

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.be>

n°143 2007-2



**Excursion du RMM à la Cité du Train et à la Cité de l'Automobile de Mulhouse, les 24 et 25 février 2007.
A droite, le vendredi, repas du soir à l'Auberge de Liézey dans les Vosges (photo Paul Delescaille).
Ci-dessous : la superbe 241 P 16 de la SNCF dans le second hall d'exposition.**



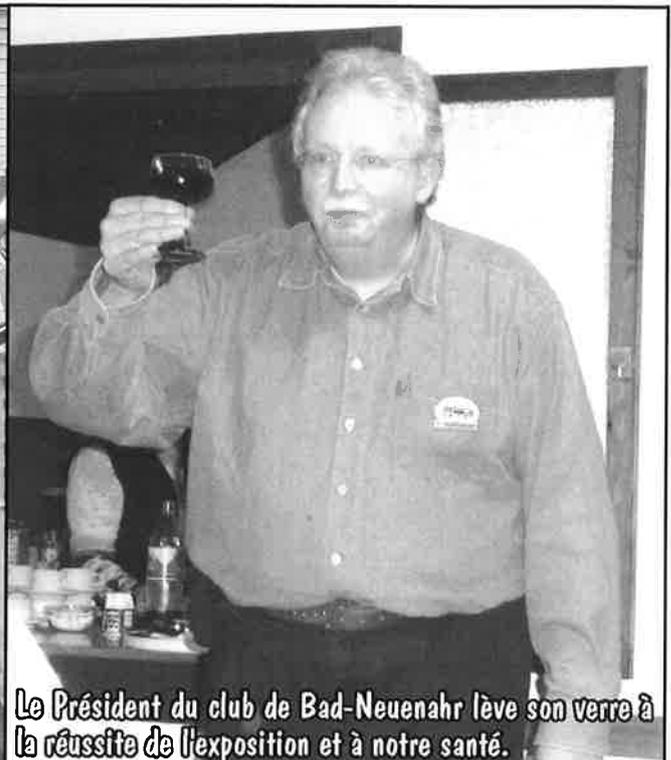
Une excursion et notre réseau "N" à Bad Neuenahr (D)

Toute la puissance et la qualité de l'éclairage réalisé par Didier Delfosse et Didier Moraux : une mise en valeur incomparable et un réalisme époustoufflant du réseau "Athus-Meuse" !





Voyage surprise dans une rame "Talent" de Bombardier entre Ahrbrück et Ahrweiler. André arpente prestement le couloir central vers le poste de pilotage (ci-dessous).



Le Président du club de Bad-Neuenahr lève son verre à la réussite de l'exposition et à notre santé.



(Photos de cette page Claude Carpet)



Ligne à exploitation simplifiée : la signalisation reste à palettes, avec câbles et tendeurs de traction. Les rames Diesel "Talent", joignent le terminus à voie unique "Ahrbrück" à "Bonn Hbf" par les vignobles de la vallée de l'Ahr.

1946 - 2006 : 60ème anniversaire de la renumérotation des locomotives de la SNCB

Suite des FFN 136 à 142

Détail par types de locomotives de l'effectif au 31 décembre 1950 (2.697 machines)

Type	Nombre	Type	Nombre	Type	Nombre
1	34	29	300	58	38
5	4	31	159	60	16
7	73	35	4	62	7
9	42	36	50	64	148
10	49	38	144	81	472
12	6	40	68	90	29
15	46	41	208	93	65
16	59	48	3	94	6
22	1	50	5	96	21
24	11	51	80	97	35
25	14	53	318	98	11
26	90	57	61	99	20
				Total	2.697

98 locomotives, de retour d'Allemagne, rejoignent l'effectif en 1950

Type	A l'effectif au cours du mois de :	Locomotives	
		Nombre	Numéros
62	juillet	2	009, 013
64	juin	15	016, 017, 035, 037, 046, 055, 090, 100, 107, 126, 136, 148, 158, 160, 162
	juillet	4	001, 032, 132, 137
72	juin	2	005, 006
81	mai	5	090, 347, 375, 397, 425
	juin	37	016, 027, 058, 060, 076, 079, 085, 099, 120, 153, 175, 225, 231, 252, 277, 293, 299, 303, 305, 312, 361, 372, 377, 392, 402, 408, 429, 431, 443, 493, 498, 501, 530, 539, 543, 550, 571
	juillet	3	081, 152, 448
	septembre	1	465
90	juin	4	002, 007, 032, 035
93	juin	8	003, 005, 009, 016, 029, 058, 060, 071
96	juin	6	005, 006, 007, 019, 024, 030
97	juin	11	012, 013, 018, 024, 028, 031, 035, 039, 045, 055, 056

Un peu d'histoire...

En avril 1950, un accord fut conclu entre la Belgique et la République Fédérale Allemande en vue de l'échange du matériel moteur séjournant encore dans les deux pays.

Les 44 locomotives désignées "prises de guerre 1944-1945" figurant à l'effectif de la SNCB furent restituées, durant les mois de mai et juin, à la Deutsche Bundesbahn (DB) en passant par Montzen et à destination de Aachen-Rothe Erde.

De mai à juillet 1950, la DB restitua à la SNCB 97 locomotives, la 98ème ne l'étant qu'en septembre pour le motif suivant :

Parmi les 14 locomotives de la BR 55 de la Deutsche Reichsbahn considérées comme "prise de guerre " figurait une locomotive (55 5693) abandonnée à Winterslag.

Elle fut prise à l'effectif le 25 septembre 1944 et désignée type 81 sous le numéro 8689. A la renumérotation du 1 janvier 1946, elle devint la 81.581.

Elle fut donc rendue à la DB qui dès son retour en Allemagne l'identifia correctement. Il s'agissait d'une locomotive de la SNCB (8565) cédée à la Deutsche Reichsbahn au titre de la "Convention Eupen-Malmédy", et ce, au début de l'occupation et qui n'avait pu être identifiée par la SNCB en septembre 1944.

Dès son retour en Belgique, la SNCB la renumérotera 81.465.

202 locomotives mises hors-écritures en 1950

44 locomotives "prise de guerre 44-45"
restituées à la Deutsche Bundesbahn en mai et juin 1950

Désignation		Numérotations successives			Dernière remise d'affectation		Remarques
A la SNCB, type	A la Deutsche Reichsbahn, Baureihe (BR)	A la Deutsche Reichsbahn Baureihe (BR)	A la SNCB		Nom	Abréviation télégraphique	
			En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946			
25	44	44 1804	2520	25.021	Latour	MUT	
	50	50 133	2513	25.014	Schaerbeek	FSR	(D)
		50 434	2514	25.015	Schaerbeek	FSR	(E)
		50 1314	2515	25.016	Latour	MUT	
		50 1436	2516	25.017	Latour	MUT	
		50 1539	2517	25.018	Latour	MUT	
		50 1774	2518	25.019	Schaerbeek	FSR	(D)
		50 3052	2519	25.020	Schaerbeek	FSR	(D)
		50 2700	-	25.022	Latour	MUT	(B)
27 (A)	52 Kon	52 1977	2801	27.001	Schaerbeek	FSR	(D)
		52 1992	2802	27.002	Schaerbeek	FSR	(E)
		52 1973	2800	27.003	Schaerbeek	FSR	(E)
59	89	89 951	5900	59.001	Schaerbeek	FSR	(E)
64	38	38 3204	6568	64.168	Berchem	FCV	
67	39	39 133	6700	67.001	Liège	FL	(H)
81	55	55 2552	8677	81.040	Ans	ANS	
		55 2594	8678	81.043	Saint-Martin	NZ	
		55 3222	8679	81.150	Muizen	FYM	
		55 3225	8680	81.438	Herbesthal	FHR	
		55 3337	8681	81.470	Saint-Ghislain	FGH	
		55 4034	8682	81.480	Renory	RY	
		55 4663	8683	81.492	Walcourt	LWC	
		55 5028	8684	81.576	Visé	FVS	
		55 5032	8685	81.577	Saint-Martin	NZ	
		55 5146	8686	81.578	Walcourt	LWC	
		55 5414	8687	81.579	Ans	ANS	
		55 5443	8688	81.580	Herbesthal	FHR	
		55 5693	8689	81.581	Luttre	FLU	
		55 3192	8690	81.582	Haine-Saint-Pierre	GT	
82 (A)	56	56 262	2901	82.001	Schaerbeek	FSR	(E)
		56 205	2900	82.002	Schaerbeek	FSR	
83 (A)	58	58 1996	3401	83.001	Schaerbeek	FSR	(F)
		58 1393	3400	83.002	Schaerbeek	FSR	(F)
90	57	57 1177	9012	90.012	Antwerpen-Dam	FNDM	
		57 1719	9013	90.013	Antwerpen-Dam	FNDM	
		57 1845	9014	90.014	Antwerpen-Dam	FNDM	(G)
		57 1867	9019	90.019	Antwerpen-Dam	FNDM	
		57 2030	9020	90.020	Antwerpen-Dam	FNDM	
		57 2097	9021	90.021	Antwerpen-Dam	FNDM	
		57 2680	9023	90.023	Antwerpen-Dam	FNDM	
		57 2731	9024	90.024	Antwerpen-Dam	FNDM	
		57 3466	9029	90.029	Antwerpen-Dam	FNDM	
		57 2289	9030	90.030	Antwerpen-Dam	FNDM	
97	93	93 1041	-	97.057	Gouvy	FVY	(C)

Remarques :

- (A) De la prise à l'effectif (septembre ou octobre 1944) jusqu'au 31 décembre 1945, ces locomotives étaient respectivement désignées types 28 (27), 29 (82), et 34 (83).
- (B) Locomotive dégagée à Losheimergraben en janvier 1946.
- (C) Locomotive dégagée des décombres de la remise de Saint-Vith en mai 1947. N'ayant assuré aucun service à la SNCB.
- (D) Locomotives se trouvant en réparation différée à l'AC Salzinnes. La locomotive 27.001 n'a jamais assuré de services à la SNCB.
- (E) Locomotives garées à Schaerbeek n'ayant assurés de services que jusqu'au début 1946.
- (F) Locomotives transférées, début 1946, à CW Mechelen pour servir de générateurs de vapeur.
- (G) Locomotive se trouvant en réparation différée à CW Mechelen.
- (H) Locomotive, garée à Liège, n'ayant assuré de service que jusqu'au début de 1946.

