

Rail Miniature Mosan (Association des modélistes ferroviaires de la région namuroise)

Ferro Flash Namur



19

AVRIL - MAI 1986

Bimestriel

Editeur responsable : O. Foncoux / 14, rue des Suwagnes / 5150 Wépion

Rail Miniature Mosan

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

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

Outre ses réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction et à l'exploitation d'un grand réseau H0, et des activités spécifiques pour ses membres juniors.

COTISATIONS ANNUELLES :

| | |
|---|-----------|
| - membre bienfaiteur : | 1 000 frs |
| - membre ordinaire : | 750 frs |
| - membre junior (moins de 18 ans) : | 400 frs |
| - second membre d'une famille (sans service "Ferro Flash") : | 400 frs |
| - sympathisant (uniquement service "Ferro Flash") : | 500 frs |

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

Relations publiques : Ph. SEGERS rue des champs,22 5800 GEMBOLOUX tel : (081) 61 39 42

Compte bancaire : 350 - 0224332 - 90 du RAIL MINIATURE MOSAN à NAMUR

Local : Centre Culturel de Géronsart rue du trèfle 5100 JAMBES

Ferro Flash Namur

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

Rédaction : A.M. DUCARME rue de l'église,53 5150 WEPION tel : (081) 46 08 52

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

Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable : O. FONCOUX rue des Suwagnes,14 5150 WEPION tel : (081) 46 07 92

éditorial

1986, une année creuse ?

Certes l'année passée a été riche en événements ferroviaires et nous a beaucoup sollicités : exposition en gare de Namur, promotion du club lors des parcours "vapeur" entre Namur et Dinant, exposition au local... On pourrait y ajouter le voyage à Paris, préparé de longue date par le comité.

L'année 1986 sera certainement plus calme. C'est peut-être tant mieux ! Car on aura le temps de "jouer au train", de terminer les modèles qui encombrant les tiroirs, de s'initier à une autre technique... C'est en tout cas le bonheur que le comité vous souhaite : construisez, réalisez, osez... bref, amusez-vous bien !

Toutefois, 1986 nous réserve quelques morceaux de choix. En particulier le FORUM de FEBELRAIL qui se déroulera à Woluwe (voir l'agenda dans ce numéro). Une occasion en or pour tous les membres des clubs affiliés, qu'ils soient modélistes ou non, une occasion de se rencontrer, de faire connaissance, de créer des liens, avec tout le bénéfice qu'on peut en tirer... Le Rail Miniature Mosan exposera quelques réalisations lors de ce forum : pourquoi pas des vôtres ?

Nous n'oublierons pas non plus nos modélistes en herbe, les membres juniors du club, pour lesquels des activités spécifiques sont à nouveau organisées. (Il y a quelques jours, ils s'initiaient à la soudure, par quelques exercices pratiques.)

Les projets ne manquent pas là non plus !

Et même si vous ne vous sentez pas une vocation de prof (ça vaut mieux), peut-être pourriez-vous apporter votre concours à une de ces réunions "J" en y présentant une de vos réalisations.

Nous allons essayer aussi, cette année, de promouvoir un peu plus l'échelle "N" : le nombre de membres qui s'intéressent à cette échelle augmente petit à petit.

Dans le "N belge", tout reste à faire, ou presque. Certains d'entre nous se sont lancés dans l'aventure, non sans succès : il y aura des choses à voir ! Qui donneront peut-être à d'autres l'envie d'essayer...

D'autres projets se concrétiseront sans doute bientôt : une bourse d'échanges entre membres du RMM, la visite d'une installation ferroviaire intéressante...

Quant à FERRO FLASH NAMUR, il continuera sur sa lancée, en s'efforçant de répondre de mieux en mieux à vos attentes.

Ses colonnes restent ouvertes à tous : même si le RMM possède quelques auteurs assez productifs, il y a place pour d'autres.

Présentez vos réalisations, proposez vos photos, posez des questions, racontez vos voyages, partagez votre science ferroviaire : on vous attend. Et si, d'aventure, vous pouviez nous fournir des informations de première main sur l'actualité ferroviaire, vous serez accueillis comme le Messie !

A.M.D.

vie du club

REUNIONS MENSUELLES

- 25 AVRIL Modélisme : réalisation d'un module (suite) : le sol et la végétation
par J. Quoitin et J-C. Botspoel
- Projections : LUXEMBOURG-gare
par M. Archambeau
- Apportez vos dias sur les CFL.
- 23 MAI Modélisme : Electronique (suite) : les alimentations de votre réseau et leur protection.
Transformateurs - diodes - condensateurs.
par O. Foncoux
- Projections : Panorama des CFF
par J-P. Fiers
- 27 JUIN Modélisme : Construction d'un type 1 SNCB à l'échelle N, par la technique du laiton photogravé
par J-M. Burton
- Projections : SELFKANTBAHN - Juillet '85
(réseau à voie de 90 à 25 km au Nord d'Aix-la-Chapelle)
par E. Labar

REUNIONS "j"

- 31 MAI Réunion "J" : Montages électroniques (suite) : réalisation et essai d'une alimentation simulant l'inertie des trains,
par A-M. Ducarme

Afin de ne pas mener les réunions mensuelles jusqu'à des heures impossibles, ni de devoir bâcler leur programme par manque de temps, je me permets d'insister auprès des membres pour qu'ils fassent preuve de plus de ponctualité et évitent ainsi de déranger un exposé entamé. Le local est ouvert à 19 h 30 et les activités prévues commenceront à 20 h 00 sans faute, après un éventuel communiqué que le comité s'engage à faire le plus court possible. Les réunions commenceront par le modélisme et, après une pause, se poursuivront par des projections.

Le président.

PROCHAINES REUNIONS "J"

Les prochaines réunions "J" sont prévues aux dates suivantes :

30.08 27.09 29.11 27.12 plus une en juillet (date encore à préciser).

NOUVELLES DU COMITE

Claude CARPET, qui a présidé de longs mois aux destinées de Ferro Flash Namur, s'est accordé un peu de répit. Pas pour se faire du lard, croyez-le bien, car diriger une P.M.E. n'est pas une sinécure.

Nous le remercions de tout coeur pour les services rendus (y compris la pose du col de cygne pendant notre dernière réunion), et nous lui souhaitons de trouver un peu de temps pour le modélisme : ce qu'il avait exposé chez nous en 1984 donnait envie de connaître la suite...

Jacques QUOTIN, qui avait accepté de remplacer Roger MOSSERAY jusqu'à la fin de 1985, n'a plus souhaité faire partie du comité. Il n'en continue pas moins à oeuvrer utilement pour le club. En particulier en assemblant et expédiant votre Ferro Flash.

André-Marie DUCARME revient aux affaires après s'être accordé un "congé sabbatique". Il continuera à travailler à son cher Ferro Flash, cette fois comme rédac'chef. C'est donc à lui que vous communiquerez vos articles, annonces, photos, etc.

Etienne DEHASSE, nouveau venu au sein du comité, prend la responsabilité de la maintenance du local et du matériel du club.

Les autres membres du comité gardent les compétences qui étaient les leurs auparavant :

Olivier FONCOUX, président; Michel ARCHAMBEAU, vice-président; Michel HERBIET, trésorier; Jean-Claude CHEVALIER, secrétaire (qui s'occupera du secrétariat interne) et notre "voyagiste" bien connu, Philippe SEGERS, responsable des relations publiques du club.

NOUVELLES DU RESEAU

D'une réunion à l'autre, rien ne bouge.

Si vous avez pensé ça, on vous pardonne : pour voir le changement, il faut y avoir participé!

En effet, depuis quelques mois déjà, plus aucun travail de décor ni de pose de voie n'a été réalisé. Pendant ce temps, nous nous sommes attachés à faire le ménage dans le cablage sous le réseau. (Espérons qu'après ça il ne faudra plus des heures pour localiser le moindre pépin!) Nous avons aussi entrepris de corriger les systèmes de commande des aiguillages (modules) : faute d'une résistance supplémentaire sur chaque module de commande, l'électronique "déconnait" et, si vous traciez un itinéraire, vous en obteniez souvent un autre. Gênant!)

Ces dernières semaines, on a commencé d'installer un deuxième poste de signalisation, le Poste 3. (Le 2, ce sera pour plus tard.)

Tous ces travaux sont inconfortables et ennuyeux (*). Rien de comparable avec

(*) Ce qui a fait dire à l'humoriste de service: "Je comprends maintenant pourquoi y en a qui ne jurent plus que par le modulaire!"

le décor ou la voie. Là, on se voit avancer. On peut directement apprécier le résultat de son travail. Ici, ce serait presque une corvée, s'il n'y avait le plaisir de se retrouver à quelques uns pour travailler (et se marrer) ensemble.

Alors, un bon geste : venez nous soutenir le moral et nous relayer de temps en temps le vendredi soir. Après ça, on pourra vraiment exploiter le réseau (même s'il n'est pas fini) et s'amuser comme des petits fous. Alors, vite, un coup de main, s'il vous plait...

(Si vous décidez d'entendre cet appel, munissez-vous de préférence d'un petit outillage adéquat : petit(s) tournevis, pince à dénuder, pince coupante, pince à long bec, éventuellement fer à souder...)

s : les abonnés du vendredi soir

NOUVELLES DE LA BIBLIOTHEQUE

LES VOIES FERREES DU DAUPHINE

(Nous remercions sincèrement notre nouveau membre, Mr Godefroid, qui nous a offert ce splendide ouvrage.)

LA LOCOMOTIVE de Lamalle et Legein. Précieux ouvrage à l'intention du technicien vaporiste. (Don de notre membre Mr Maurice Grené, que nous remercions vivement.)

AIDE-MEMOIRE FERROVIAIRE N°1 du G.T.F.

CATALOGUES : La maison JOCADIS à Enghien nous a gracieusement offert divers catalogues 1986 (Liliput, Lima, Günther...) ainsi que les dépliants "nouveauautés" de la foire de Nuremberg.

Un nouveau bimestriel en anglais est dès à présent disponible : CONTINENTAL MODELLER. Il présente des réseaux et modèles réduits de toutes nationalités.

Les deux premières mises à jour de la farde TRAINS ET MODELES DE TRAINS, qui peut être consultée au local.

LE RAIL EN GAUME (publication du G.T.F., voir rubrique "publications")

A la liste des périodiques que nous avons publiée dans le numéro 18, il convient d'ajouter :

RAIL-REVUE, revue trimestrielle (chemins de fer réels, modélisme belge)

L'ECHO DES TROIS VALLEES, bulletin du CFV3V.

Plusieurs membres ont exprimé le voeu de pouvoir consulter un catalogue des publications disponibles. Espérons que ce voeu sera exaucé par les responsables de la bibliothèque.

Le comité rappelle que la consultation des ouvrages ou revues doit se faire dans le local "réseau" exclusivement. Veuillez donc ne pas les emporter ailleurs. (Il s'agit bien entendu des titres qui ne peuvent être empruntés)

Le comité tient aussi à rappeler que la bibliothèque n'est accessible que lors des réunions mensuelles, ainsi que, pour les membres juniors, lors des réunions "J" dont le calendrier figure à la page précédente.

actualité

VAPEUR A LA SNCB EN 1986

Dans notre FFN n° 18 (Jan/Fév 1986), nous vous annonçons la mise en marche de deux trains "vapeur" organisée par la S.N.C.B. et avec la participation des Associations Ferroviaires.

Rappelons brièvement ces deux voyages :

- 29 juin : Train dénommé "Kempenland".
Parcours : Leuven-Zolder (T.T.Z.) - Leuven
Locomotive 12.004 + 6 voitures type L
- 28 septembre : Train dénommé "Viroinvalexpress"
Parcours : Bruxelles (Midi) - Mariembourg (CFV3V) -
Bruxelles (Midi)
Locomotive 29.013 + 6 voitures type L

Mais des firmes commerciales, des agences de voyages et divers groupements ont également contacté la S.N.C.B. pour organiser des voyages "vapeur" et dans certains cas avec des voitures autres que celles proposées par la S.N.C.B.

C'est ainsi que le 18 mars 1986, un train composé de voitures (ex CIWLT et Mitropa) du groupement "Intraflug" a été remorqué entre Bruxelles (Midi) et Ottignies (via Bruxelles (Ouest)-Haren-Watermael) par nos locomotives 12.004 (en tête) et 29.013. Ce train affrété par la firme "Moët et Chandon" est retourné à Bruxelles (Midi) par la ligne normale et tracté par une locomotive électrique. Quant à nos deux locomotives, elles ont rejoint leur dépôt de Leuven par la ligne 139. Dommage pour les chasseurs d'images que tout cela se soit passé dans l'obscurité, le départ de Bruxelles-Midi étant fixé à 19 h 42.

La direction commerciale de la S.N.C.B. a communiqué à FEBELRAIL la liste des trains "Vapeur" réservés ou pour lesquels des demandes ont été introduites. Nous vous communiquons la situation établie le 10 février 1986 :

- Date : 26 avril 1986
Demandeur : Rail Tours (Deutschland)
Trajet : Welkenraedt - Bruxelles (Nord)
Composition : Locomotive 12.004 + 4 voitures type L
 - Date : 20 juin 1986
Demandeur : Kiwanis
Trajet : Antwerpen (C) - Mol - Hasselt - Antwerpen (C)
Composition : Locomotive 12.004 + Rame "Rheingold"
 - Date : 9 et 10 août 1986
Demandeur : Molenfeesten à Wildert
Trajet : a) Bruxelles (Nord) - Wildert
b) Leuven - Wildert
c) Essen - Wildert et Antwerpen (C) - Wildert
- Composition : 2 rames voiture type L
Locomotive 12.004 : trajets b) et c)
Locomotive 29.013 : trajets a) et c)

- Date : du 22 au 25 août 1986
- Demandeur : Fregata Travel Ltd (World Steam)
- Trajet : 22.08 : Oostende - Gent
23.08 : Gent - Leuven - Liège - Welkenraedt -
Montzen - Visé - Namur - Liège
24.08 : Liège - Libramont - Virton - Bertrix -
Dinant
25.08 : Dinant - Namur - Bruxelles (Midi) -
Oostende
- Composition : rien n'est encore décidé de façon définitive. Mais
l'on sait que l'organisateur aimerait disposer de
3 locomotives à vapeur c'est-à-dire la 12.004, la
29.013 et la 1.002. Mais cette dernière sera-t-elle
remise en état de marche pour le mois d'août ? That is
the question ?

