la Compagnie Belge pour la Construction de Matériel de Chemins de Fer et quelques années plus tard par les Ateliers de Tubize lorsque ces derniers dépendaient de la Société Générale d'Exploitation), mais également en fonction de leur catégorie.

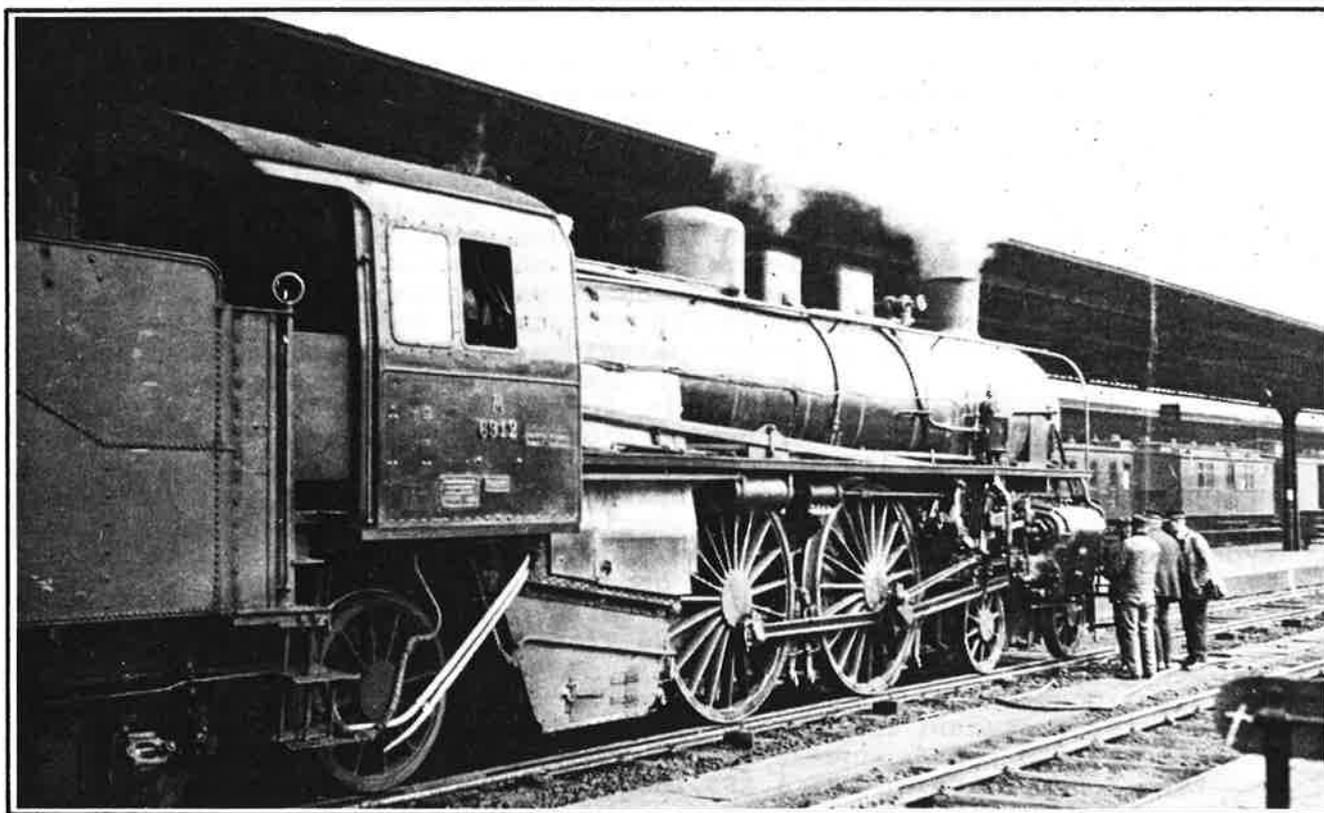
Généralisée en 1876, cette classification relative fut établie comme suit, et ce, jusqu'en 1924 : 1-18, locomotives à voyageurs; 20-23, locomotives de gare; 23-45, locomotives à marchandises et mixtes; 51-55, locomotives légères de gare (notons que la locomotive de gare type 23 reçut la désignation d'un type de marchandises réformé la même année).

A partir de 1925, la classification fut établie comme suit : 1-20, locomotives à voyageurs; 21-23, locomotives de gare; 25-40, locomotives à marchandises et mixtes; 50-52, locomotives légères de gare. C'est également à partir du 1er janvier 1925 que les locomotives, dites "Armistice" figurant encore en écritures (uniquement d'origine prussienne) et que l'on désignait jusqu'alors par leur appellation d'origine, furent classées selon la pratique usuelle. Mais la grande variété des modèles (soit un total de 21) nécessita la formation de groupes supplémentaires : 60-69, locomotives à voyageurs, 71-75, locomotives à marchandises de faible puissance; 79-92, locomotives à marchandises de moyenne et grande puissance; 93-99, locomotives-tenders (à marchandises, mixtes et de gare). Remarquons que durant cette période, quelques machines disparates furent classées "hors type" et désignées simplement par leur numéro d'ordre. C'est aussi à partir du 1er janvier 1925, que l'Etat fit désigner séparément les différentes versions de locomotives groupées auparavant sous le même type : le type 8 bis devint le type 7, les trois versions du type 15 devenaient les types 14, 15, 16 et celles du type 18 devenaient les types 18, 19 et 20. Le type 25 "non standardisé" était appelé type 26 tandis que le type 32 à surchauffe devenait le type 31. A cette date, le type "Atlantic" fut dénommé type 6, après déclassement de l'ancien type 6.

En ce qui concerne la numérotation des locomotives durant cette période, ces dernières étaient numérotées au fur et à mesure des commandes ou des livraisons, indépendamment du type. C'est ainsi par exemple qu'il y eut des type 2 numérotés de 151 à 153, de 818 à 829 et de 1046 à 1062.



*Locomotive type 61 n° 6110 ex-KPEV 1110 Mainz, en 1925. Photo: J-F. Van Puyvelde Collection Ph. Dambly*



*Locomotive type 69 n° 6912 ex-KPEV 912 Altona (Bruxelles, 1928) Photo: F. Fenino Collection Ph. Dambly*

D'autre part, les numéros de locomotives réformées furent attribués en priorité à de nouvelles machines (c'est ainsi qu'un type 51 reçut le n° 6 porté jadis par la locomotive "Le Belge" et, entre-temps, par un type 28). Ce procédé fut abandonné en 1897 pour les locomotives à tender séparé et en 1908 pour les locomotives-tenders (exception cependant en 1926, lors du remplacement par des machines de mêmes modèles de dix locomotives type 23 disparues en 1914-1918).

Les nouvelles locomotives se virent donc attribuer des numéros qui se succédaient sans interruption et formaient des séries se rapportant à des types déterminés comme par exemple 4501-4558 (type 10) et 5201-5350 (type 38).

### Du 1er octobre 1931 au 31 décembre 1945

A partir de 1931, la SNCB classifia ses locomotives (non d'origine prussienne) comme suit : 1-20, locomotives à voyageurs; 25-44, locomotives à marchandises et mixtes; 50-58, toutes les locomotives de gare (lors de l'incorporation des locomotives de la Cie du Nord-Belge en février 1941, le groupe des locomotives à voyageurs s'étendit jusqu'au numéro 24 et celui des machines mixtes jusqu'au numéro 49. Des locomotives-tenders, toutes catégories, furent réparties dans les groupes 79-92 et 93-99 des machines d'origine prussienne, tandis que des locomotives à tender séparé complétaient le groupe 71-75).

Le 1er octobre 1931, la SNCB généralisa également le système de numérotation plus rationnel appliqué depuis le 1er janvier 1925 aux locomotives d'origine prussienne, dans lequel le numéro de série concordait avec le numéro indiquant le type (par exemple, la locomotive portant le nouveau numéro 3628 était le vingt-huitième exemplaire du type 36). Remarquons cependant que ce système présentait un inconvénient quand l'effectif d'un type de locomotives dépassait la centaine (comme les types 25, 31, 38, 41, 44, 51, 53, 64, 71, 72, 71, 74 et 81). Dans ce cas, il fallait modifier le numéro de série (les deux premiers chiffres) qui n'indiquaient plus dès lors le type de la locomotive. Prenons l'exemple du type 81 (ex-KPEV G8<sup>1</sup>) dont l'Etat reçut 576 exemplaires et qui fut renuméroté de 81 à 86. Quant au type 71 (ex-KPEV G7<sup>1</sup>) il fut numéroté 70 à 71 vu qu'il existait un type 72 (ex-KPEV G7<sup>2</sup>) numéroté lui de 72 à 73.