158 locomotives (en propres à la SNCB) mises hors-écritures en 1950

Type	Nombre	Numérotation successives			Au cours du mois de :	Dernière remise d'affectation		Remarques
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation	
22	32	-	2221	22.001	janvier	Saint-Martin	NZ	(A)
		-	2222	22.002	janvier	Montignies	FMY	(A)
		-	2224	22.004	janvier	Tamines	FTM	(B)
		-	2225	22.005	janvier	Tamines	FTM	(B)
		-	2226	22.006	janvier	Montignies	FMY	(B)
		-	2228	22.008	janvier	Saint-Martin	NZ	(C)
		-	2229	22.009	janvier	Saint-Martin	NZ	(C)
		-	2230	22.010	février	Saint-Martin	NZ	(C)
		-	2234	22.011	janvier	Tamines	FTM	(D)
		-	2235	22.012	janvier	Montignies	FMY	(D)
		-	2236	22.013	janvier	Montignies	FMY	(D)
		-	2237	22.014	janvier	Montignies	FMY	(D)
		-	2238	22.015	octobre	Saint-Martin	NZ	(D)
		-	2239	22.016	janvier	Saint-Martin	NZ	(D)
		-	2240	22.017	janvier	Montignies	FMY	(D)
		-	2241	22.018	janvier	Montignies	FMY	(D)
		-	2242	22.019	janvier	Montignies	FMY	(D)
		-	2243	22.020	septembre	Saint-Martin	NZ	(D)
		-	2244	22.021	janvier	Saint-Martin	NZ	(D)
		-	2245	22.022	janvier	Saint-Martin	NZ	(D)
		-	2251	22.023	janvier	Saint-Martin	NZ	(E)
		-	2252	22.024	janvier	Montignies	FMY	(E)
		-	2253	22.025	janvier	Saint-Martin	NZ	(E)
		-	2254	22.026	janvier	Saint-Martin	NZ	(E)
		-	2255	22.027	janvier	Montignies	FMY	(E)
		-	2256	22.028	janvier	Montignies	FMY	(E)
		-	2257	22.029	janvier	Saint-Martin	NZ	(E)
		-	2258	22.030	janvier	Saint-Martin	NZ	(E)
		-	2259	22.031	janvier	Saint-Martin	NZ	(E)
		-	2260	22.032	janvier	Montignies	FMY	(E)
		-	2261	22.033	janvier	Montignies	FMY	(E)
		-	2262	22.034	novembre	Saint-Martin	NZ	(E)
30	38	5109	3109 - 3002	30.002	février	Stockem	MKM	(K)
		5110	3110 - 3003	30.003	février	Landen	FLD	(K)
		5121	3121 - 3006	30.006	janvier	Tamines	FTM	(K)
		5127	3127 - 3009	30.009	février	Landen	FLD	(K)
		5129	3129 - 3011	30.011	février	Stockem	MKM	(K)
		5130	3130 - 3012	30.012	février	Tamines	FTM	(K)
		5133	3133 - 3015	30.015	janvier	Tamines	FTM	(K)
		5144	3144 - 3017	30.017	février	Stockem	MKM	(K)
		5145	3145 - 3018	30.018	février	Stockem	MKM	(K)
		5151	3151 - 3022	30.022	février	Stockem	MKM	(K)
		5160	3160 - 3025	30.025	février	Stockem	MKM	(K)
		5165	3165 - 3026	30.026	février	Saint-Ghislain	FGH	(K)
5173	3173 - 3029	30.029	février	Stockem	MHM	(K)		
5183	3183 - 3033	30.033	février	Saint-Ghislain	FGH	(K)		

Type	Nombre	Numérotation successives			Au cours du mois de :	Dernière remise d'affectation		Remarques
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation	
30		5196	3196 - 3037	30.037	février	Saint-Ghislain	FGH	(K)
		5200	3200 - 3038	30.038	février	Tamines	FTM	(K)
		5009	3209 - 3044	30.044	janvier	Stockem	MKM	(K)
		5010	3210 - 3045	30.045	janvier	Tamines	FTM	(K)
		5012	3212 - 3046	30.046	février	Saint-Ghislain	FGH	(K)
		5018	3218 - 3049	30.049	février	Landen	FLD	(K)
		5019	3219 - 3050	30.050	février	Saint-Ghislain	FGH	(K)
		5024	3224 - 3051	30.051	janvier	Tamines	FTM	(K)
		5032	3232 - 3055	30.055	février	Stockem	MKM	(K)
		5033	3233 - 3056	30.056	février	Landen	FLD	(K)
		5036	3236 - 3058	30.058	février	Stockem	MKM	(K)
		5039	3239 - 3061	30.061	février	Stockem	MKM	(K)
		5042	3242 - 3063	30.063	janvier	Tamines	FTM	(K)
		5048	3248 - 3065	30.065	février	Stockem	MKM	(K)
		5052	3252 - 3068	30.068	février	Tamines	FTM	(K)
		5058	3258 - 3071	30.071	janvier	Tamines	FTM	(K)
		5060	3260 - 3072	30.072	janvier	Tamines	FTM	(K)
		5062	3262 - 3074	30.074	janvier	Tamines	FTM	(K)
		5081	3281 - 3080	30.080	janvier	Tamines	FTM	(K)
		5087	3287 - 3084	30.084	février	Landen	FLD	(K)
5088	3288 - 3085	30.085	février	Saint-Ghislain	FGH	(K)		
5093	3293 - 3087	30.087	février	Stockem	MKM	(K)		
5094	3294 - 3088	30.088	février	Stockem	MKM	(K)		
5099	3299 - 3091	30.091	janvier	Tamines	FTM	(K)		
36	41	4462	3602	36.002	février	Latour	MUT	
		4449	3609	36.009	février	Stockem	MKM	
		4452	3612	36.012	février	Latour	MUT	
		4464	3614	36.014	février	Stockem	MKM	
		4395	3615	36.015	janvier	Stockem	MKM	
		4418	3618	36.018	février	Ronet	FEO	
		4419	3619	36.019	janvier	Latour	MUT	
		4461	3621	36.021	février	Jemelle	LJ	
		4455	3625	36.025	janvier	Jemelle	LJ	
		4456	3626	36.026	février	Stockem	MKM	
		4458	3628	36.028	février	Latour	MUT	
		4429	3629	36.029	février	Latour	MUT	
		4463	3632	36.032	février	Latour	MUT	
		4433	3633	36.033	janvier	Latour	MUT	
		4434	3634	36.034	janvier	Jemelle	LJ	
		4436	3636	36.036	février	Jemelle	LJ	
		4437	3637	36.037	février	Latour	MUT	
		4443	3643	36.043	février	Jemelle	LJ	
		4444	3644	36.044	février	Ronet	FEO	
		4447	3647	36.047	février	Latour	MUT	
		4351	3651	36.051	février	Jemelle	LJ	
		4354	3654	36.054	février	Ronet	FEO	
		4357	3657	36.057	février	Ronet	FEO	
		4359	3659	36.059	février	Stockem	MKM	
		4360	3660	36.060	janvier	Stockem	MKM	
		4361	3661	36.061	février	Latour	MUT	
		4365	3665	36.065	février	Jemelle	LJ	
		4366	3666	36.066	février	Jemelle	LJ	
		4367	3667	36.067	février	Stockem	MKM	
		4399	3669	36.069	février	Ronet	FEO	
4471	3671	36.071	février	Ottignies	LT			
4473	3673	36.073	février	Stockem	MKM			
4375	3675	36.075	février	Latour	MUT			
4478	3678	36.078	janvier	Ottignies	LT			
4494	3681	36.081	février	Latour	MUT			

Type	Nombre	Numérotation successives			Au cours du mois de :	Dernière remise d'affectation		Remarques
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abré- viation	
36		4482	3682	36.082	février	Stockem	MKM	
		4384	3684	36.084	février	Jemelle	LJ	
		4386	3686	36.086	janvier	Latour	MUT	
		4459	3689	36.089	janvier	Ottignies	LT	
		4391	3691	36.091	février	Latour	MUT	
		4392	3692	36.092	février	Latour	MUT	
41	1	4272	4272	41.172	février	Aarschot	FRST	
48	31	-	4821	48.001	janvier	Montignies	FMY	(F)
		-	4822	48.002	septembre	Montignies	FMY	(F)
		-	4823	48.003	janvier	Montignies	FMY	(F)
		-	4824	48.004	janvier	Liège	FL	(F)
		-	4825	48.005	janvier	Liège	FL	(F)
		-	4826	48.006	janvier	Montignies	FMY	(F)
		-	4827	48.007	janvier	Liège	FL	(F)
		-	4828	48.008	janvier	Montignies	FMY	(F)
		-	4830	48.010	janvier	Liège	FL	(G)
		-	4831	48.011	janvier	Montignies	FMY	(G)
		-	4832	48.012	janvier	Liège	FL	(G)
		-	4833	48.013	janvier	Liège	FL	(G)
		-	4834	48.014	janvier	Montignies	FMY	(G)
		-	4835	48.015	janvier	Liège	FL	(G)
		-	4836	48.016	janvier	Liège	FL	(G)
		-	4837	48.017	juin	Montignies	FMY	(G)
		-	4838	48.018	janvier	Montignies	FMY	(G)
		-	4839	48.019	janvier	Montignies	FMY	(G)
		-	4840	48.020	janvier	Montignies	FMY	(G)
		-	4841	48.021	janvier	Montignies	FMY	(G)
		-	4842	48.022	janvier	Montignies	FMY	(G)
		-	4844	48.024	janvier	Liège	FL	(H)
		-	4845	48.025	janvier	Montignies	FMY	(H)
		-	4846	48.026	janvier	Liège	FL	(H)
		-	4847	48.027	janvier	Liège	FL	(H)
		-	4848	48.028	janvier	Montignies	FMY	(H)
-	4849	48.029	janvier	Montignies	FMY	(H)		
-	4850	48.030	janvier	Montignies	FMY	(H)		
-	4851	48.031	janvier	Liège	FL	(H)		
-	4853	48.033	janvier	Liège	FL	(I)		
-	4855	48.035	janvier	Montignies	FMY	(J)		
51	10	60	5115	51.015	février	Aalst	FLS	
		245	5154	51.054	février	Haine-Saint-Pierre	GT	
		259	5160	51.060	février	Montignies	FMY	
		343	5176	51.076	février	Mons	FMS	
		558	5205	51.105	février	Merelbeke	FKR	
		1217	5255	51.155	février	Saint-Martin	NZ	
		1492	5270	51.170	février	Latour	MUT	
		1497	5273	51.173	février	Gouvy	FVY	
		1502	5275	51.175	février	Aalst	FLS	
		1513	5279	51.179	février	Mons	FMS	
64	2	6416	6416	64.016	août	Tamines	FTM	
		6500	6500	64.100	août	Tamines	FTM	
72	2	7224	7224	72.005	septembre	Muizen	FYM	
		7227	7227	72.006	septembre	Muizen	FYM	
81	1	8377	8377	81.277	août	Hasselt	FHS	

Remarques :

(A) à (J). Locomotives de la "Compagnie du Nord-belge", reprises à l'effectif de la SNCB le 10 mai 1940 (numérotation SNCB à partir du 5 février 1941).

(A) n° 321 et 322.

(B) n° 324 à 326.

(C) n° 328 à 330.

(D) n° 334 à 345.

(E) n° 351 à 362.

(F) n° 421 à 428.

(G) n° 430 à 442.

(H) n° 444 à 451.

(I) n° 453.

(J) n° 455.

(K) Type 30 (type 31 non modifié). Construites en Angleterre selon des plans de l'Etat belge, 200 locomotives type 37 furent livrées de mai 1921 à février 1923. Incapables de tenir un horaire et rebutant les équipes de conduite, elles furent parquées après une douzaine d'année en attente de transformation.

Devenues entre-temps le type 31 lors de la renumérotation du 1 octobre 1931, leur transformation commença en 1936 et, lors de l'invasion allemande du 10 mai 1940, 96 locomotives avaient été transformées.

Au début de 1941, les autorités d'occupation décidèrent de continuer le travail et au 30 septembre 1941, 12 locomotives se trouvaient transformées. Mais pour compenser l'effectif des locomotives réquisitionnées pour travailler en Allemagne, l'occupant exigea, le 1 octobre 1941, la remise en service des 92 locomotives non encore transformées. Ces dernières reçurent l'appellation "type 30" et furent numérotées 3000 à 3091. Durant l'occupation, 16 locomotives furent encore transformées dont 8 d'octobre à décembre 1941 et 8 en 1942.

Dès leur transformation, les locomotives retrouvaient l'appellation type 31 et les numéros attribués le 1 octobre 1931.

Après la guerre, de juillet 1945 à mars 1947, la SNCB transforma encore 38 locomotives (8 en 1945, 26 en 1946 et 4 en 1947).

Les 38 dernières ne seront pas transformées et seront mises hors-écritures en janvier 1950.