- Date : 28 août 1986
- Demandeur : V.U.B. (Vrije Universiteit Brussel)
- Trajet : Etterbeek - Brugge via Haren
- Composition : Locomotive 12.004 + 4 voitures type L

- Date : 9 novembre 1986
- Demandeur : Van Dijck Station Maastricht
- Trajet : Maastricht - Liège (4 aller-retour)
- Composition : Locomotive 12.004 + 4 voitures type L

M5 : OPERATION PUBLICITAIRE

Du 15 avril au 1er juin 1986, les voitures "M5" seront présentées au public dans les différentes villes où ces voitures seront employées pour des trains "P".

Des parcours de promotion seront organisés dans ces villes. Un prix unique de FB 20,- par parcours sera proposé; par groupe de 4 personnes, le prix sera de FB 50,-. Les autres billets ne seront pas valables pour ces voyages de promotion. Le matériel sera accessible au public de 10 à 18 h.

Lieux et dates des expositions :

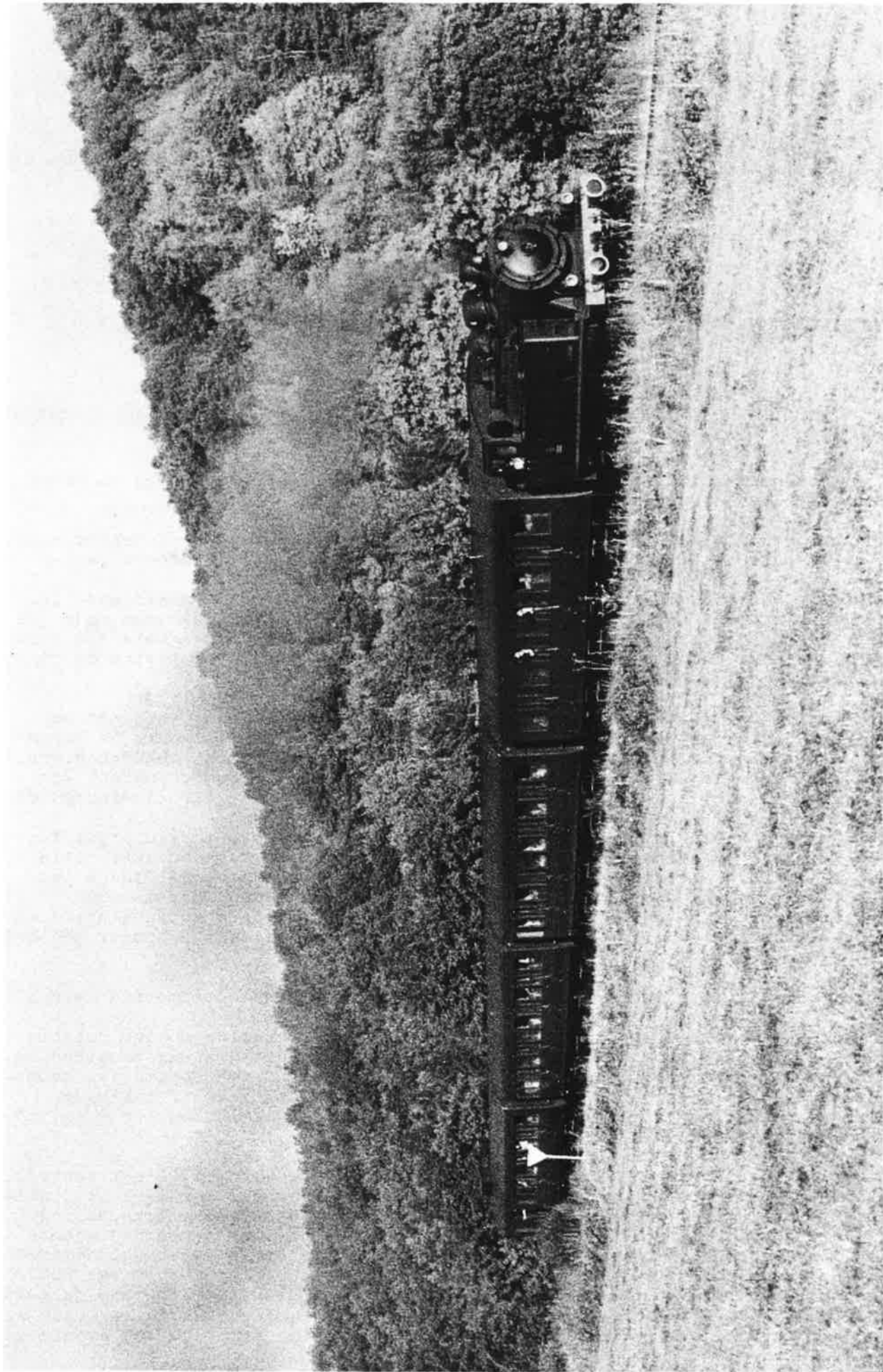
- Leuven : Expo les 17 et 18 avril 1986
Voyages de promotion Leuven-Aarschot les 19 et 20 avril 1986

- Antwerpen : Expo les 26 avril et 4 mai 1986
Voyages spéciaux Antwerpen Centraal-Visite du port les 3 et
10 mai 1986
Horaires pour la visite du port
Départ à : 9h59, 10h23, 13h59, 14h22
Retour à : 11 h 52, 12 h 09, 15 h 52, 16 h 08
Réservation souhaitée vu le caractère spécial du voyage (à
partir du 1er avril)

- Ottignies : Expo les 15 et 16 mai 1986
Voyages de promotion Ottignies-Gembloux les 17 et 18 mai 1986
Départ Ottignies : 10 h 30, 11 h 30, 13 h 50, 14 h 50, 15 h 50
Départ Gembloux : 10 h 55, 11 h 55, 14 h 14, 15 h 15, 16 h 15

- Hasselt : Expo les 22 et 23 mai 1986
Voyages de promotion Hasselt-Diest les 24 et 25 mai 1986

- Namur : Expo les 29 et 30 mai 1986
Voyages de promotion Namur-Huy les 31 mai et 1er juin 1986
Le jeudi 29 et le vendredi 30 mai 1986, la rame roulera comme
dédoublément du train P 4424; dans ce cas, tous les billets
seront valables.
Départ Namur : 09 h 56, 10 h 56, 13 h 40, 14 h 40, 15 h 40
Départ Huy : 10 h 24, 11 h 34, 14 h 11, 15 h 11, 16 h 11



CFV3V Entre Vierves et Olloy-sur-Viroin, SACM n° 61 avec une rame de voitures "L" ex SNCB. 29-03-1985 Photo Etienne Labar

rétro rail

la vapeur, c'est toute une histoire

par J. DUBUFFET

Par la consultation de divers documents, il est possible de plus ou moins retracer la vie d'une locomotive à vapeur.

Ancien "vaporiste", la lecture de ces documents me permet de retracer toute la vie, parfois difficile, du mariage de l'homme et de la locomotive.

Quand je dis l'homme, il faut entendre le machiniste et le chauffeur, les premiers acteurs sur une locomotive, mais aussi et principalement tous les services de maintenance, sans les actions et les travaux desquels les roulants ne peuvent accomplir, principalement à la vapeur, la mission de conduire un train à destination en toute sécurité.

Le service de maintenance comprend les ingénieurs dirigeant le dépôt ou l'atelier central, les agents de surveillance avec les visiteurs de locomotives (grade actuellement disparu), les ajusteurs, soudeurs, chaudronniers, dont la responsabilité dans la visite et la réparation du "chaudron" était très importante, ainsi que les nettoyeurs de chaudières, les allumeurs, etc

La machine, cette "bête humaine", avait une véritable vie. Elle était surveillée par les agents sédentaires et "bichonnée" par les roulants, elle était de toutes les conversations, principalement sur ses qualités à la traction, ... quant à ses défauts, ils étaient bien souvent passés sous silence. Lors des visites, la moindre défaillance de sa chaudière était mentionnée sur son état civil, ce carnet historique, véritable dossier médical d'une locomotive.

Voici, pour les amateurs, un extrait d'état civil d'une locomotive type 53.

La locomotive type 23, ensuite type 53 à la renumérotation du 1er octobre 1931, était une locomotive de construction belge, destinée aux services de manoeuvres. Elle fut construite en 436 exemplaires. Cette locomotive de manoeuvres avait beaucoup de qualités pour ces durs services: robustesse, force au démarrage, ... Elle était souvent, de plus, la locomotive d'initiation des débutants à la traction vapeur.

Dans l'étude suivante, on constatera parfois que la locomotive est rentrée à l'atelier central pour des réparations au foyer et que par la suite, elle est obligée de rentrer à nouveau à l'atelier pour des réparations au foyer. Il ne faudrait pas conclure de suite à un manque de compétence des agents de l'atelier, car nous sommes en période de guerre et le personnel doit "tirer son plan" pour réparer avec les moyens du bord (le cuivre est une matière plus rare que les pommes de terre), et de plus, le sabotage du matériel est organisé, afin de mettre le moins possible d'engins de traction à la disposition de l'occupant. C'était une méthode de sabotage des agents de la SNCB.

HISTORIQUE DE LA HL 53.094 (ex-type 23 n° 3394 et ex-type 53 n° 5394)

Construction et livraison

Elle a été construite par la Société St Léonard à Liège (n° du constructeur 1482) et livrée à l'Etat-Belge en 1907.

Réparations en Atelier Central depuis 1924

- AC Cuesmes: entrée le 15-3-24, sortie le 10-6-24
poids des incrustations retirées de la chaudière: \pm 300 kg
incrustations adhérentes et corrosives
ciel de foyer matelassé, redressé
tôle tubulaire fissurée
remplacement de 89 entretoises, 99 tirants de ciel de foyer,
10 brides de renfort, 283 rivets, 257 tubes, $\frac{1}{2}$ virole,
alésage des cylindres pour rectification
- AC inconnu: entrée le 29-6-1926, sortie le 31-8-1926
dépôt des incrustations: \pm 300 kg
diverses réparations au foyer et remplacement des tubes à fumée
- AC Luttre: entrée le 6-12-1929, sortie le 6-2-1930
dépôt des incrustations: \pm 120 kg
diverses réparations au foyer et remplacement des tubes à fumée
rectification des cylindres et remplacement du piston droit usé
réparation de toute la partie mécanique et de la tuyauterie en
général.
- AC Luttre: date du retrait de service: 29-1-1933
- GR: entrée en AC le 29-8-1933, sortie le 6-10-1933
parcours depuis la dernière révision: 32624 km
poids des incrustations retirées: \pm 60 kg
remplacement du bas de foyer
de 506 entretoises et 803 rivets de la tubulure
 $\frac{1}{2}$ virole à la boîte de fumée
 $\frac{1}{2}$ virole au corps cylindrique
- AC Leuven: MR du 9-4-1938 au 17-5-1938
- AC Leuven: GE du 6-3-1943 au 23-3-1943
- Energie Marcinelle: 14-7-1944 au 11-8-1944, GE entretien dans une firme privée
sans doute par suite des bombardements des ateliers de la SNCB
- Energie Marcinelle: MR du 7-2-1945 au 23-7-1945
- AC St Martin: GE du 15-6-1946 au 6-7-1946
- AC Leuven: GE du 18-11-1946 au ? (inconnu)
- AC Mechelen : GR du 12-2-1947 au 13-5-1947
- AC Leuven: MR du 5-9-1950 au 15-9-1950
- AC Leuven: MR du 29-9-1953 au 9-10-1953
- AC Salzinnes: GR du 4-10-1958 au 4-11-1958
- AC Salzinnes: GE du 10-5-1963 au 25-6-1963
- ATDV Ronet: RV $\frac{1}{2}$ parcours du 20-5-1965 au 1-9-1965

Services détenteurs successifs

Inconnu avant 1920. On retrouve toutefois Landen et Liège
au 1-5-1920, Atel. Montzen
au 10-9-1930, Atel. Gouvy
en 1940, Atel. Montignies
au 29-9-1958, Atel. Ronet
au 4-2-1959, Atel. Stockem

Voici donc l'histoire de notre 53.094 qui a été rayée des effectifs en octobre 1966.

Le nombre total de km parcourus est inconnu, mais de 1920 à 1930, on trouve 123954 km pour une consommation de 2682646 kg de charbon (\pm 21,6 kg/km), et 6257 kg d'huile (\pm 50 gr/km).

La seconde chaudière de la 53.094

Après la renumérotation du 1er octobre 1931, elle reçut la chaudière n°5477 (numérotation de 1931) construite en 1908 par les Ateliers de la Meuse à Sclessin (n° de fabrication 2117) qui équipait précédemment la locomotive type 53 n° 5477 ex-type 23 n° 3677).

Description de la chaudière

Système Belpaire

Corps cylindrique: longueur: 3,5 m
diamètre: 1,372 m
épaisseur de la tôle: 14 mm

Enveloppe du foyer: diamètre: 1,372 m
épaisseur de la tôle: 16 mm

Foyer en cuivre rouge variant de 16 mm à 24 mm d'épaisseur.

