

Rail Miniature Mosan

Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise

Ferro Flash Namur



Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

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

n°122 - 2003-5



Derniers voyages de la 26.101 du PFT qui, depuis 10 ans, circule sur les lignes de la SNCB et nécessite un sérieux entretien qui la mettra "de côté" pendant un certain temps. Pas de panique pour les amateurs de la traction vapeur. En effet, la 29.013 de la SNCB nous revient de Meiningen le 8 novembre 2003 (en principe) et la P8 roumaine du PFT (sans doute la 64.169) est annoncée pour 2004.

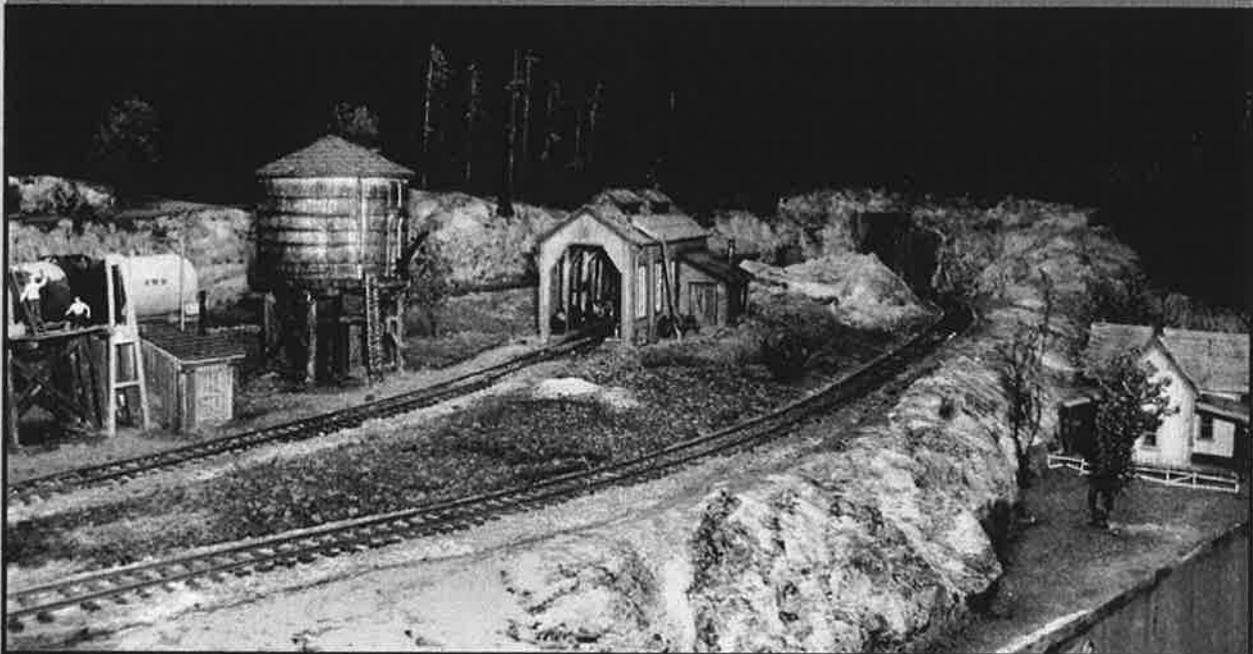
**Ci-dessus : la 26.101 pénètre sous le pont routier avant de s'engager dans le tunnel vers Dorinne-Durnal.
Ci-dessous : la locomotive vient d'arriver en gare de Spontin en tête d'une rame de wagons marchandises.
Spontin, le 9 août 2003 (photos Michel Herbiet).**





Etat d'avancement du réseau HO à décor US

En haut à gauche : Michel M. dispose les rochers préalablement coulés dans des moules en silicone. En haut à droite : Christian A. écoute les explications de Michel sur les techniques employées; en arrière-plan, Jules F. peint le décor sur le module de droite. (photos Jean-Pierre Lobet). Ci-dessous : le module de droite est entièrement terminé (photo Michel Marin).



Fameux travaux au bar : Didier M. a profondément modifié la structure de la table du bar et des abords. Une heureuse initiative et une belle réussite ! (photo Jean-Pierre Lobet).

Circulations sur le réseau H0 "mosan"

Les thèmes de circulations du premier vendredi du mois sur le réseau fixe H0 "mosan" seront publiés dans l'agenda de FFN 123 (2003-6) ainsi que sur le site internet du club : <http://www.club-rmm.org>.

Les circulations "3 rails" alternatif resteront fixées au dernier vendredi du mois et réservées aux "Märklinistes" membres du RMM.

Résultat de l'Assemblée Générale extraordinaire du 19 septembre

Il s'agissait de pourvoir au remplacement de Daniel Braibant, démissionnaire pour raisons personnelles, et trouver un membre acceptant de reprendre son mandat de membre du comité jusqu'à l'A.G. de janvier 2005.

Une candidature est parvenue, il s'agit de notre ami Guy LAHAYE. L'acceptation par applaudissements n'a fait aucun doute. Organisateur dans l'âme, ancien technicien à la STIB, Guy est un assidu du club et de la cellule "N". Il fait donc partie du Comité à part entière. Ce dernier se réunira prochainement pour redéfinir les rôles en son sein.

L'oeuvre de Daniel Braibant au sein du comité

Voici 15 ans que Daniel Braibant assure, avec conviction et succès, le secrétariat du club.

Comme "la roue tourne", il a souhaité interrompre son important mandat au sein du comité tout en restant membre du club à part entière.

Il est difficile d'écrire l'éloge d'un vivant en évitant de le transformer en épitaphe. Car un vivant reste parmi nous et sera le premier lecteur du texte qui doit être le plus juste possible dans le remerciement du travail qu'il a accompli pour nous.

Passionné de modélisme ferroviaire et plus précisément adepte de l'échelle N, Daniel a toujours été très actif au Rail Miniature Mosan qu'il a contribué à mettre en valeur. Nous l'en remercions vivement au nom de tous !

Aux côtés de Jean-Marie Burton, Jacques Quoitin, Lionel Mercier, Didier Delfosse et bien d'autres, il a vu naître le réseau N, son enfant chéri, dont les modules lui doivent (entre-autre) leur câblage électrique. Il y a encore du travail que tous espèrent le voir entreprendre dans "sa" chère Gare de Vonèche.

Daniel Braibant a aussi été le meilleur Ambassadeur du réseau N : à Paris auprès de l'AFAN, en Angleterre et également en Belgique lors des multiples déplacements. Pour nos expos et "portes ouvertes", Daniel a été notre "bureau économique" à lui tout seul : promotion et affichages, relation publique avec les autorités, invitations et plans des exposants, réception des invités, organisation des équipes de ravitaillement et tant d'autres choses des plus utiles.

Son "passage" au secrétariat a permis l'informatisation des données y relatives et la diffusion des rapports

de Comité dans les modes modernes de communication.

Avec Liliane Richir, Daniel avait organisé la gestion administrative du bar et son agencement. Il s'y est dévoué aussi dans les approvisionnements, les transports des bacs pleins et vides et tant d'autres activités connexes. Didier Moraux leur a succédé.

Oui, vraiment, Daniel tout le RMM te doit beaucoup et nous espérons tous que cela continue encore longtemps.

*Au nom du Comité,
Jean-Claude Botspoel, Président.*

Dans Ferro Flash Namur 123

Les photos de :

- notre visite de courtoisie au club ALAF.
- le 30ème anniversaire du CFV3V.
- le retour de la 29.013...



Une partie de la bande des joyeux drilles du RMM en visite à notre club ami de Liège : l'Association Liégeoise des Amateurs de chemins de Fer, le vendredi 26 septembre.

(photos Vincent Dizy).

A suivre dans FFN 123...

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

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

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

Bourses et activités revenant régulièrement

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

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

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

Tous les dimanches : circulations de l'autorail 4602 du PFT sur la ligne du Bocq (Dorinne - Spontin - Ciney).

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

Octobre 2003

..17.. Réunion Mensuelle du RMM :

"L'Aubrac, train des Causses" vidéo par Michel Liégeois.

..17 au 19.. UTRECHT (NL) : Eurospoor 2003 ***. <http://www.eurospoor.nl>

..18 et 19.. SEDAN (F08) : Exporamma organisée par le Club Maquetisme Sedanais. Complexe sportif, Rue Rogissart; samedi : 14>19h; dimanche : 10>18h.

..... 19..... JUPILLE : bourse ferroviaire, Ecole des Acacias, rue du Couvent, 106; 9>13h.

..... 24..... CHARLEROI-EXPO : "opcarrieres.be". Journée d'information pluraliste et objective, sans publicité ni commerce, destinée aux élèves de la Classe Terminale des Humanités, entrée gratuite; 10h>16h. Infos : <http://www.opcarrieres.be>

.... 24..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : traction Diesel et électrique, toutes nationalités, époque III.

.... 31..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

Novembre 2003

..... 2..... SINT NIKLAAS : bourse, Den Hof zaal, Hendrick Heimanplein.

..... 2..... ANTHEIT (Wanze) : bourse organisée par le PMH, Caserne du Lieutenant Binamé, salle des Spiroux, rue de Leumont, 118; 9>13h.

..... 7..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : DB - ÖBB, époques IV et V.

.... 8 et 9..... QUESNOY-SUR-DEULE (F59) à 15 km au nord-ouest de Lille. 1.000 m² d'exposition du salon européen du chemin de fer et du modélisme. Samedi 12>18h; dimanche 10>18h.

.... 8 et 9..... WALFERDANGE (L) : Centre Culture Prince Henri, expo et bourse; 10>18h.

.... 8 au 11..... BRAINE L'ALLEUD : portes ouvertes au club AMFB, sur le site du Blanc-Caillou, rue de la gare. Parcours fléché. Samedi 14>18h; dimanche et lundi 10>18h, mardi 10>16h. Réseaux N, H0 continu et H0 alternatif.

..... 9..... GILLY : bourse organisée par le TMC, visite du réseau du club, cité Germinal (Soleilmont), rue Circulaire, 27 (R3, sortie 13).

.... 14..... Réunion réseaux .

..... 14..... CFPL, Rixensart. Claude et Eric Binamé : "photos ferroviaires anciennes"

..15.. Les 12 heures du modélisme au RMM.

..21.. Réunion mensuelle du RMM :

Vidéos de Charles Haccourt : "Trains de jardin en échelle G" et "La ligne touristique du ZLSM" (Hollande).

.... 28..... Réunion réseaux travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

..... 30..... VILVOORDE : bourse.

Décembre 2003

.... 5..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : SNCF - CFL - CFF - FS, époques IV et V.

..... 7..... HOESELT : bourse de trains, Cultureel Centrum, Lindekappelstraat, 7 de 9 à 13h.

.... 12..... Réunion réseaux.

..... 13..... SAINT-GHISLAIN (PFT) : portes ouvertes au musée situé à 200m de la gare. Itinéraire fléché.

..... 14..... ANTWERPEN : bourse au Fort de Merkssem; 9>13h.

..... 14..... CFC, section Haine-Saint-Pierre : portes ouvertes et concours de dioramas à l'échelle H0. Renseignements : <http://www.cfc.be.tf>

..19.. Réunion mensuelle du RMM :

Conférences modélisme de Jules Falque "le décor sur le réseau US" et Jacques Quoitin : "Structure d'arbres en fils".

.... 26..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

Février 2004

..... 8..... ANTHEIT (Wandre) bourse organisée par le RMH, caserne du Lieutenant Binamé, salle des Spiroux, rue de Leumont, 118; 9>13h.

Mars 2004

.... 8 et 9..... WALCOURT : salon du modélisme et bourse au Centre Culturel, rue de la Montagne, 3; 11>19h.

Les amis nous informent

Les activités ferroviaires sont indiquées principalement dans l'agenda.

Certains détails complémentaires apparaissent dans cette rubrique non exhaustive.

Les mentions sont gratuites et n'ont aucun caractère publicitaire, elles sont données à titre purement informatif et sans aucune responsabilité de la part de la rédaction de Ferro Flash Namur.

Virtual Railroad 2

(reproduction du texte de la page d'accueil de leur site. Ce texte est sous leur responsabilité)

L'idée de départ de Virtual Railroad 2 ®. est de permettre la conception, le dessin et la conduite d'une installation complète sur PC. Orienté à l'origine sur les réseaux ferroviaires Virtual Railroad 2 ®. permet aussi des réseaux de trams et métros, des réseaux routiers, navigables et aériens. Vous pourrez y faire circuler et conduire des trains, trams, bus, véhicules, bateaux... Virtual Railroad 2 ® comporte les éditeurs requis pour créer un relief, un paysage, des réseaux de circulation avec leurs accessoires et des bâtiments. Des locomotives à vapeur, diesel et électriques, ainsi que des voitures et wagons sont à votre disposition. Ils peuvent être installés sur le réseau, accouplés en convois et pilotés manuellement ou de façon automatique. Des trams, métros, bus, voitures, camions et bateaux sont aussi disponibles. De plus, Virtual Railroad 2 ® permet l'installation d'un système de signalisation autorisant des opérations organisées de circulation sur les différents réseaux.

Ce logiciel s'adresse à ceux que la réalisation et la conduite d'installations ferroviaires passionnent et qui peuvent grâce à Virtual Railroad 2 ® s'affranchir des limites d'espace et de budget. Il s'adresse aussi à ceux qui sont attirés par les logiciels de simulation. La conception virtuelle d'une installation ferroviaire est une innovation tant conceptuelle que technologique, le but de Virtual Railroad 2 ® étant de créer, modifier et piloter une installation de manière similaire à celle utilisée pour les modèles réduits.