Bilan de l'année 1950

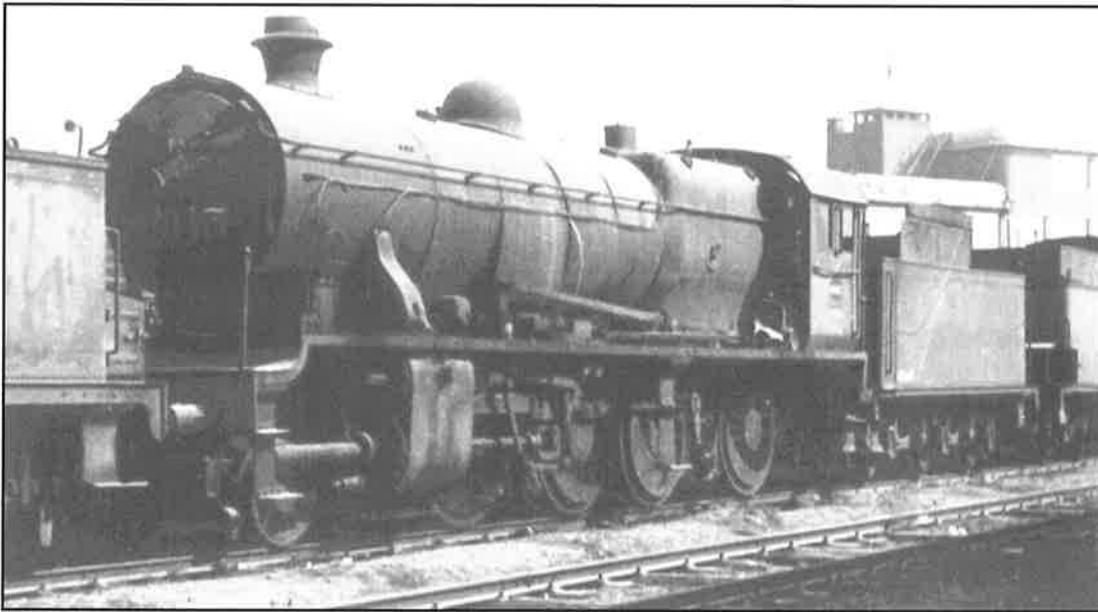
Durant cette année, la SNCB a mis hors-écritures 202 locomotives dont 44 considérées comme "prise de guerre 1944-1945", et rendues à la Deutsche Bundesbahn (DB) et 158 faisant partie de son effectif.

Parmi ces dernières, 152 machines visées par les mesures de standardisation (types 22, 30, 36, 48, 51), les 6 autres étant jugées irréparables (types 41, 64, 81) ou n'étant plus utilisées par la SNCB (type 72).

Les types 30 et 72 disparaissent du paysage ferroviaire de notre pays.

L'année 1950 marque également la fin de locomotives rejoignant l'effectif de la SNCB, les 98 machines de retour d'Allemagne au cours de cette année en sont les derniers exemplaires.

Michel HERBIET



La 30.015 de la remise de Taminnes (FTM), mise hors-écritures en janvier 1950. Si cette locomotive avait été transformée, elle serait redevenue type 31 sous le numéro 31.033 (photo Bruno Dedoncker).

Rectifications Ferro Flash Namur

n°138, page 10

Tableau colonne de gauche, au 31-12-1950 :

Colonne "ayant rejoint l'effectif" :

Il y a : 96, il faut 98.

Colonne "mise hors-écritures" :

Il y a 200, il faut 202.

Premier tableau colonne de droite, au 31-12-1945 :

type 30 : il y a 67, il faut 68.

type 31 : il y a 132, il faut 131.

n°139, page 6

Tableau "locomotives type 30 transformées" :

Il y a 25 locomotives, il faut 26 locomotives.

Ajouter une ligne au tableau :

type 30 = 053, type 31 = 129, mois de transformation = janvier.

Bilan de l'année 1946 : dernier paragraphe, il y a : la transformation de 25 locomotives, il faut 26 locomotives.

Le nouveau visage de Charleroi-Sud



Façade centrale avant les travaux de rénovation de la salle des pas-perdus (photo Claude Carpet, 6 août 2004).

Ce jeudi 22 mars, SNCB-Holding organisait l'inauguration de la première phase de longs travaux à la gare de Charleroi-Sud. Ferro Flash Namur y était pour vous !

Le Groupe SNCB

Il est composé de trois entités distinctes.



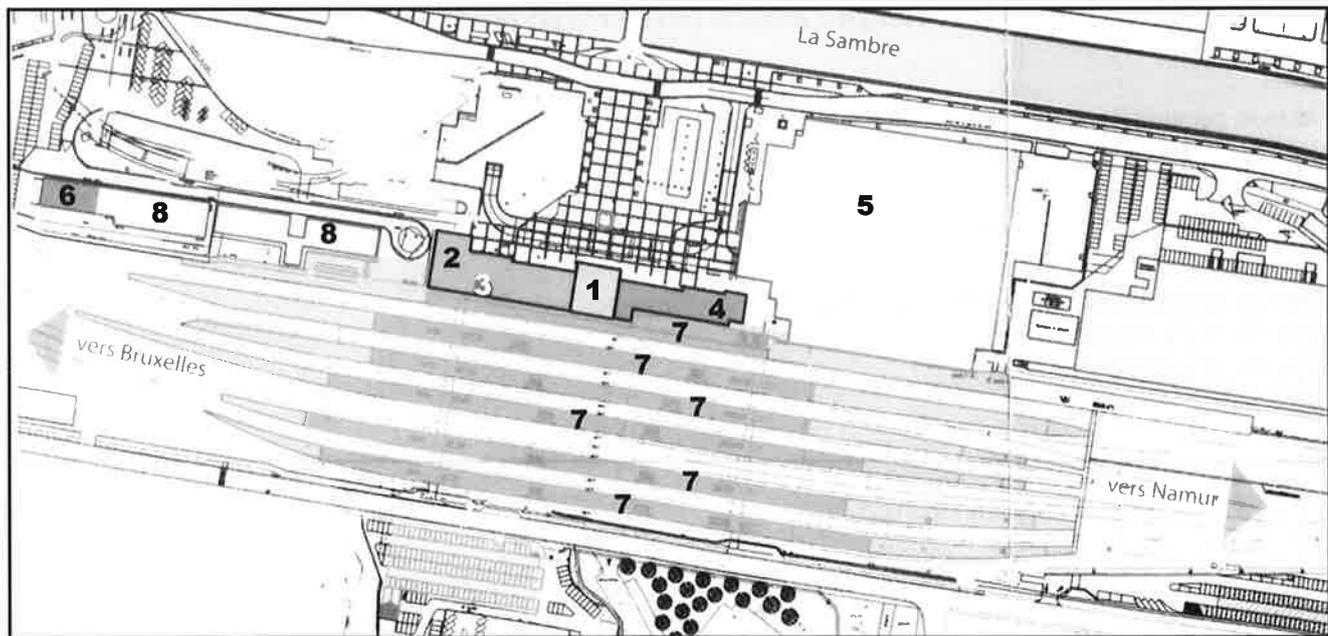
Infrabel



SNCB-Holding, responsable de l'exploitation et de la modernisation des principales gares du pays,

coordonne également les activités de deux filiales : INFRABEL, le gestionnaire du réseau belge et SNCB, l'opérateur ferroviaire, responsable de l'exploitation des trains de voyageurs et de marchandises.

Il appartenait donc à SNCB-Holding de nous accueillir aujourd'hui dans la nouvelle salle rénovée des pas-perdus (n°1 sur le plan ci-dessous). Commencés en 2004, la fin des importants travaux de rénovation est prévue pour 2009 : un investissement de 60 millions d'Euros pour SNCB-Holding. La façade principale (côté





Sambre), entièrement réalisée en pierres bleues, a déjà fait l'objet d'un nettoyage. Ce nettoyage s'est arrêté avant les balustrades bordant la toiture. Le mur d'entrée de la salle des pas-perdus a été ouvert en une immense verrière cintrée affichant le "B" servant de fond à l'horloge. L'inscription "Charleroi-Sud" est en haut de l'arc en plein cintre entièrement vitré.

Charleroi-Sud en chiffres

Charleroi était le noeud ferroviaire des Compagnies de chemin de fer de l'Etat, du Grand Central, de l'Entre-Sambre et Meuse et du Nord-belge. Elle était desservie par les gares de Charleroi-Nord, Charleroi-Ouest et Charleroi-Sud.

Construite en 1874, quatrième gare du pays en importance, Charleroi-Sud reçoit 10.000 voyageurs chaque jour avec une augmentation de 10% en 2006.

Principale gare wallonne, près de 400 trains de voyageurs et 100 trains de marchandises s'y succèdent quotidiennement.

Actuellement, ses guichets délivrent 600.000 billets/an dont 60.000 internationaux.

Sept guichets accueillent les clients. Deux dans la salle délivrent les billets du service intérieur en plus des trois distributeurs automatiques. Les cinq autres guichets sont dans le "Travel Center". Ils délivrent les billets et les informations pour voyager dans le pays ou à l'étranger. L'accueil des personnes à mobilité réduite a fait l'objet de soins attentifs puisqu'un guichet surbaissé a été aménagé et des dalles de repérage tactile ont été placées sur le sol. Une nouvelle galerie commerciale (n°2 sur plan en bas de page) accueillera huit commerces : une librairie, des services de restaurations, des articles cadeaux et... un poste de la Police Fédérale (n°3 sur le plan en bas de page). Les quais seront accessibles par ascenseurs et par les couloirs sous voies, côté Namur (ligne 130). Les quais pourront être également joints par le couloir sous voies, côté Bruxelles, via la galerie commerciale.

Par le "côté Bruxelles" circulent les trains vers la ligne 132 (vers Walcourt et Couvin), la ligne 130a (vers Erquelines et Paris), la "dorsale wallonne" ouest : ligne 118 (vers Mons-Tournai et Lille-Flandre), la ligne 124 (vers Bruxelles-Antwerpen), la ligne 140 (vers Fleurus - Ottignies et Leuven).

Les quais feront l'objet d'une rénovation complète et seront équipés d'une nouvelle sonorisation et d'un

nouvel éclairage. Les abris "parapluie" (n°7) seront modernisés et allongés. Les abris fermés seront aménagés afin de permettre aux passagers de se protéger des intempéries. La pose de pavés auto-bloquants et de dalles spéciales aidant les aveugles et les malvoyants à se diriger fait également partie du projet. S'il y a douze voies, seules onze sont à quai car l'une d'elles (la 8) sert de voie de passage ou de garage nocturne pour locomotives électriques.

L'aile (n°2 sur le plan en bas de la page précédente) a déjà été rénovée. Le bâtiment de l'ancien entrepôt des douanes a été rasé. Les bâtiments du personnel (n°8) sous l'actuelle cabine restent en place.

Le bâtiment de l'ancien tri postal (n°5 sur le plan), réalisé voici quinze ans, a été presque totalement déserté par "La Poste" qui a installé son nouveau tri le long de l'autoroute E42 près de Fleurus, désertant ainsi définitivement le transport ferroviaire... Ce bâtiment a été repris par le chemin de fer qui va y transférer le contenu de "l'Hôtel des Chemins de fer" : bâtiment administratif du district Sud-Ouest. Cet ancien immeuble en briques, situé entre le pont de la Résistance et le pont enjambant les voies (côté Namur) et l'avenue Marius Meurée, va être libéré et disponible.

Travaux réalisés par Infrabel

En entrée de gare, côté Namur, d'importants travaux d'infrastructure ferroviaire (voies et caténaires) sont en cours de réalisation pour porter la vitesse d'accès de 40 à 80 km/h. (Achèvement des travaux fin 2008). Investissement : 35 millions d'Euros sur 2001-2009.

Un nouveau poste de signalisation (n°6 sur le plan en bas de la page précédente) sera mis en service fin 2008. A commande électronique, il assurera à terme le suivi et la régulation du trafic ferroviaire dans un rayon d'action allant d'Erquelines à Waterloo et Court-Saint-Etienne ainsi que de Tamines à Couvin !

La sécurité : une priorité

Un système de vidéo-surveillance a été aménagé en gare. Quatre caméras surveillent actuellement la salle des pas-perdus. En 2009, le poste de la Police Fédérale sera opérationnel sur le quai 1 côté Bruxelles (n°3 sur le plan de la page précédente).