Les tôles de fer ont été fournies par Ougrée, les tôles de cuivre par les Usines de cuivre et zinc de Liège et Frédéric de Rosée à Moulins (Warnant).

La rivure longitudinale est à double couvre-joints.

La rivure transversale est simple.

Cette chaudière comporte 257 petits tubes, sa capacité est de 3,750 m³ et la pression maximum est de 12,5 kg/cm².

Surface de chauffe: foyer : 9,02 m²
tubes : 116,38 m²
totale: 125,40 m²

Soupapes de sûreté: 2, système Wilson.

Manomètre: type Bourdon.

Mode d'alimentation: 2 injecteurs Rongy.

Indicateur de niveau d'eau: 2 indicateurs à tube en verre et 6 robinets
index à 10 cm au-dessus du ciel de foyer.

Une partie des documents primitifs ont disparu pendant les occupations allemandes de 14-18 et de 40-44; toutefois, on retrouve:

vérification de l'épaisseur des tôles de foyer par:

AC Leuven, les 29-1-33, 28-9-33, 2-2-40, 6-3-43, 16-8-43

Energie à Marcinelle, le 7-3-45

AC Mechelen, le 9-4-47

lors de la visite du ciel de foyer le 19-6-41 à Liège, on constate le visa et le cachet du chef de dépôt allemand:

GESEHEN

WERMACHT-Verkehrs- Direction Brüssel

Abteilung Eisenbahn

Ausbesserungswerk-Namur

WA.Lüttich

Signature

réparations: 20-3-43, AC Leuven: remplacement de 17 tirants de ciel de foyer
18-8-43, AC Leuven: remplacement du bouchon fusible
juillet 45, Usine Energie à Marcinelle: remplacement de 170
tirants de ciel de foyer (170 sur 190)

Travaux à la tôle tubulaire et à la tubulure

- 28-9-33: remplacement de 15 entretoises corrodées.
 17-5-38: AC Leuven, remplacement de 253 tubes à fumée et matage de 38 vis et coutures avec fuites.
 12-6-41: atelier de Liège, remplacement de 253 tubes à fumée.
 20-3-43: AC Leuven, remplacement de la partie supérieure de la tôle tubulaire, plus 73 vis défectueuses, 253 tubes à fumée, et matage de coutures.
 28-8-43: AC Leuven, soudure lâchée, remplacement de 30 vis.
 7-3-45: Usine Energie de Marcinelle, remplacement de 257 tubes, 45 vis et 5 entretoises.
 avril 47: AC Mechelen, remplacement de 257 tubes et 60 entretoises.
 19-9-56: remplacement de 12 tubes.

Visites périodiques de la chaudière

En règle générale, la visite périodique est effectuée par la remise propriétaire ou en Atelier Central; ces visites permettent donc de suivre le cheminement de la locomotive.

| date | fonctionnaire responsable | atelier | observations |
|----------|---------------------------|--------------|--|
| | inconnu avant 1933 | | |
| 29- 1-33 | FILOT Chsc | St Vith | |
| 4- 9-33 | WOLFF Ing | AC FLV | enveloppes enlevées |
| 19- 4-35 | HANCART Chsc | Luttre | |
| 1- 5-36 | DANNEAU Chsc | Monceau | |
| 6- 5-37 | DANNEAU Chsc | Monceau | |
| 5- 5-38 | VANDERPUTTE Insp Tech | AC FLV | |
| 3- 5-39 | MICHAUX Chsc | Montignies | enveloppes enlevées |
| 4-10-40 | MICHAUX Chsc | Montignies | |
| 8- 5-41 | LECOCQ Chsc | Liège | |
| 30- 5-42 | FRENAY Ing | Montignies | |
| 6- 3-43 | VANDERPUTTE Insp Tech | Louvain | suite réparation au foyer (remplacement tôle) |
| 16- 8-43 | VANDERPUTTE Insp Tech | Louvain | suite fissure foyer |
| 25- 9-44 | FRENAY Ing | Montignies | épreuve en retard |
| | | | suite réorganisation de la remise qui a été pillée au cours de l'évacuation par l'ennemi (mention au PV) |
| 7- 3-45 | HOUDART Ing | Charleroi | enveloppes enlevées |
| 28- 3-46 | FRENAY Ing | Montignies | |
| 17- 6-46 | PREUMONT Ing | St Martin | |
| 9- 4-47 | VERBOVEN Ing | Malines | enveloppes enlevées |
| 1- 4-48 | GUILLAUME Ing | Montignies | |
| 15- 4-49 | RIGAUX Ing | Montignies | |
| 2- 9-50 | CARLIER Ing | AC Leuven | |
| 26- 9-51 | RIGAUX Ing | Montignies | |
| 24- 9-52 | QUENON Ing | Montignies | |
| 9- 4-53 | QUENON Ing | Montignies | enveloppes enlevées |
| 29- 4-53 | PORIAU Chef Sect | AC Leuven | |
| 27- 9-54 | WINSBERG Insp Tech | Montignies | |
| 5-10-55 | WINSBERG Insp Tech | Montignies | |
| 8-10-56 | WINSBERG Insp Tech | Montignies | |
| 8-10-57 | WINSBERG Insp Tech | Montignies | |
| 4-10-58 | RENAUD Ing | AC Salzennes | hors service 20-1-58 |
| 3-10-59 | MAQUET Chef Sect | Stockem | déshabillage total |
| 19-10-60 | MAQUET Chef Sect | Stockem | |
| 17-10-61 | MAQUET Chef Sect | Stockem | |
| 6-11-62 | MAQUET Chef Sect | Stockem | |
| 3-12-63 | MAQUET Chef Sect | Stockem | |
| 5-10-64 | MAQUET Chef Sect | Stockem | |
| 15- 7-65 | WARGNIES Ing princ adj | Ronet | |

Comment les caractères de la locomotive que nous venons d'examiner se modifient-ils par l'adjonction d'un second essieu accouplé?

Tout d'abord nous remarquerons que la résistance propre de la locomotive sera légèrement accrue, surtout aux grandes vitesses; le diagramme des efforts de traction utiles sera donc, toutes proportions gardées, un peu réduit.

D'autre part, le poids adhérent étant augmenté du poids chargeant le nouvel essieu accouplé, l'effort au démarrage pourra être augmenté de ce chef. Si le nouvel essieu accouplé est chargé de 19 tonnes (limite normale de charge), l'effort au démarrage pourra être augmenté normalement de

$$\frac{1}{6} \times 19000 = \underline{3167 \text{ kg}^{\text{d}}}$$

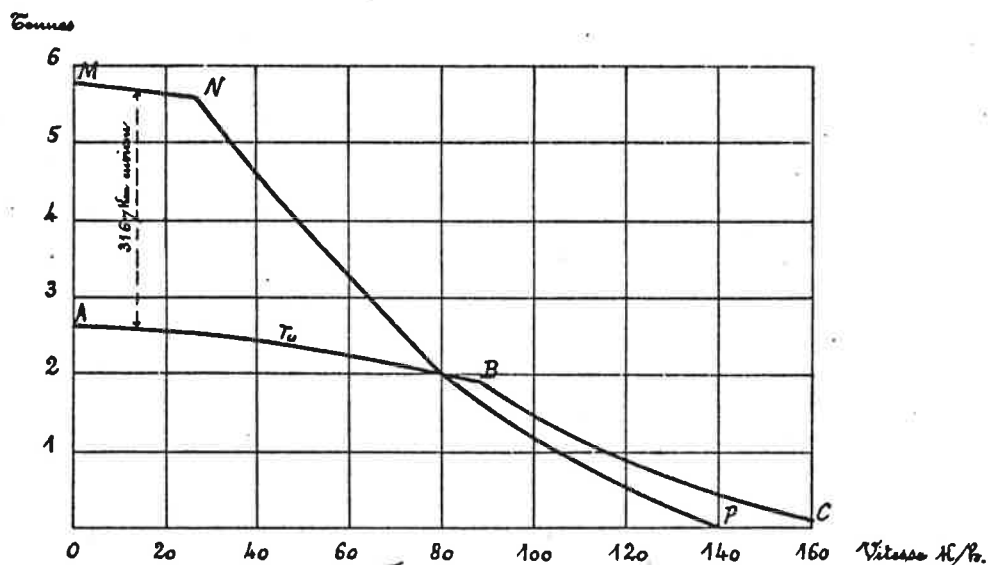


Fig. 4.

Ce chiffre doit être légèrement réduit quand la vitesse augmente.

Le diagramme caractéristique deviendra MNP par exemple (fig. 4).

La vitesse critique correspondant au point N sera beaucoup moins élevée et il est visible que pendant le démarrage, lorsque la vitesse part de 0 pour atteindre la vitesse normale de 70 kilomètres environ, les efforts que la machine peut exercer sur le train sont constamment beaucoup

plus grands que pour la machine à un seul essieu moteur.

Cette comparaison reste vraie, comme nous l'avons vu pour les lignes en rampes, la vitesse critique n'étant pas influencée par les rampes. Tous ces raisonnements supposent évidemment que la chaudière et les cylindres restent les mêmes.

* * *

Si maintenant nous envisageons le cas où la vitesse normale de marche s'abaisse sensiblement, par exemple à 45 H/h , la vitesse critique étant, par exemple, de 30 H/h . (point N), les raisonnements que nous venons de faire s'imposent à nouveau.

En effet, la puissance maximum que peuvent donner la chaudière et les cylindres n'est utilisée que pour les vitesses allant de 30 à 45 H/h . De 0 à 30 H/h , l'effort est limité par l'adhérence. Toutes proportions gardées le démarrage sera lent et l'adjonction d'un troisième essieu accouplé s'imposera.

* * *

L'exposé qui vient d'être fait a eu pour but de mettre en évidence les points suivants:

1°) Les locomotives à voyageurs sont pourvues d'appareils spéciaux que la conduite des trains de marchandises ne nécessite pas.

2°) Les locomotives devant atteindre des vitesses de 120 H/h , doivent être pourvues d'un bogie à l'avant, celles qui doivent atteindre 65 à 100 H/h , doivent être pourvues d'un essieu porteur à l'avant (bissel ou boîtes radiales).

3°) Les roues motrices des locomotives seront de grand diamètre (maximum normal: 2^m,00) pour les grandes vitesses, de plus petit diamètre pour les vitesses réduites (minimum normal: 1^m,30 trains de marchandises).

4°) Le nombre des essieux accouplés est d'autant plus grand que la chaudière et les cylindres sont puissants et que la vitesse normale

de marche est plus faible.

5:) L'augmentation du nombre des essieux accomplis présente un inconvénient, elle entraîne un surcroît de résistance propre de la locomotive sensible surtout aux grandes vitesses.

La détermination du nombre d'essieux accomplis est donc influencée par deux considérations agissant en sens contraire.

6:) À part les différences dans l'appareillage (voir 1:) les locomotives à voyageurs ne se différencient pas toujours nettement de celles à marchandises, certaines locomotives à marchandises, sur lignes plates, atteignant des vitesses de 60 km/h . peuvent être assimilées à certaines locomotives à voyageurs roulant sur des lignes accidentées.

(à suivre)

en train à travers la Belgique il y a 50 ans

par H.G. HESSELINK
(traduction Y. GOFFIN)

FAISONS CONNAISSANCE AVEC L'AUTEUR

Voilà 50 ans, la Belgique était pour nous, Hollandais, un pays très bon marché et, pour les amateurs de chemins de fer, cela était encore accentué du fait des abonnements à tarif préférentiel de 5 et de 15 jours qui étaient présentés par la S.N.C.B.

Naturellement, nous pouvions nous rendre en Angleterre mais il y avait le voyage en bateau qui était onéreux. Nous pouvions également nous rendre en Allemagne mais, comme étranger, il était dangereux de s'intéresser aux locomotives sous peine d'être accusé d'espionnage. En Belgique, il était préférable d'obtenir des autorisations pour photographier le matériel roulant, les gares à voyageurs et celles de formation.

Nous vous décrivons ci-après comment nous profitons au maximum de l'utilisation d'un abonnement de 15 jours après avoir obtenu les autorisations précitées.

NDRL : Pour vous permettre de suivre aisément les trajets empruntés par l'auteur, nous publions la carte du réseau ferré belge extraite de l'indicateur daté du 16 avril 1939.

PREMIER JOUR

Départ le matin d'Amersfoort où j'habitais, vers Utrecht où je rencontrais M. Quanter, mon compagnon de voyage; direction Eindhoven et Weert où nous descendions pour prendre le train vers Antwerpen. Là, nous attendait le train rapide 90 de Duisburg vers Antwerpen-Centraal remorqué, jusqu'à Hamont, par une locomotive des N.S. de la série 1.300. Changement de locomotive : une type 6 du dépôt de Berchem (FCV) prenait le relais et à 11h08 départ. On traversait l'immense étendue campinoise encore alors recouverte de bruyères et où commençait à sortir de terre les premières usines et ateliers de la région; Après avoir fait arrêt à Neerpelt et Mol, nous atteignions Antwerpen-Centraal à 12h32 après avoir parcouru la distance de 89 km en 84 minutes.

Nous roulions à certains moments à 80 km/h, mais la vitesse était réduite lorsque l'on traversait les agglomérations d'Herentals et de Lier. Pour l'époque, l'on peut dire qu'il s'agissait d'une vitesse normale. A l'arrivée à Antwerpen-Centraal, nous avons fait la connaissance du système des trains "bloc", qui relient Antwerpen-Centraal à Bruxelles-Nord, de composition fixe et roulant en principe aux heures où les hommes d'affaires se déplaçaient : le matin à l'aller, l'après-midi et le soir au retour. Les jours ouvrables, on notait 13 relations dans les 2 sens avec, pour certains trains, arrêt à Mechelen.

