

Ferro Flash Namur

7

BULLETIN DE LIAISON ET D'INFORMATION DU RAIL MINIATURE MOSAN

BIMESTRIEL

LA MISE EN GARDE DU TRESORIER.
LE MOT DU PRESIDENT.
LE MOT DU "REDAC'CHEF".
UN COMITE DE CLUB, pour qui ? pourquoi ?
RECHERCHEZ LES ERREURS...
CHEZ NOUS : la vie du r.m.m.
NOUS ET LES AUTRES : la vie des clubs.
S.N.C.B. RETRO... le temps de la vapeur en 1939.
ELECTRIFICATION DE LA LIGNE 154.
LES VOITURES M2 DE LA SNCB ET LEUR REPRODUCTION EN HO.
UNE NOUVELLE IMAGE DE MARQUE POUR LA SNCB
MA VISITE AU C.F.C. BRUXELLES.
COMMANDE DE 65 VOITURES A DOUBLE ETAGE POUR LA S.N.C.B.
VU DANS 'ferro-flash' du C.F.C. HOUDENG.
REFERENDUM BIBLIOTHEQUE (à renvoyer)



DOCUMENT S. N. C. B.

EDITEUR RESPONSABLE : CLAUDE CARPET RUE DE PRÉE 7A 5650 BIESME (METTET)

R A I L M I N I A T U R E M O S A N

ASSOCIATION DES MODÉLISTES FERROVIAIRES DE LA VALLÉE DE LA MEUSE (NAMUR)

* F E R R O F L A S H N° 7 FEVRIER 1984. *

SOMMAIRE : LA MISE EN GARDE DU TRESORIER.

LE MOT DU PRESIDENT.

LE MOT DU "REDAC'CHEF".

UN COMITE DE CLUB, pour qui ? pourquoi ? par roger mosseray

RECHERCHEZ LES ERREURS...

CHEZ NOUS : la vie du r.m.m.

NOUS ET LES AUTRES : la vie des clubs.

S.N.C.B. RETRO... le temps de la vapeur en 1939. un grand plongeon dans le passé
par michel herbiet

ELECTRIFICATION DE LA LIGNE 154. par andré marie ducarme.

LES VOITURES M2 DE LA SNCB ET LEUR REPRODUCTION EN HO. un "à suivre"
par claude riguelle)

UNE NOUVELLE IMAGE DE MARQUE POUR LA SNCB par andré marie ducarme

MA VISITE AU C.F.C. BRUXELLES. par claude carpet

COMMANDE DE 65 VOITURES A DOUBLE ETAGE POUR LA S.N.C.B.

VU DANS 'ferro-flash' du C.F.C. HOUDENG.

REFERENDUM BIBLIOTHEQUE (à renvoyer) par olivier foncoux

EDITEUR RESPONSABLE : CLAUDE CARPET RUE DE PRÉE 7 A
5 6 5 0 BIESME (METTET)

SECRETAIRE : JEAN CLAUDE CHEVALIER RUE DE GEMBOUX 46
5 8 4 0 RHISNES

TRESORIER : MICHEL HERBIET 5 0 0 0 NAMUR
COMpte BANCAIRE 001-0013804-09

LOCAL : CENTRE SOCIO-CULTUREL COMMUNAL DE JAMBES-MONTAGNE
PLATEAU DE BELLE-VUE, RUE DU TRÉFLE
5 1 0 0 JAMBES (NAMUR)

A T T E N T I O N

L I S E Z B I E N C E N U M E R O
I L E S T T R E S S P E C I A L

SI VOUS N'AVEZ PAS PAYE VOTRE COTISATION
C'EST LE DERNIER QUE VOUS ALLEZ RECEVOIR !!!

LA COTISATION AU R.M.M. : MEMBRE JEUNE (- DE 18 ANS AU 1/1/84): 400 FR.
MEMBRE ADULTE : 750 FR.
MEMBRE QUI VEUT AIDER SON CLUB... : + DE 750 FR.