Les parkings

Rue de la Villette (sur le territoire de Marcinelle) un parking à deux étages, entièrement clôturé, offre 100 places supplémentaires. A terme, le site disposera de 1.300 places de parking.

En attendant

En attendant la fin des travaux, les commerces resteront dans le couloir reliant le quai de Sambre au couloir sous voies.

Un nouveau panneau d'affichage électronique a été installé dans la salle des pas perdus sous le vitrail.

Ce dernier a été créé en 1964, lors des précédents travaux de rénovation de la gare. Ceux-ci avaient été conduits par l'Architecte Gillot de Châtelineau, sous la



direction du "Service de la Voie" géré par l'Ingénieur Pêche.

Le vitrail a été réalisé, en 1964, par Maurice Carpet de Charleroi, telle que l'indique la signature dans le coin inférieur droit de l'oeuvre. Cette réalisation a engendré la découverte et la mise au point de la technique du "Verre Polychrome Recuit" afin de traduire les effets colorés du carton de base composé par l'artiste carolo Marcel Delmotte. La technique, développée par l'Atelier Artisanal Maurice Carpet a fait, à l'époque, l'objet d'un brevet d'invention.

Jeune entré en 1962 dans l'atelier de son père, notre ami Claude a participé aux travaux de réalisation du vitrail qui a été installé au-dessus de l'auvent du quai n°1, juste sous les portes d'accès aux quais. D'autres

vitraux avaient été insérés dans les menuiseries intérieures et extérieures du buffet de première classe (ils ont disparu). En 1964, le tableau d'affichage électrique, installé par la firme italienne d'Udine : "Solaris", était situé juste sous le vitrail.

Une étude à faire

Pendant que nous déambulions dans la gare à la découverte des nouveautés, j'ai surpris une conversation entre deux dirigeants locaux dont l'un suggérait d'étudier la possibilité de prolonger la desserte des autorails 41 de la ligne 132 en provenance de Couvin - Mariembourg et Walcourt jusqu'à la gare de Luttre qui possède 5 voies à quai et sert d'arrêt aux trains P et IC sur la ligne Charleroi - Bruxelles. Si cette étude pouvait rapidement aboutir, les usagers en provenance du sud de Charleroi pourraient gagner 1/2 heure sur leur trajet vers la capitale ! Une demie heure ce n'est pas peu !

Il faudrait aussi penser à sécuriser le parking à Luttre pour éviter de retrouver sa voiture posée sur des blocs avec les roues manquantes : une nouvelle mode dont a été victime une brave dame effondrée en pleurs à côté de sa Focus en constatant son infortune, apparemment normale à cet endroit, me confiait-on.

Texte : Claude Carpet.

Photos SNCB-Holding : Denis Moinil.

Un voyage qui se termine bien pour la 64.169 du PFT

La voici avec son équipe de conduite et d'accompagnement (photographe inconnu). (La suite en bas de la page II).



L'automotrice Break "AM80" numérisée

Elle a été produite par Treinshop Olaerts en version 2 rails continu analogique ou DCC et en version 3 rails. A l'origine, elle a été réalisée à 2 caisses et ensuite à 3 caisses. L'éclairage des phares s'effectue par des ampoules qui sont insérées dans des logements adéquats sous les postes de pilotage.

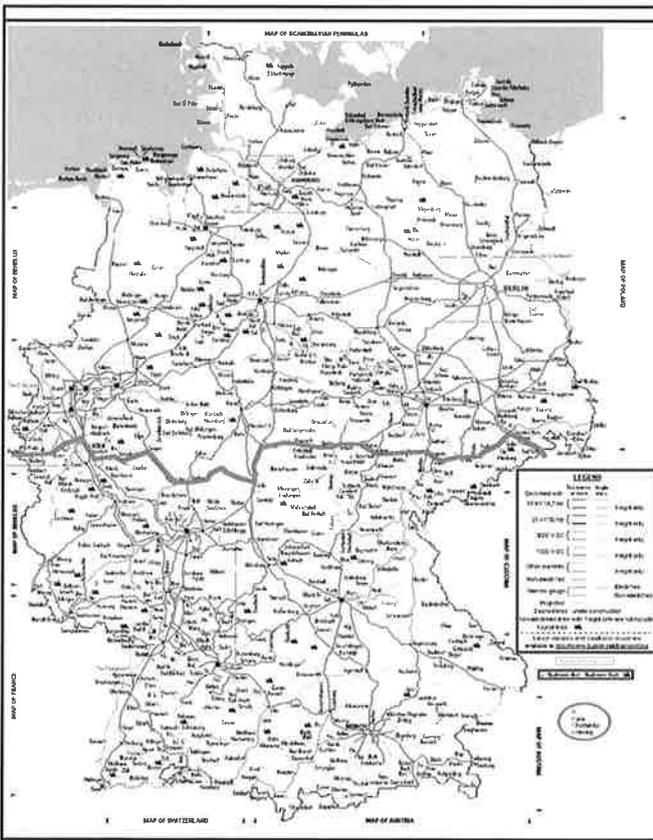
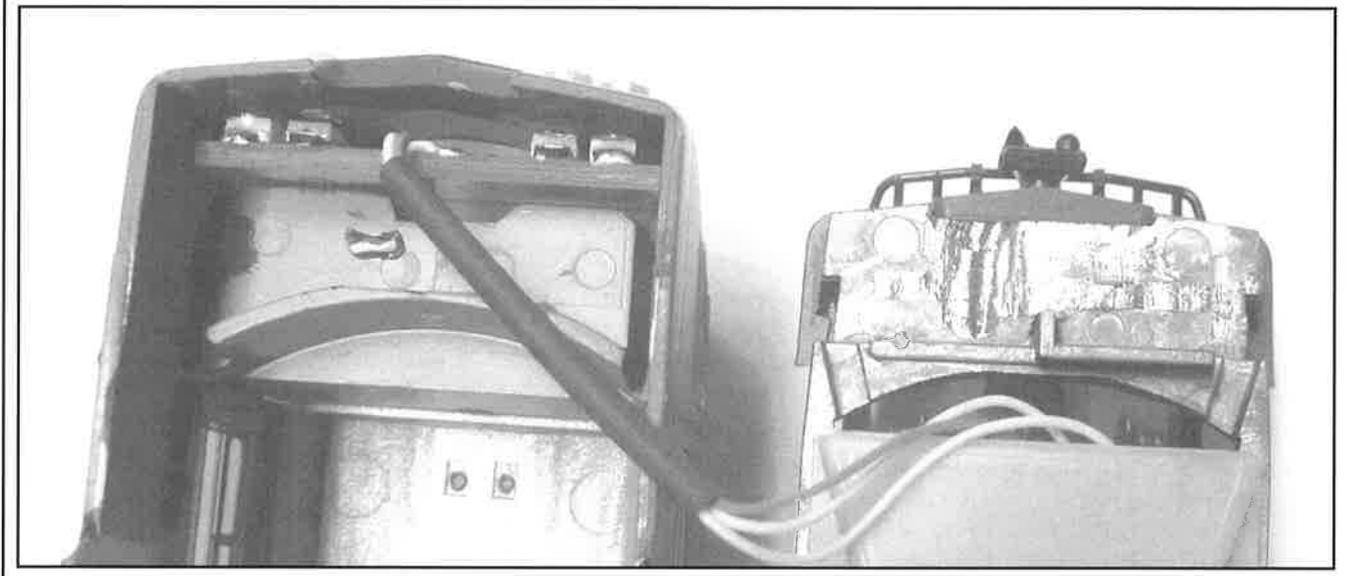
Je viens de numériser une version 2 rails à 3 caisses avec nouvelle livrée qui avait été fournie en analogique et dont on m'a demandé de la numériser.

La modification consiste, entre-autre, à supprimer les lampes et les remplacer par des diodes électroluminescentes de petites dimensions comme nous le montre

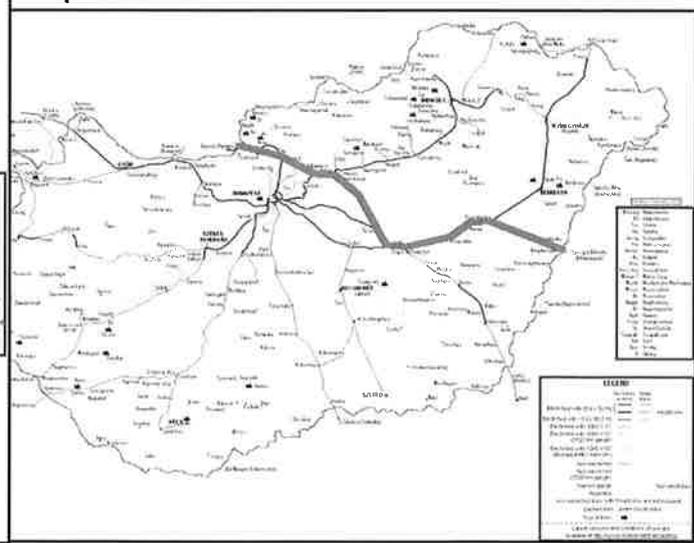
la photo ci-dessous. Les logements des ampoules doivent être éradiqués. Les canalisations en plastique transparent sont récupérées en ce qui concerne leur partie insérée dans la caisse. Le reste des tubes est jeté. Les diodes sont collées contre les portions insérées dans la caisse. Une réalisation du plus bel effet.

Si vous faites ce travail vous-même, j'attire votre attention sur le fait que les lampes n'ayant pas de polarité, la position des fils noir et rouge dans les fiches n'ont pas d'importance. Pour les diodes, elles en ont une : vérifiez les fils car ils ne sont pas bien positionnés.

Claude CARPET, MODELISME & GRAPHISME sa



Carte d'Allemagne et de Hongrie indiquant le chemin parcouru par la 64.169 lors de son voyage de rapatriement en provenance de Roumanie.



1956 - 2006 : 50ème anniversaire de l'électrification de la ligne Bruxelles - Luxembourg

Suite de FFN 137 à 140 et 142

L'organisation générale de l'entretien et de la révision du matériel roulant électrique de la SNCB

Résultats techniques acquis et buts poursuivis en vue d'en réduire les frais.

Chapitre écrit par P. Weytens, Ingénieur à la direction du matériel et des Achats de la SNCB.

Effectif du matériel à entretenir et à réparer

Le parc total des automotrices comprendra 205 unités en 1957.

Cela représente un effectif de 450 voitures.

La même année, le parc des locomotives électriques atteindra le chiffre de 159.

Mises bout à bout, les automotrices formeraient un train d'environ 10 km de longueur, d'un poids total de 23.500 tonnes dont les 860 moteurs représentent une puissance de 226.000 chevaux.

La puissance totale installée sur les locomotives, réparties dans 636 moteurs de traction, correspond à plus de 400.000 chevaux.

Emplacement des ateliers d'entretien et de réparation

Seul l'atelier central de Malines (C.W. Mechelen) assure la révision générale du matériel roulant électrique.

La robinetterie, les organes spéciaux du frein et les compresseurs d'air sont révisés dans un atelier spécialisé formant une section de l'atelier central de Louvain; le rebandage des roues, le remplacement d'essieux ou de centres de roues sont confiés à l'atelier central de Luttre.

Quelles raisons président à la détermination du nombre et de l'emplacement des ateliers d'entretien, ainsi qu'à la répartition de l'effectif roulant entre ces derniers ?

Si l'on considère la configuration générale du réseau électrifié en Belgique, on s'aperçoit que toutes les lignes partent en éventail de Bruxelles et que leurs points les plus éloignés ne sont pas reliés entre eux. Il est donc logique de prévoir des ateliers d'entretien au noeud de Bruxelles et un atelier à chaque tête de ligne fort éloigné de Bruxelles, c'est à dire à 100 km et plus.