Au début, la composition de ces trains était de 8 vieilles voitures "américaines" à 4 essieux et communicantes. Elles étaient arrivées en Belgique après la 1ère guerre mondiale. A chaque extrémité, se trouvait un fourgon belge à 3 essieux et qui, du côté de la locomotive, se terminait par une extrémité arrondie : quelque chose d'un peu aérodynamique. Dès leur livraison à la S.N.C.B., les voitures "K" remplaceront ce matériel.

Après nous être restaurés, nous continuions notre voyage vers Oostende en prenant à 13h11 le train rapide Antwerpen-Oostende (Kaai) où nous arrivions à 15h28 et ce, via Mechelen, Gent et Brugge.

La ligne à 4 voies d'Antwerpen à Mechelen nous passionnait, vu que nous connaissions quelque chose de semblable en Hollande. La gare de Mechelen à cette époque se trouvait en position "basse" et le pont sur le canal sur lequel passait l'embranchement vers Gent devait être franchi prudemment. Ensuite l'on reprenait de la vitesse.

Le voyage se poursuivait via Dendermonde et Schellebelle où venait s'embrancher en courbe la ligne venant de Bruxelles-Nord vers Gent-Sint-Pieters. A peine arrivés à Oostende, nous voyions entrer en gare le Pullman "Köln-Oostende" (15h45) qui donnait correspondance au bateau partant vers l'Angleterre à 15h55.

Peu de temps après (16h20), arrivait le bateau d'Angleterre qui donnait correspondance au Pullman "Oostende-Köln" (16h32). Cette rame Pullman tractée à l'arrivée et au départ par une locomotive type 9 n'était même pas restée 1 heure à Oostende. Après le départ de ce train, nous assistions (comme c'était un jeudi) au départ des 4 trains hebdomadaires "transport de poissons" qui, à l'époque, alimentaient pratiquement toute la Belgique. Des locomotives type 51 allaient chercher les wagons à la minque et les rangeaient en ordre de départ et de destination. Après cela, elles retournaient à la minque avec des wagons vides. Le départ de ces trains avait lieu entre 17h00 et 18h00 et les vitesses n'étaient pas excessives. Prenons par exemple : départ d'Oostende à 17h20 pour Schaerbeek (23h16/01h25), ensuite Herbesthal (06h22/07h22) puis Eupen (07h30). Après avoir pris un petit repas bien nécessaire, nous prenions à 19h30 un train "bloc" vers Bruxelles-Nord avec arrêt à Brugge et Gent, arrivée à 21h06.

Nous nous dirigeons vers notre hôtel situé rue du Progrès à côté de la gare du Nord. Avant de nous coucher, nous aimions aller faire un petit tour sur les quais de la gare pour voir partir les derniers trains de la journée.

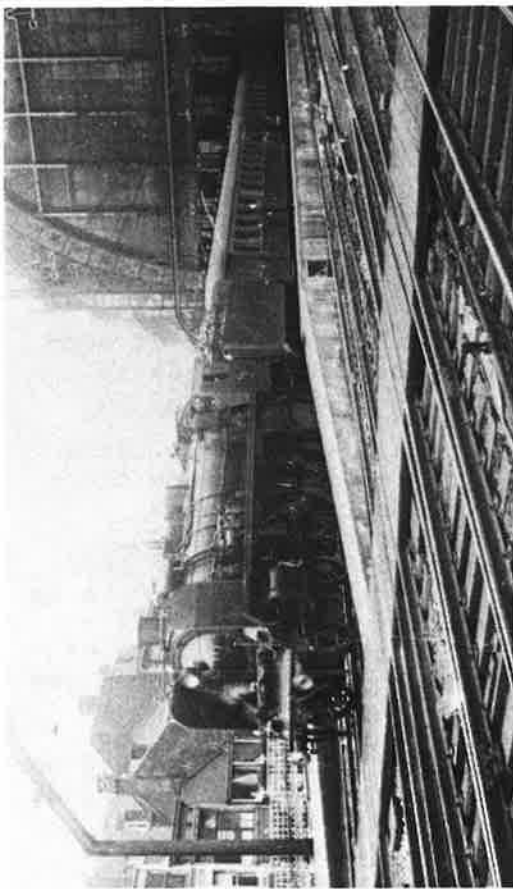
En consultant l'indicateur, nous avons remarqué que le système des trains "bloc" n'existait pas seulement sur la liaison Bruxelles-Antwerpen mais aussi sur divers autres relations mais de façon moins cadencée. C'est ainsi que nous avons relevé les liaisons ci-après assurées par des voitures ex-prussiennes à deux bogies à deux essieux (excepté une rame GCI pour la relation Bruxelles-Kortrijk-Roeselare) :

- 3 fois par jour dans chaque sens : Bruxelles-Nord/Oostende
Bruxelles-Nord/Verviers
Bruxelles-Midi/Charleroi-Sud
- 2 fois par jour dans chaque sens : Bruxelles-Midi/Mons
Bruxelles-Midi/Kortrijk (1 relation prolongée jusqu'à Roeselare)
Antwerpen-Centraal/Liège-Guillemins
Antwerpen-Centraal/Charleroi-Sud (via Schaerbeek Bruxelles-Q.L., Linkebeek)
Antwerpen-Centraal/Lille
Gent-Sint-Pieters/Liège-Guillemins
- 1 fois par jour dans chaque sens : Bruxelles-Midi/Blankenberge
Antwerpen-Centraal/Adinkerke
(De Panne) (seulement en période d'été)
- 1 fois par semaine : Bruxelles-Nord/Liège-Guillemins (le mercredi seulement)

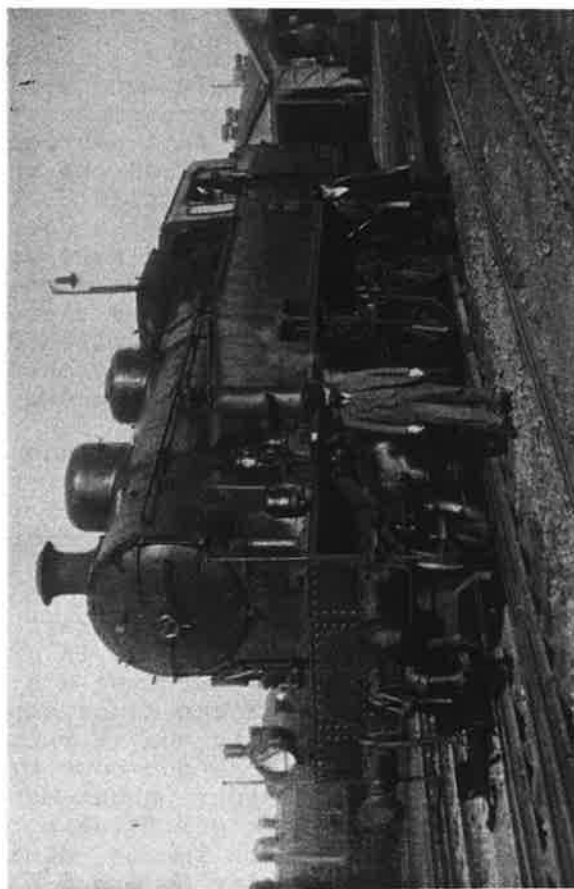
DEUXIEME JOUR

Nous nous étions levés très tôt et après un petit déjeuner pris en toute hâte, nous prenions à 6h58 le train semi-direct qui se dirigeait vers Luxembourg-Bâle et qui nous amena à Libramont après s'être arrêté dans les principales stations de la ligne. Nous avons une fameuse journée devant nous et c'est la raison pour laquelle nous avons pris un train très matinal pour ne pas débarquer trop tard dans la belle région d'Ardenne qui, pour nous Hollandais, était une merveille de la nature et ce, grâce à ses monts et vaux car nous étions habitués au plat pays. Nous savions aussi que c'est dans cette région que les locomotives de la S.N.C.B. pouvaient faire preuve de toutes leurs capacités.

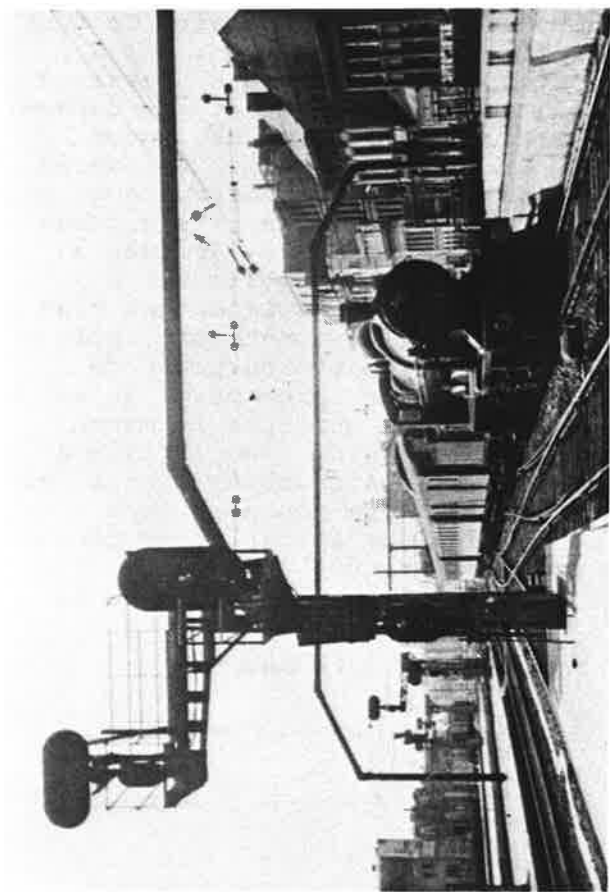
Comme nous l'espérions, notre train était remorqué par une locomotive type 10 du dépôt de Bruxelles-Nord. Au passage à Namur, nous vîmes les premières locomotives de la Compagnie du Nord Belge et à Ciney, nous apercevions le petit dépôt avec quelques types 25 et 93 (ex KPEV T 93) qui assuraient les services vers Statte, Yvoir ou Anhee. A Jemelle, grosse activité au dépôt et changement de locomotive. Une autre locomotive type 10 mais cette fois, du dépôt de Stockem nous hissait sur le plateau ardennais et nous arrivions à Libramont où nous changions de train. Depuis le passage de la Meuse, nous avons été impressionnés par les performances de la type 10 de l'ingénieur J-B Flamme. A Libramont, nous vîmes un train de voyageurs qui venait d'arriver de Gouvy tracté par un type 25. Le départ de notre train à destination d'Athus était à 10h43 et il était tracté par une locomotive type 41 à moins que ce ne fut un type 44 (elles se ressemblaient comme deux gouttes d'eau). A Bertrix, nous vîmes les trains en correspondance vers Houyet et Muno. Notre plus cher désir eut été de pouvoir prendre le train de Muno mais malheureusement c'était le deuxième des trois trains journaliers de la ligne et il ne revenait à Bertrix que trois heures plus tard. Nous ne pouvions pas nous permettre un si grand temps d'attente car nous devions valoriser notre abonnement.



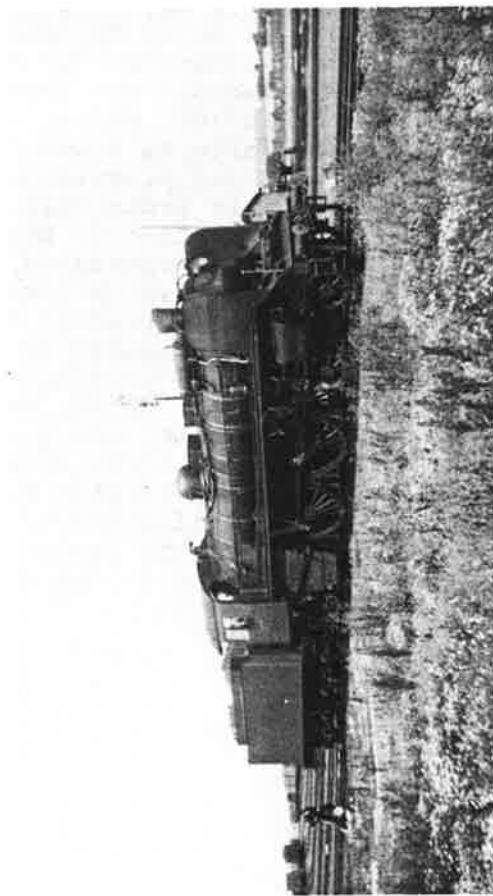
Prête au départ à Antwerpen (C) en tête d'un train "bloc" à destination de Bruxelles (N), la locomotive "atlantic" type 69 n° 6946 (ex KPEV S9) du dépôt de Berchem (FCV)



Au dépôt de Pétange, gros plan sur la locomotive-tender n° 263 (ex badoise vendue au réseau Prince Henri par l'Etat-Belge)



Arrivée à Antwerpen (C) du train 90 en provenance de Duisburg remorqué par notre "atlantic" type 6 n° 604 du dépôt de Berchem (FCV)