Nous sommes convaincus que Virtual Railroad 2 ® attirera très vite un large cercle d'utilisateurs de tous niveaux à la découverte des réseaux ferroviaires virtuels. De nouvelles possibilités seront régulièrement disponibles par le biais de CDs d'Add-On, avec de nouveaux matériels roulants, plans d'installations, bâtiments et d'autres éléments regroupés autour de thèmes précis comme les ports, la montagne, une ville ou encore une gare modélisée.

Outre Virtual Railroad 2 ®, un éditeur pour la modélisation de matériels roulants, de bâtiments et accessoires divers de réseau est aussi planifié.

En plus de la version française, Virtual Railroad 2 ® est aussi disponible en Anglais, Allemand, Néerlandais et Espagnol.

Tous les détails sur le site http://www.5dsim.com/Produits/VirtualRailroad2/VR2_Start.htm

collection images ferroviaires

Balade vicinale en Belgique Tramreis door België



Rail Memories Les Editions du Cabri

Ci-contre : "Balade Vicinale en Belgique". Du Plat pays au Massif ardennais, de l'embouchure de l'Escaut à la vallée de la Sambre, "Rail Memories" et les Editions du Cabri vous proposent une ballade en tramway vicinal en Belgique. 176 pages, 340 clichés n/b et 25 en couleurs, huit cartes des réseaux. 45,00 Euros + frais de port (3,90).

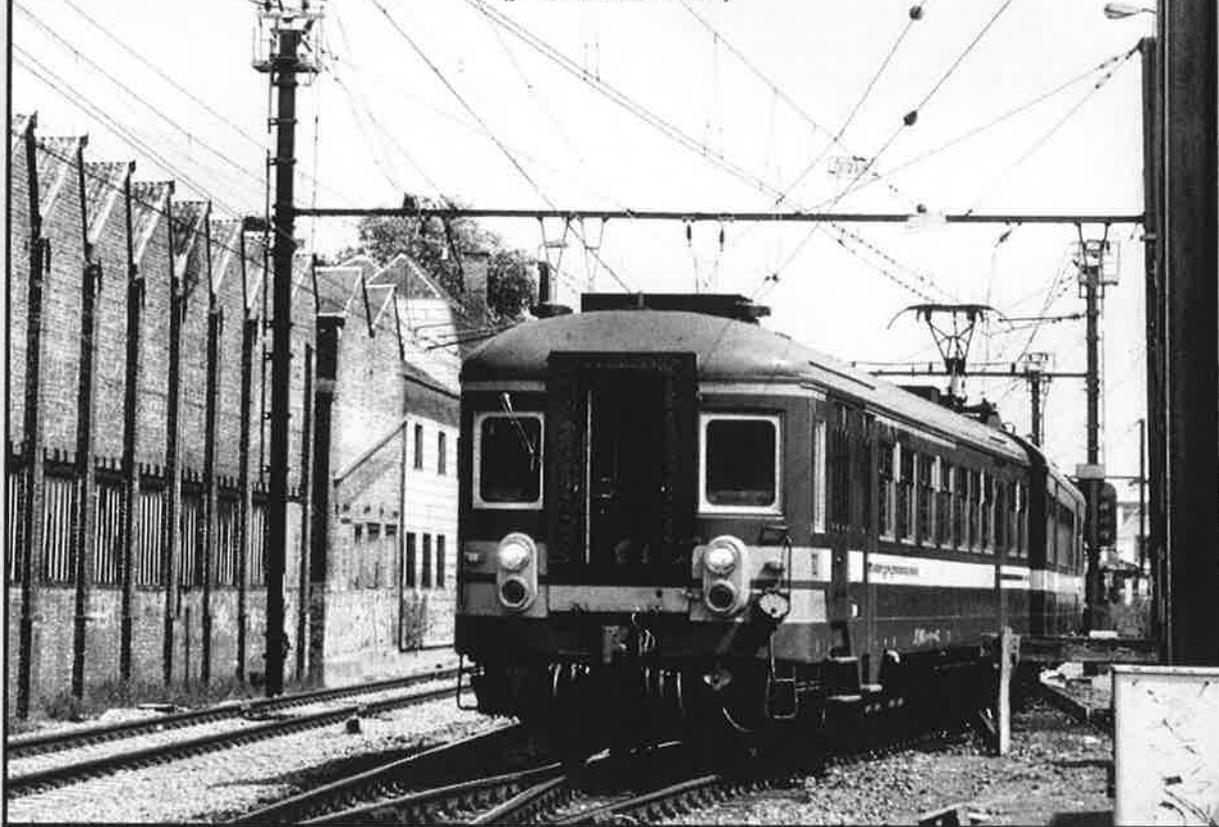
"La Gare et la Ville" : Grands axes et réseau express régional, enjeux et perspectives. 130 pages. 20,00 Euros + frais de port (3,30).

Calendrier LOCO 2004 du PFT. 11 photos en couleurs + 1 en N/B du matériel SNCB et CFL. 9,00 + frais de port (3,30).

"En train à travers les Plateaux de Herve". 160 pages, 160 illustrations, auteur : Georges Henrard. 35,00 Euros + frais de port (3,30).

Ces livres peuvent être obtenus auprès du PFT au compte : 001-1201789-35

**16 juillet 2003 : une automotrice vers Ottignies au départ de Wavre.
Avec les moyens du bord, un passager privilégié lutte contre la canicule de midi.
(photo Michel Marin)**



1 janvier 2004 : plus aucun fumeur dans les trains

En regard avec la loi qui interdit la pratique du tabagisme dans les lieux publics, la SNCB annonce qu'à partir du 1 janvier 2004 il ne sera plus permis de fumer dans les trains !

Les places "fumeurs" seront donc transformées en "non-fumeurs". Les accessoires, tels que les cendriers, seront enlevés. Qu'en sera-t-il des bandes bleues qui indiquaient les compartiments réservés aux adeptes de Nicot ?

Je cherche

En vue de la réalisation d'une étude sur la ligne 163 A, Bertrix - Muno, toutes documentations et photos et plus particulièrement concernant les gares d'Orgéo-Gribomont, Sainte-Cécile et Orgéo-Ardoisières. Egalement sur la poursuite (ou non) du trafic voyageurs après la fin des deux guerres entre Muno et Messempéré.

Merci de contacter la Rédaction de Ferro Flash Namur qui transmettra ou directement M. Gérard Martin <gerardmartin@skynet.be>.

Je cherche

En vue de restaurer une lanterne à pétrole SNCB de fin de convoi (année de fabrication 1946), je cherche des plans et/ou photos du "chapeau" de la lanterne.

Si vous possédez une lanterne semblable, pouvez-vous me contacter au 081.22.56.11. après 18h ou lors des réunions mensuelles du RMM.

Autres pays, autres moeurs...

Bien que les chemins de fer belges m'aient toujours fortement intéressé, je sentais depuis quelques années s'amenuiser sensiblement ma passion pour notre réseau national. C'est vrai que c'était particulièrement l' 'ancien' qui attirait le plus ma curiosité, et l'apparition massive ces dernières années d'une nouvelle génération de matériel ne suscita pas tout à fait le même intérêt !

J'en profitai donc pour me tourner vers d'autres horizons, pas très éloignés : l'Allemagne et le réseau réuni de la DBAG. Mon premier réseau Märklin ainsi que mes nombreuses excursions à Aachen au début des années '70 sont certainement à l'origine de cette passion rémanente. J'avais la chance de compter parmi mes amis le fils d'un militaire en fonction dans cette localité, ce qui me donnait la possibilité d'y passer quelques jours durant les vacances scolaires. Nous ne manquions pas de nous rendre à la "Hauptbahnhof" pour y voir circuler les BR 50 toujours présentes aux dépôts de Stolberg (jusque 1976) et d'Aachen-West (jusque 1971).

Il y a une dizaine d'années, j'ai donc voulu voir ce qu'il subsistait encore d'ancien sur le réseau de la DB. Je ne fus pas déçu, et malgré la bonne cinquantaine d'excursions que j'ai pu faire depuis chez nos voisins allemands, je découvre encore (en 2003) des sujets dignes de figurer dans un musée ferroviaire. En ce qui concerne le matériel roulant tout d'abord, car c'est lui qui subit ces dernières années la métamorphose la plus importante, il

est toujours possible de voir circuler actuellement dans les anciennes séries les Diesel 212, 215, 216, 218, 290, 294, 364 ou 365, et les électriques 103, 110, 111, 140, 141, 150 et 181... Quelques-unes de ces locomotives portent encore leur livrée intermédiaire, voir même leur livrée d'origine ! Les derniers célèbres "Schienenbus" série 798 ne furent radiés qu'en 2001, mais on peut encore en retrouver sur plusieurs lignes touristiques ou commerciales privées ! Mais il ne faut pas tarder, car la plupart de ces séries sont en cours d'amortissement, remplacées par les nouvelles séries 101, 145, 185..., et par le flot de nouveaux autorails "Talent" ou autres. A titre d'information, il faut savoir que la plupart des 103 (dont au moins 8 exemplaires circulent toujours en juin 2003) ont passé le cap respectable des 10.000.000 de kilomètres !

Pour ce qui est du matériel remorqué, les célèbres "Silberling" sont toujours bien présentes, dont un certain nombre dans leur état d'origine. Elles sont uniformément remorquées (ou poussées) par les diesels 212, 215 et 218 et les électriques 110, 111, 141 et 143.

Mais le plus intéressant reste à voir au niveau de l'infrastructure. La réunification ferroviaire (et économique d'ailleurs) a nécessité d'énormes moyens financiers. Il fallut donc procéder par priorités. La première de celles-ci était la reconstruction quasi-intégrale du réseau de la Deutsche Reichsbahn, car celui-ci avait conservé



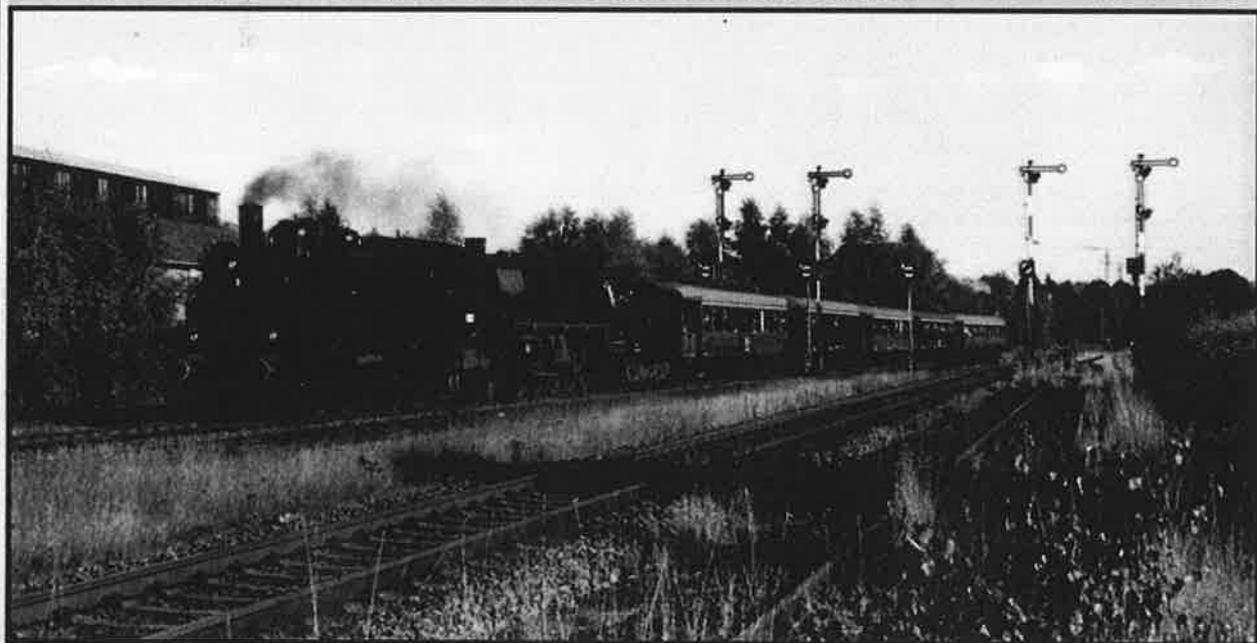
Tübingen, avril 1998 : la locomotive vapeur de la DB 86 457 tracte une rame de "boîtes à tonnerre" (photos Didier Funken).



Septembre 1996 : la 41 241 à Lissendorf (ligne Köln - Trier).

(Photos Didier Funken)

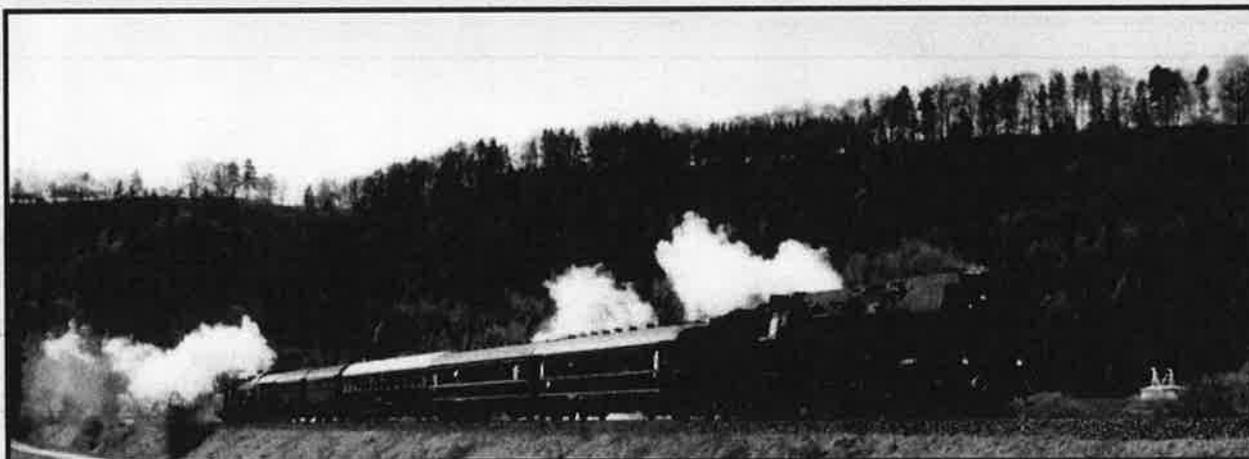
Septembre 1999 : la 94 1538 et la 50 3666 à Jürkerath.



pratiquement intégralement son aspect de la période après-guerre. Par conséquent, la modernisation de l'infrastructure ouest-allemande fut en partie gelée, ce qui nous vaut à nous amateurs de pouvoir encore apprécier aujourd'hui des sites ferroviaires qui n'ont pratiquement pas évolué depuis les années '50 : lignes diesels importantes ou secondaires, gares sécurisées par plusieurs cabines entièrement mécaniques, système de block

téléphonique dont les informations sont véhiculées par câbles aériens soutenus par des antiques poteaux en bois, forêts de signaux à palettes, quais protégés par des abris à l'armature en fer forgé, passages sous voies et même pompes à eau et anciens dépôts et plaques tournantes désaffectés...