Lors de la renumérotation du 1er octobre 1931, la SNCB apporta également des modifications de désignations. Elles concernaient le type 22 (devenu 57), le type 23 (devenu 53), le type 31 (devenu 41), le type 32 (devenu 44), le type 37 (devenu 31) et le type 52 (devenu 58).

### Du 1er janvier 1946 au 20 avril 1967 (fin officielle de la vapeur)

Afin de mettre fin à l'inconvénient né lors de la renumérotation du 1er octobre 1931 et décrit ci-avant, la SNCB décida qu'à partir du 1er janvier 1946, il serait ajouté un troisième chiffre au numéro d'ordre. Dès lors, chaque numéro de locomotive comporta 4 ou 5 chiffres, le premier ou les deux premiers suivant le cas, étaient caractéristiques du type; les trois derniers donnaient le numéro d'ordre de la locomotive dans le type. C'est ainsi par exemple que la locomotive type 53 n° 5458 devint à cette date la 53.158. Cette renumérotation faisait l'objet de la circulaire n° 9.1.100 de la direction M. Bureau 22-1 du 12 décembre 1945 (voir FFN 34 - pages 8 à 10) et précisait bien que le nombre indice du type et le numéro d'ordre étaient séparés par un point.

De nos jours, cette dernière disposition semble être ignorée dans certains cas par le personnel chargé de la restauration des dix locomotives conservées pour perpétuer le souvenir de la traction vapeur dans notre pays.

## Situation du parc vapeur SNCB au 1/5/1931

Au 1er mai 1931, l'inventaire du parc "Vapeur" de la SNCB comportait 4.057 unités se répartissant comme suit :

locomotives dites "atelier"	: 5
locomotives d'origine prussienne renumérotées depuis le 1er janvier 1925	: 1.500
locomotives à renuméroter le 1er octobre 1931	: 2.552

### Les 5 locomotives dites "atelier"

Il s'agit d'anciennes voitures à vapeur transformées pour être utilisées dans les ateliers de réparation du matériel de la SNCB.

### Les 1500 locomotives d'origine prussienne renumérotées depuis le 1/1/1925

En exécution des clauses de la convention d'armistice du 11 novembre 1918, l'Allemagne céda à l'Etat belge 2.227 locomotives dites "Armistice" dont 20 furent rétrocédées à la Cie du Nord belge et 2 à la Cie de Gand - Terneuzen. Les 2.205 locomotives conservées par l'Etat provenaient pour la plupart des chemins de fer prussiens (2064), les autres étant fournies par les chemins de fer bavarois (62), saxons (33), badois (17), oldenbourgeois (16) et mecklembourgeois (13 de type prussien). Le 1er janvier 1925, lors de la renumérotation de ces locomotives, selon la pratique belge, il ne restait en écritures que 1.656 exemplaires uniquement de type prussien. Lors de la situation établie le 1er mai 1931, le nombre de locomotives "Armistice" ne s'élevait plus qu'à 1.500 unités.

Le tableau repris ci-après reprend par type de locomotives la numérotation appliquée le 1er janvier 1925 et le nombre d'exemplaires figurant à la situation du 1er mai 1931.

Type	Numéros attribués le 01.01.1925 aux 1.656 locomotives renumérotées		Repris à l'inventaire du 01.05.31		Type	Numéros attribués le 01.01.1925 aux 1.656 locomotives renumérotées	
	Appellation	Belge	Prussienne	Belge		Appellation	Belge
80	G8	71	71	71	G8	71	71
81	G8 <sup>1</sup>	576	576	576	G8 <sup>1</sup>	576	8100-8675
90	G10	32	32	32	G10	32	9000-9010, 9015-9018, 9022, 9025-9028, 9040, 9043, 9044, 9051, 9052, 9066, 9068, 9071, 9072, 9079, 9089, 9090
92	G12	8	8	-	G12	8	9251-9253, 9255, 9264, 9270, 9271, 9273
93	T9 <sup>3</sup>	81	81	81	T9 <sup>3</sup>	81	9301-9359, 9361, 9362, 9365, 9367, 9369, 9371-9373, 9378-9386, 9390, 9392, 9394, 9398, 9399
96	T12	27	27	27	T12	27	9600-9610, 9613, 9616, 9617, 9620, 9624, 9626, 9631, 9632, 9637, 9645, 9650, 9652, 9655, 9662, 9668, 9679
97	T14	56	56	56	T14	56	9702-9750, 9754, 9755, 9774, 9775, 9781, 9783, 9793
98	T16/T16 <sup>1</sup>	53	53	48	T16/T16 <sup>1</sup>	53	9801-9803, 9805, 9809-9819, 9824, 9827-9829, 9834-9849, 9853, 9854, 9856, 9858, 9859, 9862-9868, 9870, 9876, 9880, 9887, 9895, 9896
99	T13	18	18	10	T13	18	9901, 9904, 9908, 9919, 9926, 9927, 9929, 9931, 9939-9941, 9943, 9950, 9958, 9967, 9988, 9993, 9994

Type	Numéros attribués le 01.01.1925 aux 1.656 locomotives renumérotées		Repris à l'inventaire du 01.05.31		Type	Numéros attribués le 01.01.1925 aux 1.656 locomotives renumérotées	
	Appellation	Belge	Prussienne	Belge		Appellation	Belge
60	S10	16	16	16	S10	16	6002-6013, 6033, 6040, 6041, 6043
61	S10 <sup>1</sup>	3	3	3	S10 <sup>1</sup>	3	6110, 6117, 6127
62	S10 <sup>2</sup>	15	15	15	S10 <sup>2</sup>	15	6201-6213, 6216, 6217
64	P8	168	168	168	P8	168	6400-6567
66	S6	42	42	42	S6	42	6600-6634, 6638, 6639, 6641, 6645, 6654, 6671, 6676
69	S9	13	13	13	S9	13	6904, 6906, 6910-6917, 6924, 6946, 6947
71	G7 <sup>1</sup>	151	142	142	G7 <sup>1</sup>	151	7000-7128, 7131-7133, 7137, 7140, 7146, 7152, 7158, 7161, 7168, 7170-7173, 7185, 7187, 7189-7192, 7196, 7199
72	G7 <sup>2</sup>	139	138	138	G7 <sup>2</sup>	139	7201-7279, 7281-7336, 7339-7342
73	G7 <sup>3</sup>	11	-	-	G7 <sup>3</sup>	11	7356, 7357, 7359-7363, 7366, 7369, 7370, 7380
74	G5 <sup>4</sup> /5	105	5	5	G5 <sup>4</sup> /5	105	7400-7504
75	G5 <sup>1</sup> /2/3	14	-	-	G5 <sup>1</sup> /2/3	14	7506-7509, 7511-7515, 7518, 7555, 7560, 7567, 7576
79	G9	57	57	57	G9	57	7900-7931, 7933, 7934, 7937-7939, 7941, 7942, 7944-7946, 7949, 7951, 7952, 7958, 7965, 7970, 7973-7976, 7981-7983, 7994, 7999

Les 156 locomotives d'origine prussienne sorties d'écritures entre le 01.01.1925 et le 30.04.1931 :

Type 71 (-10) :

- 1 locomotive doit avoir été mise hors écritures avant 1929
- 4 locomotives ont été vendues à la Cie de Malines à Terneuzen (7038, 7052, 7111, 7158)
- 5 locomotives ont été vendues à la Cie de Chimay (7067, 7068, 7074, 7170, 7191)

Type 71 (+1) type 72 (-1) :

La locomotive type 72 n° 7290 a été transformée en type 71 par l'AC Luttre mais sans être renumérotée. Elle figure bien comme type 71 sous le numéro 7290 à l'inventaire numérique de 1926.