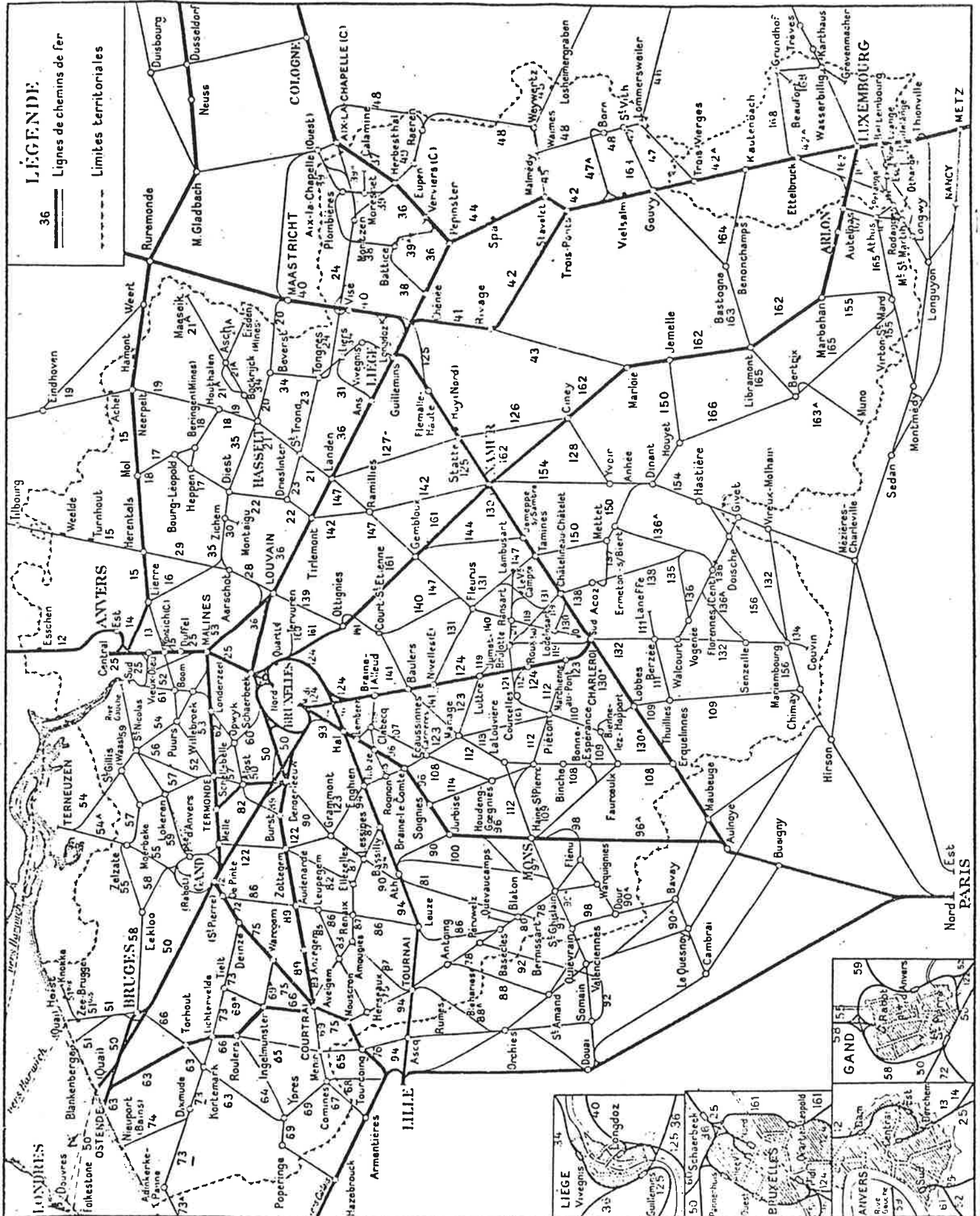
La locomotive "atlantic" type 69 n° 6947 (ex KPEV S9) du dépôt de Berchem (FCV) manoeuvre à Adinkerke (De Panne) après avoir assuré le train "bloc" estival en provenance d'Antwerpen (C)

Nous avons bien envisagé d'utiliser les deux autres relations journalières, mais le premier vers Muno était parti depuis longtemps avant que n'arrive la première correspondance de Bruxelles et le dernier train rentrant de Muno n'assurait pas celle vers Bruxelles. Nous aurions pu loger à Bertrix mais pour ne pas nous encombrer de bagages lors de nos randonnées, nous avons décidé de les laisser dans nos chambres d'hôtel à Bruxelles et de regagner cette dernière ville tous les soirs. Nous remarquons que le train de Muno se composait d'une locomotive type 96 (ex KPEV T 12) accouplée à un fourgon à 3 essieux et à une voiture ex-prussienne à 6 essieux à 3 classes avec intercommunication. Après avoir admiré la magnifique vallée de la Semois, nous atteignons Virton-St-Mard où nous nous émerveillions devant une locomotive-tender de la Compagnie de l'Est qui était prête au départ avec le train vers Montmédy.

Immédiatement après le départ, nous arrivions à Chenois-Latour où, dans cette nouvelle gare de formation, se trouvaient des trains entiers chargés de coke, de minerais et d'aciers divers qui avaient été amenés d'Athus et de la région environnante. Les prestigieuses "Décapod" type 36 du dépôt de Latour s'apprêtaient à emmener ces trains vers leur destination finale. A Signeulx, nous remarquons l'embranchement vers la frontière française qui permettait à l'usine métallurgique de Gorcy d'expédier sa production vers la France après utilisation des lignes de la S.N.C.B. Jusqu'à l'arrivée à Athus, de nombreuses petites locomotives industrielles s'offraient à nos appareils mais nous ne prîmes aucune photo. Nous le regrettâmes au retour mais nous avons eu à accumuler tant de souvenirs de ce que nous offrait la S.N.C.B. A Athus, munis d'un ticket spécial, car notre abonnement n'y était pas valable, nous prenions le train pour Pétange qui faisait partie du réseau "Prince-Henri. Il faut savoir qu'à cette époque, deux réseaux s'occupaient de l'exploitation des chemins de fer au Grand-Duché de Luxembourg. D'une part le "Prince-Henri" et d'autre part le "réseau d'Alsace-Lorraine" qui s'occupait des lignes au départ de Luxembourg vers Trois-Vierges, Arlon, Bettembourg et Wasserbillig.

Arrivés à Pétange, nous rendions visite au dépôt de locomotives où, avec l'accord du chef du dépôt, nous pûmes photographier un exemplaire de tous les types de locomotives qui formaient l'effectif de ce réseau. Nous y découvrons de nombreuses petites locomotives aux dispositions d'essieux 121, 030, 131 et 040T et ce, à côté de locomotives qui avaient été rachetées à l'Etat-Belge et parmi lesquelles de grosses locomotives-tender badoises 131 et des prussiennes G10 (050), G12 et G12¹ (150). Par après, nous reprenons le train vers Luxembourg, non sans avoir remarqué que, si le chef de gare portait la casquette blanche à la française, les signaux quant à eux étaient conformes à la signalisation allemande. Arrivés à 17h38 à Luxembourg, notre correspondance pour Bruxelles se situait à 19h21. Nous eûmes largement le loisir d'observer le très important trafic de trains de voyageurs et marchandises qui soit, s'arrêtaient, soit passaient en gare de Luxembourg. Quelle ne fut pas notre surprise de constater, lors de l'entrée de notre train en gare de Luxembourg, qu'il s'agissait de la même rame que celle que nous avons utilisée le matin jusqu'à Libramont. Après un voyage retour sans histoire avec arrivée à Bruxelles-Nord à 0h05, nous regagnions rapidement nos chambres d'hôtel et nous couchions immédiatement car après cette très dure journée, nous étions fourbus mais tellement contents de ce que nous avons vu et découvert tant aux points de vue ferroviaire que touristique.

(à suivre)



courrier des lecteurs

- Dans notre article "1986 : Deux anniversaires à la S.N.C.B.", nous avons écrit que le tender 31.031 accouplé à la locomotive 10.018 avait été, en date du 1er avril 1958, fortement endommagé et rendu inutilisable suite au tamponnement en gare de Kortrijk par la locomotive 29.035 abritée à cette époque au dépôt de Kortrijk (FC).

M. Havelange nous écrit que cette locomotive fut impliquée dans un accident beaucoup plus grave alors qu'elle appartenait au dépôt d'Herbesthal (FHR) venant du dépôt de Liège (FL) où elle avait séjourné d'octobre 1950 à septembre 1953 (Liège l'avait reçue de Schaerbeek (FSR) son dépôt d'origine). Le 2 juillet 1954, alors qu'elle tractait le train 152 (train de nuit Cologne-Paris), elle dérailla à Angleur sur un aiguillage abordé à 85 km/h au lieu de 40 km/h et culbuta ainsi que son tender dans la rue voisine de la ligne 37 où hélas l'on devait constater le décès de deux membres de l'équipe de conduite. Après l'avoir retirée de la fâcheuse position, elle fut réparée à CW Mechelen et ensuite cédée au dépôt de Ronet (FEO) avant de rejoindre celui de Kortrijk (FC) où elle termina sa carrière.

- L'un de nos membres nous signale que du matériel réservé pour le musée et qui auparavant se trouvait à l'abri des intempéries, est actuellement exposé à ces dernières et ce, par manque de locaux appropriés. Osons espérer qu'une solution sera rapidement trouvée pour garer ce matériel d'autant plus que, parmi ce dernier, il y en a qui est déjà restauré :

| Matériel concerné | Abri précédent Dépôt de | Exposition extérieure actuelle | Remarque |
|----------------------------------|----------------------------|-----------------------------------|---------------|
| Autorail simple 608.05 (1939) | Walcourt | CW Mechelen | non restauré |
| Automotrice double 002 (1939) | Leuven | Leuven | non restaurée |
| Automotrice quadruple (1935) | Leuven | Leuven (*) | restaurée |

(*) Il s'agit uniquement des deux remorques intermédiaires car les deux motrices d'extrémités sont à l'abri dans le dépôt.

- Dans notre rubrique "LE SAVIEZ-VOUS ?" de FFN N°18, nous écrivions (page 26) que six locomotives de la série 20 arboraient la livrée bleue avec bandes jaunes : les 2006, 2007, 2009, 2016, 2021 et 2025. Notre membre J-F. HUART nous signale que, depuis le début de 1986, une septième loco a reçu cette livrée : la 2008, sortie de l'A.C. Salzinnes (révision intermédiaire) le 27 décembre 1985.

A ce jour, sept locomotives possèdent donc cette nouvelle livrée, les dix-huit autres ayant conservé leur livrée d'origine, verte, à l'exception de la 2024 (et non 2025 comme indiqué erronément dans FFN 18) en livrée jaune avec bandes bleues.

Jean-François nous précise également que la 2018 porte un monogramme **(B)** beaucoup plus petit que celui de ses soeurs peintes en vert.

le saviez-vous ?

- Si les 300 locomotives type 29, commandées en 1944 par la S.N.C.B. à l'industrie américaine, atteignirent le rivage européen sans incident et débarquèrent au port d'Anvers sans encombre (pour rappel : 80 construites aux U.S.A. montées et 220 construites au Canada expédiées en caisses), il n'en fut malheureusement pas de même pour les 1.340 locomotives 141 R commandées par la S.N.C.F. à la même époque et à la même industrie.

En effet, 16 de ces locomotives (141 R 1220 à 1235) ont été perdues en mer le 13 avril 1947, lors du naufrage du navire norvégien "Belpamela" qui les transportait vers la France et ce, dans une violente tempête au large de Terre-Neuve.

Les 1.324 autres locomotives atteignirent différents ports français où on les débarqua. Mais un incident se produisit à Marseille, lors du débarquement de la 141 R 1241 qui tomba en mer et y fut abandonnée. Le total des 141 R utilisées par la S.N.C.F. sur son réseau s'élevait à 1.323 locomotives.

- L'histoire est un éternel recommencement. Tout comme la S.N.C.B. qui, en 1944, commanda 300 locomotives type 29 à l'industrie américaine pour combler les vides causés par les destructions de la guerre 40-44, l'Etat-Belge fut également dans l'obligation, après la guerre 14-18 et pour les mêmes raisons, de commander, en 1919, à la même industrie, 150 locomotives "Consolidation" qui reçurent l'appellation type 38.

Elles furent livrées par les constructeurs "American Locomotive Cy" à Schenectady (75 exemplaires numérotés 5.201-5.275) et "Baldwin" à Philadelphie (75 exemplaires numérotés 5.276-5.350). Mais, contrairement aux 80 locomotives type 29 construites aux U.S.A. expédiées toutes montées, elles furent, comme les 220 locomotives type 29, construites au Canada, expédiées en caisse et c'est l'A.C. Salzennes qui procéda à leur assemblage et à leur montage.

- Nos amis du C.F.C. Section de Bruxelles fêtent cette année le cinquième anniversaire de leur existence. Nous leur adressons nos plus vives félicitations et longue vie.

A cette occasion, le Comité organise un concours réservé aux membres et qui comporte une douzaine de questions englobant la riche matière historique de nos chemins de fer et qui, en cas de bons résultats permet de gagner de beaux cadeaux ferroviaires. Cette heureuse initiative pourrait peut-être reprise chez nous !

Sans donner la réponse à la 3ème question qui demande de citer le nom d'un ingénieur qui développa, en 1844, une coulisse très célèbre, nous nous permettons de faire remarquer gentiment à la personne qui a posé cette question que ce personnage qui allait devenir mondialement célèbre par son invention, n'a jamais participé à des examens par lesquels il aurait pu obtenir le grade d'ingénieur. C'est la raison pour laquelle il dut faire breveter son invention par un ingénieur diplômé et pour le remercier, on le nomma chef d'atelier du dépôt de Bruxelles-Midi et il conserva ce titre jusqu'à sa retraite. En conclusion, nous dirons que cet "égide" fut l'un des plus brillants éléments que nos chemins de fer aient comptés parmi leur personnel.

Dès que le concours sera clos, nous vous communiquerons son nom.

Mais cela sera-t-il nécessaire car sûrement vous aurez tous reconnu ce célèbre malinois ?

- Saviez-vous que, contrairement aux apparences, les 141 R de la S.N.C.F. étaient plus hautes que les types 29 de la S.N.C.B. D'où provient l'effet d'optique d'une hauteur supérieure de notre Consolidation par rapport à la Mikado de la S.N.C.F. ?