Bref, chaque excursion en Allemagne se solde par plusieurs découvertes d'archéologie ferroviaire, le tout



Environs de Tübingen en avril 1998 : en tête, la 01 519 et la S 3/6 en pousse (photo Didier Funken).

agrémenté bien souvent par une promenade agréable dans des sites absolument remarquables comme l'Eifel, le Taunus, le Westerwald... Le plus gros problème reste la langue, car il est aussi difficile de trouver un allemand qui parle le français qu'un français qui parle l'allemand !

Le meilleur reste à venir. Comme nos voisins allemands ont eu la chance de faire circuler les locomotives à vapeur sensiblement plus longtemps que nous, mais aussi par qu'ils étaient conscients du patrimoine que cela représentait, un nombre considérable de ces machines fut préservé sous différentes formes ou acquises par des associations d'amateurs ou même de privés !

J'en ai recensé actuellement plus de cinq cent cinquante, dont une partie appréciable est en état de marche. En regard de la malheureuse douzaine préservée en Belgique, on ne peut que constater la différence de mentalité entre les deux nations voisines !

Il est ainsi toujours possible d'admirer aujourd'hui une cinquantaine de Pacific des séries 01, 01.5, 01.10, 03, 03.10, 10, 18, une cinquantaine de Décapod lourdes à trois cylindres série 44, environ 122 BR 50, et au moins 245 BR 52 !

De plus, pratiquement tous les types de locomotives à vapeur ayant existé outre-Rhin sont représentés par une ou plusieurs machines, notamment les séries Prussiennes P8, P10, G8, G10, G12, T18, etc...

Une petite centaine d'associations vous invite à la découverte des nombreux exemplaires toujours aptes à la circulation.

Les Allemands poussent même le plaisir jusqu'à organiser des "Plandampf", c'est à dire des périodes de 1 à 3 jours durant lesquels tout ou une partie des trains réguliers sur lignes DB sont tractés par du matériel historique à vapeur !

L'excellente revue allemande "BAHN EXTRA" dresse dans son édition des mois d'avril-mai de cette année un récapitulatif exhaustif des machines encore "fumantes" ainsi que des lignes parcourues en traction vapeur.

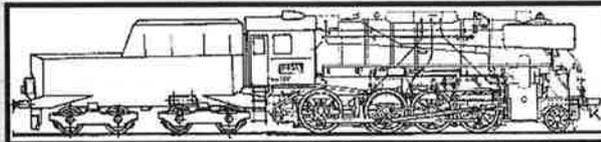
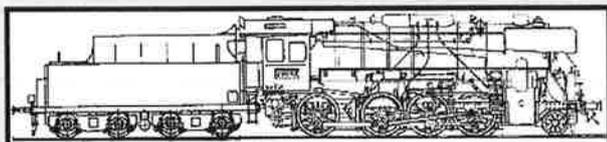
Vraiment, et ce n'est pas mon ami André Delsemme qui me contredira, si vous aimez le vieux chemin de fer, n'hésitez pas, partez à la découverte de l'Allemagne.

Didier FUNKEN

La circulaire de FEBELRAIL (page 9) nous apprend que la 29.013 a reçu une nouvelle chaudière mais nous assure que l'aspect extérieur typiquement américain de la locomotive n'a pas été modifié. Dès son arrivée à Meiningen, notre 29.013 a subi un examen approfondi qui révéla des lacunes au point de vue de sa chaudière et de son tender. Des bruits circulèrent que la restauration de la machine se rapprochera plus d'une locomotive allemande que d'une américaine. La SNCB

nous assure que l'aspect extérieur typiquement américain de la machine n'a pas été modifié. Mais quelle sera sa livrée ? Verte SNCB, noire ou livrée d'usine ? Réponse à Montzen le 8 novembre 2003 aux environs de 11h40.

Le poisson d'avril de notre ami Jean-Pierre Van Hoof (paru dans FFN n°107) n'est peut-être pas dénué de tous fondements...



A gauche : avec tender 2'2'126 ex-BR50. A droite : avec tender 2'2'130 ex-BR52.

Train spécial à vapeur avec la locomotive 29.013 le samedi 8 novembre 2003

"A l'occasion d'une réunion qui s'est tenue à Bruxelles le 19 septembre 2003, la SNCB a annoncé le retour de la locomotive à vapeur 29.013 en Belgique, après sa grande réparation à Meiningen (D). La locomotive est attendue à Montzen au début du mois de novembre ! A cette occasion, la SNCB désire organiser, pour les amis du rail, un train spécial avec la 29.013. Le train à vapeur circulera sur le trajet **Montzen-Visé-Hasselt-Aarschot-Schaerbeek-Bruxelles**, le samedi 8 novembre prochain.

A l'aller, au trajet Bruxelles-Landen-Waremme-Remicourt-Kinkempois-Visé-Montzen, le train sera tracté par une locomotive diesel du patrimoine historique de la SNCB.

En accord avec la SNCB, les billets spéciaux pour ce train seront vendus par les associations suivantes (lignes touristiques et associations qui ont une expérience dans le domaine de l'organisation de trains spéciaux).

Prix du billet: 39,00 € par personne. Ce prix couvre à peine les frais de la SNCB et les frais administratifs des associations ! Les voyageurs pourront se procurer un billet d'approche aller/retour de/vers Bruxelles, en correspondance avec le train spécial. Un panier-repas pourra être commandé (prix: env. 5,- EUR).

Horaire (données provisoires) :

Départ à Bruxelles vers 9h00; gares d'embarquement: Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Landen (sous réserve)

Visé-(sous réserve); arrivée à Montzen aux environs de 11h40.

Départ à Montzen vers 13h00; arrivée à Schaerbeek vers 17h25; arrivée à Bruxelles vers 18h00; plusieurs arrêts-photos seront prévus ; prise d'eau à Hasselt.

Composition du train: 6 AK et 1 LBD (voiture de service); aller: traction diesel; retour: traction à vapeur (en principe, la locomotive diesel suivra le train à vapeur de Montzen à Hasselt, et sera accouplée à l'arrière du train à Hasselt).

A Montzen une petite "festivité" est prévue pour accueillir la 29.013... Pour information : lors de la grande réparation à Meiningen, la locomotive 29.013 a reçu une nouvelle chaudière. La SNCB nous assure que l'aspect extérieur typiquement américain de la machine n'a pas été modifié.

Date limite pour l'achat des billets par les associations, pour le train spécial 21 octobre 2003 ! Nous comptons sur les associations pour informer leurs membres de la circulation du train spécial, et ceci le plus tôt que possible. Attention : il n'y a que (env.) 360 places assises disponibles dans le train ! "

Pour le Conseil d'Administration de Febelrail,

Jef Van Olmen, Président.

NDLR : le PFT nous apprend que la nouvelle résidence de la 29.013 sera désormais Schaerbeek (dépôt actif) et non plus l'abri-musée de Leuven.

La 29.013 de la SNCB, alors affectée à la remise d'Ottignies (LT) vient de quitter Gembloux en tête d'un train à destination de Namur et Givet. A cette époque, cette remise assurait trois relations journalières entre Bruxelles et Givet (photo parue dans "Les Consolidation type 29" de C. Vincent).



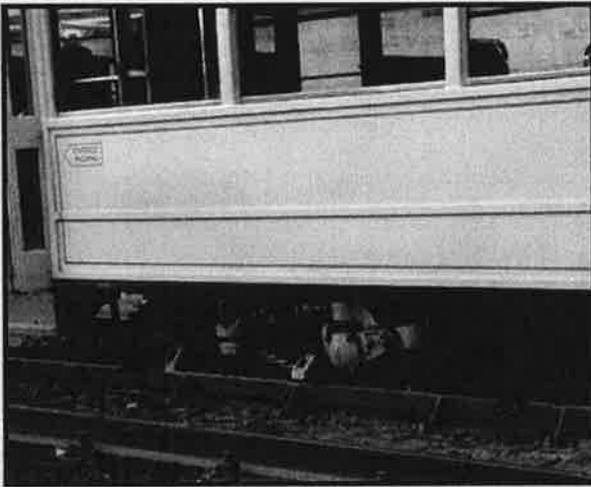
Du bon usage des "oreilles de cochon"

Lors du voyage GTF du 2 août dernier, vers 17 h, à l'arrêt bruxellois "De Wand", la motrice historique 5008 du MTUB a déraillé d'un bogie suite à l'usure d'une pointe d'aiguille du raccordement entre la L. 23-52 et le terminus de la L. 19. A remarquer que ce terminus réutilise sur une courte distance un ancien tunnel vicinal qui desservait l'Expo 58.

Grâce à des cales en forme d'oreilles de cochon appelées "éclisses" à la STIB et à la traction d'une autre

motrice, le bogie baladeur fut prestement remis sur les rails. Ces éclisses sont des pièces rectangulaires d'environ 30 cm avec trois bords au niveau du sol et un renflement sur le quatrième. Elles permettent de guider des roues de tramway qui roulent sur leurs boudins sur la chaussée et donc de leur faire regagner les rails. Elles peuvent être utilisées jusqu'à une distance de 5 m.

Texte et photos Michel Marin



Tram déraillé sur la chaussée



Eclisses (peintes en rouge) vue en noir et blanc, l'une des deux est située contre la roue de gauche.



20 juillet 2003, la 26.101 du PFT manoeuvre en gare de Ciney pour se remettre en tête du train vers Dorinne-Durnal (photo Michel Herbiet).

Les remises à locomotives de la SNCB

Cet article a pour but de nous faire découvrir l'importance des remises à locomotives, tant par le nombre de services-locomotives à assurer que par les types de locomotives y affectés.

Quatre services-locomotives seront pris en considération car ils se rapportent à des périodes marquant l'histoire de la traction vapeur à la SNCB.

Au 15 mars 1940

C'est le dernier service-locomotives en vigueur le 10 mai 1940, date de l'invasion allemande et de l'occupation du pays jusqu'en septembre 1944.

Au 1 mai 1943

C'est l'un des services-locomotives en vigueur sous l'occupation allemande. La SNCB a perdu l'exploitation des trois remises situées dans les cantons rédimés retournés dans le giron de l'Allemagne. La SNCB se voit amputée de 70 locomotives à céder à la Deutsche Reichsbahn pour l'exploitation de ces trois remises. D'autre part, elle se doit de prêter (Leihloks) 977 locomotives envoyées en Allemagne pour participer à l'effort de guerre. Ces saignées ne permettent plus à la SNCB d'assurer les services prévus et l'occupant se trouve dès lors dans l'obligation d'amener des locomotives de la SNCF. Mais, durant l'occupation, d'autres types vont apparaître à l'effectif. Il s'agit des locomotives de la Compagnie du Nord-belge qui, comme convenu, a cessé ses activités qui ont été reprises par la SNCB.

Au 8 octobre 1945

C'est le premier service-locomotives établi cinq mois après la capitulation allemande du 8 mai 1945.

La SNCB se redresse petit à petit. Des locomotives reviennent d'Allemagne, les locomotives de la SNCF ont rejoint la France et la SNCB emploie une cinquantaine de locomotives de la Deutsche Reichsbahn abandonnées par l'occupant lors de la retraite de 1944. Mais, dans l'attente de la livraison de 300 locomotives commandées en 1944 à l'industrie américaine, la SNCB se voit dans l'obligation de louer des machines amenées par les alliés lors de la libération du territoire. Il s'agit des locomotives anglaises du "War Department" et de locomotives américaines du "US Army Transportation Corps".

Au 5 octobre 1947

C'est l'un des premiers services-locomotives tenant compte de la prise des écritures des 300 machines type 29 commandées à l'industrie américaine. Vu le retour d'Allemagne d'un nombre de locomotives plus important que prévu, la SNCB procède à l'arrêt des activités de machines soit surannées, soit grandes consommatrices du précieux charbon.

Notons aussi que pour caser ces 300 locomotives dans la numérotation, la SNCB se voit dans l'obligation d'établir la numérotation à cinq chiffres.