Type 73 (-11) :

Locomotives mises hors écritures de 1926 à 1929

Type 74 (-100) :

Locomotives mises hors écritures de 1925 à avril 1931. Sont encore reprises à l'inventaire du 01.05.1931, les locomotives 7439, 7441, 7458, 7466 et 7488.

Type 75 (-14) :

Locomotives mises hors écritures en 1925 et 1926.

Type 92 (-8) :

Suivant les clauses de la convention d'armistice du 11 novembre 1918, l'Etat belge reçut dix locomotives G12. Deux furent mises hors écritures avant 1924, une autre le fut en 1926, tandis que les sept encore en service furent vendues en 1926 et 1927 au réseau du Prince Henri au Luxembourg.

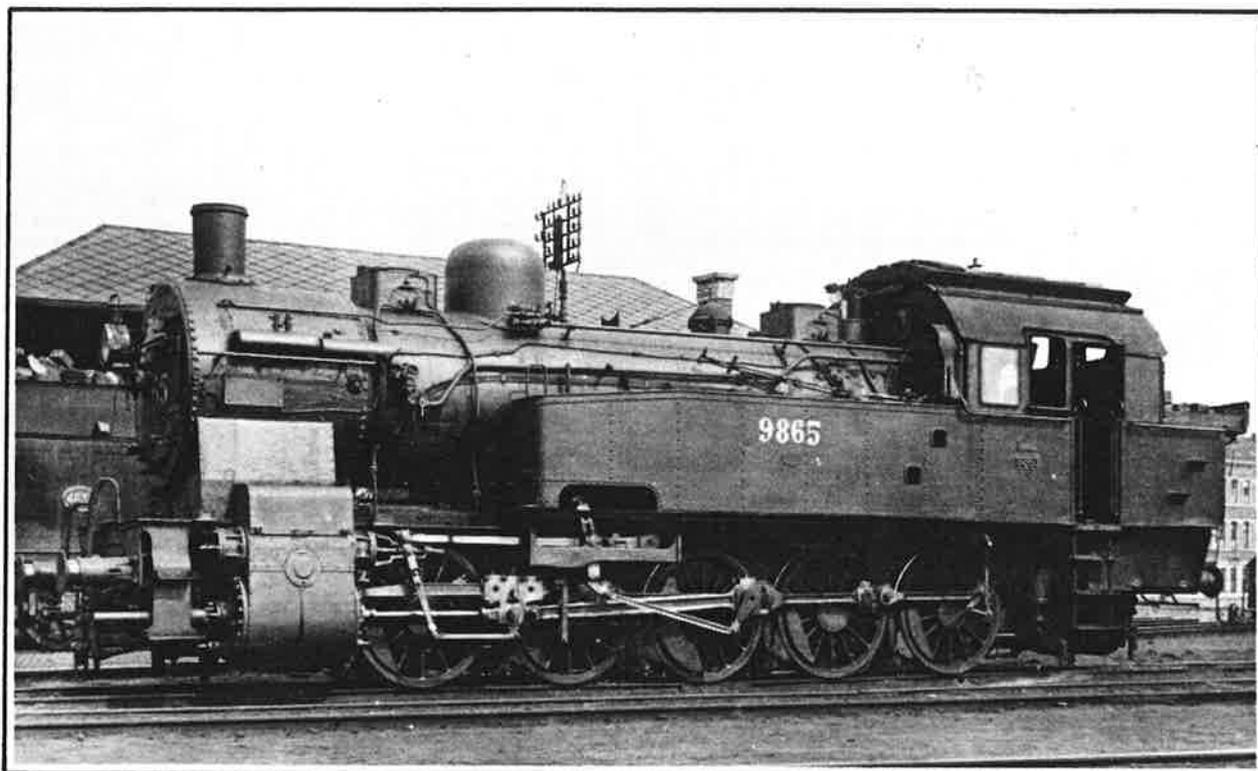
Catégorie	Numérotation		Mise hors écritures	
	Allemande	Etat belge	Année	Motif
G12/1	5552 Erfurt	9252	1926	Réformée
G12 "Turquie"	5551 MGDB	9251	1927	) Réformées et acquises
	5552 MGDB	9253	1927	) par le réseau du
	5555 MGDB	9255	1927	) Prince Henri. En 1946
				) elles formeront la
				) série 53 aux CFL
G12	5567 Cöln	-	<1924	Réformée
	5569 Cöln	-	<1924	Réformée
	5564 Cöln	9264	1926	) Réformées et vendues
	5570 Cöln	9270	1926	) au réseau du
	5571 Cöln	9271	1926	) Prince Henri. En 1946
	5573 Cöln	9273	1926	) elles feront partie
				) de la série 54 aux
				) CFL

Type 98 (-5)

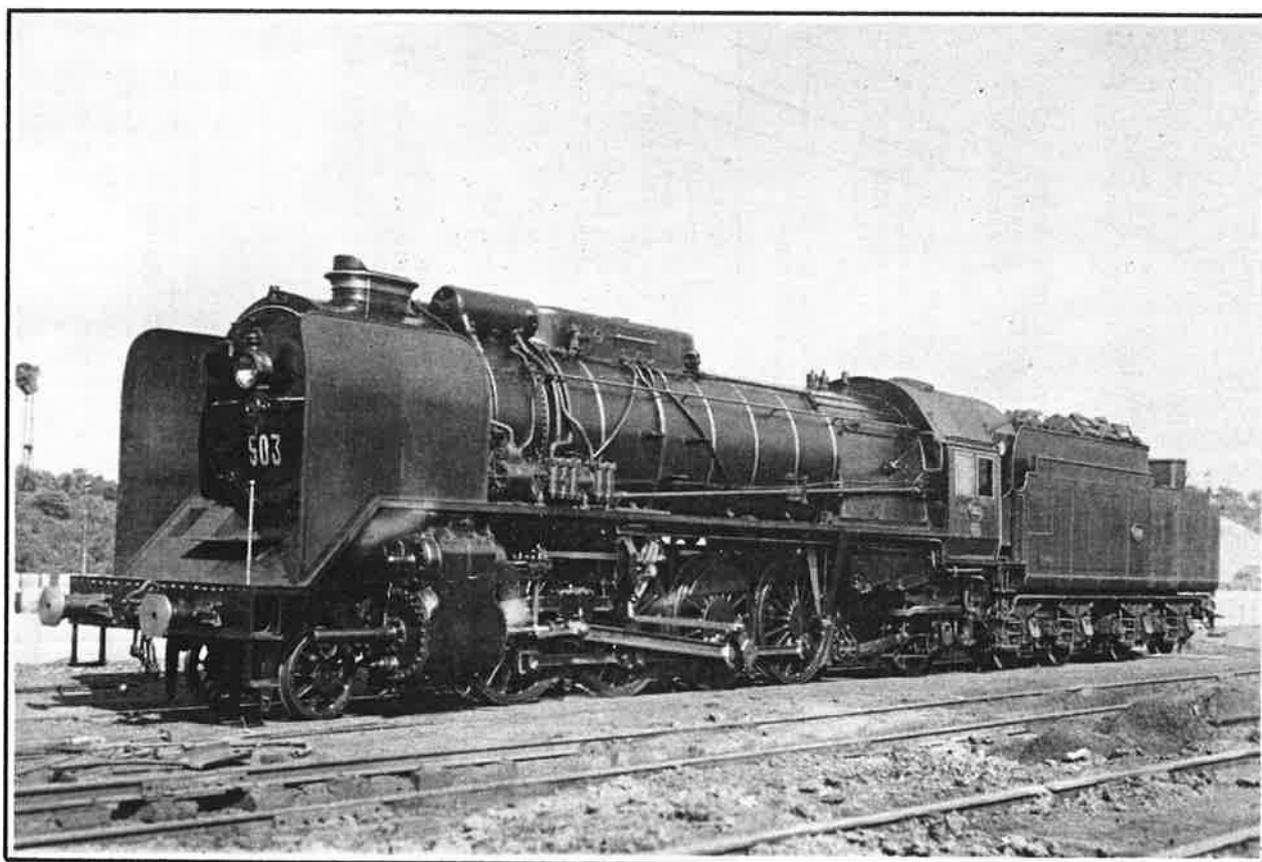
- 4 locomotives mises hors écritures en 1928 (9811, 9829, 9834, 9835)
- 1 locomotive mise hors écritures en janvier 1931 (9801)

Type 99 (-8)

Locomotives mises hors écritures de 1925 à avril 1931. Sont encore remises à l'inventaire du 01.05.31, les locomotives 9901, 9926, 9927, 9931, 9940, 9958, 9967, 9988, 9993 et 9994.