Eu égard à la périodicité des visites et au petit nombre d'agents occupés à l'exécution des travaux d'entretien, le nombre d'ateliers peut être réduit, de sorte qu'il n'a pas fallu prévoir d'atelier intermédiaire. On remarquera cependant sur la ligne Bruxelles - Arlon - Luxembourg, l'atelier de Ronet, près de Namur, qui se justifie par la

distance Bruxelles - Luxembourg, par l'effectif important de cette ligne et le fait que la gare de Namur est un terminus pour beaucoup de service de trains.

Comme la ligne Anvers - Charleroi n'a que 100 km, qu'elle est le prolongement de la première ligne électrifiée Bruxelles - Anvers sur laquelle circule le matériel ancien entretenu par l'atelier de Schaerbeek, il n'a pas été nécessaire de doubler cet atelier par un autre situé soit près d'Anvers, soit près de Charleroi, quoique l'effectif d'automotrices des lignes 25 et 124 soit graduellement passé de 20 à 62 unités.

Pour plus de 800 km de lignes électrifiées, comportant 40% du trafic du réseau, il suffit donc de six ateliers d'entretien, soit un tous les 130 km de ligne à double voie.

Un exemple frappant : la ligne Bruxelles-QL - Luxembourg est jalonnée des remises à vapeur suivantes : Ottignies, Ronet, Ciney, Jemelle, Stockem, Luxembourg. En traction électrique, on utilisera partiellement les ateliers de Ronet et de Stockem, les autres n'ayant plus de raison d'être en traction électrique.

La traction électrique s'est donc implantée dans les remises à vapeur et ce, sans difficultés et sans agrandissements. La place laissée disponible par la suppression des locomotives à vapeur a été surabondante pour loger le matériel électrique, passant à l'entretien malgré la concentration de ce matériel dans quelques ateliers et malgré le fait que les automotrices sont des voitures motorisées occupant donc plus de place qu'une locomotive à vapeur.

Répartition de l'effectif entre les divers ateliers

La répartition du matériel entre les divers ateliers ne s'est pas faite d'après le nombre d'agents devenus disponibles par suite de la suppression de la traction vapeur; ni en parts égales du nombre d'engins parcourant la ligne envisagée. Elle est plutôt imposée par les nécessités de l'exploitation, c'est-à-dire par le "roulement" du matériel.

Celui-ci est utilisé à fond, un minimum de temps lui est laissé pour son entretien : l'automotrice ou la locomotive passant à l'entretien assure encore un service jusque 7h30 du matin et doit déjà être remise en ligne vers 16h30 ou 17 heures du soir. C'est à dire qu'il n'y a aucun instant à perdre et il faut donc prendre le matériel en mains sans lui faire effectuer de longs parcours à vide.

Parmi les engins disponibles dans les gares terminus ou dans le noeud de Bruxelles, on peut en retirer un certain nombre pour l'entretien à assurer à l'atelier le plus proche. L'effectif attribué à chacun des ateliers est donc en fait proportionnel au nombre d'entretiens journaliers qu'on peut lui faire assurer. C'est-à-dire que l'effectif d'un atelier n'est pas rigoureusement stable et qu'il peut varier à chaque modification du roulement des trains par suite d'un échange, très restreint d'ailleurs, entre deux ateliers "tête de ligne".

Organisation générale des travaux d'entretien et de révision

Opérations d'entretien

Le but des travaux d'entretien est essentiellement préventif. Il doit remédier à toutes les formes de dégradations avant que celles-ci mettent en danger la sécurité et la régularité du service. Il doit donc assurer le fonctionnement irréprochable de tous les organes, au moins jusqu'au prochain passage à l'atelier.

L'entretien comprend :

- d'une part, les travaux effectués au cours d'opérations dites périodiques, qui ont un caractère systématique;
- d'autre part, les travaux imprévus effectués au cours des visites périodiques. Ces travaux ont un caractère accidentel (desserrage d'un bandage, etc...).

Les opérations d'entretien comportent un examen ou visite de tous les organes au cours de laquelle ils sont contrôlés, nettoyés et éventuellement graissés. Toutes pièces d'usure qui est jugée ne pouvoir durer jusqu'au prochain entretien est remplacée.

Il s'agit avant tout de prévenir le contournement des isolateurs par la création de chemins de fuite le long des isolants, le desserrage de connexions, de faire la visite du collecteur des moteurs de traction, des porte-balais, des ressorts appuyant sur les balais et de vérifier l'état des balais, la pression des doigts de contact des contacteurs, des contacts de relais, le degré d'usure et l'état de surface de ces contacts, le fonctionnement des électrovalves, le niveau d'électrolyte dans la batterie, l'état des charbons des pantographes, etc...

Au point de vue mécanique, on remplace les sabots de frein usés, on vérifie l'usure et le serrage des bandages des roues, on s'assure de l'absence de jeux exagérés dans les diverses articulations, de l'épaisseur et de l'état des pièces d'usure telles que lissoirs de caisse, plaques de butée des traverses danseuses des bogies, on effectue un essai approfondi des freins et du fonctionnement des portes automatiques et on rétablit le niveau des huiles de graissage dans les carters, on lubrifie toutes les parties soumises à friction.

L'ensemble des visites fait l'objet d'une notice qui prévoit l'opération à effectuer, le mode de travail et le temps à y consacrer.

Chaque ouvrier reçoit une mission particulière bien définie de façon à lui faire acquérir une spécialisation dans l'entretien d'une partie de l'appareillage. Les opérations périodiques d'entretien se classent en :

- opérations de petit entretien : effectuées tous les 5.000 à 7.000 km. Elles comportent une visite complète de la partie mécanique et une visite rapide d'une partie de l'équipement électrique (pantographes, moteurs de traction, batterie des contacteurs du circuit de traction) suivie d'un banc d'essai à blanc;
- opérations de grand entretien, plus étendues, en ce sens que tout l'équipement électrique est contrôlé, parties haute et basse tension. Le grand entretien se fait tous les 10.000 à 14.000 km;
- opérations à grande périodicité : tous les 3, 4, 6 ou 12 mois.

Certains travaux sont en effet exécutés à cadence ralentie, car l'expérience a démontré qu'il était inutile de les exécuter systématiquement à chaque nouvelle entrée à l'atelier. Par exemple : le graissage des roulements à rouleaux des moteurs de traction, le nettoyage et la vérification des soupapes de certains compresseurs d'air, le graissage de certains appareils électropneumatiques.

Remarquons que les travaux imprévus comprennent outre ceux constatés par les agents d'entretien, les menues réparations demandées par les conducteurs par la voie d'un livre de bord.

Avec le matériel moderne mis récemment en service, on espère pouvoir espacer plus encore les passages à l'atelier d'entretien. En effet, les "entrées accidentelles" à l'atelier par suite de bris de pièce, coup de feu à un contacteur, mauvais contact dans les circuits électriques de commande ou d'asservissement sont rares. Cela est dû à la conception heureuse des bogies, à l'utilisation d'aciers spéciaux, au remplacement des boîtes d'essieux à glissières par des boîtes à guides cylindriques ou munies de bielles d'entraînement, à la présence de bagues d'usure traitées dans toutes les articulations, à l'élimination presque générale du cuivre pour les contacts haute et basse tension. Ces contacts s'usaient trop rapidement, se soudaient entre eux lors du passage d'un courant anormalement élevé, ou encore donnaient (par oxydation ou perlage) de mauvais contacts en basse tension. Les contacts sont actuellement à pastille rapportée (brasée ou rivée), pastille à base de tungstène ou en alliage argent-cuivre ou argent-nickel.

Les révisions

Elles se subdivisent en :

Révisions intermédiaires effectuées :

- à l'atelier de Schaerbeek, pour toutes les automotrices électriques du réseau;
- à l'atelier de Ronet pour les locomotives électriques.

Grandes révision pour lesquelles locomotives et automotrices sont dirigées sur l'atelier central de Malines.

La concentration de ces opérations dans un petit nombre d'ateliers permet d'éviter :

- la multiplication très onéreuse de stands de lavage;
- la dispersion et la multiplication des pièces de rechange très coûteuses (bogies, moteurs, compresseurs, etc);
- la dispersion des efforts;

- les immobilisations de matériel.

L'organisation prévue pour les révisions intermédiaires est la suivante :

- l'engin arrive au soir, la veille de sa prise en mains;
- le lendemain, l'engin est levé, reçoit des bogies révisés, subit une révision des organes de frein et est prêt à repartir le soir de la prise en mains.

Cette organisation n'est possible que par la concentration des pièces de rechange importantes, afin d'éviter que l'engin ne soit immobilisé pour le reprofilage des roues. Ce dernier travail s'effectue dans l'intervalle de deux prises en mains successives.

Les grandes révisions exécutées à l'atelier central de Malines n'exigeraient qu'une immobilisation de 12 à 15 jours ouvrables, grâce à l'utilisation de trains de roues et autres pièces de réserve pour la réparation desquels ce délai peut ne pas suffire pour le transport vers les ateliers spécialisés ou pour la remise en état de certaines parties demandant un usinage ou un traitement spécial.

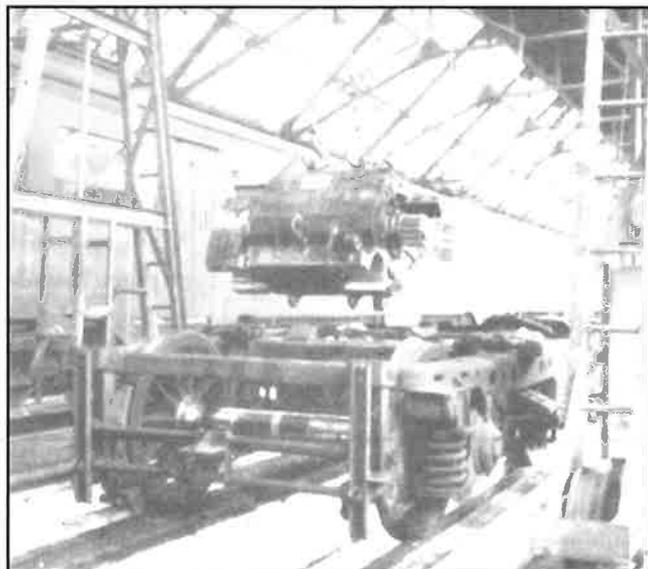
Les révisions intermédiaires sont uniquement conditionnées par l'état d'usure des roues.

En général, les roues de notre matériel de traction électrique doivent être reprofilées à cause du bourrelet dont l'angle atteint la limite de 14°. Le retrait des bogies est mis à profit pour la reprise de certains jeux.

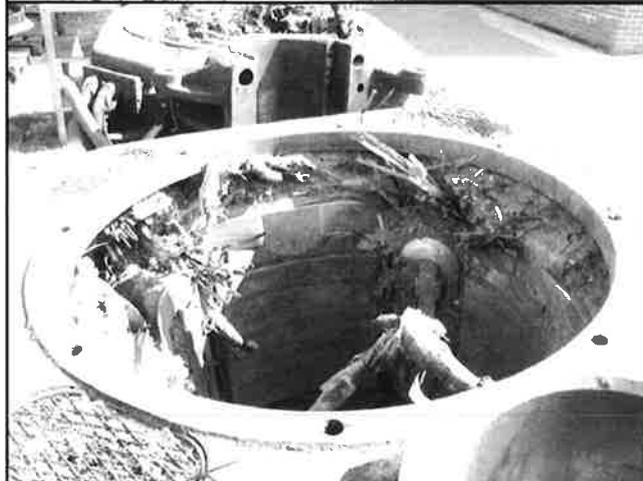
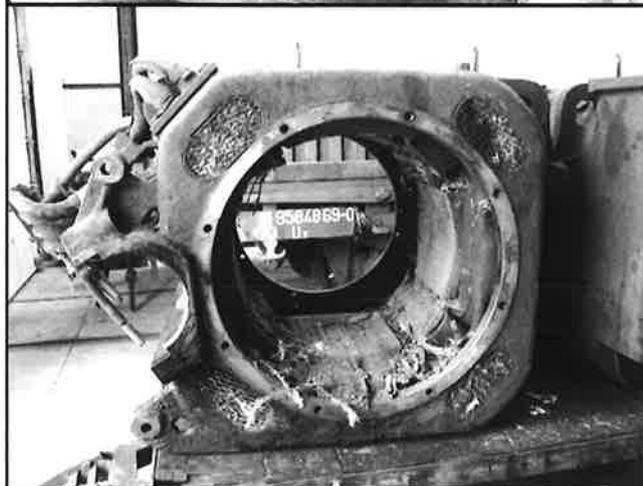
On voit donc que les ateliers de Schaerbeek (automotrices) et Ronet (locomotives) n'ont à se préoccuper que de la partie mécanique lors des révisions intermédiaires. Il y a bien entendu quelques opérations à exécuter à l'occasion de ces révisions, à la partie électrique, mais elles se font dans tous les ateliers pendant les passages à l'entretien avoisinant l'époque des révisions intermédiaires.