Le service des locomotives au 15 mars 1940

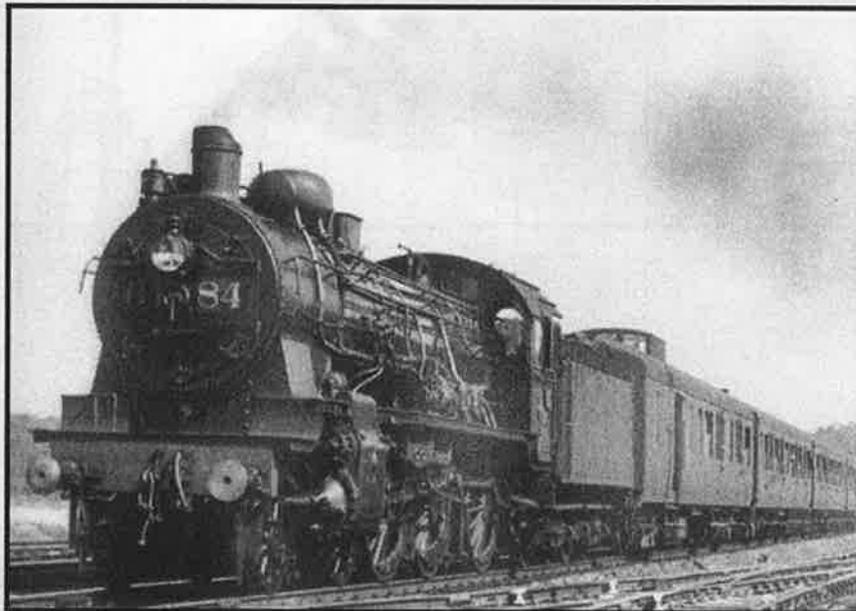
Tableau 1 : 57 remises réparties en 7 groupes pour assurer 1.863 services-locomotives (page 12).

Tableau 2 : un effectif de 3.264 locomotives pour assurer 1.863 services-locomotives (page 13).

Tableau 3 : un effectif de 10 locomotives attribuées aux ateliers centraux (ci-dessous) :

Type	Effectif attribué	Nombre total à l'effectif SNCB
50	5	5
51	3	122
57	1	62
Machine atelier	1	1

Passage à Franières (ligne 130) de la 6484 en tête d'une rame composée de voitures du type L (photo C.R.L. Coles).



57 remises réparties en 7 groupes pour assurer 1.863 services-locomotives

Groupes		Remises			
Noms et nombre total de services locomotives à gérer	Nombre de remises attachées	Noms de la remise	Abréviations télégraphiques	Nombre de services-locomotives à assurer	Types de locomotives affectés et (le nombre de services-locomotives à assurer par les types)
ANTWERPEN 450	9	Aarschot	FRST	22	8 (6) - 16 (4) - 38 (10) - 51 (1) - 93 (1)
		Antwerpen-Dam	FNDM	106	40 (6) - 41 (3) - 51 (2) - 53 (44) - 58 (9) - 71 (2) - 81 (9) - 90 (22) - 93 (2) - 98 (7)
		Antwerpen-Zuid	FNSD	26	11 (1) - 51 (1) - 53 (5) - 58 (3) - 66 (4) - 71 (1) - 81 (8) - 96 (3)
		Berchem	FCV	21	6 (4) - 15 (3) - 40 (5) - 57 (2) - 66 (2) - 69 (5)
		Landen	FLD	31	44 (13) - 57 (2) - 64 (6) - 66 (5) - 81 (5)
		Leuven	FLV	52	31 (8) - 38 (11) - 41 (6) - 53 (8) - 64 (6) - 81 (8) - 96 (5)
		Muizen	FYM	41	15 (4) - 51 (6) - 53 (5) - 64 (8) - 81 (18)
		Schaerbeek	FSR	130	1 (8) - 9 (6) - 10 (6) - 12 (3) - 31 (10) - 36 (5) - 38 (12) - 41 (8) - 53 (30) - 57 (8) - 58 (5) - 66 (4) - 71 (3) - 81 (20) - 98 (2)
		Tienen	FTL	21	44 (9) - 53 (2) - 64 (6) - 93 (4)
CHARLEROI 190	7	Baulers	FSU	18	16 (6) - 40 (11) - 51 (1)
		Luttre	FLU	16	53 (1) - 81 (10) - 93 (5)
		Mariembourg	LMG	5	15 (1) - 81 (4)
		Monceau	LNC	49	25 (1) - 51 (5) - 53 (9) - 81 (34)
		Montignies	FMY	50	40 (4) - 51 (2) - 53 (12) - 64 (8) - 72 (8) - 81 (16)
		Tamines	FTM	38	8 (10) - 15 (6) - 53 (2) - 81 (20)
		Walcourt	LWC	14	15 (6) - 40 (3) - 53 (3) - 81 (2)
GENT 310	14	Aalst	FLS	32	15 (6) - 31 (6) - 44 (7) - 51 (2) - 64 (11)
		Adinkerke	FDK	7	44 (3) - 51 (1) - 81 (3)
		Brugge	FR	25	7 (4) - 16 (6) - 44 (11) - 51 (1) - 53 (1) - 71 (1) - 72 (1)
		Denderleuw	FDD	10	44 (7) - 51 (1) - 53 (2)
		Dendermonde	FT	29	16 (5) - 18 (4) - 38 (9) - 44 (9) - 51 (1) - 53 (1)
		Eeklo	FCO	2	44 (2)
		Gent-Zeehaven	FGNF	17	29 (1) - 53 (10) - 72 (6)
		Ieper	FY	6	14 (1) - 44 (4) - 71 (1)
		Kortemark	FTK	4	44 (3) - 93 (1)
		Kortrijk	FC	44	9 (4) - 14 (8) - 31 (4) - 40 (8) - 44 (11) - 51 (1) - 53 (8)
		Merelbeke	FKR	85	7 (6) - 29 (1) - 44 (12) - 51 (2) - 53 (12) - 64 (13) - 66 (3) - 72 (5) - 81 (31)
		Oostende	FSD	23	1 (4) - 11 (4) - 14 (2) - 31 (5) - 44 (2) - 53 (6)
		Oudenaarde	FDN	9	66 (5) - 93 (4)
		Sint-Niklaas	FSN	17	8 (4) - 11 (1) - 44 (11) - 93 (1)
HASSELT 66	2	Hasselt	FHS	56	14 (4) - 19 (1) - 20 (7) - 38 (16) - 40 (6) - 53 (4) - 57 (2) - 80 (1) - 81 (14) - 98 (1)
		Mol	LML	10	18 (6) - 44 (4)
LIEGE 245	11	Ans	ANS	26	11 (1) - 25 (1) - 38 (7) - 53 (5) - 81 (12)
		Gouvy	FVY	7	81 (7)
		Herbesthal	FHR	38	7 (7) - 53 (3) - 57 (1) - 81 (11) - 93 (2) - 97 (14)
		Liège	FL	52	7 (7) - 9 (7) - 10 (9) - 53 (2) - 57 (2) - 64 (8) - 96 (5) - 97 (2) - 98 (10)
		Montzen	GMN	7	53 (1) - 81 (5) - 98 (1)
		Pepinster	FPS	19	41 (16) - 53 (2) - 96 (3) - 97 (8)
		Renory	NK	59	38 (8) - 53 (11) - 81 (40)
		Saint-Vith	RSV	9	81 (1) - 93 (5) - 97 (3)
		Statte	LHY	7	44 (5) - 93 (2)
		Trois-Ponts	FNO	12	44 (6) - 97 (6)
MONS 303	7	Ath	ATH	25	41 (15) - 51 (1) - 57 (3) - 93 (6)
		Braine-le-Comte	FBC	24	41 (19) - 51 (1) - 57 (3) - 71 (1)
		Bruxelles-Midi	FBM	60	1 (8) - 7 (12) - 41 (8) - 51 (1) - 57 (10) - 60 (4) - 62 (6) - 64 (4) - 71 (2) - 97 (5)
		Haine-Saint-Pierre	GT	85	16 (12) - 31 (13) - 38 (9) - 41 (16) - 51 (1) - 53 (10) - 81 (24)
		Mons	FMS	35	7 (8) - 41 (6) - 51 (2) - 53 (3) - 64 (10) - 81 (5) - 98 (1)
		Saint-Ghislain	FGH	46	41 (10) - 53 (8) - 71 (6) - 81 (20) - 93 (2)
		Tournai	FTY	28	9 (6) - 14 (4) - 41 (8) - 51 (1) - 53 (3) - 64 (6)
NAMUR 299	7	Bertrix	MBX	26	36 (6) - 44 (7) - 53 (2) - 81 (8) - 93 (1) - 96 (2)
		Ciney	LC	12	44 (9) - 93 (3)
		Jemelle	LJ	38	8 (6) - 10 (5) - 31 (5) - 36 (4) - 57 (2) - 81 (16)
		Latour	MUT	72	36 (18) - 81 (50) - 93 (2) - 98 (2)
		Ottignies	LT	46	16 (7) - 31 (12) - 36 (6) - 57 (2) - 64 (9) - 81 (10)
		Ronet	FEO	57	7 (8) - 29 (1) - 33 (4) - 36 (8) - 41 (4) - 51 (2) - 53 (8) - 81 (22)
		Stockem	MKM	48	1 (4) - 5 (3) - 10 (3) - 31 (6) - 35 (3) - 36 (5) - 41 (2) - 53 (7) - 81 (15)

Un effectif de 3.264 locomotives pour assurer 1.863 services-locomotives

Locomotives			Nombre de services-locomotives assurés par les remises
Type	Effectif	Nombre total de services-locomotives assurés	
1	35	24	FBM=8 - FSD=4 - FSR=8 - MKM=4
5	4	3	MKM=3
6	6	4	FCV=4
7	75	52	FR=4 - FBM=12 - FHR=7 - FL=7 - FKR=6 - FMS=8 - FEO=8
8	38	26	FRST=6 - LJ=6 - FSN=4 - FTM=10
9	42	23	FC=4 - FL=7 - FSR=6 - FTY=6
10	49	23	LJ=5 - FL=9 - FSR=6 - MKM=3
11	29	7	ANS=1 - FNSD=1 - FSD=4 - FSN=1
12	6	3	FSR=3
14	32	19	FHS=4 - FY=1 - FC=8 - FSD=2 - FTY=4
15	48	26	FLS=6 - FCV=3 - LMG=1 - FYM=4 - FTM=6 - LWC=6
16	62	40	FRST=4 - FSU=6 - FR=6 - FT=5 - GT=12 - LT=7
18	22	10	FT=4 - LML=6
19	3	1	FHS=1
20	11	7	FHS=7
25	3	2	ANS=1 - LNC=1
29	4	3	FGNF=1 - FKR=1 - FEO=1
31	200	69	FLS=6 - GT=13 - LJ=5 - FC=4 - FLV=8 - FSD=5 - LT=12 - FSR=10 - MKM=6
33	8	4	FEO=4
35	4	3	MKM=3
36	93	52	MBX=6 - LJ=4 - MUT=18 - LT=6 - FEO=8 - FSR=5 - MKM=5
38	150	82	FRST=10 - ANS=7 - FT=9 - GT=9 - FHS=16 - FLV=11 - NK=8 - FSR=12
40	70	43	FNDM=6 - FSU=11 - FCV=5 - FHS=6 - FC=8 - FMY=4 - LWC=3
41	221	111	FNDM=3 - ATH=15 - FBC=19 - FBM=8 - GT=16 - FLV=6 - FMS=6 - FPS=6 - FEO=4 - FGH=10 - FSR=8 - MKM=2 - FTY=8
44	327	139	FLS=7 - FDK=3 - MBX=7 - FR=11 - LC=9 - FDD=7 - FT=9 - FCO=2 - FY=4 - FTK=3 - FC=11 - FLD=13 - FKR=12 - LML=4 - FSD=2 - FSN=11 - LHY=5 - FTL=9 - FNO=6 - FVS=4
51	119	36	FLS=2 - FRST=1 - FDK=1 - FNDM=2 - FNSD=1 - ATH=1 - FSU=1 - FBC=1 - FR=1 - FBM=1 - FDD=1 - FT=1 - GT=1 - FC=1 - FKR=2 - LNC=5 - FMS=2 - FMY=2 - FYM=6 - FEO=2 - FTY=1
53	371	232	ANS=5 - FNDM=44 - FNSD=5 - MBX=2 - FR=1 - FDD=2 - FT=1 - FGNF=10 - GT=10 - FHS=4 - FHR=3 - FC=8 - FLV=8 - FL=2 - FLU=1 - FKR=12 - LNC=9 - FMS=3 - FMY=12 - GMN=1 - FYM=5 - FSD=6 - FPS=2 - NK=11 - FEO=8 - FGH=8 - FSR=30 - MKM=7 - FTM=2 - FTL=2 - FTY=3 - FVS=2 - LWC=3
57	61	37	ATH=3 - FCV=2 - FBC=3 - FBM=10 - FHS=2 - FHR=1 - LJ=2 - FC=2 - FLD=2 - LT=2 - FSR=8
58	38	17	FNDM=9 - FNSD=3 - FSR=5
60	16	4	FBM=4
61	3	0	FSR=0
62	15	6	FBM=6
64	168	95	FLS=11 - FBM=4 - FLD=6 - FLV=6 - FL=8 - FKR=13 - FMS=10 - FMY=8 - FYM=8 - LT=9 - FTL=6 - FTY=6
66	42	23	FNSD=4 - FCV=2 - FLD=5 - FKR=3 - FDN=5 - FSR=4
69	13	5	FCV=5
71	29	17	FNDM=2 - FNSD=1 - FBC=1 - FR=1 - FBM=2 - FY=1 - FGH=6 - FSR=3
72	26	20	FR=1 - FGNF=6 - FKR=5 - FMY=8
80	1	1	FHS=1
81	576	448	FDK=3 - ANS=12 - FNDM=9 - FNSD=8 - MBX=8 - FVY=7 - GT=24 - FHS=14 - FHR=11 - LJ=16 - FLD=5 - MUT=50 - FLV=8 - FLU=10 - LMG=4 - FKR=31 - LNC=34 - FMS=5 - FMY=16 - GMN=5 - FYM=18 - LT=10 - NK=40 - FEO=22 - FGH=20 - RSV=1 - FSR=20 - MKM=15 - FTM=20 - LWC=2
90	32	22	FNDM=22
93	81	41	FRST=1 - FNDM=2 - ATH=6 - MBX=1 - LC=3 - FHR=2 - FTK=1 - MUT=2 - FLU=5 - FDN=4 - FGH=2 - RSV=5 - FSN=1 - LHY=2 - FTL=4
96	27	21	FNDM=3 - MBX=2 - FLV=5 - FL=5 - FPS=3 - FVS=3
97	56	38	FBM=5 - FHR=14 - FL=2 - FPS=8 - RSV=3 - FNO=6
98	48	24	FNDM=7 - FHS=1 - MUT=2 - FL=10 - FMS=1 - GMN=1 - FSR=2



Normes Européennes de Modélisme

Masse des Véhicules

NEM

302

Page 1 de 1

Recommandation

Edition 1996

1. Généralité

Cette norme définit les lignes directrices afin de garantir une exploitation sans problèmes du point de vue du poids des véhicules, qu'ils soient de construction industrielle ou personnelle. Cette norme ne concerne pas les véhicules moteurs.