*Locomotive type 98 n° 9865 ex-KPEV 8167 Essen (Liège, avril 1931) Photo Real Photographs Coll. M. Herbiet*



*Locomotive type 5 n° 503 ex-5504 (Jemelle, 1932)*

*Photo SNCB*

*Collection Ph. Dambly*

**Les 2552 locomotives à renuméroter le 1er octobre 1931**

C'est par sa circulaire 1376-14/22-4 du 1er juillet 1931 de Dt M 22/4 et note de même référence du 3 septembre 1931 que la SNCB communiqua les nouveaux numéros à appliquer aux 2.552 locomotives à renuméroter et reprises à l'inventaire du 1er mai 1931.

Le tableau repris ci-après reprend par type de locomotives le nombre d'exemplaires à renuméroter ainsi que les nouveaux numéros à appliquer par rapport aux anciens. Les nouveaux numéros repris entre parenthèses n'ont pas été appliqués sur les locomotives vu la sortie d'écritures de ces dernières de mai à septembre 1931.

Type Appellation		Nombre d'exemplaires à renuméroter	Numéros attribués	
Nouvelle	Ancienne		Nouveaux	Anciens
9	9	43	900-942	4050, 4001, 4052, 4003, 4004, 4045, 4006-4009, 4060, 4061, 4012-4014, 4055, 4046, 4064, 4018, 4059, 4020, 4063, 4022-4024, 4056, 4026, 4027, 4058, 4029-4032, 4053, 4054, 4035, 4036, 4057, 4038-4042
10	10	49	1000-1048	4550, 4501-4503, 4554, 4505, 4506, 4557, 4508-4514, 4555, 4516-4523, 4551, 4552, 4526, 4549, 4528, 4529, 4558, 4531, 4532, 4553, 4534-4539, 4556, 4541-4548
11	11	47	1100-1146	205, 206, 215, 219, 221, 225, 226, 237, 241, 257, 267, 286, 297, 305, 323, 325, 333, 335, 353, 400, 406, 415, 434-438, 460, 462, 463, 467, 470, 492, 495, 1956, 1957, 1959-1961, 1964, 2116, 2118, 2129, 2214, 2216, 2217, 2219
14	14	33	1400-1432	2565, 2533, 2522, 2523, 2534, 2525, 2526, 2545, 2518, 2566, 2560, 2541-2544, 2535-2538, 2549, 2550, 2561, 2552, 2553, 2562, 2555-2558, 2539, 2530-2532
15	15	48	1500-1547	797, 929, 931, 933, 936, 974, 975, 977, 1060, 1219, 2516, 2568, 2569, 2571, 2572, 2575-2577, 2579-2581, 2584, 2586, 2588, 2589, 2591, 2592, 2594, 2595, 2598-2601, 2603-2605, 2607-2611, 2613-2615, 2617, 2619-2621

Type Appellation		Nombre d'exemplaires à renuméroter	Numéros attribués	
Nouvelle	Ancienne		Nouveaux	Anciens
2	2	34	200-203 205-211 213-215 217-221 (222), (225) 226-230 (231), 232 235-240	80, 152, 194, 426 453, 454, 820, 821, 1000, 1002, 1007 1166, 1169, 1170 1443, 1445-1447, 1522 1527, 1625 1661, 1663, 1666, 1731, 1732 1734, 1735 1742-1744, 1751, 1756, 1758
4	4	22	400, 401 403-405 407-411 (412), 413 415-419 (420) 421-423 (424)	1091, 1095 1097, 1106, 1108 1110, 1172, 1177, 1182, 1184 1188, 1192 1200, 1225, 1273, 1275, 1369 1371 1434, 1436, 1457 1460
5	5	4	500-503	5501-5504
6	6	9	600-608	3305-3309, 3311, 3373-3375
7	7	75	700-774	4675, 4601-4674
8	8	43	800-842	3350-3352, 3347, 3354-, 3357, 3344, 3369, 3360- 3362, 3313-3318, 3348, 3320-3328, 3349, 3330- 3335, 3364-3366, 3339- 3341, 3368

Type Appellation	Nombre d'exemplaires à	Numéros attribués	
		Nouvelle/Ancienne	renuméroter
26	26	2600, (2601) 2602-2604 (2605) 2606-2608 (2609), 2610 2612-2620	2074-2076, 2080, 2086, 2087, 2089, 2173, 2174, 2177, 2178, 2184, 2189, 2192, 2197, 2202-2205, 2207, 2212, 2249, 2253, 2255, 2260, 2261, 2267, 2269, 2272-2274, 2279, 2285, 2291, 2298-2300, 2307, 2314, 2316, 2317, 2321, 2322, 2328, 2332, 2339, 2340, 2344, 2347, 2348, 2353, 2354, 2393, 2396
28	28	2622-2624 (2626) 2627-2633 (2634), 2635	1770, 541 1902, 2343, 1774 1785 1846, 1841, 1778 1769, 960 2352, 1983, 1936, 2346 516, 1970, 1788, 2179, 1860 2375, 523, 2070 1896 2078, 1908, 529, 2330, 1831, 2311, 2349 2369, 2365
29	29	2800, 2801	613, 948
29	79	2900-2902 (2903), 2904 (2905) 2906-2908 (2909-2911) 2912, 2913 (2914), (2915) 2916, (2917) 2918 (2919-2924) 2925, 2926 (2928-2931) 2932 (2933-2937) 2938-2941 (2942-2944) 2945-2947	2809, 193, 312 389, 590 594 632, 676, 736 926, 981, 1072 1117, 1125 1133, 1134 1135, 1160 1206 1231, 1233, 1235, 1237, 1246, 1301 1332, 1336 1352, 1373, 1378, 1379 1392 1407, 1444, 1539, 1569, 1570 1606, 1612, 1672, 1675 1692, 1696, 1698 1712, 1713, 1719

Type Appellation	Nombre d'exemplaires à	Numéros attribués	
		Nouvelle/Ancienne	renuméroter
16	62	1600-1661	3920, 1061, 3962-3976, 3917, 3978-3986, 1359, 3988, 3919, 3930, 3931, 3922, 3933, 3934, 1564, 1406, 3937, 3928, 3939, 3940, 1361, 3942- 3944, 3916, 1456, 3947, 3918, 3949-3954, 3923, 3926, 3924, 3958-3960, 3921
17	11	1700 1702-1709 (1710), (1711)	2468 2486, 2502, 2622, 2623, 2626, 2629, 2646, 2651 2661, 2666
18	79	1800-1878	2700, 3193, 2702, 2703, 2694, 2695, 2706, 2697, 2688, 2709, 2680, 2681, 2712-2718, 2689, 2720, 3282, 2682, 2723-2726, 3247, 3198, 3199, 2730, 2691, 2692, 2733-2735, 3285, 2737, 3194, 2739, 2690, 2741-2743, 3274, 2745-2748, 3269, 3196, 3251, 3252, 3243, 3254- 3257, 3248, 3249, 3260- 3263, 3244, 2685, 2696, 3267, 3275, 3279, 3280, 3271, 2672-2674, 3245, 2676, 3276, 3278
19	3	1900-1902	3288, 3290, 3291
20	11	2000-2010	3902, 3905-3911, 3913- 3915
25	100	2500-2599	1791, 567, 863, 879, 880, 882, 888, 904, 924, 955, 1767, 1772, 1775, 1779, 1781, 1797, 1802, 1836, 1840, 1847, 1865, 1866, 1868, 1870, 1873, 1876, 1877, 1884, 1885, 1893, 1899, 1901, 1910, 1919, 1925, 1927, 1930, 1932, 1933, 1938, 1967, 1973, 1977, 1979, 2067, 2069,