0 0 1 - 0 0 1 3 8 0 4 - 0 9 DE MICHEL HERBIET, NAMUR; BULLETIN EN ANNEXE
POUR LE MEMBRE "EN RÈGLE", SA CARTE EST ANNEXÉE À LA PAGE DE GAUCHE.

LE MOT DU PRESIDENT ...

LE MOT DU "REDAC'CHEF."

C'est vrai qu'un président c'est bourré de travail...

Mais comme l'a dit quelqu'un, avant de partir essayer de se casser une jambe sur la neige, il aurait pu nous remonter le moral à nous, qui sommes restés....

Je me suis même laissé dire que les lignes qu'il devait me remettre pour figurer ici avaient pour but de remercier Jean Marie Warzée pour son action admirable au sein de notre club. Mais c'est un bruit de couloir que je lui laisserai le soin d'authentifier dans le prochain numéro. Il a bien le droit, lui aussi, d'y aller de son texte le président, non ?

NOUS DEMANDONS, NOUS SUPPLIONS..... nos membres, et les nombreux lecteurs de notre revue de nous signaler tout ce qui ne leur semble pas exact dans nos articles.

Nous nous ferons un plaisir d'y apporter les modifications, les précisions nécessaires et de communiquer leurs avis.

De toute façon, si l'erreur est humaine, elle peut aussi être électronique. Notre Ferro-Flash est, depuis ce numéro, entièrement composé par ordinateur de traitement de texte.

Ces pages vous sont ouvertes, communiquez moi vos articles, vos idées, ne craignez pas ce que l'on appelle les "fautes d'orthographe", chacun fait ce qu'il peut et votre texte passera toujours et dépourvu de "rires" par la rédaction de votre FERRO-FLASH. Cette revue est la vôtre aidez-nous à l'étoffer.

(s) le rédac'chef.

UN COMITE DE CLUB POUR QUI ? POURQUOI ?

Bête ou bonne question ?

Imaginez le pays sans gouvernement, celà va déjà mal, ce serait pire; ou l'armée sans Etat-Major, ce serait la débâcle; un club sans comité celà conduirait à l'anarchie.

Et pourtant toutes ces têtes de pipes que vous avez mises sur la selette par vos suffrages, vous en attendez l'organisation de tout ce qui constitue et motive la joie de nous rencontrer.

Nous pouvons échanger ainsi nos idées personnelles et construire ensemble un réseau ferroviaire miniature. En bref, savourer d'avantage ce qui est notre pécché mignon: "le petit train". Eh bien oui, il est là le comité, dont en son sein chacun exerce une fonction déterminée et est assisté par quelques membres chargés de certaines responsabilités.

Son "JOB" :
Il essaie de faire de son mieux, même s'il ne reçoit pas toujours les applaudissements.

Depuis sa fondation, le club vient de prendre un grand virage avec son local permanent. Cet évènement a modifié un fameux coup toutes les anciennes habitudes. Que de responsabilités supplémentaires du jour au lendemain ! que de dépenses obligatoires en plus: loyer, assurances, couleurs, réseau fixe. Il fallait faire face à tout celà, plus continuer à procurer les services existants comme la bibliothèque (voir l'article en rapport), les commandes, les abonnements aux revues, conférences, présentations de modèles, diapositives et films.

Une grosse épine aussi a été la restructuration de notre bulletin "Ferro-Flash" Namur qui a fait peau neuve.

Reconnaissez, chers amis, que c'est beaucoup de choses à la fois sur la pomme des comitards.

Mais "le petit chat" aura bientôt fini sa maladie de croissance; çà va bientôt rouler et croyez bien que si vous nous aidez au maximum pour l'exposition de novembre de cette année, vous serez fiers de faire partie du RAIL MINIATURE MOSAN.

RECHERCHEZ LES ERREURS...

A l'occasion du 40^e anniversaire de la bataille des Ardennes, le journal "Vers l'Avenir" a publié une bande dessinée (signée W.Vassaux et P.Lepage) pour commémorer cet événement.