La masse des véhicules sera ainsi définie afin qu'elle garantisse la stabilité (non renversement) des véhicules dans les courbes des réseaux modèles, compte tenu de la masse qui les suit immédiatement dans le convoi.

2. Masse minimale

Dans l'aperçu qui suit, la masse minimale peut être atteinte dans le cas où aucun élément négatif ne vient influencer le renversement du véhicule. Ces facteurs négatifs sont par exemple

- centre de gravité élevé du véhicule
- distance entre le plateau du tampon et l'essieu (ou pivot de bogie) trop grande
- point d'encrage de l'attelage défavorable
(ce point doit être le plus proche de l'essieu ou du pivot de bogie)
- point d'encrage de l'attelage au bogie

Masse minimale par mm de longueur hors tampons du véhicule

Echelle	Z	N	TT	HO	S	O	I
Masse (g/mm)	0,12	0,17	0,25	0,40	0,60	1,00	1,50

3. Masse augmentée

La masse du véhicule peut être augmentée jusqu'à 30 % par rapport au tableau. Il faudra être attentif à la composition du train en cas de dépassement de cette valeur.

L'augmentation de la masse du véhicule, afin d'obtenir la masse minimale dans le cas de production industrielle, pourra être obtenue par l'ajout de matériaux (p.ex. ballast, plaque de tôle). L'acheteur devra avoir la possibilité, par des moyens simples, d'ajouter ou d'échanger le matériau.

4. Critères additionnels

En cas d'exploitation sur des courbes serrées et en montée (NEM 114), il faudra veiller au danger de renversement, principalement des wagons comportant des facteurs négatifs repris sous le point 2. Le renversement pourra être évité par l'adjonction de poids supplémentaire (p.ex. chargement).

Le calcul du lest pour un véhicule remorqué

L'inertie indispensable

Nos wagons et voitures voyageurs font-ils "le poids" sur notre réseau ? Une longue rame ne va-t-elle pas se renverser dans une courbe ? Vais-je pouvoir effectuer des manoeuvres réelles sans voir mon véhicule courir tout seul lors d'un léger tamponnement ?

Pour cela, il est important qu'un modèle ait le poids réglementaire conforme aux normes pour obtenir l'inertie indispensable à ce que l'on attend de lui.

La norme NEM 302

Elle figure dans son intégralité sur la page de gauche dans un souci de respect de l'exactitude des termes employés. Elle représente une recommandation pour la masse des véhicules en fonction de l'échelle de reproduction et de leur longueur hors-tampons : poids exprimé en grammes par millimètre de longueur.

En cas de manoeuvres intenses, il est recommandé d'augmenter de 30% la masse des modèles : (NEM 302 + 30%).

La norme NEM 302 comporte une Masse minimale par millimètre de longueur hors-tampons, ce qui donne une formule simplifiée par le tableau ci-après dont **L** est la longueur hors-tampons du modèle exprimée en millimètres : **Mm x L**

NEM 302, échelle de reproduction	N	H0	0
Masse minimale (en grammes)	0,17	0,40	1,00

La norme NMRA RP20.1

NMRA : National Model Railroad Association Inc.
4121 Cromwell Road, Chattanooga, TN 37421. USA
<http://www.nmra.org>

Les américains adeptes des manoeuvres sur leurs réseaux ont doté leur matériel d'attelages à mâchoire "Kadee" comme dans la réalité de leurs réseaux.

La réalisation de ces mouvements nécessite des véhicules possédant une certaine inertie lors du tamponnement d'accouplement ou lors du désaccouplement au passage sur les aimants ouvrant la mâchoire du "Kadee". C'est pourquoi, ils ont placé la norme NMRA RP20.1 à un niveau élevé de poids sur les rails par rapport à la norme européenne NEM 302.

Cette norme NMRA recommande une **Masse minimale (Mm)** à laquelle on ajoute une **Masse additionnelle (Ma)** suivant la longueur du véhicule.

En H0, la **Masse minimale** est de 1 once (28,35 grammes) à laquelle on ajoute une **Masse additionnelle** de 1/2 once par pouce de longueur (1 pouce = 25,4mm), ce qui donne une formule simplifiée par le tableau ci-après dont **L** est la longueur hors-tampons du modèle exprimée en millimètres : **Mm + (Ma x L)**

NMRA RP20.1, échelle de reproduction	N	H0	0
Masse minimale (en grammes)	14,17	28,35	141,75
Masse additionnelle (g/mm de longueur)	0,17	0,56	1,12

Ecrire le programme sur Excel

Si vous disposez d'un ordinateur, voici le programme à écrire sous "Excel" pour calculer efficacement le lest qu'il faut ajouter à un véhicule pour le "mettre aux normes". Le grand tableau ci-dessous, à fond blanc, représente le texte et les formules à écrire dans les cellules de votre feuille Excel. N'oubliez pas le "=" devant la formule. Les cellules avec formules peuvent être formatées en nombres avec 1 décimale (ou un nombre entier). Les cellules A3 à C3 et B6 à C8 ont une police Arial Black 36.

Comme le programme a été réalisé pour servir à tout le monde, la cellule "A3" est vide. Si vous avez opté pour une échelle précise, videz la cellule "A2" de ce qui est inutile comme information et remplissez une bonne fois pour toute la "A3" avec votre coefficient.

Caractéristiques du véhicule à étudier

Indiquer ci-dessous le coefficient se rapportant à l'échelle : 17 pour l'échelle "N"; 40 pour l'échelle "H0"; 100 pour l'échelle "0"	Poids du véhicule à la sortie de la boîte (en grammes)	Longueur hors-tampons (en millimètres)

Résultats du calcul pour lester un véhicule remorqué

Suivant la norme	Poids total du véhicule à atteindre pour respecter la norme (en grammes)	Poids du lest à ajouter (en grammes)
NMRA RP20.1	=Si(A3=17;14,17+(0,17*C3);Si(A3=40;28,35+(0,56*C3);Si(A3=100;141,75+(1,12*C3))))	=B6-B3
NEM 302 + 30%	=(C3*A3/100)+(C3*A3/100*30%)	=B7-B3
NEM 302	=C3*A3/100	=B8-B3

Caractéristiques du véhicule à étudier

Indiquer ci-dessous le nombre correspondant à l'échelle de reproduction : 17 pour l'échelle "N", 40 pour l'échelle "H0", 100 pour l'échelle "0"	Poids de base du véhicule à la sortie de la boîte (en grammes)	Longueur hors-tampons du véhicule (en millimètres)
40	53	165

Résultats du calcul pour lester un véhicule remorqué

Suivant la norme	Poids total à atteindre pour respecter la norme (en grammes)	Lest à ajouter (en grammes)
NMRA RP20.1	120,8	67,8
NEM 302 (+ 30%)	85,8	32,8
NEM 302	66,0	13,0

Pour éviter d'écraser les formules et les fausses manoeuvres, lorsque vous avez terminé d'écrire le programme, sélectionnez l'ensemble des cellules, cliquez sur "format"; "cellules"; "protection" cochez la case "verrouillées". Dans un second temps, sélectionnez uniquement les deux cellules "B3" et "C3", [Si vous voulez rester "multi-échelles" sélectionnez "A3, B3 et C3" au lieu de "B3 et C3"]. Décochez la case "protection". Enregistrez votre travail. Protégez votre feuille par "outils"; "protection"; "protéger la feuille" trouvez un mot de passe que vous n'oublierez pas !!! enregistrez votre travail en finale.

Le tableau ci-dessus est un exemple de fonctionnement au départ du modèle H0 particulièrement léger de Liliput, réf : L224407 (tombereau à bogies Eaos, époque V). Les 3 cellules de la troisième ligne ont été complétées : la cellule "A3" par le coefficient d'échelle de reproduction (H0) "40"; la cellule "B3" par le poids du véhicule (en grammes) au sortir de la boîte (ici "53"); et la "C3" par la longueur hors-tampons (en millimètres) ici "165". Il faut **ajouter** 13 grammes pour obtenir le poids adapté à la norme NEM 302, 32,8 grammes pour la NEM 302 +30% et 67,8 grammes pour la NMRA RP20.1 !

La norme NEM 302 relative au poids des véhicules modèles est une recommandation qui vient illustrer la dernière ligne du tableau. La NEM 114 (dévers en courbe), influence la tenue des convois il est donc indispensable de la rappeler en page suivante.

La différence entre NEM 302 et NMRA RP20.1

Vous pourrez remarquer l'énorme différence entre la norme NEM 302 et la NMRA RP20.1 ! Nous voici confrontés à l'inertie d'un véhicule à tracter sur les "grandes lignes" ou à manoeuvrer en gare.

Vous êtes un fana de manoeuvres ? Alors, n'hésitez pas, employez la norme NMRA RP20.1.

La norme NEM 302 +30% convient également.

Dans ces deux cas, il faudra tenir compte du poids total de la rame et avoir recours plus souvent à la double traction... comme en réalité !

Possibilité d'erreur de manipulation

La cellule "B6" répond "FAUX" si dans "A3" vous n'avez pas indiqué le bon coefficient d'échelle de reproduction 17, 40 ou 100.

Certains ayant réglé dans les "outils", "options", "affichage", "général", la case cochée : affichage de "L1C1" (au lieu de "A1"), il y aura lieu de convertir "C3" en "L3C3" par exemple ou décocher la case.

Disponibilité du programme et des normes NEM

Cette feuille Excel [poidslest.xls] est disponible au club, mais il faut venir avec sa disquette vierge. Le Rédac'chef se fera un plaisir de vous faire cadeau de son travail. Vous pouvez trouver également une feuille avec le "Calcul de la vitesse" [vitesse.xls] en fonction de l'échelle, de la distance parcourue, du temps, etc.

Si vous voulez consulter les normes NEM (officielles) diffusées par le MOROP, rendez-vous sur le site <http://www.morop.org>, cliquez sur le drapeau français et dans la colonne verte à gauche cliquez sur "normes". Vous trouverez toutes les normes NEM sous forme de fichiers .PDF c'est à dire lisibles via le logiciel à téléchargement gratuit "Adobe Acrobat Reader" actuellement en version 6.0. Vous pouvez les enregistrer sur votre disque dur pour les consulter à volonté ultérieurement.

Claude Carpet



Normes Européennes de Modélisme

Dévers en courbe

NEM
114

1 Page

Recommandation

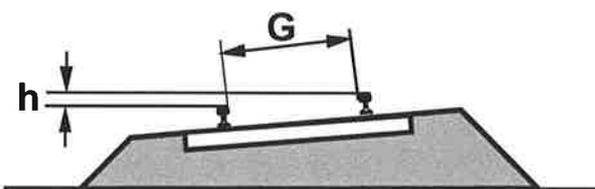
Cotes en mm

Edition 1983

1 But et définition

Dans la pose des voies du chemin de fer prototype le dévers en courbe contribue à la sécurité de la circulation des véhicules par le fait que l'accélération transversale provoquée par la courbure se trouve compensée, pour tout ou partie, grâce à la surélévation "h" du rail extérieur par rapport au rail intérieur (fig. 1).

Fig. 1



En modélisme la pratique du dévers n'est pas rendue nécessaire par les phénomènes dynamiques; elle peut même au contraire accroître pour certains véhicules le risque de basculement vers l'intérieur de la courbe.

C'est pourquoi, si un dévers est pratiqué dans un souci de fidélité d'aspect, la cote "h" ne doit pas dépasser la valeur G:15.

Les cotes recommandées sont les suivantes :

G	6,5	9	12	16,5	22,5	32	45
h max.	0,4	0,5	0,8	1	1,5	2	3

2. Description

Dans la courbe le rail intérieur conserve le profil en long environnant, palier ou pente; c'est le rail extérieur, qui est surélevé par rapport à lui.