Type Appellation	Nombre d'exemplaires à	Numéros attribués	
		Nouveaux	Anciens
40	40	4000-4069	4970-4978, 4909-4969
41	31	4100-4320	3500-3531, 3402, 3523-3527, 3408, 3529-3533, 3734, 3735, 3536, 3537, 3498, 3539-3544, 3445, 3746, 3747, 3488, 3449, 3750, 3151-3153, 3754-3758, 3489, 3760-3764, 3805, 3766, 3767, 3150, 3429, 3770-3772, 3143, 3404, 3775, 3436, 3407, 3424, 3779-3783, 3414, 3785-3789, 3490, 3421, 3432, 3793, 3794, 3495, 3446, 3797-3802, 4203, 3804, 4205-4212, 3443, 4214-4217, 3730, 4219-4222, 3423, 4224, 3435, 3426, 3427, 4228-4230, 3731, 4232-4238, 3739, 3440, 4241, 3742, 4243, 3744, 4245-4252, 3743, 4254, 3741, 4256-4261, 3434, 4263, 4264, 3437, 4266-4278, 3439, 3442, 3441, 4282, 3803, 4284, 4285, 3486, 4287-4290, 3491, 4292-4295, 3496, 4297, 4298, 3444, 3430, 3431, 4302-4304, 3485, 4306-4315, 3416, 3417, 3487, 3494, 3410
44	32	4400-4726	2900-2902, 3133, 2904-2906, 3137, 2908-2911, 3142, 3813, 2914, 2915, 3816, 2917, 3148, 2919-2922, 3173, 2924, 3135, 3146, 2927-2935, 3836, 2937-2945, 3846, 2947, 3048, 3049, 2950, 3451-3455, 3166, 3457-3461, 3062, 2963, 3464-3469, 3070, 2971, 3472-3481, 3162, 2973, 2984-2986, 3147, 3188, 2989-2998, 3179, 3000, 3001, 2962, 3843, 3144, 3155, 3806,

Type Appellation	Nombre d'exemplaires à	Numéros attribués	
		Nouveaux	Anciens
30	30	1721 (2948) (2950-2954) 2955, 2956 (2957) 2958, 2959 (2960), 2961 (2962) 2963-2965 (2966), 2967 (2968), 2969 2971, (2972) (2975) 2976, 2977 (2978-2980) 2981-2983	2402, 2417, 2418, 2421, 2423 2424, 2425 2429 2432, 2440 2449, 2453 2456 2457, 2752, 2756 2757, 2761 2764, 2767 2772, 2774 2780 2781, 2782 2784, 2792, 2796 2797, 2806, 2807
31	12	(3000), 3001 3005, 3006 (3007), (3009) 3010, (3011) 3013, (3014) 3016, (3018)	2503, 2505 2836, 2838 2840, 2850 2855, 2856 2868, 2872 2874, 2888
33	8	3100-3299   3300-3307   3500-3503	5100-5200, 5001-5099
35	4	3600-3692	3993-4000
36	93	4400, 4401, 4462, 4403, 4454, 4405, 4406, 4487, 4448-4450, 4411, 4452, 4453, 4464, 4395-4397, 4418, 4419, 4500, 4461, 4492, 4423, 4424, 4455, 4456, 4427, 4458, 4429-4431, 4463, 4433, 4434, 4475, 4436-4439, 4466, 4441, 4476, 4443, 4444, 4483, 4446, 4447, 4348-4368, 4399, 4488, 4471, 4493, 4473, 4374-4377, 4478, 4479, 4380, 4494, 4482, 4383, 4384, 4499, 4386-4388, 4459, 4490, 4391, 4392	5601-5604
38	150	3800-3949	5350, 5201-5349

Type Appellation		Nombre d'exemplaires à renuméroter	Numéros attribués	
Nouvelle	Ancienne		Nouveaux	Anciens
51	51	198	5100-5297	7, 11, 14, 17, 24, 25, 27, 28, 35, 40, 44, 45, 47, 53, 59, 60, 63, 71, 75, 78, 79, 83, 89, 97, 98, 102, 107, 110, 121, 123, 124, 127, 130, 133, 134, 142, 145, 148, 151, 165, 172, 175, 178, 182, 191, 195, 209, 213, 2066, 233, 235 238, 240, 242, 245, 247, 250, 253, 255, 256, 259, 262, 269, 273, 291, 301, 303, 313, 316, 324, 328, 329, 331, 336, 341- 343, 345, 347, 361, 375, 385, 393, 397, 410, 412, 420, 443, 446, 458, 468, 482, 490, 499, 502, 506, 511, 514, 524, 528, 530, 543, 547, 556- 559, 561, 572, 575, 580, 602, 614, 616, 627, 660, 675, 692, 694, 697, 717, 754, 757, 761, 770, 779, 782, 786, 816, 841, 851, 853, 857, 867, 871, 873, 884, 892, 893, 895, 903, 970, 1015, 1018, 1019, 1021, 1022, 1044, 1140, 1142, 1145, 1146, 1149, 1150, 1215, 1217, 1248-1251, 1263, 1321, 1322, 1324, 1327, 1330, 1331, 1489- 1492, 1495-1497, 1499, 1502, 1504, 1505, 1509, 1513-1515, 1657-1660, 1753-1755, 1822, 2048, 2052, 2057, 2059, 2060, 2062, 2064, 2065

Type Appellation		Nombre d'exemplaires à renuméroter	Numéros attribués	
Nouvelle	Ancienne		Nouveaux	Anciens
50	50	5	5000-5004	3007, 3008, 2979, 3130, 3131, 3072, 3064, 3014, 3015, 2976, 3017, 3138, 3019, 3820, 3821, 3022, 3067, 3824, 3165, 3026- 3030, 3831, 3032-3036, 3837, 3038, 3839, 3840, 3847, 3548, 3549, 3160, 3551-3555, 2956, 3157, 3558, 3159, 3560-3562, 3163, 3564-3566, 3167, 3568, 3068, 3570-3573, 3074, 3175, 3576-3579, 2960, 3581, 3582, 3127, 3584, 3585, 3186, 2967, 3158, 3589, 3590, 3171, 3592, 3593, 3164, 3595, 3046, 3597, 2898, 3178, 3600-3602, 3184, 3604, 3605, 3827, 2897, 3168, 3838, 3610-3617, 3828, 3619, 3842, 3051, 3622, 3844, 3624, 3625, 3815, 3627, 3628, 3829, 3630, 3631, 3832, 3833, 3634, 3635, 3817, 3637, 3638, 3139, 3140, 3641- 3644, 3185, 3646-3655, 3822, 3047, 2958, 3659, 3660, 3061, 3662-3665, 3066, 3667, 2968-2970 3671-3674, 2975, 3076, 3077, 2978, 3079, 2980, 3081, 3182, 3083-3086, 3187, 3088, 3089, 2954, 3091-3093, 3154, 2895, 2964, 3097, 3098, 2972, 3100-3104, 3065, 3106- 3108, 2974, 2977, 3851, 3112, 2981, 3054, 3115- 3118, 3058, 3060, 3121- 3124, 3835, 3126 4777, 4782, 4783, 4789, 4790

Remarques :

- Locomotives sorties d'écritures de mai à septembre 1931 et non renumérotées :

a) 60 locomotives de différents types (2,4,17,26,29,30) en cours d'amortissement

b) 1 locomotive type 53 (n° 997) vendue à l'ABL (Armée Belge - Belgische Leger).

Durant l'occupation allemande, elle fut prise en inventaire à la remise d'Antwerpen-Dam le 01.07.1942 et renumérotée 5676. En mai 1945, elle fut rétrocédée à l'ABL. Le 03.05.1948, elle fut échangée contre la type 93 n° 93.021 et affectée à Antwerpen-Dam sur papier. Elle subit une moyenne réparation à Leuven 06.07.1948 et sortit pour la remise d'Ottignies renumérotée 53.376. Elle y termina sa carrière et fut mise hors écritures en juillet 1959.

- Les locomotives type 25 et type 26 étaient également dénommées respectivement locomotives type 25 "standardisées" et locomotives type 25 "non standardisées".