Le dessinateur semble s'être inspiré de "Nos inoubliables vapeurs" de Ph.Dambly pour illustrer son travail. Pour nous, les dessins se rapportant aux locomotives SNCB comportent des anachronismes. A vous de les découvrir... avant de consulter les réponses à la fin de ce numéro.



CHEZ NOUS LA VIE DU R.M.M.

BRANCHÉS DE L'ELECTRONIQUE OU PAS, METTONS NOUS AU COURANT...

L'infrastructure du réseau étant totalement achevée, la pose des voies a commencé.

Parallèlement à cela, il faut songer à installer et cabler les commandes électriques et électroniques. Des modules, pupitres et TCO des commandes d'itinéraires d'un faisceau de formation sont à mettre en place, d'autres à achever. Il faut tirer une ligne électrique 2P+T dans le sens de la largeur du local, confectionner des connecteurs, souder, monter des boîtiers. Il faut également faire des essais de détection électronique des trains (marklin et 2 rails), réaliser un pupitre de distribution des alimentations, etc... Que tous ceux qui sont intéressés parce qu'ils ont envie d'apprendre ou "d'enseigner" dans ce domaine se manifestent aux réunions réseau du vendredi soir aux heures habituelles. C'est l'occasion de voir concrètement et de participer à une construction de commande électronique d'un grand réseau.

Pas besoin d'amener votre oscilloscope, n'ayez crainte, mais une petite pince, une pince à dénuder, petits tournevis, fer à souder, pince coupante, etc.. vous seront utiles ou le seront à d'autres qui n'en possèderaient pas.

P.S. Si vous êtes un AS du circuit imprimé ou aimeriez apprendre à en réaliser, prenez contact avec Olivier Foncoux 081/460792 et participez, vous aussi, avec les autres, à la réalisation du réseau de votre club.

Merci et à bientôt.

(note du rédac'chef : ah que je voudrais avoir le temps d'y participer !)

NOUS ET LES AUTRES LA VIE DES CLUBS.

Voir l'article : "vu dans le Ferro-Flash du C.F.C. Houdeng."

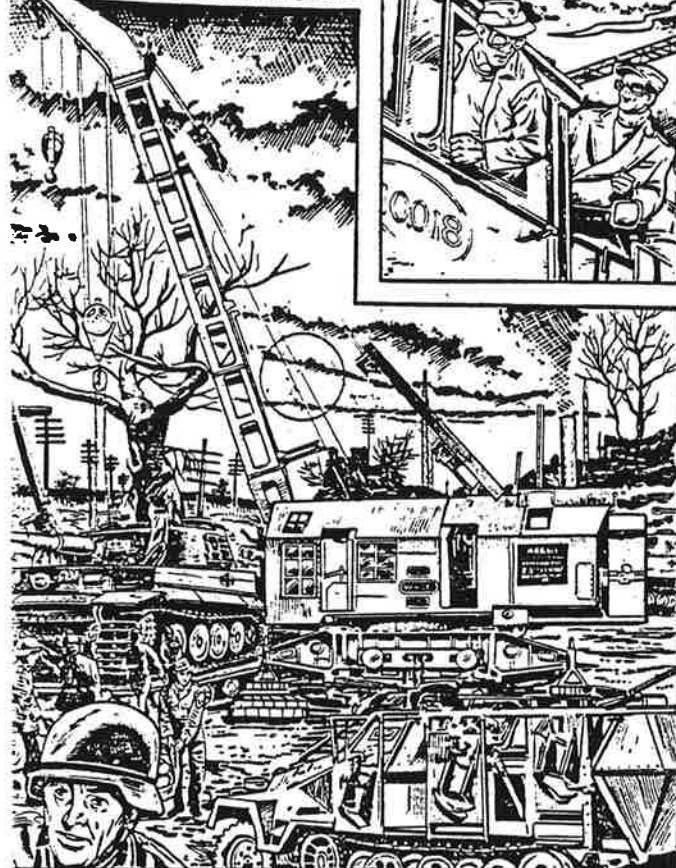
NUTS!