Citons quelques-uns de ces travaux :

- Vérification approfondie de la boîte de soufflage du disjoncteur ultra-rapide des locomotives;
- Nettoyage et lubrification soignés du mécanisme et vérification du réglage du disjoncteur et des relais de protection;

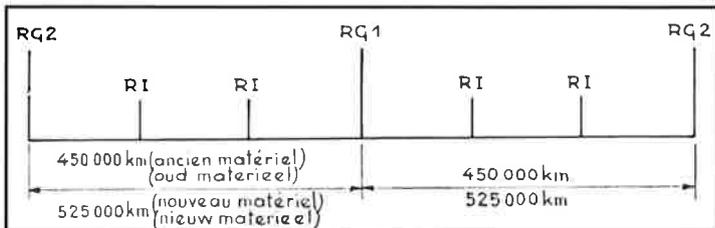


Bogie d'une automotrice : le moteur a été extrait

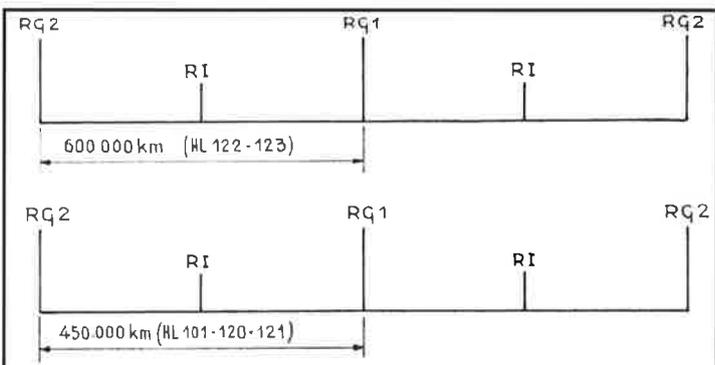


Un moteur de locomotive "essoré" : l'induit a chauffé, les fils se sont détachés et, par la rotation, sont arrachés par l'inducteur (photos Patrick Vanhuffelen).

- Démontage des servo-moteurs pneumatiques en vue d'un décaissage approfondi et du remplacement éventuel des joints ou garnitures d'étanchéité;
- Démontage partiel des servo-moteurs électriques en vue du nettoyage et de la lubrification de mécanismes difficilement accessibles lors de l'entretien normal.



Régime des révisions des automotrices.



Régime des révisions des locomotives :

Ri ...révision intermédiaire.

RG1..grande révision n°1, partie mécanique + révision partielle de la partie électrique.

RG2..grande révision n°2, partie mécanique + révision complète de la partie électrique.



Les grandes révisions sont conditionnées par un volume de travail tel que son ampleur, la diversité des tâches à accomplir, la multiplicité des machines qu'il faut faire intervenir dans la réparation des organes, joints à la surface qu'il faut occuper dans l'atelier, rendent ces opérations impossibles, sinon onéreuses en atelier d'entretien.

On peut dire que c'est le moteur de traction qui détermine la périodicité des grandes révisions en atelier central et plus précisément son induit : soit que l'isolement du bobinage soit tombé assez bas (dégradation des enrobements isolants, fissuration du vernis et introduction de poussières de charbon et de cuivre entre isolants et barres ou sous les lames du collecteur), soit que l'état du collecteur ne soit plus parfait.

Le régime des révisions est présenté sur les figures (ci-dessous) respectivement pour les automotrices et les locomotives.

A remarquer que, lors de chaque révision, toutes les parties de l'appareillage ne sont pas nécessairement complètement démontées. En effet, des appareils tels

que inverseurs de marche, éliminateurs des moteurs de traction, sectionneurs, qui ne fonctionnent pas fréquemment ou qui travaillent dans des conditions peu dures, ne sont enlevés de l'engin et démontés que toutes les deux grandes révisions.

D'autre part, tous les 10 ans environ, les caisses sont pratiquement déshabillées afin de pouvoir effectuer le dérouillage de la charpente. On en profite pour remplacer une partie du câblage.

La révision des engins à l'atelier central de Malines ne s'effectue pas suivant le principe de la chaîne. Pratiquement, il faudrait une chaîne par type de matériel, ce qui ne se justifie pas, vu le petit nombre d'engins de chaque type.

L'atelier sera donc utilisé de la façon suivante :

- Placement des engins à réparer suivant la disposition "dents de râteau";
- Réparation dans le voisinage de l'engin de l'appareillage démonté. Les divers ensembles sont cependant réparés dans de véritables sous-chaînes;
- Substitution de bogies moteurs, blocs d'appareillage, groupes auxiliaires, etc..., pour réduire le délai d'immobilisation.

Quelques données intéressantes sur la traction électrique en Belgique

La traction électrique a débuté en Belgique en 1935. Les premiers moteurs, avec transmission Sécheron à arbre creux, ont parcouru à ce jour près de 3.000.000 de kilomètres.

Ce n'est qu'à la suite de rares incidents d'exploitation que quelques moteurs ont été rebobinés.

Bien sûr, tous les collecteurs ont été reprofilés sur un tour et leur diamètre qui, primitivement, était de 390 mm, est actuellement de 385 mm en moyenne, mais il reste plus de 10 mm à user sur la hauteur des lames avant d'atteindre la limite d'usure.

Seuls les moteurs des années 1935 et 1939 sont à suspension totale, tous les autres, y compris ceux de presque toutes les locomotives, sont à suspension nez.

Les plus anciens moteurs à suspension nez ont actuellement près de 1.000.000 de km. On peut dire qu'ils se comportent plus mal que les moteurs entièrement suspendus.

Les pignons et couronnes dentées des transmissions n'occasionnent aucun ennui. Citons comme référence qu'il reste environ la moitié des engrenages de réserve (10% du nombre en service) commandés en 1935 en

même temps que ceux équipant le matériel mis en service à cette date. Ces engrenages peuvent également remplacer ceux des automotrices type 1939.

Aucun engrenage n'a été remplacé pour usure, mais uniquement pour bris de dents.

Tout n'est cependant pas parfait dans les bogies type 1935 et 1939 ! Essieux, centres de roues et ressorts nous donnent du fil à retordre. Le remplacement de cette transmission par un mode d'entraînement plus moderne et moins coûteux exigerait la mise à mitrilles des bogies existant et des carcasses des moteurs de traction. On recule devant une telle dépense et on s'efforce d'améliorer le comportement de ce qui existe.

Les essieux en acier au nickel-chrome se fissurent progressivement dans la zone de calage des centres de roues par suite du vieillissement. Ils ont provoqué quelques déraillements, heureusement toujours avec des conséquences bénignes. Leur visite est effectuée systématiquement tous les deux ans par la méthode magnétique, donc avec décalage, très onéreux parfois, des centres de roues. Des essais sont en cours pour déceler les fissures par les ultra-sons.

Les derniers essieux en Ni-Cr seront d'ailleurs incessamment remplacés par des essieux en acier C 40 traité.

Le bris relativement fréquent des ressorts de transmission perturbe souvent le roulement des automotrices type 1935 et 1939. La fatigue marque rapidement ces ressorts fortement sollicités et soumis à des trépidations intenses. Aussi, tout défaut de surface est mortel. On a récemment fait grenailleur tous les ressorts des nouvelles commandes, escomptant ainsi une diminution très sensibles du nombre de bris. Un autre essai va être tenté. Il s'agit du traitement par "vapor blast" ou abrasion chimique des imperfections de surface des ressorts. L'expérience nous montrera quel procédé nous donne les meilleurs résultats.

La suspension nez a éliminé bien entendu tous ces inconvénients.

Un autre organe dont le comportement remarquable mérite citation, est le roulement à rouleaux des boîtes d'essieux. Un nombre impressionnant de roulements âgés de plus de vingt ans est encore en service et le nombre de calage d'essieux par suite de bris ou d'échauffement des roulements peut se compter sur les doigts d'une seule main !

Bien que les dépenses d'entretien et de réparation du matériel roulant électrique soient les plus basses, comparativement aux autres modes de traction, on n'en continue pas moins les recherches en vue de les réduire, tout en assurant au matériel un fonctionnement toujours plus exempt de défaillance.

Ainsi, les balais des moteurs de traction ont, il y a quelques années, fait l'objet de nombreux essais. Prix, usure et comportement du moteur en service (tenue du collecteur et flashes) ont été mis sur la balance. Nous n'utilisons que des balais électrographitiques.

Des essais se poursuivent encore sur les bandes de frottement en charbon des pantographes. Jusqu'à pré-

sent, le charbon métallisé n'est pas utilisé à cause de son prix de revient. La consommation en frotteurs étant assez élevée, la concurrence entre fournisseurs est très vive et la diversité des qualités fournies nous met devant l'embarras du choix. Aussi, aucune qualité n'est achetée avant essai d'assez longue durée.

Comment prolonger les parcours entre entretiens et révisions et améliorer la tenue en service du matériel de traction

On peut mettre en évidence le haut coefficient d'utilisation du matériel roulant électrique.

Pratiquement, il n'existe pas d'engin "parc". A part les quelques véhicules subissant les révisions en atelier central, tous les autres engins sont disponibles et peuvent être mis immédiatement à la disposition du service de l'Exploitation.

Pour augmenter la disponibilité du matériel et en même temps réduire les frais d'entretien et de réparation, on s'efforce de prolonger les parcours entre prises en mains en atelier d'entretien ou de révision.

Cela tient d'une part à la conception du matériel : on ne "fixe" pas un type de matériel pour l'éternité, même s'il semble donner satisfaction. Au contraire, il faut profiter de sa propre expérience et de celle des autres pour concevoir de meilleurs types. Autrement dit, lors de l'acquisition de matériel neuf, il ne faut jamais standardiser à outrance sur la base de l'ancien matériel. C'est rarement profitable.

D'autre part, il est presque toujours possible d'améliorer le comportement du matériel, même démodé, sans que cela coûte un prix exorbitant.

Ainsi, le remplacement des glissières en bronze des boîtes d'essieux par des pièces en acier au manganèse permettra d'allonger les révisions intermédiaires des bogies (de 120.000 km on passera à 150.000 km et davantage pour les bogies 1935 et 1939). Le meilleur comportement des guides de boîtes diminue l'usure du bourrelet des bandages.

On notera spécialement le remarquable résultat acquis avec les bogies S.L.M. Winterthur où les boîtes d'essieux sont guidées sans jeu par des tiges et buselures cylindriques : les roues des locomotives type 122 atteindront 300.000 km sans reprofilage.

La timonerie de frein et la suspension de la traverse danseuse seront améliorées par le placement de bagues d'usure dans toutes les articulations.

Nous avons écrit plus haut que c'était l'usure du bourrelet de bandage qui amenait le retrait de service des roues. Or, si l'on veut remettre le bourrelet à la cote nominale ou très voisine de celle-ci, il faut lever le véhicule et mettre le train de roues sur le tour à reprofiler.