Sources: MM.R. Huysman et Ph. Dambly

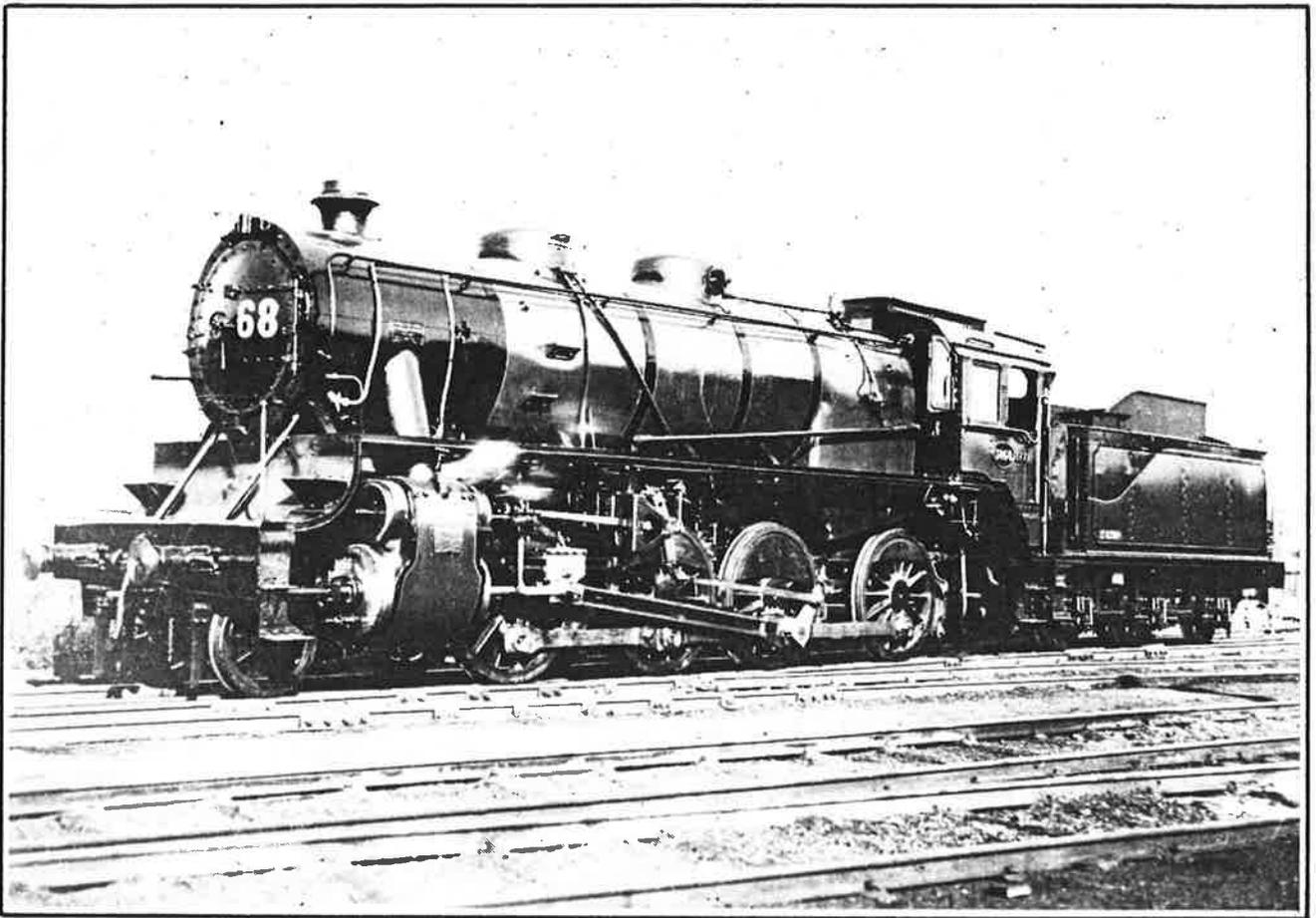
Texte et tableaux : M. Herbiet

Dans notre prochain numéro, nous publierons le service des locomotives au 15 mai 1931, le dernier en vigueur avant l'application de la nouvelle numérotation.

Nous y trouverons des tableaux nous indiquant :

1. la répartition des locomotives par district
2. les districts, les remises, les types de locomotive y affectés et le nombre de services-locomotive à assurer
3. l'effectif des locomotives par type et le nombre de services-locomotive prévus au roulement.

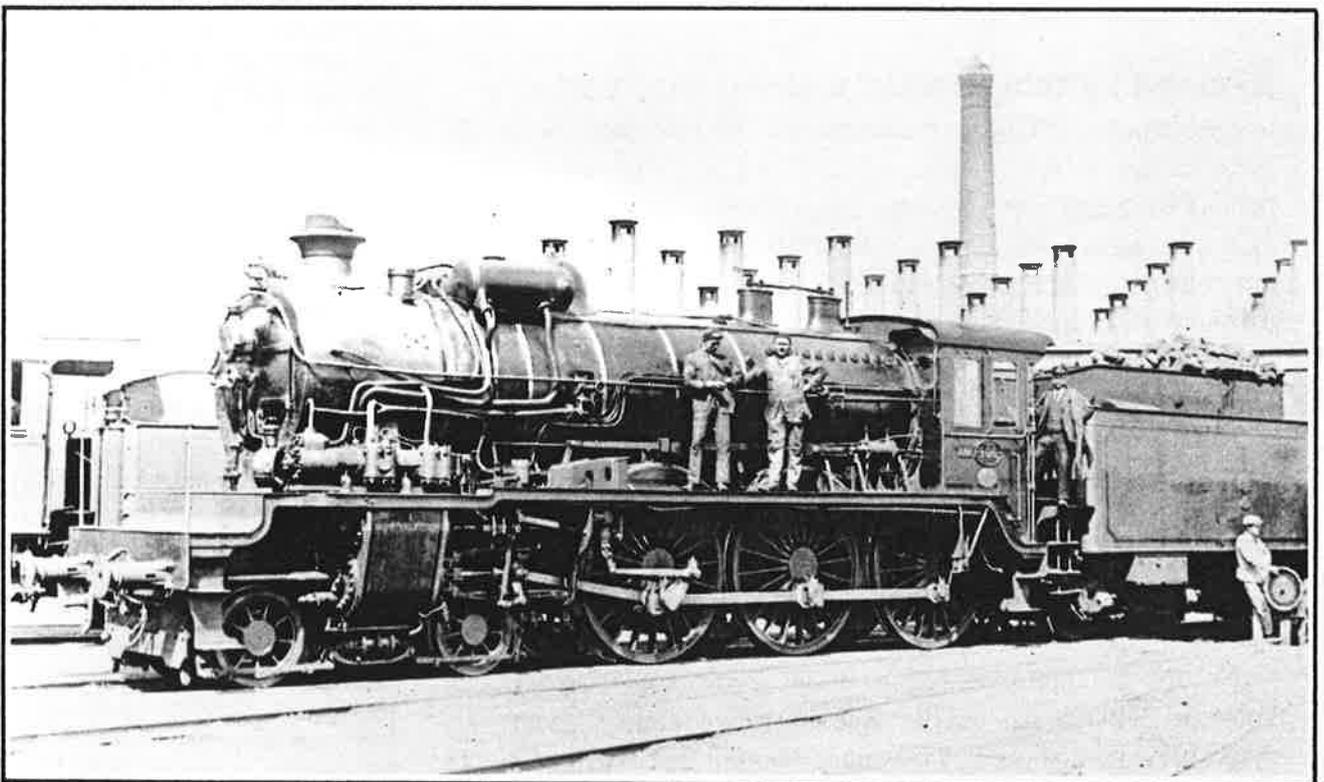
Type Appellation Nouvelle   Ancienne	Nombre d'exemplaires à renuméroter	Numéros attribués		
		Nouveaux	Anciens	
53	376	5300-5616	4800-4881, 3382-3397, 1038, 799, 3400, 1041, 612, 4883, 1054, 795, 746, 577, 4908, 569, 3710, 3711, 1042, 3713- 3728, 629, 3380, 3681- 3688, 639, 3690-3692, 843, 3694, 745, 3696- 3702, 753, 3704, 1055, 1056, 3707-3709, 3376, 4891, 1082, 1003, 4884, 4885, 1046, 787 1008, 1049, 3680, 681, 792, 693, 4894, 695, 3676-3678, 579, 4080- 4095, 4796-4799, 4100, 1001, 4102-4106, 4097, 4108, 1009, 4110-4121, 1052, 4123-4143, 744, 4895, 4146-4150, 751, 4152-4158, 989, 4160, 4901, 762, 4163-4165, 766, 4167-4175, 576, 4177, 4888, 4179-4195, 4096, 4197-4200, 701, 702, 4893, 604, 705, 706, 507, 508, 819, 510, 708, 512, 913, 624, 615, 946  (5617) 5618-5675	997 818, 919, 940, 808, 922, 623, 824, 4905, 686, 727, 848, 3379, 4890, 996, 4882, 793, 834, 3378, 796, 4887, 838, 939, 840, 941, 842, 4903, 844, 4886, 846, 457, 748, 449, 850, 951, 4892, 583, 534, 4896, 896, 1057, 4897, 4889, 4900, 4898, 872, 763, 4904, 4899, 666, 3377, 568, 769, 4902, 771, 772, 4906, 4907, 475
57	63	5700-5762	4763-4765, 4703-4762	
58	38	5800-5837	4560-4596, 4559	