BASTOGNE

Willy VASSAUX & Pierre LEPAGE
LA BATAILLE DES
ARDENNES
EN BANDES DESSINEES

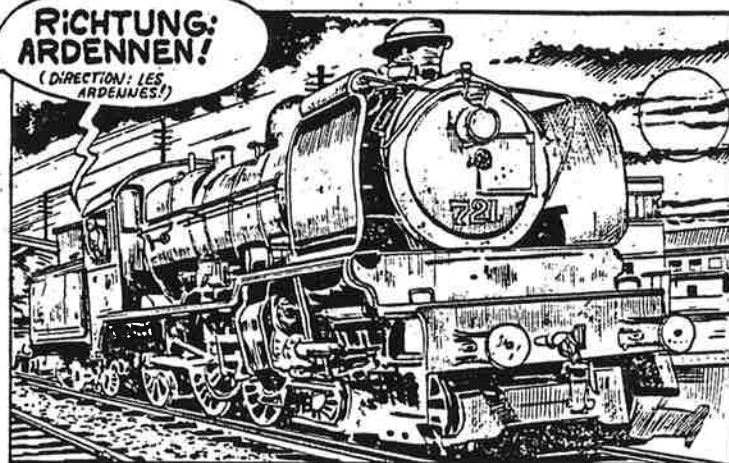


NOTamment, DU 7 AU 11 DÉCEMBRE,
L'ALLEMAGNE CHARGE SES TRAINS
POUR LA GRANDE OFFENSIVE.



RICHTUNG:
ARDENNES!

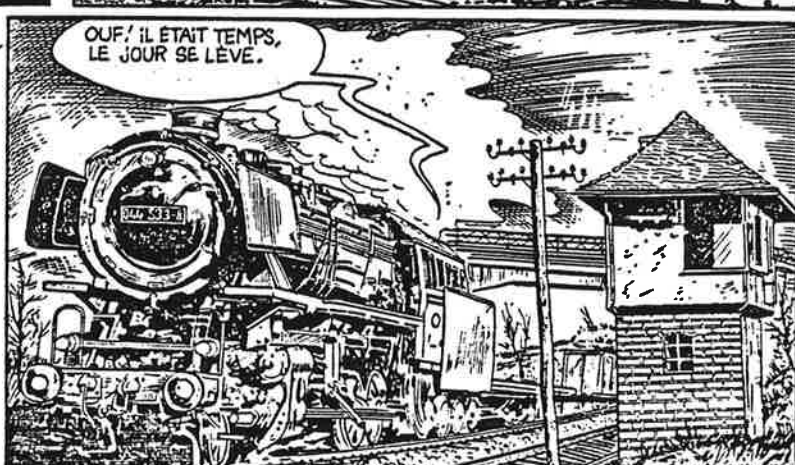
(DIRECTION: LES
ARDENNES!)



SCHNELL!
TOUT DOIT ÊTRE DÉCHARGÉ
POUR 3 HEURES DU
MATIN.



OUF! IL ÉTAIT TEMPS,
LE JOUR SE LÈVE.



DÉCEMBRE, CHATEAU DE
GENBERG PRES DU RHIN.

L'OPÉRATION
DÉBUTERA LE 16.

CONVOQUEZ
TOUS LES
COMMANDANTS
DE DIVISION.



ET UN PEU
PLUS TARD.

HALTE!...



LE TEMPS DE LA VAPEUR..... EN 1939.

Sources : livret du service des locomotives et machinistes au 16.04.39
documentation de mrs. M.Havelange et R. Huysman

Le calendrier "loco" publié annuellement (depuis 1979) par la maison "Ediblanchart" nous présente pour 1984, 3 photos de la collection de Mr. Ph. Dambly prises en 1939 et qui ne figuraient pas dans "nos inoubliables vapeur", il s'agit de:

- a) Type 10 locomotive 1029 photo prise à Varsenare (ligne 50)
- b) Type 16 locomotive 1609 photo prise à Franière (ligne 130)
- c) Type 66 locomotive 6628 photo prise en gare de Brugge.