Les courbes sur lesquelles un dévers est pratiqué doivent être abordées par des arcs de raccordement (cf. NEM 113), jouant en même temps le rôle de rampes de dévers; la surélévation "h" à établir sur la courbe elle-même doit être atteinte par une progressivité régulière le long des arcs de raccordement. (fig. 2)

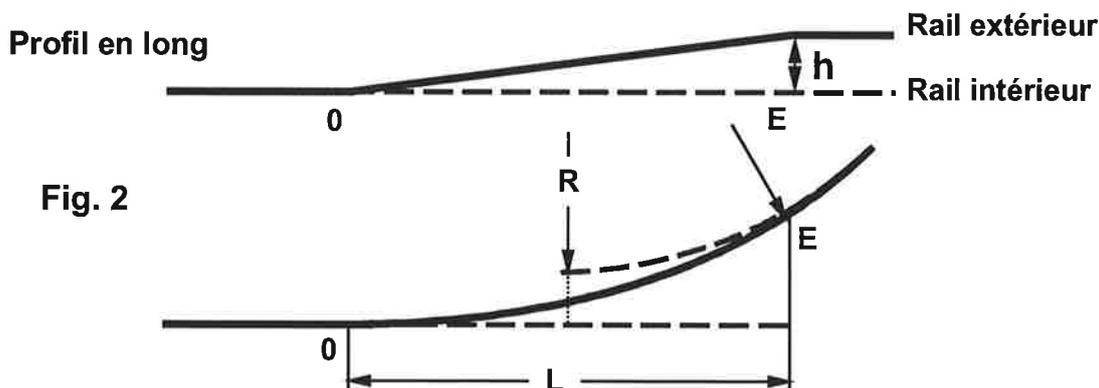
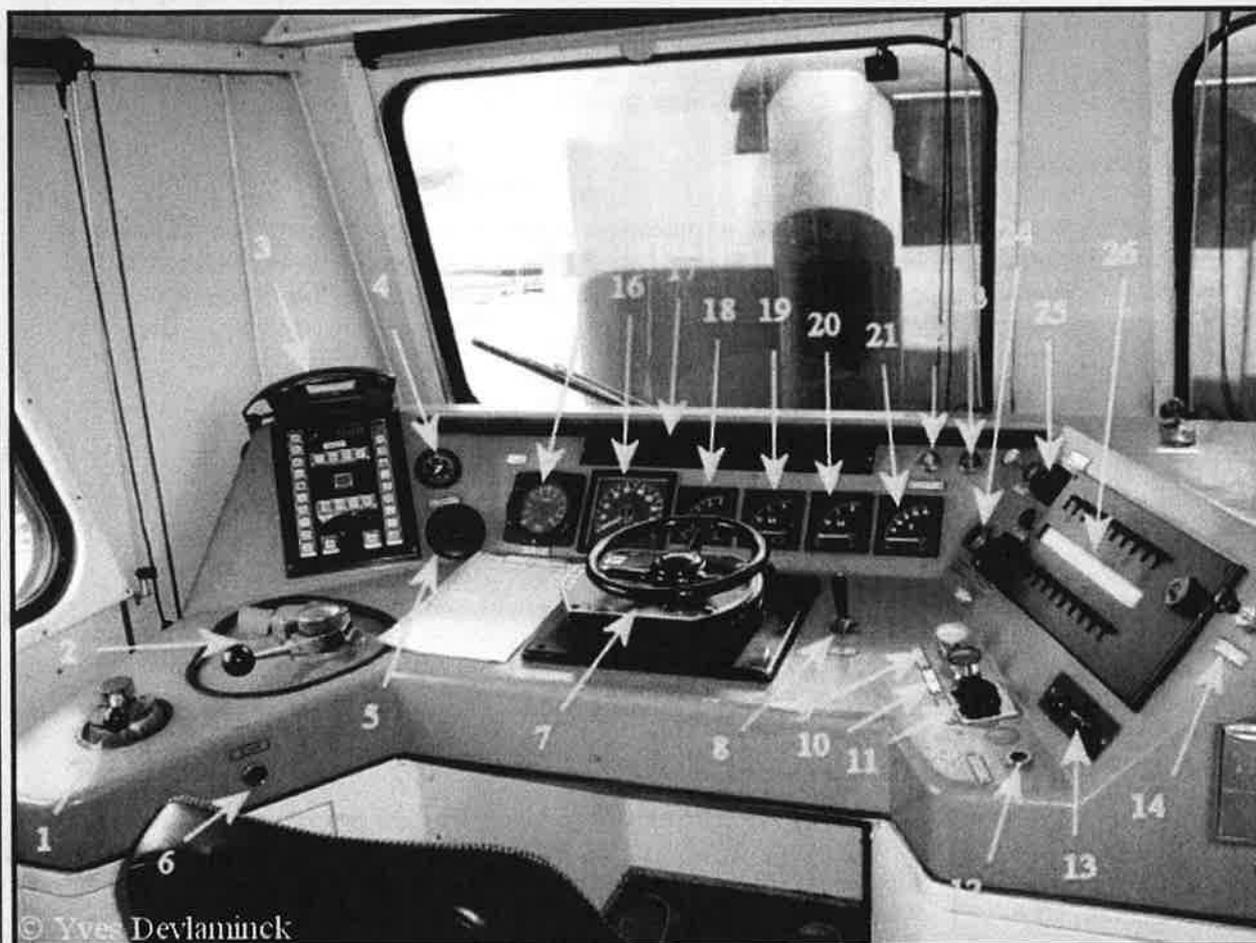


Fig. 2

Les voitures-pilotes M4 rénovées



Vue intérieure du poste de pilotage.

1. Robinet de frein direct à impulsion, type FDS420 (agit uniquement sur la voiture).
2. Robinet du mécanicien, type FV3B.
3. Radio sol-train.
4. Indicateur d'air au cylindre de frein.
5. Bouche d'aération.
6. Bouton hors service (anciennement bouton de surcharge permettant d'avoir une pression supérieure à 5,4 Bar dans la C.F.A. (Conduite de Frein Automatique).
7. Manipulateur de traction + boule d'effort à droite (le rhéostatique n'est pas disponible seul sur la voiture pilote).
8. Commande à impulsion du klaxon 2 tons.
9. Bouton poussoir de vigilance "Memor".
10. Interrupteur de clignotement des phares.
11. Sélection des phares code-route.
12. Bouton poussoir du lave-glaces.
13. Commande de direction (haut-bas) de la ventilation.
14. Commande de mise en marche et de la vitesse des essuie-glaces.
15. Manomètre mixte CFA + CA (Conduite de Frein Automatique 5 Bars + réservoirs principaux) aiguille blanche = C.F.A., aiguille rouge = C.A.
16. Indicateur de vitesse.
17. Luminex (signalisation de la cabine et de ses défauts éventuels).
18. Indicateur haute tension.
19. Ampèremètre moteur (GR I).
20. Ampèremètre moteur (GR II).
21. Indicateur basse tension.
22. Lampe bleue "Memor" (impulsions : feu vert). S'allume quelques secondes puis s'éteint (idem que le gong).
23. Lampe jaune "Memor" (impulsions + 2J - VJV - VJH) reste allumée jusqu'au franchissement d'un feu vert ou l'extinction par le conducteur.
24. Bouton test "Memor".
25. Interrupteur du "frigobox" ou "chauffebox" suivant la position.
26. Boîte Faiveley. Au-dessus : rampe haute tension verrouillable, en-dessous : rampe basse tension libre.

(Information transmise par Patrick Maes).

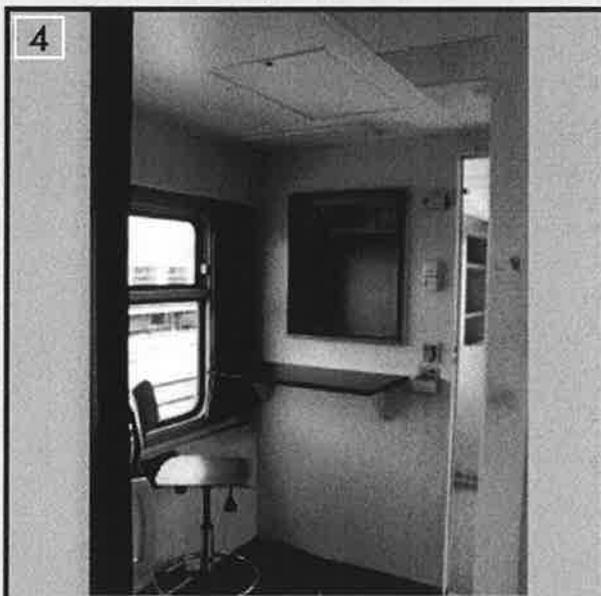


Photo 1 : avant rénovation, photo 2 : dans sa nouvelle livrée.

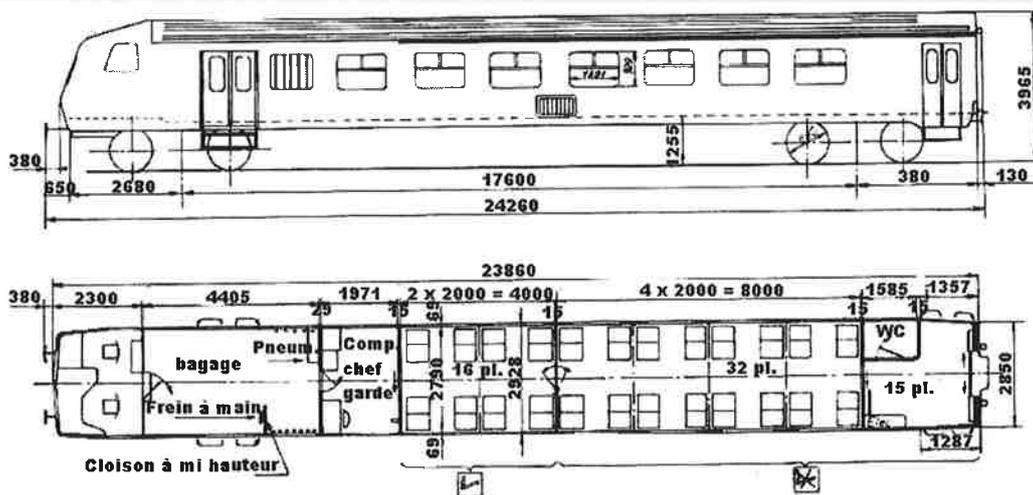
Vues intérieures :

Photo 3 : compartiment à bagages, photo prise dos à la cloison du poste de pilotage.

Photo 4 : le compartiment du chef-garde, porte ouverte vers le compartiment à bagages.

Photo 5 : le compartiment à bagages, la porte est ouverte vers le poste de pilotage.

En bas : vues en élévation et en plan de la voiture M4



Le Lariciu Centrale

(prononcez "Laritchiou Centralé" : c'est du corse).

Quelques explications de la rédaction de FFN

Membre du club "Les Amis du Rail Dinanais", feu Jean-Jacques Grimaldi a impressionné plusieurs membres du RMM qui se sont rendus à Dinan (notre club contact breton) lors d'échanges dits de "jumelage". D'origine corse, Jean-Jacques avait pensé un réseau modèle basé sur un thème qui aurait pu être réel. Il a donc créé des Compagnies ferroviaires avec ses règlements, ses documents administratifs, ses nouvelles, ses incidents, son journal d'information. Je vous propose de découvrir sa prose qu'il nous avait confiée sous forme de courriers électroniques et d'un CD-ROM. Il est également le concepteur du site Internet des "Amis du Rail Dinanais": <http://www.museedurail-dinan.com>.

Les abréviations rencontrées :

CFTA : Chemin de Fer du Trans-Armor
CF : Chemin(s) de fer.
CFD : Chemins de fers départementaux.
CFC : Chemin de fer de Corse.

Ici débute le texte original

Voici un petit topo sur le "Lariciu Centrale". Je vous demande de pardonner par avance les grands concepts auxquels je vais parfois faire allusion, il faut les rapporter à leur juste valeur, à leur "échelle modéliste" en quelque sorte. Tout d'abord, pour bien comprendre la philosophie de l'ensemble, il faut **restituer la passion, l'activité ferroviaire et modéliste dans son environnement et dans un contexte général constitué de concepts et de points de vue très divers.**

Une idée ou un cadre général

La pensée fondamentale qui constitue les bases du Lariciu Centrale comme du Trans-Armor (*chemin de fer de Bretagne*) d'ailleurs, j'en dirai un mot plus loin, c'est que la réalité dépasse toujours la fiction. On l'ignore souvent, beaucoup en sont étonnés et même incrédules, mais c'est un élément bien tangible qui apparaît à celui qui ne se contente pas de voyager idiot, qui fait preuve d'un peu de curiosité et d'un minimum d'analyse. Je nous compte, modestement mais réellement, de ceux-là.

Partant de ce fait que la réalité dépasse toujours la fiction, on peut alors envisager des situations originales fictives mais parfaitement plausibles et rationnelles. Il se trouve seulement que dans la "réalité vraie" les choix ont été différents et que certaines options ayant été écartées notre "réalité fictive" modéliste bien que différente ait cependant tout à fait pu exister.

Un exemple pour illustrer ce propos : les CF de Corse ont été établis au gabarit métrique, choix économique, mais rien ne s'opposait techniquement à leur établissement en voie normale. Et d'ailleurs, pour preuve

d'une telle faisabilité, le Réseau Breton (réseau à l'échelle de la région et non pas le départemental des Côtes du Nord que vous avez vu à Bouteville - Saint Briec), après avoir été construit au gabarit métrique a été porté en voie normale pour les tronçons qui restent aujourd'hui en activité (exploitation par la CFTA). Comme quoi ! On pourrait multiplier les exemples à l'envi.

En conclusion de ce paragraphe, on retiendra qu'il ne faut pas confondre réalité et exactitude et que si tout n'est pas possible, la palette des possibilités est quand même très vaste.

Une conception

"modélisme d'atmosphère"

Je reprends là le concept développé par J. Le Plat, concept qui l'oppose aux tenants de l'exactitude à tout prix, aux "compteurs de rivets" pour reprendre une expression maintes fois employée. [En aparté, cela fait maintenant plus de 40 ans que je gravite dans le microcosme du monde du modélisme ferroviaire et j'ai toujours vu les différentes "écoles" s'étripier au sujet de leurs divergences de points de vue sur la chose modéliste. Je ne cherche donc nullement à ajouter mon pavé à cet édifice, il se trouve simplement que mes goûts me portent plus vers ce que l'on nomme l'atmosphère que vers la stricte exactitude de la reproduction]

En revanche, ce que j'entends par atmosphère - aïe-je une gueule d'atmosphère ? - dépasse le cadre du modélisme stricto sensu et déborde assez largement sur une philosophie de la vie, une conception sociale, qui s'interpénètre avec le modélisme tout en se conjuguant avec, dans un savant cocktail aux mélanges hétéroclites et vous l'aurez compris pas toujours très clairs à exprimer et qui plus est à comprendre. Je m'en excuse, mais il n'est pas toujours facile de faire simple.