Il y a donc là une perte de temps énorme jointe à une dépense onéreuse en frais de levage et une diminution de l'épaisseur du bandage. Pour éviter l'immobilisation et les frais et, en même temps, pour prolonger la vie du bandage, on corrige sur place le profil du bourrelet.

La méthode utilisée est la suivante :

L'automotrice ou la locomotive restant sur ses bogies, de petits vérins hydrauliques placés sous les boîtes d'essieux du train de roues à corriger soulèvent l'essieu, une source basse tension (groupe mobile de charge des batteries d'accumulateurs) alimente le moteur de traction qui entraîne la roue et un outil de forme appropriée fixé soit au châssis de bogie, soit au pendule de frein exécute la correction du profil. Une ou deux corrections peuvent ainsi s'effectuer jusqu'à ce que la limite d'usure soit atteinte sur la table de roulement du bandage.

Le même principe est en voie d'application pour certaines corrections de surface des collecteurs des moteurs de traction.

Signalons aussi que des procédés qui donnent des résultats excellents sur du matériel différent n'ont pas donné toute satisfaction sur notre matériel électrique. Ainsi, le resserrement des bandages lâchés par interposition de fourrures a dû être limité aux bandages réutilisés dont l'épaisseur atteint au moins 55 mm d'épaisseur (70 mm à l'état neuf, 35 mm étant la limite d'usure).

Les incidents en ligne constituent une source précieuse de renseignements pour l'entretien. C'est en les suivant régulièrement que l'on peut juger de l'opportunité de la fréquence rapprochée ou éloignée des travaux, de la nécessité de pousser plus ou moins loin les démontages ou les vérifications. Ils nous renseignent sur la valeur des modifications apportées et qui nous indiquent les points faibles à améliorer. Un exemple typique : le coupleur d'asservissement assurant la continuité des fils de train entre automotrices accouplées. Tout au début, on ne vérifiait pas la continuité des fils. Mais, au fur et à mesure des mises en service des nouvelles automotrices doubles, des retards et fonctionnements irréguliers d'appareils se multiplièrent par suite de bris de fils. Des bancs d'essai ont été mis à la disposition des ateliers et les coupleurs vérifiés tous les trois mois, puis tous les mois. La mesure s'est révélée inefficace à cause du mode élémentaire de contrôle utilisé.

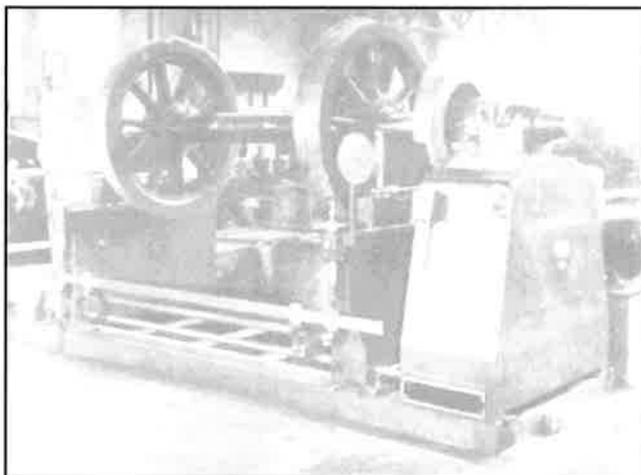
Cette méthode sera incessamment abandonnée et remplacée par la mesure de la résistance ohmique de chaque fil au moyen d'un "pont" (la même méthode utilisée aux USA sur les locomotives diesel à unités

multiples, permet de déterminer le nombre de brins brisés dans le fil).

Des statistiques sur les incidents ont révélé que la partie basse tension de l'équipement électrique et les appareils électropneumatiques étaient justiciables du plus grand nombre des retards. Et c'est presque chaque jour (cela n'a encore rien d'étonnant vu que la grosse partie du matériel vient d'être mise en service) que l'on se penche sur l'une ou l'autre amélioration à envisager. On abandonne maintenant toute soudure dans la filerie basse tension et les câbles haute tension : fils et câbles sont sertis dans les souliers.

Toutes les garnitures des pistons des appareils électropneumatiques sont en caoutchouc synthétique : le cuir est à jamais proscrit.

On ne saurait trop répéter que la propreté, l'ordre, la précision et souvent la délicatesse avec lesquelles doivent s'effectuer les travaux sont les facteurs essentiels de la bonne tenue en service du matériel roulant électrique : un isolateur que l'on oublie de nettoyer, une connexion mal serrée ont comme conséquence inévitable les retards des trains et souvent pour la partie haute tension des dégâts très graves. C'est pourquoi, dans toutes les notices techniques d'entretien et de réparation, reviennent inlassablement les mots "nettoyage soigné" et "vérification du serrage des connexions" : ce sont des mots clés de la bonne marche de la traction électrique.



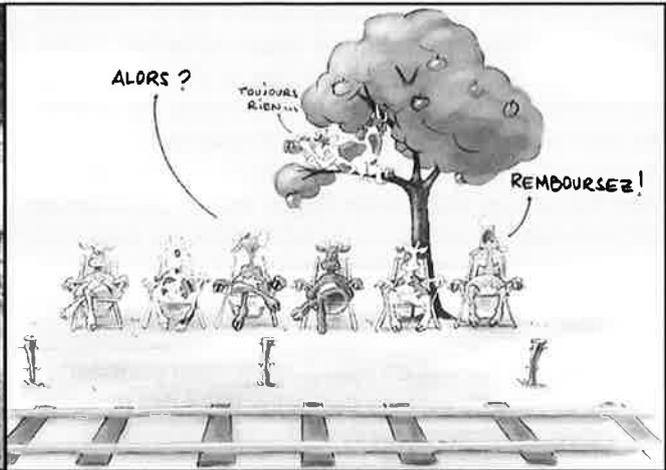
Equilibrage dynamique d'un train de roues

A l'occasion des festivités d'inauguration du réseau H0 modulaire à décor US, les 5 et 6 mai

Tirage limité d'une édition spéciale de Ferro Flash Namur :
une brochure de 50 pages dont 8 en couleurs

Il s'agit d'un exemplaire particulier (payant) ne faisant pas partie de la distribution habituelle. Il sera disponible au club lors de l'exposition ou sur réservation. Tous les détails sur le site du club : <http://www.club-rmm.be>

Sommaire : Une journée sur le Rusty Marvellous Mountain Railroad - Les locomotives d'Ephraïm Shay - Au Far-West, c'était.. le Far-West ! - The "Railways Operating Battalions" : les GI's Railroaders - Les locomotives de la victoire : les S160 - Les locomotives les plus puissantes du monde - Souvenirs de la Libération.



Voyage dans la vallée de l'Olef : Michel, Philippe, Elisabeth, André, Jean-Claude, Danielle, et Mademoiselle Folette (photo Gérard Jochum)



Des membres du RMM en voyage dans la vallée de l'Olef

Cette ligne a plus de 120 ans puisqu'elle fut fondée en 1884. Depuis pratiquement un siècle, l'Olefbahn assure le transport des voyageurs et des écoliers vers leur lieu de travail ou vers la ville. En 1981 le service voyageur a été supprimé. Entre-temps, les 12 Km de la section entre Kall et Schleiden ne sont plus parcourus (carte sur la page précédente).



Olef (1949): Train de voyageurs traversant la vieille place avec la locomotive 104 d'Euskirchen à 5 km/h. Le personnel d'exploitation réglementaire régle la circulation. (Source: Eisenbahn Journal 1/87)



Olef: Locomotive diesel 211 068 traversant le village, 16 mai 1981 (Source: Eisenbahn Journal 11/90)



Schienenbus de la série 798 datant d'une cinquantaine d'années.

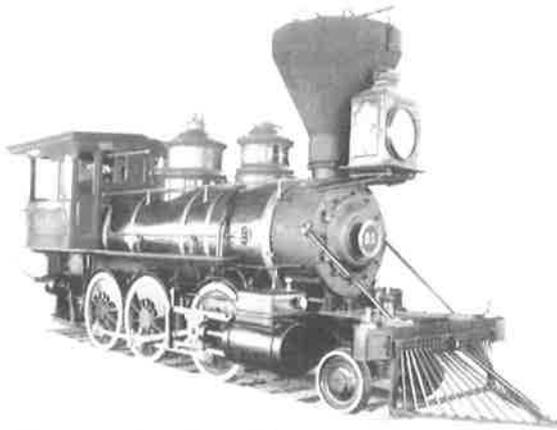
Etaient présents lors de notre visite au mois d'août : Jean-Claude Botspoel, André Delsemme, Michel Archambeau, Philippe Bruniaux et Elisabeth, Gérard Jochum, Danielle et Folette.

Des dépliants sont à votre disposition au local du club.

Philippe Bruniaux. Carte de situation sur la page précédente.

La ligne présente la particularité unique en Allemagne de traverser directement la place du marché d'Olef (voir photos). C'est pour cette raison que l'accompagnateur de train a toujours précédé son convoi avec un drapeau de sécurité. A l'heure actuelle, la section Schleiden-Kall (gare DB) est rouverte au trafic touristique les dimanches et jours fériés (de mai à fin août) grâce à un vieux

Jambes (NAMUR) Centre Culturel de Géronsart



Rail Miniature Mosan



<http://www.club-rmm.be> Club de modélisme ferroviaire

Inauguration du réseau HO à décor 'US'
The Rusty Marvellous Mountain

Exposition de véhicules militaires et civils américains des années '50-'60.

Nombreuses animations "Country".



Au départ de la gare de Namur : accès par le bus TEC n°8, arrêt "Maibelle".

Samedi et dimanche
5 et 6 mai (10h à 18h)

Infographie : MODELISME & GRAPHISME sa. 0475-48.62.60.

Avril 2007

- 19 DORTMUND (D) : "Intermodelbau 2007", exposition internationale de modélisme toutes disciplines. Voyage organisé par le "Model Club de la Meuse". 38,00 €.
 20 Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : "Trains en Tchèque" par Jean-François Huart.
 21 et 22 .. FOREST (B) : ouverture de la saison au Petit Train à Vapeur de Forest, fête de la vapeur.
 27 RMM : Réseau H0 mosan : Circulations réservées aux "Märklinistes" membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.
 29 AYWAILE (B) : 52ème bourse de l'ASMOCO, salle Saint-Raphaël. 09>13h.

Mai 2007

- 4 Préparation des locaux pour les festivités des 5 et 6 mai.
5 et 6 .. NAMUR (B) : RMM : inauguration du réseau H0 à décor US. Ambiance "Country". Réseaux "américains" invités.
 6 SCLESSIN (B) : bourse organisée par l'ALAF Ancienne école du Château, rue de Berlooz. 09>13h.
 11 RMM : Réunion réseaux, travaux et/ou circulations sur le N modulaire "Athus-Meuse", H0 "mosan et H0 modulaire "US".
 11 CFR : Les Interurbains de Silésie "Trawaje Śląskie" par Claude Binamé.
 12 SAINT-GHISLAIN (B) : portes ouvertes et bourse à l'Abri-Musée. 10h>17h.
 19 Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :
 20 VILVOORDE (B) : bourse "Den Ulenspiegel" zaal, Gevaertstraat 18.
 22 au 24. FOREST (B) : journées des écoles.
 26 RMM : Réseau H0 mosan : Circulations réservées aux "Märklinistes" membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.
 27 MERKSEM (B) : bourse organisée par l'ATA au Fort. 09>13h.