*Locomotive type 38 n° 3868 ex-5268 (Dendermonde, 1932)*

*Photo SNCB*

*Collection Ph. Dambly*



*Locomotive type 9 n° 906 ex-4006 (Boulogne s/mer, vers 1933)*

*Collection G. Curtet*

# modélisme

## **Klein Modellbahn : série 60 en livrée d'origine**

Simple changement de décoration pour l'excellent modèle déjà bien connu qui se trouve habillé cette fois de la livrée d'origine (moustache et filets jaunes) avec numéros à quatre (grands) chiffres (voir couverture de FFN 45). Le modèle choisi est une machine de Hasselt. On aimerait bien une pensionnaire du dépôt de Ronet lors d'une prochaine édition (\*).

La décoration est fine et complète, mais le jaune, appliqué sur fond vert, n'est pas assez couvrant et paraît légèrement verdâtre. Les plus habiles corrigeront ce défaut au pinceau ou à l'aérographe (en n'oubliant pas le vernis mat ou satiné de finition), mais on voudrait voir les constructeurs améliorer leurs produits sur ce point (ROCO tout autant que KLEIN MODELLBAHN d'ailleurs). La solution n'est-elle pas de peindre la caisse en jaune avant d'appliquer le vert, comme sur la 59 de ROCO jadis?

\* Une version avec les anciens numéros à six chiffres (type 210) est annoncée. Il s'agirait cette fois d'une loco de Ronet.

## **Symoba : attelage court à élongation variable**

Conçu pour le N, ce nouvel article est aussi utilisable en H0. Sa petite taille – le boîtier mesure 12 x 11 x 2 mm – fait merveille et permet d'équiper des véhicules qui refusaient tous les dispositifs existants (RIBU, ROCO, SYMOBA). Le fonctionnement est aussi doux que celui de son grand frère de la même marque, c'est dire qu'il est absolument irréprochable.

La précaution qui consiste à coller au MEC (ou au trichlo) les deux pièces du boîtier s'impose toujours. Mais attention à ne pas en mettre trop, ce qui pourrait bloquer tout (voir FFN 42, pp. 20-21). Le boîtier se colle aisément au plancher ou au châssis (éventuellement préparé) au moyen de MEC (ou de trichlo). Si le plastique de ce châssis ne fond pas avec ces produits, utiliser le *Plastic Weld* prévu pour styrène, butyrate, ABS, acrylique et Perspex (vendu e.a. à la *Boitatrain*).

Notons que quelques wagons où les bogies sont trop près des bouts ne peuvent pas encore être équipés d'attelage court. Le dispositif FLEISCHMANN 6574, bientôt disponible, devrait régler le sort des tout derniers rétractaires..

A-M. D.

## **Pour assembler vos maquettes en plastique, utilisez le MEC !**

Jacques Quoitin nous a présenté ce produit miracle lors d'une récente réunion mensuelle. D'autres membres du club l'utilisent depuis plus ou moins longtemps à leur entière satisfaction, et il en est encore question dans un article ci-contre.

Le méthyléthylcétone, ou MEC, est un solvant. Comme le trichloréthylène il sert à nettoyer les métaux et dissout bon nombre de plastiques. Mais il n'est pas aussi dangereux pour la santé que ce dernier. Pour nos montages délicats, il fait merveille: les pièces même les plus petites se collent instantanément et sans laisser de vilaines traces comme le font les colles pour maquettes plastique ou la Cyanolit (laquelle en outre résiste mal dans le temps).

Comment l'utiliser? Mettre en place la (les) pièce(s) à coller. Déposer une petite quantité de liquide au joint entre les pièces: le produit s'infiltrera par capillarité entre elles et les soudera instantanément. Le collage est assuré en quelques secondes. Il faut évidemment que les surfaces à coller soient bien en contact, car des pièces grossièrement taillées offriront entre elles peu de points de contact et le collage ne sera pas suffisant. Dans ce (seul) cas, les colles classiques pour polystyrène seront plus indiquées.

A-M. D.



## (1) Prairies et pelouses

Dans une série d'articles, promis depuis longtemps déjà, je me propose de décrire les différentes techniques mises en oeuvre dans la décoration de notre réseau H0.

Chaque fois, un sujet particulier sera traité, tel que arbres et buissons, végétations grimpantes et rampantes, rochers, murs, etc. On y trouvera tant l'inventaire des matériaux utilisés que la description de leur mise en oeuvre. Il s'agira cette fois-ci des prairies et pelouses.

### Les matériaux

Depuis que les modélistes se sont attachés à produire des décors aussi réalistes que possible, bien des matériaux ont été utilisés dont certains aujourd'hui mériteraient la retraite.

Commençons par les paillettes de bois teintées (désignées "Streupulver" dans certains catalogues allemands, e.a. BUSCH). Elles se collent sur une surface préalablement enduite de colle blanche. Leur aspect est assez peu satisfaisant et elles se décolorent rapidement sous l'action de la lumière du jour. Nous avons utilisé ce produit, dans les teintes adéquates, pour figurer humus, feuilles mortes et végétation basse des massifs boisés. Malheureusement le local était alors très humide et des moisissures ont envahi ces portions, si bien qu'il a fallu gratter tout, traiter chimiquement, recouvrir de plâtre et repartir à zéro avec d'autres matériaux. Ces déboires n'ont toutefois aucune chance de survenir dans un local normalement sec.

Passons sur le plâtre additionné de pigments et saupoudré sur une surface de plâtre peint préalablement humectée. Il eut son heure de gloire aux USA et est encore utilisé parfois aux petites échelles ou pour l'arrière-

plan du réseau.

Des modélistes anglais font grand cas d'un tissu à usage médical (surgical lint) qui doit être teinté puis collé sur le support, puis... arraché. Lorsque la technique est bien maîtrisée, on obtient de superbes landes typiques des paysages insulaires.

Parmi les produits à la mode, on trouve deux grandes familles d'"herbe": les mousses synthétiques (il en existe de toutes grosseurs mais seules les plus fines conviennent pour figurer l'herbe) et les fibres acryliques. La première famille est surtout présente dans la gamme WOODLAND SCENICS qui a contribué à la gloire des modélistes US. La seconde est plus utilisée en Europe et entre de plus en plus dans la gamme des firmes spécialisées (NOCH, BUSCH, HEKI, etc).

Nous avons utilisé les mousses synthétiques pour reproduire les sols moussus (logique, non?), surtout en mélange avec sables et terres. Lorsque les flocons sont plus gros (pas trop), ils conviennent pour le flocage des arbres, les ronces, etc. Les flocons les plus fins donnent de beaux résultats dans la réalisation des prairies et vergers, surtout à l'échelle N ou, en H0, pour les arrière-plans.