Pour tenter une clarification, disons que le monde au 1/87^{ème} [H0] (tout comme celui au 1/160^{ème} [N]) permet de reproduire la réalité telle que l'on aimerait qu'elle soit et telle qu'elle n'est pas toujours. Le critère "absolu" s'il y en a vraiment un, c'est que la reproduction ou la fiction soit plausible. Une touche de folie ou d'extravagance ne devant par ailleurs pas être écartée, car cela aussi fait partie de la vie.

La genèse

La nature ayant dit-on horreur du vide, il a fallu établir les bases intellectuelles de la construction du Trans-Armor et du Lariciu Centrale, puisqu'en fait l'ordre chronologique est celui là. Un mot sur ce sujet, car il n'y aurait pas de Lariciu Centrale sans Trans-Armor. Le Lariciu, qui n'est actuellement que construction mentale étant en quelque sorte l'aboutissement du concept du Trans-Armor plus poussé et plus établi.

Au début était le néant (ce n'est pas moi qui le dit), sans

CF et sans le reste (là c'est moi qui parle). Pour ce qui concerne les compagnies précitées, tout a commencé ou plus exactement a été formalisé en 1996 (en fait la Compagnie du TA existe virtuellement depuis 1978 / 1979 si mes souvenirs sont exacts). Pourquoi 1996, eh bien tout simplement parce que j'ai eu le temps, isolé pour un an sur un atoll perdu au beau milieu du néant Pacifique, sans grands choix de distractions et que j'ai pu disposer d'un ordinateur et d'une imprimante, matériels nécessaires à la rédaction et à l'impression des documents officiels publiés par mes Compagnies de Chemins de Fer. Je vous laisse juges de l'action éventuelle du climat (soleil puissant et fortes chaleurs) sur toute cette affaire.

Le mouvement de départ

Vous le savez en France rien ne peut se faire sans révolution. Je n'ai donc pas dérogé à la règle, non par souci de reproduire la réalité, mais parce qu'il fallait un commencement. Mon but n'étant pas de faire du prosélytisme politique (même de celle que l'on qualifie de noble), je me suis contenté d'une petite révolution pacifique qui s'est déroulée entre Noël 1996 et le jour de l'an 1997 et qui bien sûr a naturellement été baptisée "*la révolte des confiseurs*". Ce mouvement de protestation se voulait humaniste et avait pour but de replacer l'homme au centre des préoccupations politiques en combattant une sorte de système déshumanisé et impalpable. Autant vous dire tout de suite qu'il a concerné l'Europe entière - pourquoi faire modeste - et que cela a débouché sur la constitution d'une *Union Communautaire des Européens* dans laquelle les aspirations précitées ont été bien évidemment prises en compte.

Et le Chemin de Fer dans tout cela ? J'y viens. Je sais, j'avais dit petit topo et nous sommes partis pour un grand "sopo". Mille fois pardon mais je suis sur mon erre et la voie ne semble pas cantonnée. Le CF donc. Eh bien qui dit humanisme peut aussi dire souci de la nature, éviter la pollution etc. etc. Et donc, réhabilitation des transports ferroviaires plus propres. Nous y sommes. Des tronçons de voie, que dis-je, des lignes abandonnées ont été prestement réouvertes et le trafic a repris un niveau qu'il n'avait pas connu depuis des lustres. De nouvelles Compagnies se sont créées, profitant d'un nouveau concept économique dit de "*l'économie éclairée*" qu'il serait fastidieux de développer ici (pour le coup ce serait "sopo") et tout ce petit monde s'en est allé gaiement. Si je vous dit de surcroît qu'il a été découvert et mis au point, avec un à propos qui laisse rêveur, un nouveau combustible minéral liquide non polluant et très économique - *l'éther de carbone liquéfié (ECL)* - les fondements de notre petit monde auront été établis.

Bien sûr toutes ces élucubrations ont été formalisées par un plus ou moins grand nombre de documents plus officiels les uns que les autres et d'articles de presse plus faux que nature, bien que très réels. Je vous en fait grâce pour m'en tenir aux CF.

La naissance des compagnies

[NDLR : les documents mentionnés dans les liens soulignés ci-après seront repris dans les Ferro Flash Namur suivants pour une bonne compréhension de l'ensemble de l'oeuvre de Jean-Jacques Grimaldi]

Vous trouverez dans le document intitulé 10 Ordre patrimonial.doc l'historique de la Compagnie du TA, une sorte de journal de marche de la Cie depuis sa création. Les faits réels à "l'échelle 1/1" si l'on peut dire s'y mêlent avec les faits réels à l'échelle 1/87^{ème}. La description du réseau, celui que vous avez vu à la maison se trouve sur l'ordre 06 Ordre Const .doc et reflète globalement la situation véritable du modèle. La 00- Jumelage LC-TA.doc entre le Lariciu et le TA a fait l'objet du document signé à Lariflaud (contraction de Lariciu et de Bd Flaud) le 31 janvier 9601. Cette date incongrue trouvant son explication dans 03 Ordre de base .doc.

Le communiqué de presse concernant la SNCF est quant à lui bien réel (dépêche de l'AFP uniquement remis dans une forme plus présentable) et il indique que les Régions sont désormais responsables de leur avenir ferroviaire, ce qui recoupe tout à fait les préoccupations de mon *Union Communautaire des Européens*. La Cie du TA n'a d'ailleurs pas longtemps attendu pour passer une convention avec la SNCF pour exploiter une partie de son réseau 05-1 Convention sncf cta.doc.

Mon idée, était (et est toujours, pour ne rien vous cacher) de faire rouler des matériels différents de ceux de notre Compagnie nationale (SNCF), sur une partie de son réseau concédé. Le TA devant ainsi exploiter les voies qui mènent au port de Pluduo. C'est de cette idée qui correspond bien à une réalité (CFTA, CFD et autres CF de l'Est de Lyon, entres autres...) qu'a germé une partie du début du concept du Lariciu (c'est toujours un peu compliqué car cela ne vient que rarement en une seule fois et je m'attache ensuite à respecter la cohérence de l'ensemble. Toujours la réalité plausible à défaut de l'exactitude des faits).

Le développement des compagnies

La Corse étant plus pauvre que l'Armor, son réseau a été plus lent à se mettre sur pied (et pour cause, il n'est encore que partiellement dans ma tête). Mais en dirigeant éclairé, le président du Lariciu a compris tout le bien fondé de l'adage "*l'union fait la force*" et il a rapidement fait alliance avec le TA (cf convention citée ci-dessus). Les deux Compagnies ont alors créés, une instance de collaboration technique propre à assurer leur développement technologique.

La naissance de l'ACATECOM a été dûment notifiée par 06 Ordre création Acatecom.doc. Les résultats de cette union n'ont pas tardé à se matérialiser puisque les deux réseaux agissant au sein de l'entité des *Réseaux Jumelés* ont mis au point, avec l'appui de l'ACATECOM, la technique dite du "*balancier compensatoire*" qui est décrite dans 07 Ordre tech bal comp.doc. Ce

balancier compensatoire n'est autre que le système pendulaire et vous noterez que les Compagnies ne se sont pas contentées de l'appliquer au transport des personnes. Cette élucubration constitue d'une part, une sorte de double réponse à la timidité et au conformisme de la SNCF qui a freiné le pendulaire des deux fers, si l'on peut dire et d'autre part à la langue de bois de la Société nationale qui voudrait nous faire croire qu'elle a été pionnière en la matière. Or si elle a bien testé cette solution dans le passé elle n'avait jamais donné suite, contrairement aux italiens et à bien d'autres Compagnies européennes bien réelles celles-là. Le niveau de loufoquerie de la réponse est alors proportionnelle à celui de mes humeurs. Personne n'est parfait !

La petite histoire des compagnies (et de leur environnement)

Cette petite histoire est vécue à travers une série de notes et documents qui traitent de sujets divers et adaptés à l'environnement de chaque Cie. Quand le TA engage une lutte contre l'alcoolisme, le Lariciu combat le brigandage, en référence aux maux divers dont souffrent réellement les régions concernées. Ici la réalité rejoint la fiction et les deux se mêlent. On trouve aussi des notes plus réellement modélistes, c'est à dire ayant une implication sur le réseau H0, comme récemment le choix de l'attelage Kadée par le Lariciu. Celui-ci l'ayant immédiatement conseillé au TA qui vraisemblablement devrait aussi l'adopter. En fait, en "réalité réelle" j'ai décidé d'équiper tous les matériels roulants de cet attelage.

Il y a aussi dans le même ordre d'esprit une note du TA qui parle de la construction du tunnel du Hoc, qui relie les deux gares du haut (passage de la porte d'entrée de la pièce du réseau) et qui en fait correspond à une modification du plan de base du réseau qui était à l'origine une construction de point à point. Cette modification a d'ailleurs été encouragée par Jean-Claude à qui j'avais donné le plan et qui m'avait dit en substance: "*fait tourner tes trains, c'est plus plaisant*". Là aussi réalité et fiction se mêlent.

Par ailleurs en marge des publications des Cies on trouve des articles de presse plus "vrais" que nature, issus de journaux que j'ai créé successivement au gré de mes fantaisies. Ces périodiques – typiquement techniques comme "*Le chemin de traverses*" ou plus généralistes comme "*Le Réveil de Pluduo*" – paraissent très irrégulièrement et font état de l'avancement des travaux sur le réseau ou de l'actualité des Cies. En fait leur but est de faire vivre les réseaux dans mon esprit, quand pour des raisons diverses je ne peux y travailler (Travail professionnel, absences diverses, etc.).

Je vous fais grâce de toutes ces publications car je crains que vous ne soyez saturés de lecture. Il faut d'ailleurs parfois un décodeur pour saisir certaines subtilités qui sont adressées au lectorat traditionnel de ce genre de prose, lequel ne dépasse pas habituellement le cadre familial. En tout état de cause je pourrai vous faire parvenir ces documents ultérieurement si votre intérêt dépasse ce premier envoi.

Le cas un peu particulier du Lariciu Centrale

Un cas un peu particulier, car ce réseau n'existe encore qu'en rêve et en projet. Sa conception matérielle en est au stade des pré-plans, car à l'heure actuelle seule son implantation est connue, c'est à dire que je sais dans quelle pièce le mettre. En revanche, en pensée il existe depuis plus de 4 ans, depuis le moment où j'ai décidé de mettre fin à ma carrière militaire et où j'ai pu envisager un terme assez précis à cet événement.

C'était avant de toucher véritablement à l'informatique et de penser en faire – éventuellement – une seconde carrière. Je pensais alors me retirer dans mes montagnes natales et je me suis dit que le train me manquerait, d'où l'idée de créer le Lariciu. Aujourd'hui, à l'aube de retourner à l'école de formation professionnelle, la situation est plus floue, mais le Lariciu est toujours dans mes pensées et verra nécessairement le jour, un jour prochain.

Situation originale

On dit le français cartésien. Il n'en est rien du corse. Le corse est méditerranéen, c'est à dire plus passionné que rationnel, souvent plus réactif que réfléchi. Il est à l'image de la géographie de son pays, généreuse et magnifique mais un peu tourmentée (un bref regard sur un atlas est des plus révélateurs). La réalité ferroviaire insulaire est aussi différente puisque le réseau des CF corses a été exploité par de nombreux concessionnaires et s'il est tombé depuis quelques années dans le giron de la SNCF, il porte encore les marques de gestions successives selon un mode très "économique" : voie unique, armement léger, courbes serrées, ouvrages d'art importants, pas de signalisation, tamponnement central etc. Si je voulais schématiser et comparer, je dirai que la Corse c'est un peu le Colorado, ou l'Ouest américain de manière plus générale, mais en réduit (du moins le Far-West tel que je l'imagine à travers les photos ou les films).

Bref, cette situation particulière favorise et (me) permet plus d'originalité encore que pour le Trans-Armor. Voilà pour la base "historique".

Le concept (en attendant la conception)

Situation originale, économie des moyens, petit air de Far-West (on dégaine presque aussi vite sur l'île qu'à Ok Corral) m'ont naturellement conduit à songer à employer du matériel US.

A vrai dire, le critère économique a été déterminant. En fait, mes premiers projets de réseau ont été pensés en H0 métrique à l'instar de la réalité au 1/1. Un rapide coup d'œil aux matériels disponibles et notamment à la page des tarifs, m'a vite fait comprendre que tout cela n'était pas pour moi. Les artisans sont hors de ma portée budgétaire et technique (je ne saurais pas monter correctement leurs kits et j'ai peu confiance dans leur fonctionnement), quant aux marques de métrique dont les matériels pourraient être adaptés, BEMO par exemple, elles sont hors d'atteinte pour mes

finances et donc pour celles du Lariciu. Exit donc le H0 métrique, bienvenue au H0 voie normale.

Pourquoi du matériel US ?

- Il est moins cher,
- Il est fiable,
- Il dispose du tamponnement central via l'attelage automatique (l'inscription dans les courbes serrées devrait s'en trouver améliorée),
- Il est disponible en version "undecorated" qui permet d'apposer ses propres couleurs,
- On peut aussi le choisir en couleur de Cie US et s'en servir comme base de schéma de peinture,
- Beaucoup de matériels sont disponibles, y compris de vieux engins qui "fleurent bon le terroir",
- Leur allure générale me plaît,
- Il peut se combiner avec du matériel européen légèrement modifié,
- Et, il n'est pas cher. Ah, tiens ! Je crois l'avoir déjà dit. Ce n'est pas grave, et en plus c'est vrai !

Voilà donc les bonnes et nombreuses raisons qui m'ont fait faire ce choix pour le matériel roulant. On peut d'ailleurs noter que l'hérésie, si hérésie il y a, est des plus limitée si l'on veut bien se rappeler, entre autres, que la plus importante série de machines à vapeur française (141 R), était précisément ... américaine. En ce qui concerne le choix de l'écartement, il n'y a rien de

véritablement incongru car si le projet de ligne reliant l'Algérie alors française et devant passer par la Corse et la Sardaigne (quand je disais que la réalité dépasse la fiction...), avait vu le jour, peut être aurait-elle été établie en voie normale.