Ces locomotives étaient affectées à des dépôts. Lesquels ? Question qui nous est souvent posée par les membres du club, et dont les réponses ne nous sont pas toujours données par les légendes accompagnant les photos. C'est la raison pour laquelle nous avons décidé d'explorer le livret du service des locomotives et machinistes au 16.04.39

Un premier tableau nous présente les dépôts "vapeur" et types de locomotives y affectés; tandis que le second nous indique les types de locos en service (numéros attribués, effectifs, nombre de services)

Le résultat de nos recherches nous indique que la locomotive 1029 était affectée au dépôt de Schaerbeek (FSR) et la 6628 au dépôt de Merelbeke (FKR). Quant à la 1609, elle était affectée au dépôt d'Haine St.Pierre (GT) dont les locomotives type 16 nous rendaient journellement visite d'après les horaires:

T 544	Charleroi Sud	15.31	-	Namur	16.29
T 527	Namur	16.49	-	Tamines	17.18
TL856	Tamines	17.56	-	Namur	18.27
TL863	Namur	18.45	-	Tamines	19.21

Autres photos de la collection de Mr. Phil. Dambly prises en 1939 et parues dans les calendriers "loco" depuis 1979.

Les locomotives photographiées étaient affectées aux dépôts suivants :

TYPES	LOCOMOTIVES	LIEUX OU FURENT PRISES LES PHOTOS	DEPOTS
1	132	Poix Saint Hubert (ligne 162)	FSR
8	814	En gare de Jemelle	LJ
10	1007	Libramont	FSR
16	1612	Entre Knokke et Brugge (ligne 51 bis)	FR
31	3192	Brugge	FSD
33	3300	En gare de Namur	FEO
36	3651/3663	En gare de Jemelle	MBX/MUT

Pour ceux qui possèdent "nos inoubliables vapeur":

En ce qui concerne la double traction de type 36 en gare de Jemelle, il s'agit d'un convoi à destination de Virton-St.Mard via Bertrix et non à destination d'Arlon comme l'indique la légende. En effet, les roulements au 16/04/39 des dépôts de MBX et MUT ne mentionnent aucun service en double traction au départ de Jemelle vers Arlon.

S.N.C.B. DEPOTS "VAPEUR" ET TYPES DE LOCOMOTIVES Y AFFECTEES. 16 avril 1939.

liste établie suivant l'importance du nombre de services.

D E P O T S		nombre de services locomotives	TYPE DE LOCOMOTIVES
L I E U	Abréviat.		
SCHAERBEEK	FSR	128	1,9,10,31,36,38,41,53,57,58,60 61,66,71,81,98
MERELBEKE	FKR	96	7,14,29,44,51,53,64,66,72,81,93
ANTWERPEN-DAM	FNDM	93	40,41,51,53,58,71,72,81,90,93,98
HAINÉ-SAINT-PIERRE	GT	82	16,31,38,41,51,53,81
BRUXELLES-MIDI	FBM	62	1,7,41,51,57,60,62,64,71,97
LIEGE	FL	54	7,9,10,51,53,57,64,96,97,98
KORTRIJK (Courtrai)	FC	52	9,14,31,38,40,44,51,53
LEUVEN	FLV	51	31,38,41,53,64,81
RENORY	RY	46	38,53,81
SAINT-GHISLAIN	FGH	45	41,53,71,81,93
MONCEAU	LNC	44	25,51,53,71,80,81
OTTIGNIES	LT	44	16,31,36,57,64,81
RONET	FEO	44	7,29,33,36,41,51,53,81
HERBESTHAL	FHR	43	7,53,57,81,93,97
HASSELT	FHS	42	14,19,20,38,40,53,57,80,81
MONTIGNIES	FMY	42	40,51,53,64,81
AALST	FLS	39	15,31,38,44,51,64,71
LATOOR	MUT	39	36,81,93,98
STOCKEM	MKM	38	5,8,10,31,35,36,41,53,81
MONS	FMS	37	41,51,53,64,81,98
TOURNAI	FTY	33	9,14,41,51,53,64
DENDERMONDE (Termonde)	FT	31	16,18,38,44,51,53
LANDEN	FLD	31	44,57,64,81
MUIZEN	FYM	31	15,51,53,64,81
JEMELLE	LJ	30	8,10,31,36,57,81