Simplement du fait que la hauteur prise dans l'axe de la chaudière était à l'avantage de la locomotive de la S.N.C.B. Les chiffres repris ci-après justifient ce qui précède :

| | <u>29</u> | <u>141 R</u> |
|------------------------------------|-----------|--------------|
| Hauteur à l'axe de chaudière | 2,997 m | 2,845 m |
| Hauteur totale (cheminée comprise) | 4,242 m | 4,267 m |

- Le musée du chemin de fer français à Mulhouse fêtera cette année son 10ème anniversaire dans son site actuel situé à Mulhouse-Dornach. Rappelons qu'en 1971, un musée provisoire avait été installé dans l'ancien dépôt de Mulhouse-Nord.

Que de chemin parcouru en 15 ans et que de prestigieuses pièces restaurées et conservées.

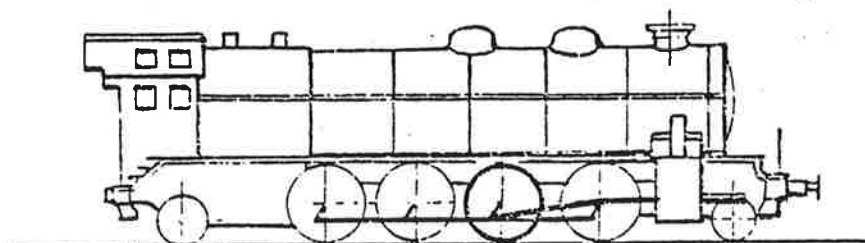
Dans notre FFN n° 12 (Janv/Fév. 85), nous avons fait paraître le plan d'aménagement du musée en date du 7 janvier 1985. Le matériel suivant est annoncé en 1986 :

- la 141 R 1187 et son tender (actuellement en cours de restauration à Nevers)
- la 2 D 2 5516 actuellement à Vitry
- la voiture sanitarrisable C 11 PLM
- la voiture 4ème CL A.L. présentée de façon didactique avec un compartiment achevé et l'ossature d'une voiture construite en bois
- la voiture métallique Nord BLL Z 26204
- l'automotrice électrique Etat Z 1208.

De plus, 3 locomotives tenders (141 TB Est 414 - 131 T Est 32031 - 141 TC Nord 51) destinées au musée mais non restaurées vont subir une restauration provisoire pour être prêtes temporairement aux associations et groupements qui en feraient la demande.

Ce dixième anniversaire prévoit une grande manifestation avec le concours de la S.N.C.F. et d'autres associations. Deux thèmes seront présentés : les projets du chemin de fer de demain et le modélisme.

- C'est une belge, qui la reconnaîtra? Réponse au prochain numéro.



- Un de nos membres qui, l'année dernière, était retourné en week-end dans sa Gaume natale en utilisant la relation Bruxelles-Luxembourg entre Namur et Libramont où l'attendait un autorail de la série 45 à destination de Virton, nous rappelait avec nostalgie le bon temps où existait la relation Bruxelles-Namur-Virton-St Mard qui, sans changement de train, l'emmenait vers la vallée de la Semois après avoir pu admirer celles de la Meuse et de la Lesse. Et au temps de la vapeur, nous racontait-il, le plaisir était doublé lorsque les types 26 de Latour (MUT) et les types 29 de Ronet (FEO) et de Stockem (MKM) amenaient leurs convois sur le plateau ardennais par les spectaculaires montées de Martouzin et de Vonêche, pour atteindre Bertrix et ensuite entamer la vertigineuse descente vers Lacuisine et Florenville.

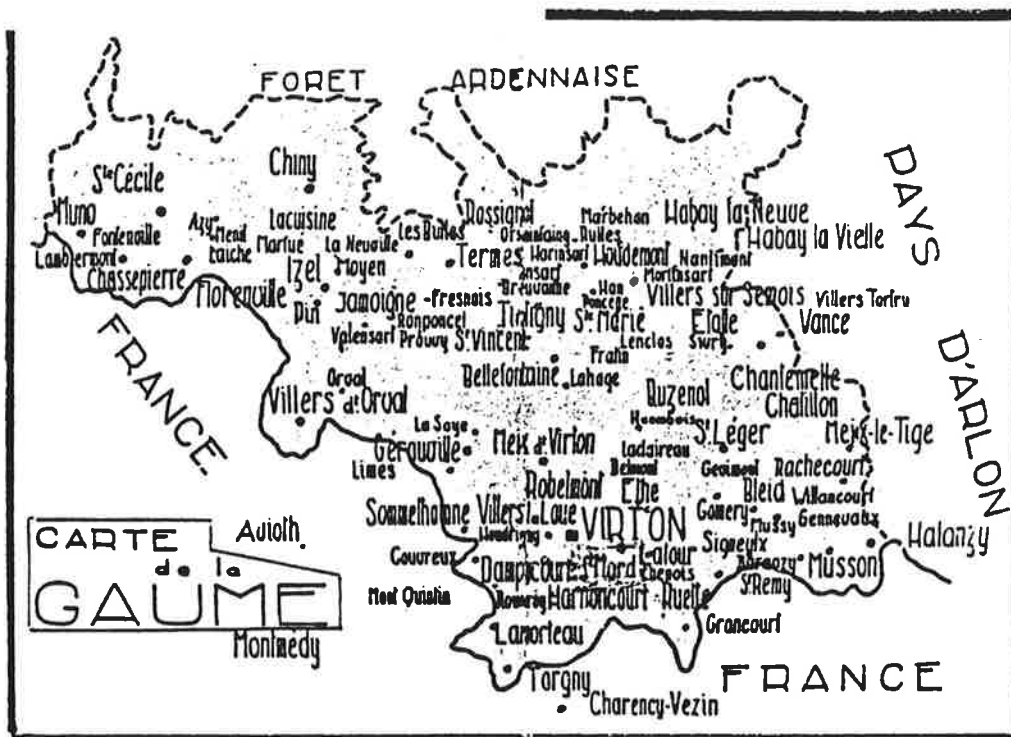
Et bien notre ami n'était pas au courant que cette relation était rétablie les samedis, dimanches et jours fériés du 15 juin 1985 au 15 septembre 1985. L'indicateur reprenant les horaires valables du 2 juin 1985 au 31 mai 1986 indiquait "timidement" le rétablissement de cette relation, sûrement bien accueillie par nos amis gaumais mais qui semble avoir manqué d'une publicité atteignant ceux qui aiment prendre le train pour voyager mais qui nécessairement n'achètent pas l'indicateur de la S.N.C.B. Heureusement, cette dernière n'a pas lésiné en ce début 1986, sur les moyens pour annoncer que cette relation, de même d'ailleurs que toutes celles mises en circulation pendant la saison touristique, seraient assurées pendant les week-ends de Pâques (29, 30 et 31 mars) et de Pentecôte (17, 18 et 19 mai) et ce, suivant les mêmes horaires que ceux figurant à l'indicateur du 2 juin 1985. Des petites affiches jaunes reprennent en détail les horaires de ces trains.

Rappelons ceux de la relation Bruxelles-Namur-Virton :

| | | | | | |
|-----------------------------|-------|-------|-------------|----------------|-------|
| Train T 9915 Bruxelles-Midi | 7.41 | Namur | 8.44/ 9.08 | Virton | 11.49 |
| Train T 9935 Virton | 17.02 | Namur | 19.35/19.57 | Bruxelles-Midi | 20.58 |

N'hésitez pas à utiliser ces trains pour visiter la région la plus méridionale de notre pays. Qui n'a jamais entendu parler du petit village de Torgny, célèbre par un petit vin et d'où les mordus du chemin de fer apercevront les trains de la ligne S.N.C.F. Sedan-Montmédy-Longuyon-Thionville.

Dans un prochain numéro, nous vous relaterons l'historique de cette relation touristique datant de 1935.



modélisme



MESURES ELECTRIQUES:

COMMENT CHOISIR UN BON MULTIMETRE ET BIEN L'UTILISER ?

Le modéliste ferroviaire est tôt ou tard confronté à un problème d'origine électrique qui lui apparaît bien souvent comme énigmatique voire insoluble. Cependant, dans la plupart des cas, il s'agit d'un problème simple à résoudre à condition de posséder 2 éléments: un bon multimètre et de la méthode. Le but de cet article est d'éclairer les amateurs sur le choix d'un tel appareil et de leur montrer ce qu'on peut en faire pour se faciliter la vie sans être un technicien spécialisé. Je n'entrerai donc pas dans des théories techniques qui ne concernent pas le modéliste ferroviaire.

A. Le choix:

1) But d'une mesure électrique:

Il s'agit d'apprécier ou de chiffrer un état ou un phénomène physique provoqué par le passage du courant électrique et donc non palpable. Cette mesure devra se faire sans influencer le circuit concerné.

2) Qu'est ce qu'un multimètre ?

C'est un appareil indicateur qui permet de mesurer plusieurs grandeurs électriques selon différentes échelles par commutation de gamme.

Il existe 2 types de multimètres: les ANALOGIQUES, à aiguille
les DIGITAUX, à cristaux liquides

J'ouvre ici une parenthèse:

Il est faux de penser que les multimètres digitaux sont plus précis que les analogiques. A des catégories de prix équivalentes, les niveaux de précision sont sensiblement égaux. La grosse différence est surtout que la lecture est plus aisée sur un multimètre digital. Néanmoins, l'inertie de l'indicateur est nettement plus grande et ceci est parfois gênant lors de la vérification de continuités dans un circuit.

De plus, ne perdons pas de vue que, cet appareil étant assez sophistiqué, toute réparation qu'il nécessitera, se paiera chèrement.

Pour ces raisons et dans le cas où vous ne destinez votre multimètre qu'à un usage modéliste et domestique, je vous conseille d'orienter votre choix sur un bon appareil à aiguille simple, clair, relativement précis et robuste.

C'est à ce type d'appareil que je ferai donc référence dans ce qui suit.

3) Choix de l'appareil:

MESURE DES RESISTANCES: OHMMETRE

Dans la plupart des cas, vous serez amené à vérifier des continuités, contacts sur la voie, soudures, ..., et des isolements (pas de court-circuit).

Pour les isolements, il vous faut un appareil possédant un calibre ohm X 1K (pour rappel, 1K = 1000)

Pour les continuités, il vous faut un appareil relativement précis dans les faibles résistances: calibre ohm X 1 ou ohm X 0,1.

MESURE DES TENSIONS:

Les calibres prévus sur tous les multimètres conviennent pour une application comme la nôtre.

MESURE DES INTENSITES:

Si vous avez de gros transfos, 100 VA ou plus, ou que vous désirez mesurer des consommations d'appareils domestiques, exigez un appareil qui possède un calibre d'intensité alternative de 10 A. On peut se limiter à 3 A mais ne pas descendre au-dessous sous peine de le regretter très vite.

Pour le continu, un calibre de 3 A fera largement l'affaire.

La mesure des faibles intensités nécessitera un calibre de 30 mA. C'est l'idéal pour les leds, relais, ampoules,...

Les plus faibles calibres ne sont pas fondamentaux.

Ne vous laissez pas impressionner par des performances telles que: mesure des inductances, capacités, décibels, ... Ceci ne se justifie pas du tout dans le contexte présent.

Par contre, un testeur sonore de continuité peut s'avérer très pratique.

SECURITE DE L'APPAREIL ET DE SON UTILISATEUR:

L'appareil doit être efficacement protégé contre les surintensités et les surtensions accidentelles. Il doit être muni d'un fusible placé immédiatement après le raccord des sondes. On se méfiera donc des appareils dont le fusible est incorporé aux sondes si celles-ci sont détachables !

L'appareil devrait avoir toutes ses entrées protégées contre la tension du secteur.

Il doit être prévu pour supporter une tension d'au moins 1000 V.

SENSIBILITE:

La sensibilité en continu devra être d'au moins 20000 ohm/volt.

CARACTERISTIQUES DIVERSES:

L'appareil doit être muni d'un bouton de compensation de réglage du zéro en ohmmètre accessible ainsi que d'un réglage de zéro mécanique.

On choisira un appareil à cadran le plus large possible et équipé d'un miroir.

Le boîtier devra être en matériau incassable, robuste et ISOLANT, donc, pas de bakélite ni de métal. Une poignée incorporée pourra s'avérer très pratique.

La possibilité de blocage de l'aiguille pour le transport n'est pas un luxe.

Enfin, accordez une priorité toute particulière à la lisibilité des différentes échelles.

Le cadran doit être large et les inscriptions aérées. Beaucoup de marques se vantent de performances de précision alors que leurs appareils sont munis de cadrans rabougris, surchargés et à ce point bariolés qu'ils en deviennent ridicules.

4) Quelques références:

Si vous êtes décidé, allez rendre visite à un détaillant spécialisé en matériel électronique qui pourra vous proposer plusieurs modèles et vous conseiller. N'achetez ce matériel ni dans une grande surface ni par correspondance !

Orientez votre choix sur du matériel européen dans une marque connue et qui a fait ses preuves.

Philips propose des multimètres d'un bon rapport qualité/prix.

CdA a une gamme d'appareils fiables et robustes. D'autres marques intéressantes sont Mérix, Pantec, Hansen, ...

Je ne retiens aucun appareil TANDY (MICRONTA), car aucun multimètre à aiguille ne permet la mesure en intensité alternative, ce qui est à mon sens une grave lacune.

B. L'utilisation:

1) Réglage préliminaire:

ZERO MECANIQUE: avec un fin tournevis, ajustez l'aiguille devant le zéro de gauche en vous aidant du miroir.

2) Sélection alternatif-continu:

Choisir le type de mesure avant tout branchement.

3) Choix d'un calibre:

METHODE GENERALE:

Si vous ignorez tout de la grandeur à mesurer, sélectionnez le calibre le plus élevé et descendez jusqu'au moment où l'aiguille donne une indication dans les graduations à l'extrême droite du cadran car c'est là que l'on effectue les mesures les plus précises.