S'agissant des bâtiments et autres infrastructures elles respecteront le caractère régional, car il ne s'agit pas de reproduire les CF du Colorado ou du Wyoming. L'atmosphère locale doit être respectée.

En conclusion, cela doit nous donner un Réseau bien de "chez nous", qui aurait simplement fait le choix d'acquiescer ses matériels auprès d'un constructeur outre Atlantique. Qui a dit que ce réseau était original ?

Conclusion

Le mot de la fin est ... enfin arrivé. J'ai essayé d'être le plus clair et le plus synthétique possible, bien que cela ne soit pas toujours très simple. Je joins à ce courrier les documents dont les titres sont mis en lien [hypertexte](#) pour que vous puissiez vous faire une petite idée des choses. Vous adresser tout, serais, je crois, fastidieux car l'un dans l'autre il y a, en "baratin" divers, le contenu d'un gros classeur.

A vous maintenant de me faire part de vos impressions, de me dire ce que vous en pensez, comment vous voyez les choses ?

Jean-Jacques Grimaldi

Article à suivre dans Ferro Flash Namur.



Le 20 juillet 2003, la 26.101 entre en gare de Cinéy en tête d'un train en provenance de Dorinne-Durnal
(photo Michel Herbiet)



à vapeur restaurée; à droite, des circulations de trams anciens sur son site entre Lobbes et Thuin (photos Pierre Dussart).

Ci-dessous : le 6 août 2003, en gare de Treignes, un autorail français restauré, propriété du CFV3V. La photo est prise dos au Musée du Chemin de Fer ou à la buvette... (photos Alain Bauwin).



Vapeur sur la ligne du Bocq



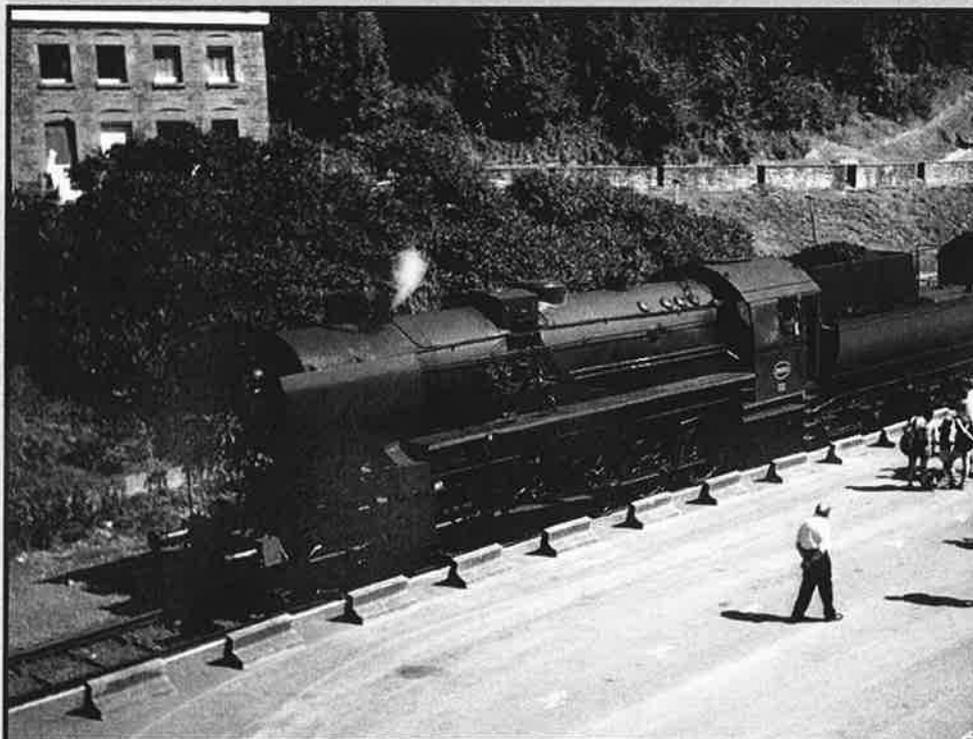


9 août 2003, gare de Spontin, sur l'ancienne ligne 128

La 26.101 du PFT a assuré la traction d'un convoi de marchandises à l'aller et d'un train de voyageurs au retour entre la gare de Ciney et Dorinne-Durnal pour le plus grand bonheur des photographes et des touristes. Les wagons de marchandises sont repartis avec la Diesel 202.020 du PFT qui avait amené la rame voyageurs.

Dans le bas de la page précédente : la locomotive passe sous le pont routier avant d'aborder le tunnel vers Dorinne-Durnal.

(photos Vincent Dizy)



La voiture I4 de la SNCB en livrée Memling

Reproduite par LS Models (référence 12125)

Dans un autre article consacré aux voitures I4 et I5 de la SNCB et leur reproduction à l'échelle H0 par LS Models (FFN 114, page 12), nous annonçons la mise sur le marché d'une voiture I4 en version "Memling" sous la référence LSM 12125. Cette voiture est actuellement disponible mais subit une certaine réticence à l'achat par les modélistes vu que les classes 1 et 2 ne figurent pas sur ce modèle dont l'intérieur nous fait découvrir 4 compartiments de première classe et 6 de seconde classe. Notre membre Alain Jennes nous en donne l'explication ci-après.

Histoire de la voiture Minibar

51 88 39-70 410-4

A partir de l'été 1987, la relation internationale EC48, Oostende - Köln, se voit attribuée le nom "Memling". A cette époque, le train est assuré entièrement par du matériel DB et ne comporte pas de voiture restaurant. Entre 1988 et 1991, le train se verra ajouté une voiture restaurant de la DB.

Ce ne sera qu'à partir de 1991 que ce train de prestige sera composé de matériel belge. A cette occasion, la SNCB introduit une nouvelle livrée grise avec le bas de

la caisse peint en bleu avec des triangles de la même couleur, le tout est agrémenté d'une fine ligne rouge.

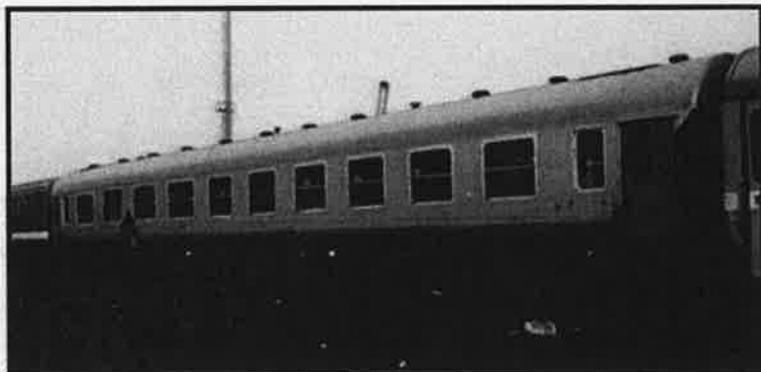
Le standing de ces relations imposait cependant la possibilité de restauration. La SNCB ne disposait pas encore de nouvelles voitures Bar Bistro (transformation de la voiture I10) prévues pour circuler dans ce train.

Afin de pouvoir tout de même garantir pendant les premières semaines un service de restauration, en attendant la livraison de la "Bar-Bistro", la SNCB a équipé une voiture I4 A4B6 d'un compartiment Minibar et a repeint la voiture dans la nouvelle livrée Memling. Il s'agissait de la voiture 51 88 39-70 410-4.

En fait, cette voiture n'était pas prévue pour le transport de voyageurs vu qu'elle ne disposait pas de climatisation et que cette dernière était obligatoire pour les trains EC.

C'est pour cette raison que la voiture ne porte pas d'indication de classe malgré qu'il s'agissait d'une voiture AB.

Par la suite, cette voiture a conservé sa livrée Memling et a été incorporée dans d'autres trains.



La voiture I4 en version Memling, sans indication de classe qui a été reproduite par LS Models sous la référence 12125. (Photo Alain Jennes).

Courrier des lecteurs, des précisions à propos de FFN 121

de Jean-Pierre Van Hoof

Page 22, la légende indique : "assure le TEE Amsterdam-Basel". Il faut lire "le TEE Amsterdam - Zürich".

de Jean Dubuffet

Page 11, au sujet des locomotives Diesel type 204/54 de la SNCB. Nous avons écrit que la conférence européenne pour l'établissement des horaires internationaux avait décidé de porter la vitesse de ces derniers à 80 km/h minimum. Notre ami Jean précise qu'il s'agit d'une vitesse commerciale.

Page 13, il y a dans la légende de la photo du haut "la 240.001". Il faut lire "204.001".

Rail Miniature Mosan

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

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

Comité actuel du Rail Miniature Mosan :

Président, *représente le réseau H0 US*..... Jean-Claude Botspoel

Vice-président, *représente le réseau H0 Mosan*..... André Delsemme

Secrétaire Guy Lahaye

Trésorier Didier Delfosse

Communication(s), Secrétaire adjoint Jean-Pierre Lobet

Médiateur Philippe Bruniaux

Rédac'chef FFN Claude Carpet

Membre, *représente le réseau N* Dider Delfosse

Responsables, animateurs d'activités :

Réseau H0 "Mosan" Michel Archambeau,

et Claude Riguelle.

Réseau H0 "US" Jean-Claude Botspoel,

et Jules Falque.

Réseau N "Athus-Meuse" Jacques Quoïtin.

Bibliothèque..... Claude Carpet,

et Jean-Claude Botspoel.

Cotisations annuelles.

Membre bienfaiteur 45,00 €.

Membre ordinaire * 30,00 €.

Membre junior (- de 18 ans) 15,00 €.

Abonné à Ferro Flash Namur,
(uniquement le service Ferro Flash)..... 18,00 €.

Pour l'étranger 22,00 €.

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

Président Jean-Claude Botspoel Rue Saint Hadelin, 21 5561 CELLES.

..... Tél : 082.66.76.60 GSM : 0477.39.69.99 Courriel : botspoel@skynet.be

Secrétaire Guy Lahaye..... Rue Fostrie, 60..... 5530 YVOIR.

..... Tél : 082.61.01.04..... GSM : 0495.68.17.95 Courriel : rmmsecretaire@hotmail.com

Trésorier Didier Delfosse..... Rue de Furnaux, 26 B 5640 METTET

..... Tél bur : 065.32.31.68..... GSM : 0477.65.64.86..... Courriel : didier.rmm@skynet.be

Compte Banque ..360-0053510-69 du "Rail Miniature Mosan".

De l'étranger BIC : BBRUBEBB IBAN : BE71 3600 0535 1069.

Local..... Centre Culturel de Géronsart, Rue du Trèfle, 5100 JAMBES.

Les statuts et le règlement d'ordre intérieur sont affichés aux valves du club et sur son site Internet : <http://www.club-rmm.org>.

Ferro Flash Namur

Rédaction et Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME-METTET,

éditeur responsable Tél : 071.72.95.61. Téléfax : 071.72.95.62.

Courriel : ffn-rmm@skynet.be

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

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

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

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

Les articles signés n'engagent que leur auteur. Les articles non signés sont censés être écrits sous la responsabilité de l'équipe de rédaction. Tout texte, photo, nouvelle sont communiqués à titre purement informatif pour le lecteur et ne peuvent en aucun cas être assimilés à de la publicité : le bulletin s'en veut dépourvue et ne veut être infodé à quelque titre que ce soit à un producteur, fabricant, marque ou entreprise ayant ou non rapport avec le modélisme.

Autant qu'il est possible, nos sources sont mentionnées lorsqu'elles nous sont connues.

Vie du club

Programme des réunions du R.M.M. et agenda des activités ferroviaires "d'ailleurs" 2

Actualité ferroviaire

Les amis nous informent 4

Plus de fumeur dans les trains SNCB 5

Autres pays, autres mœurs..... 6

Train spécial à vapeur avec la 29.013 (communiqué de FEBELRAIL) 9

L'ASVi - Le CFV3V - Le PFT 24

Rétro rail

Les remises à locomotives de la SNCB 11

Modélisme

La norme NEM 302 (masse des véhicules)..... 10

Calcul du lest pour un véhicule remorqué suivant les normes NEM et NMRA..... 11

La norme NEM 114 (dévers en courbe) 13

Le "Lariciu Centrale" (première partie) 20

La voiture I4 de la SNCB en livrée Memling, reproduite par LS Models 26

Documentation

Du bon usage des "oreilles de cochon" 8

Les voitures-pilotes M4 rénovées..... 18

Courrier des lecteurs

A propos de FFN 121 26

ferro flash Namur n° 122 (2003-5)

Ce cinquième numéro de l'année 2003 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet (pour l'infographie), Michel Herbiet et Jean-François Lacassaigne. Sa diffusion est assurée par Didier Delfosse.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro par des photos, des articles ou toute autre collaboration : Alain Bauwin, Jean-Claude Botspoel, Vincent Dizy, Didier Funken, Jean-Pierre Lobet, Alain Jennes, Patrick Maes, Michel Marin, André Neles et d'autres volontaires... qu'ils soient ici remerciés pour leur précieux et indispensable travail..

Ferro Flash Namur est entièrement réalisé en couleurs avec "Indesign 2.0" d'Adobe et "Corel Photopaint".

Pour des raisons budgétaires, **Ferro Flash Namur** est imprimé en noir et blanc à 140 exemplaires. Seules les pages 1 et 2 de couverture sont néanmoins proposées en couleurs.

Photo de couverture : 9 août 2003, sur la 128 "la ligne du Bocq", dans la descente en tranchée vers la gare de Spontin, la 26.101 du PFT amène une rame de wagons marchandises en provenance de Ciney. (photo Michel Marin).

Photos de la page 2 de couverture : Voyage du PFT, le 9 août 2003, la 26.101 du PFT en gare de Spontin (photos Michel Herbiet).