Juin 2007

- 1 RMM : Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : voyageurs + marchandises, traction vapeur, toutes nationalités, époques III.
3 NAMUR (B) : 4ème bourse ferroviaire organisée par le Rail Miniature Mosan à l'Institut Technique Henri Maus, Place des Cadets 4. 10h>16h.
 3 HAINE-SAINT-PIERRE (B) : portes ouvertes à la gare-musée. 14>18h.
 8 Réunion réseaux, travaux et/ou circulations sur le N modulaire "Athus-Meuse", H0 "mosan et H0 modulaire "US".
 8 CFR : Projection de photos ferroviaires belges historiques des années 1950 et 1960 par Jean-Claude Renier.
 9 GILLY (B) : bourse d'échange de trains miniatures. Ecole de la Cité Germinal, rue Circulaire 27. 09>13h.
 15 Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :
 22 RMM : Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : voyageurs, SNCF-CFL, époques IV et V.
 23 et 24 .. CINEY (B) : à Ciney-Expo, salon du modélisme et bourse. Samedi : 10>18h, dimanche : 09>18h.
 29 RMM : Réseau H0 mosan : Circulations réservées aux "Märklinistes" membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.
 30 et 1 juillet SPONTIN (B) : 100ème anniversaire de la ligne du Bocq. Circulations spéciales vapeur et Diesel. **Avec la participation du réseau N du RMM.**

Juillet 2007

- 6 RMM : Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : marchandises, toutes nationalités, époques IV et V.
 13 RMM : Réunion réseaux, travaux et/ou circulations sur le N modulaire "Athus-Meuse", H0 "mosan et H0 modulaire "US".
 13 CFR : Projection de cartes postales anciennes à thème ferroviaire de la région de Namur par Jean-Claude Renier.
 20 Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : réunion de vacances, projections.
 21 FOREST (B) : Circulations spéciales
 27 RMM : Réseau H0 mosan : Circulations réservées aux "Märklinistes" membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

Août 2007

- 3 RMM : Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : voyageurs, SNCB, époques IV et V.
 10 RMM : Réunion réseaux, travaux et/ou circulations sur le N modulaire "Athus-Meuse", H0 "mosan et H0 modulaire "US".
 17 Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : réunions de vacances, projections.
 24 RMM : Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : voyageurs + marchandises, toutes nationalités, époques I et II.
 31 RMM : Réseau H0 mosan : Circulations réservées aux "Märklinistes" membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

Septembre 2007

- 1 et 2 .. TRAZEGNIES (B) : expo modélisme et bourse d'échange. Plaine des sports, Salle A. Begin, Av. de l'Hôtel de Ville. 09>18h. Organisation : "les Mordus du Modélisme".
 2 HAINE-SAINT-PIERRE (B) : portes ouvertes à la gare-musée. 14>18h.
 2 HOESELT (B) : bourse. "Ter Kommen", Lindekapelstraat 7. 09>13h.
 7 RMM : Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : voyageurs internationaux, toutes nationalités, époques IV et V.
 9 VILVOORDE (B) : bourse "Den Ulenspiegel" zaal, Gevaertstraat 18.
 14 RMM : Réunion réseaux, travaux et/ou circulations sur le N modulaire "Athus-Meuse", H0 "mosan et H0 modulaire "US".
 15 et 16 .. FOREST (B) : Grande fête de la vapeur
 21 Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :
 22 et 23 .. GOSSELIES (B) : 27ème expo de modélisme + bourse. Centre Culturel, rue Haute 1. 10>18h. Organisée par le Modélisme Club Gosselien. <http://www.ibelgique.com/modelismeclubgosselien>
 23 MERKSEM (B) : bourse organisée par l'ATA au Fort. 09>13h.
 29 RMM : Réseau H0 mosan : Circulations réservées aux "Märklinistes" membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.
 29 et 30 .. FOREST (B) : Manifestation de la "7 ¼ Gauge Society".
 29 et 30 .. MARIEMBOURG (B) : festival vapeur au CFV3V + bourse.
 29 et 30 .. COUDEKERQUE (F62) : expo bourse, espace Jean Vilar. Samedi : 14>19h, dimanche 09>18h.

Octobre 2007

- 4 au 7 .. NAMUR (B) : MODELMA au palais des expositions (aura peut-être lieu, mais pas encore confirmé).
 5 RMM : Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : voyageurs, DB-DR, époques IV et V.
 6 et 7 .. GENK (B) : "Euromodelbouw 2007", Limburghallen, Jaarbeurslaan 6. 09h30>18h.
 7 AYWAILE (B) : bourse organisée par l'ASMOCO. Salle Saint-Raphaël, Avenue de la Porallée 40, Remouchamps. 09>13h.
 11 OUD HEVERLEE (B) : bourse organisée par le Leuvense Modeltreinclub. De Roosenberg zaal, Maurits Noëlstraat 15. 09>13h. <http://users.pandora.be/lmtc/>
 12 Réunion réseaux, travaux et/ou circulations sur le N modulaire "Athus-Meuse", H0 "mosan et H0 modulaire "US".
 13 et 14 .. SEDAN (F08) : exposition de modélisme organisée par le club de maquettisme. ZUP "Le Lac", rue Rogissart.
 19 Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :
 26 Réseau H0 mosan : Circulations réservées aux "Märklinistes" membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.
 28 GENT-ZEEHAVEN (B) : bourse organisée par l'AMSAC. Gare de formation. 09>13h.
 28 SINT-NIKLAAS (B) : bourse organisée par Modeltreinclub "Het Spoor". Hendrick Heilmanplein. 09>13h.
 28 OUD-HEVERLEE (B) : bourse organisée par le Leuvense Modeltreinclub. Mauritz Noëlstraat 15. 09>13h.

Novembre 2007

NAMUR

Dimanche 3 juin 2007

Nouveauté : de 10h à 16h

4^{ème} Bourse Ferroviaire

Organisée par le

Rail Miniature Mosan

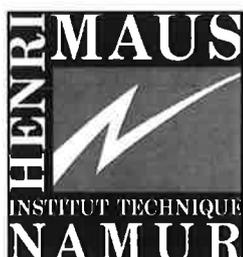
à l'Institut Technique Henri Maus

Place de l'Ecole des Cadets n°4

En collaboration avec l'Association des Professeurs de l'Institut Technique Henri Maus

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

Renseignements : secretaire@club-rmm.be ou 082.66.76.60. et 0477.39.69.99.



Infographie : MODELISME & GRAPHISME sa. 0475.48.62.60.

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 fixe H0 (*décor Mosan*), d'un réseau modulaire N (*décor Athus-Meuse, site de la gare de Vônèche*) et d'un réseau modulaire H0 (*décor US*) ainsi que la circulation de convois sur ceux-ci.

Comité actuel (2007) du Rail Miniature Mosan :

Président, *représente le réseau H0 "US"* Jean-Claude Botspoel
 Vice-président, *représente le réseau H0 "Mosan"* André Delsemme
 Secrétaire Jean-Pierre Lobet
 Trésorier, *Rédac'chef Ferro Flash Namur* Claude Carpet
 Webmaster, *représente le réseau N "Athus-Meuse"* Didier Delfosse
 Médiateur Philippe Bruniaux
 Relations Publiques Luc Parant

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" Didier Delfosse,
 et Patrick De Jaeger.
 Bibliothèque Luc Parant,
 et Jean-Claude Botspoel.

Cotisations annuelles.

Le Membre :

Membre bienfaiteur 45,00 €.
 Membre ordinaire * 30,00 €.
 Membre junior (- de 18 ans) 15,00 €.

Le statut de membre confère automatiquement l'abonnement à Ferro Flash Namur.

L'abonné à Ferro Flash Namur :

Pour la Belgique 18,00 €.
 Pour l'étranger 22,00 €.

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

Président Jean-Claude Botspoel Rue Saint Hadelin, 25 5561 CELLES.
 Tél : 082.66.76.60 GSM : 0477.39.69.99 Courriel : president@club-rmm.be

Vice-Président André Delsemme Rue de Hesbaye, 30 5310 NOVILLE-SUR-MEHAIGNE.
 Tél : 081.81.25.39 Courriel : vice-president@club-rmm.be

Secrétaire Jean-Pierre Lobet Rue Auguste Leblanc, 36 ... 5001 BELGRADE.
 Tél : 081.73.12.24 GSM : 0477-55.49.04 Courriel : secretaire@club-rmm.be

Trésorier Claude Carpet Rue Saint Marcoux, 35 5651 LANEFFE
 Tél : 071-72.95.61 GSM : 0475-48.62.60 Courriel : tresorier@club-rmm.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.be>.

Ferro Flash Namur

Rédaction et Claude CARPET, c/o "MODELISME & GRAPHISME sa", Allée des Fougères, 435;
 éditeur responsable B 5621 Morialmé (Florennes). Tél : 0475.48.62.60. et 071.72.95.61.
 Courriel : redac-chef@club-rmm.be

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

Diffusion Didier Delfosse, rue de Furnaux, 26 b, 5640 METTET. webmaster@club-rmm.be

"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 inféodé 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

Le voyage à Mulhouse - l'excursion à Bad Neuenahr (Ahrweiler).....	Page 2 de couverture + page 1
En excursion dans la vallée de l'Olef.....	pages 18 et 19
Agenda.....	page 21
Affiche de l'exposition des samedi 5 et dimanche 6 mai.....	page 20
Affiche de la bourse du dimanche 3 juin.....	page 22

Rétro rail

1946 - 2006 : 60ème anniversaire de la renumérotation des locomotives de la SNCB.....	pages 2 à 7
1956 - 2006 : 50ème anniversaire de l'électrification de la ligne Bruxelles - Luxembourg.....	pages 12 à 17

Modélisme

L'automotrice "break" numérisée.....	page 11
--------------------------------------	---------

Actualité ferroviaire

Le nouveau visage de Charleroi-Sud.....	pages 8 à 10
Un voyage qui se termine bien pour la 64.169 du PFT.....	pages 10 et 11 et couverture

.....

**A l'occasion des festivités d'inauguration
du réseau H0 modulaire à décor US, les 5 et 6 mai**

**Tirage limité d'une édition spéciale de Ferro Flash Namur :
une brochure de 50 pages dont 8 en couleurs**

Il s'agit d'un exemplaire particulier (payant) ne faisant pas partie de la distribution habituelle. Il sera disponible au club lors de l'exposition ou sur réservation. Tous les détails sur le site du club : <http://www.club-rmm.be>

Sommaire : Une journée sur le Rusty Marvellous Mountain Railroad - Les locomotives d'Ephraïm Shay - Au Far-West, c'était.. le Far-West ! - The "Railways Operating Battalions" : les GI's Railroaders - Les locomotives de la victoire : les S160 - Les locomotives les plus puissantes du monde - Souvenirs de la Libération.

.....

ferro flash Namur n° 143 (2007-2)

Ce deuxième numéro de l'année 2007 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet, Michel Herbiet. Sa diffusion est assurée par Didier Delfosse.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro par des articles ou toute autre collaboration : Philippe Bruniaux, Paul Delescaille et d'autres volontaires... qu'ils soient ici remerciés pour leur précieux et indispensable travail sans lequel cette revue serait certainement bien moins fournie !...

Ferro Flash Namur :

Infographie : "MODELISME & GRAPHISME sa", Allée des Fougères 435; 5621 Morialmé. 071.729561.

Impression : "IMPAPRINT sprl"; Rue Bel Horizon 1; 5651 Thy-le-Château. 071.61.11.12.

Suivant la loi du 8 avril 1965, un exemplaire de Ferro Flash Namur est déposé à la Bibliothèque Royale Albert 1er, section du Dépôt Légal.

Page de couverture : la 64.159 du PFT enfin de retour en Belgique !

Au départ d'Episcopia, le 21 mars 2007 (Photo Henk De Jonghe)

Arrivée à Aachen-West le 29 mars (photo Laurent Joseph, wallorail.be)

Transfert par la 5166 de la SNCB au passage à Veurs, sur la ligne 24 (photo Michel Hanssens, wallorail.be)

Transfert par la 241 de la DB vers Montzen (photo Michel Hanssens, wallorail.be)

A son arrivée à sa gare d'attache : Schaerbeek (FSR) (photo Kris Quistwater, wallorail.be).