4) Principe d'une lecture:

- Choisir l'échelle correspondant au type de mesure.
- Les indications chiffrées portées par le cadran doivent être pondérées d'un coefficient suivant le calibre choisi.

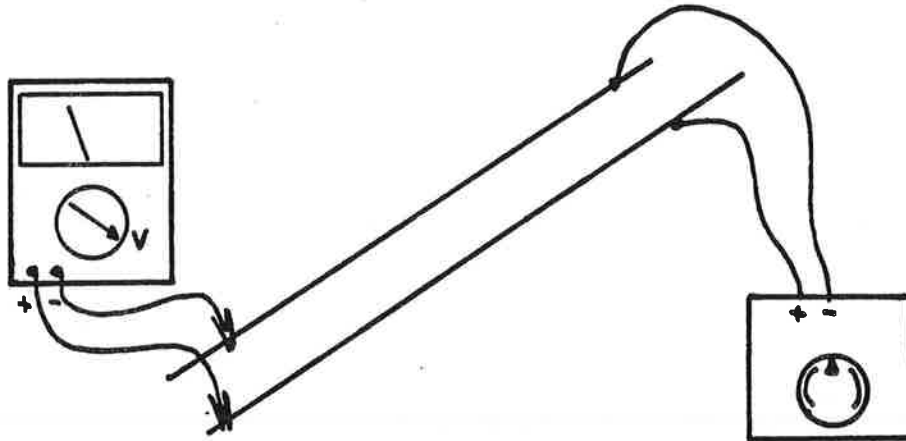
Exemple: Pour une échelle graduée de 0 à 30, si l'on est sur le calibre 30V, il faut multiplier la lecture par 1.

Par contre, si l'on est sur le calibre 3V, il faut multiplier la lecture par 0,1 et ainsi de suite.

5) Les différents raccordements:

MESURE DES TENSIONS: branchement en parallèle

Attention ! Bien respecter la polarité de l'appareil en continu.

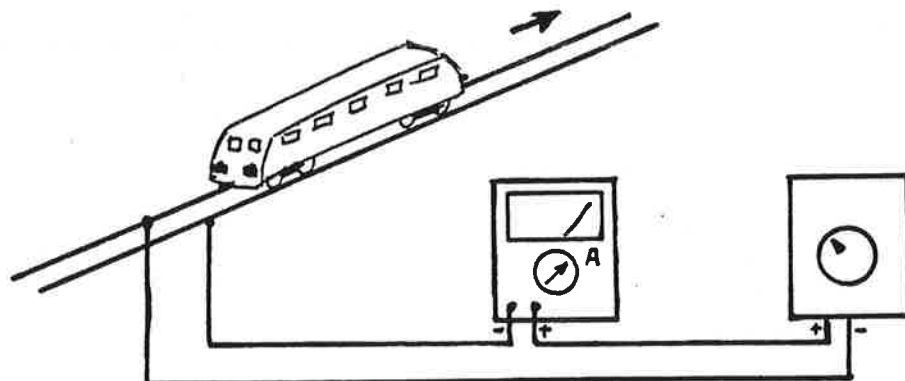


MESURE DES COURANTS: branchement en série

exemple: consommation d'une locomotive

N.B. Attention aux polarités en continu

valable également pour mesurer la consommation d'une ampoule, d'un relais, d'une led, de l'ensemble de l'éclairage du réseau, etc, etc,...



MESURE DES RESISTANCES:

ATTENTION ! Avant toute mesure de résistance, il faut régler le zéro électrique à l'aide du bouton ad hoc en court-circuitant l'entrée de l'appareil avec les sondes.

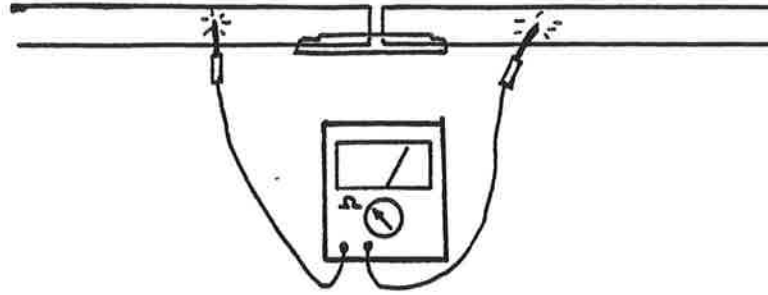
Cette mesure est du type PASSIF, à l'opposé des mesures de tension, intensité qui sont du type ACTIF. Il faut donc que le circuit ou le composant dont on mesure la résistance soit hors tension sous peine de détériorer l'appareil.

N.B. Dans ce type de mesure, la polarité n'a pas d'importance.

exemple: mesure de continuité entre 2 rails joints par une éclisse supposée douteuse.

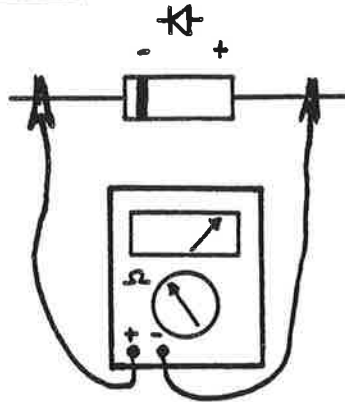
autres applications: vérification de bobines de relais, moteurs, ampoules, bobinages de transfos...

mesure de l'isolement entre 2 files de rails, recherche d'un court-circuit par mise à la masse dans une loco,...



VERIFICATION DE SEMICONDUCTEURS:

DIODE:

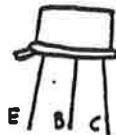


Dans ce cas l'aiguille doit dévier. Si après croisement des connexions, l'aiguille ne dévie plus: la diode est bonne. Dans tous les autres cas, la diode est mauvaise. Cette méthode est applicable pour les leds qui se comportent comme les diodes classiques.

TRANSISTOR:

Pour effectuer cette mesure, il faut connaître le brochage du composant (ou au minimum savoir où est la base) et son type (NPN ou PNP).

Cas NPN:



Il y a 6 tests à faire: entre E-C, l'aiguille ne doit JAMAIS dévier.

Connectez la borne - du multimètre à la base B, mettre la borne + en C puis en E, l'aiguille doit dévier DANS LES 2 CAS.

recommencez la même opération avec la borne + à la base, l'aiguille ne doit JAMAIS dévier.

Si un seul de ces 6 tests n'est pas correct, le transistor est à mettre à la poubelle.

Pour le cas PNP, idem mais polarités inverses.

C. Conclusion:

J'espère qu'après la lecture de cet article, le multimètre vous apparaîtra non plus comme un appareil de laboratoire compliqué et mystérieux mais comme un outil pratique pour le modéliste. C'est en effet un outil à la portée de TOUS qui peut faire économiser des pertes de temps lors de la recherche de pannes électriques sur un réseau de train miniature. Ne perdons pas non plus de vue qu'il peut rendre de bons services à la maison en général (il faut alors être plus prudent, car les tensions y sont moins inoffensives). Si vous hésitez sur le choix d'un multimètre ou désirez essayer votre nouvelle acquisition, venez nous rejoindre lors d'une réunion réseau.

Olivier FONCOUX



ASBL FEBELRAIL VZW

Fédération des associations belges d'amis du rail
Federatie van Belgische verenigingen van spoorwegbelangstellenden

Boîte Postale 44 - 1040 Bruxelles 42

FORUM FEBELRAIL

20 SEPTEMBRE 1986 ! retenez dès à présent cette date dans vos agendas. Pour la première fois, TOUS les modélistes et amis du rail sont conviés, par FEBELRAIL, à un grand rassemblement d'amitié et de rencontre.

Cela se passera dans les installations du MTUB (Musée du Transport Urbain Bruxellois), avenue de Tervuren, 364 B, à Woluwe, dans le cadre de la fête de fin de saison.

Les détails du programme ne sont pas encore connus, mais sachez que tout est mis en oeuvre pour que cette fête soit mémorable.

Un premier aperçu:

- colloques
- circulations spéciales de matériels MTUB
- présentation des clubs par vitrines, projections, dioramas,...
- etc...

Pensez-y. Nous vous en reparlerons bientôt.

CALIBRE DE CONTROLE POUR ESSIEU ET VOIE

La circulation de trains composés de matériels de différentes marques, circulant sur des voies d'origine parfois différente également, pose souvent un problème qui se traduit généralement par des déraillements successifs, plus spécialement au passage sur des aiguillages.

Il importe donc de s'assurer que les éléments de voie ainsi que les roues et essieux du matériel roulant sont compatibles avec votre réseau. Toute différence constatée pourra alors être aisément rectifiée par mise au point de l'écartement d'un essieu, achat de nouveaux essieux, limage d'un contre-rail, renforcement d'une pointe de coeur, achat d'un nouvel aiguillage, etc...

Pour vous permettre de vérifier tous ces éléments, le MOROP a fait créer un calibre métallique reprenant toutes les dimensions utiles conformes aux normes NEM 124, 127, 310 et 311. Il vous suffira de l'appliquer sur la voie ou les essieux fautifs pour connaître le remède à y apporter.

Le calibre est diffusé en Belgique par FEBELRAIL et peut être obtenu en versant FB 150,- au compte n° 068-0918460-91 ou 000-1482295-38 de FEBELRAIL asbl, ou par l'intermédiaire de votre club (contacter M. ARCHAMBEAU ou A-M. DUCARME pour commande groupée).

Ce calibre et son utilisation font l'objet de l'encart ci-contre.

CALIBRE DE CONTROLE POUR ESSIEU ET VOIE



1. BUT

Ce calibre permet de contrôler les dimensions des essieux et voies pour l'écartement de 16,5 mm et leur conformité aux normes NEM 124, 127, 310 et 311.

La fig. 1 représente ce calibre et indique les points de mesure prévus pour le contrôle. La fig. 2 représente certains éléments d'un aiguillage, les lettres repères qui y figurent permettent d'identifier ces éléments sur les croquis des paragraphes 2.1 à 2.3

Fig.1

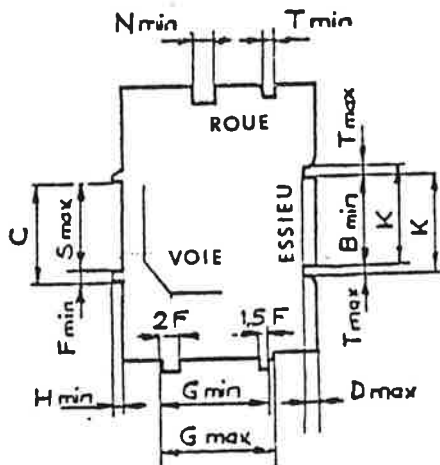
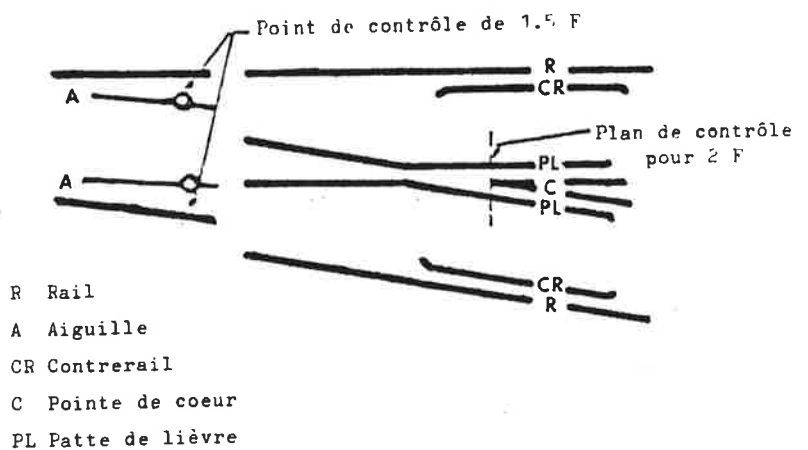


Fig.2



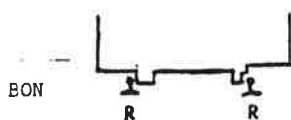
2. UTILISATION

Le calibre est posé légèrement sur les pièces à contrôler.

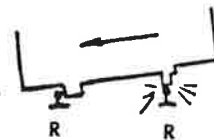
Si un contrôle de dimensions doit se faire dans un certain sens, celui-ci est indiqué sur le croquis par une flèche.

La discrimination BON ou MAUVAIS est illustrée par les croquis.