On saupoudre ces flocons sur une surface éventuellement enduite de colle blanche puis on pulvérise de l'eau additionnée d'un peu de détergent, avant de déposer un mélange de colle blanche et d'eau à 50% environ à l'aide d'un compte-gouttes ou d'une pipette.

Les fibres acryliques (ou les "poils" si on préfère) sont très largement utilisées sur notre réseau H0, aussi bien pour les prairies (pâtures et vergers) que - en association avec d'autres matériaux - pour les espaces envahis de végétation sauvage comme les terrains vagues, les talus, bords de voies ou cours à marchandises non entretenues. Elles nécessitent quant à elles une colle en spray (BISON, VELPON...) nettement plus coûteuse et plus toxique que la colle blanche.

### Mise en oeuvre: les prairies

La technique décrite ici convient, en gros, dans les autres cas cités plus haut.

La première chose à faire, bien avant d'entreprendre quoi que ce soit sur son diorama ou son réseau, c'est d'observer! Se promener, le nez au vent et les yeux grands ouverts, et enregistrer les particularités de son sujet. On remarquera ainsi les sentiers de terre ou "passées" tracés par les vaches le long des clôtures et l'absence d'herbe autour de l'abreuvoir, là où le sol est constamment piétiné. Tout comme la hauteur des graminées au-delà de la clôture, hors de portée des ruminants. Comme aussi le fameux engrais que constituent les bouses et qui fait que l'herbe pousse plus drue et plus haute à l'endroit des déjections animales plus anciennes.

## Le fond

Le relief de plâtre (ou d'un autre enduit quelconque) devra d'abord être peint ou teinté en brun (couleur de terre). Là où l'on prévoit que la végétation, moins dense, laissera apparaître le sol, il est souhaitable de saupoudrer de la terre (tamisée puis stérilisée dans le four de la cuisine) ou de la mousse synthétique (WOODLAND SCENICS par exemple) et de la fixer à la colle blanche diluée. Il en ira de même auprès de l'éventuel abreuvoir, sous et autour de l'abri et le long des "passées" des animaux.

Après séchage complet, il reste à protéger les espaces absolument dépourvus d'herbe en punaisant des bouts de papier, ou des morceaux de grosse laine sur les sentiers ou "passées". On peut alors passer à l'étape suivante.

## L'herbe

Vaporiser de la colle sur l'ensemble de la prairie (assez légèrement) et y semer des flocons de mousse synthétique vert foncé (flocage pour arbres): ils figureront l'effet des bouses sur la croissance de l'herbe.

Vaporiser à nouveau de la colle, sur une partie pas trop grande de la prairie, puis y déposer l'herbe à l'aide d'un flacon "ad hoc". Ce flacon comportera un bouchon percé de quelques

trous de 3 à 5 millimètres de diamètre. On ne le remplira qu'aux deux tiers de "poils" avant de le secouer au-dessus de la surface à traiter. S'il est souple, on le pressera au lieu de le secouer. A ce jeu-là, la crampe est vite arrivée! Couvrir ainsi toute la prairie, portion par portion.

Le travail terminé, enlever les papiers et les bouts de laine de protection.

## Quelques "tuyaux"

Les fibres, agitées, se chargent d'électricité statique, ce qui les aide à se planter bien droites dans la colle. Celles de marque NOCH sont vendues dans des flacons ad hoc, lesquels peuvent être achetés séparément, vides. Il vous faudra plusieurs flacons, peut-être quatre ou cinq, remplis aux deux tiers de fibres de teintes différentes, en mélange ou non.

La gamme HEKI comporte pas moins de treize références. Si on y ajoute les autres gammes, la palette est particulièrement riche. Il faut normalement un mélange de base (printemps ou été), plus des teintes de complément: vert clair, mélange de brun et de jaune, et surtout "Wintergras" HEKI 3363, indispensable pour les portions d'herbes sèches et de graminées mûres, beaucoup plus que pour cette herbe brûlée

par le gel qui inspire fort peu de modelistes.

Sur le pourtour de votre pâture, là où vous comptez placer une clôture, vaporisez de la colle, déposez-y des flocons de mousse, de grosseur moyenne, verts et ocre, vaporisez à nouveau de la colle puis recouvrez généreusement de "poils" en augmentant la proportion de brun/jaune et de "Wintergras" pour figurer les herbes que les vaches n'ont pu atteindre et qui ont poussé plus haut. Ce n'est qu'après séchage complet que vous percerez des trous pour placer votre clôture. Attention: les "poils" aiment s'entortiller autour des forêts hélicoïdaux pour s'arracher ensuite par plaques. Mieux vaut donc percer les trous destinés aux piquets de clôture à l'aide d'un poinçon ou d'un simple clou.

Obtenir toutes les nuances désirées est très facile si l'on a sous la main quelques flacons tout préparés. La colle met quelques minutes à sécher et on a donc le temps de corriger l'effet obtenu. C'est pourquoi il vaut mieux ne traiter que de petites surfaces à la fois. Il est toujours possible, plus tard, d'ajouter de la colle en spray puis des fibres supplémentaires.

## Les pelouses

Le gazon régulièrement tondu des pelouses sera quant à lui mieux restitué par l'emploi de tapis de fibres acryliques, vendus en différentes nuances et dimensions. On obtiendra facilement des bords nets, et l'herbe paraîtra plus courte que par la méthode décrite auparavant.

Le tapis en papier crêpe se colle sur le support au moyen de colle blanche ou de colle en spray; il peut même épouser des reliefs pas trop tourmentés. Je déconseille pourtant ce matériau pour les talus et les pâtures: rien ne fait plus "train miniature"!

Avec ces tapis on peut enlever l'herbe là où c'est nécessaire (pour y disposer un massif de fleurs, par exemple): il suffit de mouiller le tapis à l'endroit voulu, d'attendre que la colle se dissolve, puis de gratter délicatement avec une petite spatule ou un tournevis.

André-Marie DUCARME

### La panoplie du semeur d'herbe (produits HEKI)

Fibres: HEKI-Grasfaser	printemps	3359	ou la terre du jardin
	ou été	3360	
	hiver	3363 (voir texte)	
	vert clair	3364 ou 3350	
	vert moyen	3365	
	vert foncé	3366 ou 3351	
	brun	3352	
	jaune	3353	
Mousses: HEKI-Deko-Sand (fines)	mélange	3354	
	ocre	3323	
	rouge-brun	3325	
Mousses: HEKI-Laub (moyennes)	brun foncé	3326	
	vert clair	1560	
	vert moyen	1561	
	vert foncé	1562	
	jaune automne	1566	
Tapis de fibres: HEKI-Grasmatten (75x100) pour pelouses:	brun automne	1567	
	vert clair	3090	
	vert foncé	3091	

**Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique**

**EXPOSITION DE MODELISME FERROVIAIRE**  
nombreux réseaux en activité

Salle des fêtes de Spixhe à Theux

samedis 19 et 26/10  
dimanches 20 et 27/10      de 10 à 18h  
mardi 22/10                      de 13 à 18h

## Au sommaire de ce numéro 50 :

En couverture : HLE 2369 – Ronet – juin '91 (photo: A-M. Ducarme)

<b><u>La vie du club</u></b> :	<b>programme des réunions</b> <b>le R.M.M. en vacances</b> <b>nouvelles des réseaux N et H0</b> <b>annonces</b>	page 1 page 2 page 3 page 4
<b><u>L'actualité ferroviaire</u></b>	(une rubrique de M. Herbiet)	page 5
<b><u>Courrier des lecteurs</u></b>		page 8
<b><u>Récréation ferroviaire</u></b>	(proposée par M. Archambeau)	page 10
<b><u>1931 : renumérotation des locomotives de la SNCB</u></b>	(M. Herbiet)	page 11
<b><u>Modélisme</u></b>	(une rubrique d'A-M. Ducarme) :	
	<b>nouveautés</b>	page 24
	<b>le MEC</b>	page 24
	<b>le décor du réseau</b>	page 25

Ce numéro 50 est entre vos mains grâce au concours bénévole de  
M. Archambeau, J-C. Botspoel, C. Carpet, A-M. Ducarme, M. Herbiet, L. Mercier, J. Quoitin.  
Le numéro 51 paraîtra au début de novembre.