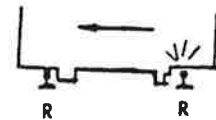
2.1 Contrôle de l'écartement (G)



MAUVAIS

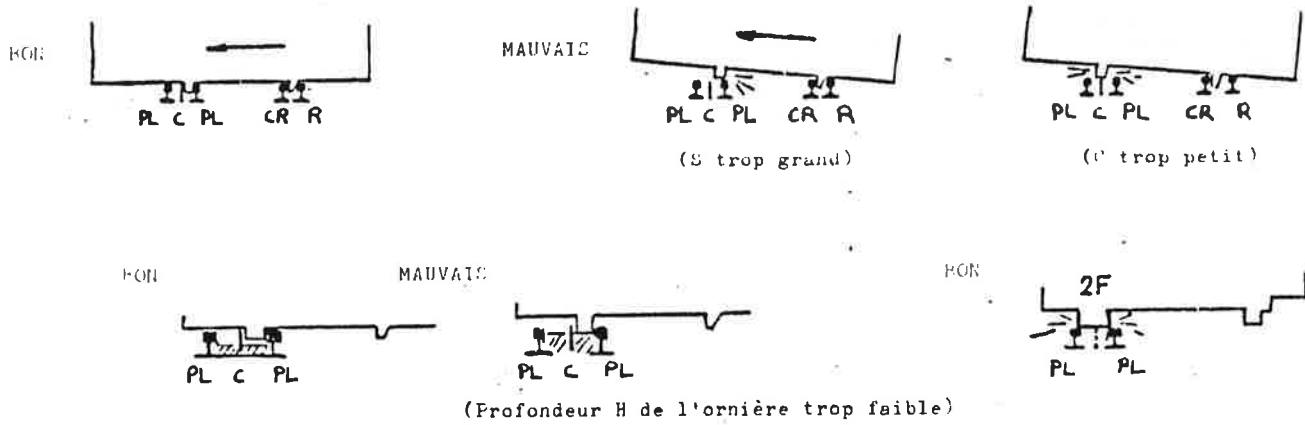


(G trop étroit)



(G trop large)

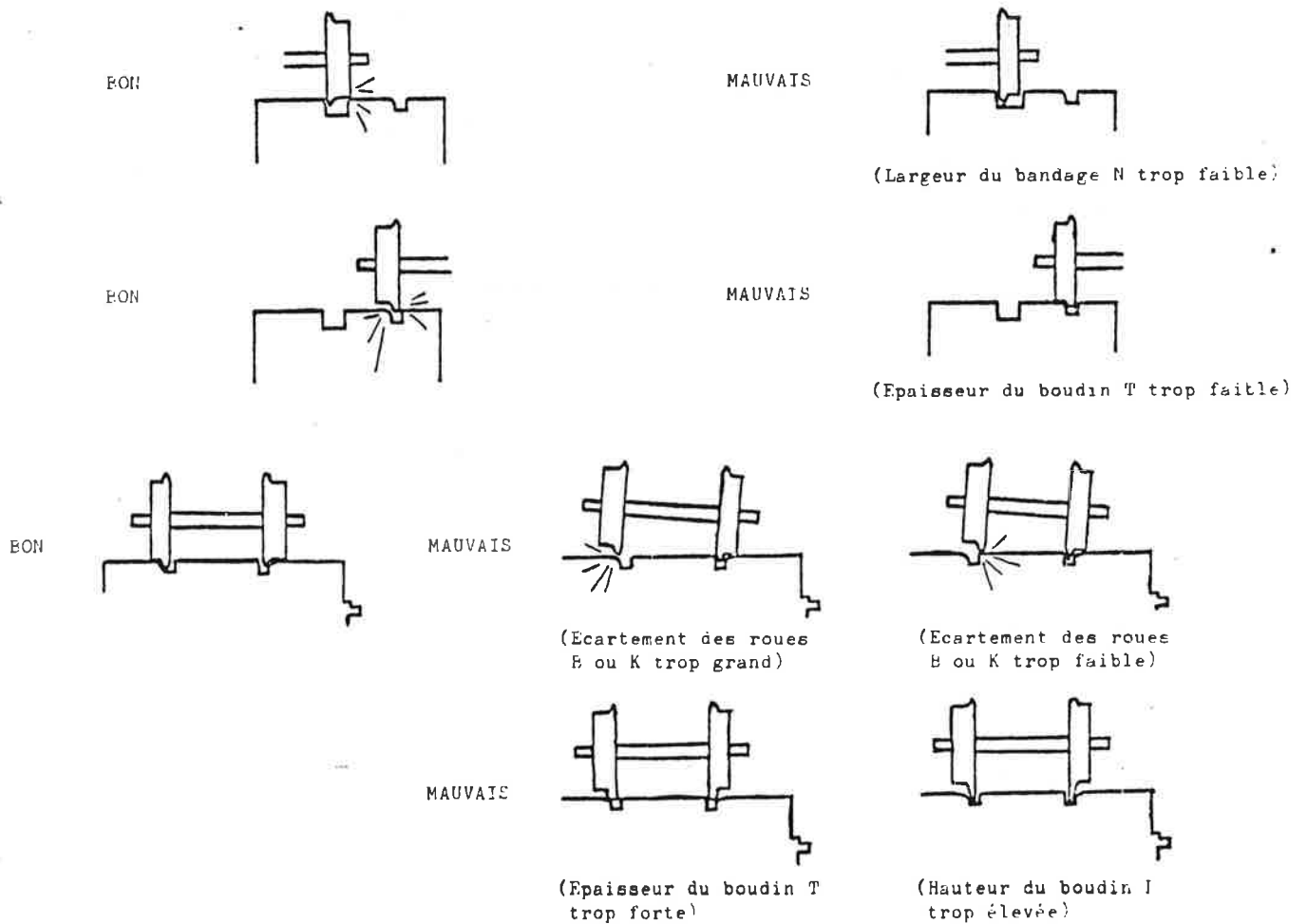
2.2 Contrôle dimensionnel d'un aiguillage à la pointe de coeur (C, S, H, 2F)



2.3 Contrôle de l'ouverture des aiguilles (1,5F)



2.4 Contrôle dimensionnel de l'essieu (N, T, B, K, D)



agenda

Extrait de l'AGENDA FEBELRAIL (n°23-1er trim.1986), nous vous présentons ci-dessous un condensé du calendrier des activités et manifestations ferroviaires qui auront lieu pendant cette année 1986. L'AGENDA FEBELRAIL est régulièrement disponible à la bibliothèque. Vous y trouverez non seulement tous les détails des manifestations qui vous intéressent plus spécialement, mais aussi des informations générales, les nouvelles publications, ainsi que des communications diverses concernant les chemins de fer petits et grands.

Le RETRORAIL, d'autre part, vous expose tout ce qui concerne les circulations sur les lignes musées. Nous vous l'avons présenté à la dernière réunion.

Enfin, vous trouverez en pages 5 et 6 de ce FFN, la liste des trains spéciaux organisés par la SNCB.

AVRIL

| | | |
|---------|----------------------------------|--|
| ->20 | Tournai (Halle aux Draps) | Expo. Vicinaux et chemins de fer en Tournaisis 1835-1985 |
| ->20 | Ferro-Liège, au Musée de Herstal | Expo. Modélisme ferroviaire |
| 26 | SNCB, à Antwerpen | 150 ans de chemin de fer à Antwerpen |
| 27 | MMSL | Bourse d'échange modélisme ferroviaire |
| 30->4/5 | GTF | Voyage en France (en train) Namur-Grenoble-Nice-Ventimiglia-Nîmes-Vichy-Paris-Bruxelles |

MAI

| | | |
|------------|--------------------------|---|
| 3,4,8,9,10 | SNCB CW Mechelen | Expo. de trains miniatures |
| 24 | ASVI - MTUB | Excursion en tram historique en Hainaut |
| 24,25 | Stichting Dordt in Stoom | Circulation vapeur |
| 31 et 1/6 | MSCM De Pijl | Expo. et bourse de trains Voyage à Paris avec excursion TGV à Lyon |

JUIN

| | | |
|-----|---------------------------------------|--|
| 1er | MSTB | Bourse d'échange modèles réduits et cartes postales |
| 1er | CFV3V | Foire du modélisme et du jouet |
| 7 | MOBOV | Visite du port d'Anvers (autorail 4903) |
| 8 | Fondation-Musée de modélisme d'Anvers | Bourse de trains et concours de la plus puissante loco H0 |
| 22 | TTZ | Journée d'amateurs de chemins de fer |
| 29 | SNCB | Train spécial vapeur "Kempenland" Leuven-Zolder et retour Loco 12.004 + voitures L |

JUILLET

| | | |
|--------|------------|--|
| Eté 86 | Locomotion | Voyage en Angleterre, lignes musées (en préparation) |
|--------|------------|--|

AOUT

| | | |
|----------|-----------------------|---------------------------|
| 15,16,17 | TTZ | Festival de chemin de fer |
| 23,24 | Stoomcentrum Maldegem | Journées de la vapeur |

SEPTEMBRE

| | | |
|----------------|--|---|
| 1,2,5,8,9 7 | Lierse Modelspoorwegen Fondation-Musée de modélisme d'Anvers | Expo. modélisme ferroviaire Bourse de trains avec expo de trains miniatures |
| 12 ->15 | CFC Houdeng | Exposition |
| 20,21 | MTUB | Fête de fin de saison Expo., circulation non-stop |

| | | |
|----|------------------|-----------------|
| 20 | au MTUB à Woluwe | FORUM FEBELRAIL |
|----|------------------|-----------------|

| | | |
|--------|-------|---|
| 20->27 | MOROP | Congrès à Madrid, avec notamment: présentation du matériel moderne RENFE visite de villes (Madrid, Ségovie,...) visite des ateliers TALGO circulations diverses (Talgo, vapeur..) |
| 28 | SNCB | Train spécial vapeur "Viroinvalexpress" Bruxelles M-Charleroi S-Mariembourg et retour Loco 29.013 + voitures L |
| 28,29 | CFV3V | Festival de la vapeur |

OCTOBRE

néant

NOVEMBRE

| | | |
|-------------------------------|------------------|---|
| 2 samedi du salon ARBAC | LMTC Mupdofer | Bourse de trains Brocante ferroviaire annuelle |
|-------------------------------|------------------|---|

DECEMBRE

| | | |
|---|--|--|
| 7 | Fondation-Musée de modélisme d'Anvers | Bourse de trains avec St Nicolas et tombola |
|---|--|--|

publications

LE RAIL EN GAUME

Le GTF vient d'éditer un numéro hors série de "TRANS-FER" entièrement consacré aux lignes de chemin de fer de la Gaume, et plus particulièrement de la région de Bertrix - Virton - Athus.

Au sommaire, on trouve d'abord l'histoire de toutes les voies ferrées gauloises qui franchissaient la frontière française. Les échanges de la gare d'Athus avec le réseau luxembourgeois sont aussi évoqués. Cette étude retrace ensuite les activités de la remise à locomotives de Latour, et par là le célèbre trafic des minerais sur la ligne "Athus-Meuse". La monographie se termine par un panorama de l'activité du chemin de fer en Gaume en 1986, et sur les perspectives d'avenir.

Une brochure format A5 de 104 pages sur papier glacé, avec 70 photos, cartes, schémas et documents anciens, sous couverture illustrée en deux couleurs.

Cet ouvrage est disponible par correspondance: pour l'obtenir, il suffit de verser une somme de 300 FB (+ 20 FB de port, soit 320 FB en tout TVA comprise) au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, boîte postale 191, 4000 Liège 1, en spécifiant en communication "Le rail en Gaume".

Toutefois, une commande groupée RMM à un prix avantageux est envisagée. Adressez-vous à Michel HERBIET lors de la réunion d'avril.

petites annonces

* Lot de matériel N comprenant : ± 50 bâtiments, 27 wagons, 3 locos (DB), 4 signaux, 1 plaque tournante manuelle, 1 autorail, caténaire DB, divers accessoires de décor, véhicules routiers.
Valeur : env. 30 000 f. Laissé : 10 000 f.

* Märklin HO : 1 loco électrique DB E 41024 (hors catalogue), à remettre en état :
2 000 f.

* Voie Hornby Dublo (courbes), JEP prix à débattre

* Matériel de voie HO Fleischmann

Patrice CHERVILLE Impasse du Plateau, 6 5440 JEMELLE tel : 084 / 21 37 34

* Locomotive 150 X SNCF ou type 25 SNCB Fleischmann réf. 1178 (hors catalogue)
(version 3 rails d'origine)

* Locomotive diesel type 201 avec étoile (base ROCO 4152 B)

* 2 voitures 3 essieux Fleischmann réf. 5693.

Philippe SOETENS rue Jeanne Haye, 29 7071 HOUDENG-AIMERIES

* Lot de relais bistables 2 inverseurs de marque BERLINER BAHN (D.D.R.)
90 f. pièce

André-Marie DUCARME rue de l'église, 53 5150 WEPION tel : 081 / 46 08 52

AFIN D'EQUIPER LE LOCAL POUR DES PROJECTIONS, LE R.M.M. CHERCHE UN ECRAN DE 1 m 75
x 1 m 75, A SUSPENDRE OU SUR PIED, AINSI QU'UNE TABLE DE PROJECTION.

FAIRE OFFRE A E. DEHASSE AU 081 / 73 14 19 (LE SOIR)

Ferro Flash Namur

N° 19
AVRIL - MAI 1986

BULLETIN DE LIAISON ET D'INFORMATION DU RAIL MINIATURE MOSAN

BIMESTRIEL

AU SOMMAIRE DE CE NUMÉRO :

| | |
|---|--------|
| ÉDITORIAL | PAGE 1 |
| VIE DU CLUB | 2 |
| ACTUALITÉ | 5 |
| RÉTRORAIL : LA VAPEUR, C'EST UNE HISTOIRE (J. DUBUFFET) | 8 |
| DOCUMENT : CONFÉRENCE DE MR LEGEIN (3) | 12 |
| EN TRAIN À TRAVERS LA BELGIQUE, IL Y A 50 ANS (H.G. HESSELINK) | 14 |
| COURRIER DES LECTEURS | 20 |
| LE SAVIEZ-VOUS ? | 21 |
| MODÉLISME : TECHNIQUE : LE MULTIMÈTRE (O. FONCOUX) | 24 |
| SUPPLÉMENT ET ENCART "FEBELRAIL" | 28 |
| AGENDA | 29 |
| NOUVELLES PUBLICATIONS | 30 |
| PETITES ANNONCES | 31 |

NOTRE COUVERTURE : A TOUTE VAPEUR SUR LE CFV3V - SACM N° 61 (1952)
OLLOY - SUR - VIROIN, LE 29.09.1985,
PHOTO : ETIENNE LABAR

FERRO FLASH NAMUR N°19 est entre vos mains grâce au concours de Michel ARCHAMBEAU, Jean-Claude BOTSPOEL, Claude CARPET, André-Marie DUCARME, Michel HERBIET et Jacques QUOITIN.