OOSTENDE	FSD	30	1,11,31,44,51,53
TAMINES	FTM	29	8,15,53,81
BRUGGE	FR	28	7,16,44,51,53,72
ATH	ATH	26	41,51,57,93
BERCHEM	FCV	26	6,15,40,57,66,69
BERTRIX	MBX	26	36,44,53,81,93,96
AARSCHOT	FRST	24	16,38,41,51,93
ANS	ANS	24	11,25,38,53,81
ANTWERPEN-ZUID (sud)	FNSD	24	11,51,53,58,66,71,81,96
TIENEN (Tirlemont)	FTL	23	44,53,64,71,93
PEPINSTER	FPS	22	41,53,96,97
BRAINE LE COMTE	FBC	21	41,51,57,71
GENT-ZEEHAVEN	FGNF	19	29,51,53,72
BAULERS	FSU	18	16,40,51
IEPER (Ypres)	FY	14	11,44,71
LUTTRE	FLU	14	53,72,81,93
SINT-NIKLAAS	FSN	14	8,11,44,93
CINEY	LC	13	44,93
TROIS-PONTS	FNO	13	44,81
WALCOURT	LWC	13	11,15,53,81
DENDERLEEUEW	FDD	12	44,51,53
SAINT-VITH	RSV	11	81,93,97
GOUVY	FVY	10	44,81,93
OUDENAARDE	FDN	10	44
ADINKERKE	FDK	9	44,51,81
LODELINSART	LDS	9	71
MOL	LML	9	18,44
FLORENNES (Ca1)	GF	8	11,15
STATTE	LHY	8	44,93
WISE	FVS	8	44,53,96

MONTZEN	GMN	7	53,81,98
KORTEMARK	FTK	6	44,72,93
MARIEMBOURG	LMG	6	15,81
EEKLO (Eecloo)	FCO	3	44

Remarque

Le livret du service des locomotives et des machinistes nous révèle l'existence de trois "sous dépôts" dont les roulements étaient effectués par des locomotives affectées à des dépôts qui étaient chargés du "gros entretien" de ces engins.

SOUS DEPOTS	DEPOTS	TYPE LOCOS	NOMBRE DE SERVICES
BLATON	SAINT-GHISLAIN	93	3
BASTOGNE	BERTRIX	44 93	1 1
MOERBEKE-WAAS	MERELBEKE	44	1

Remarques concernant le tableau qui suit.

(1) Numéros attribués.

Type 1 A la livraison de 15 locomotives en 1935 (101-115)
et de 20 locomotives en 1938 (116-135)
Type 5 à 58 Lors de la numérotation du 1 octobre 1931.
Type 60 à 98 A la numérotation, le 10 décembre 1924, des locomotives cédées par
les différents chemins de fers allemands et ce suivant les clauses
du traité de Versailles de 1919.

(2) Effectifs en écritures.

L'effectif total de 3380 locomotives ne tient pas compte :

1. des 5 locomotives de type 50 numérotées 5000-5004 et qui étaient affectées à 3
ateliers centraux suivant la répartition :

AC LUTTRE	2	5003, 5004
CW GENTBRUGGE	2	5000, 5002
LW LEUVEN	1	5001

2. de 9 locomotives du type 79 qui n'assuraient plus de service et qui furent mises
hors écritures en 1939.

Au sujet des locomotives type 12, 25, 29.

Type 12.

Les 6 locomotives numérotées 1201-1206 ont été fournies à la SNCB d'avril à juillet
1939 et affectées au dépôt de Schaerbeek (FSR). Elles n'étaient donc pas reprises au
roulement du 16/04/39.

Type 25 & 29.

Il s'agit de 2 types de locomotives dont les premiers exemplaires furent construits en
1884 (type 25) et en 1875 (type 29). Les derniers exemplaires furent mis hors écritures
en 1942.

A NE PAS CONFONDRE avec les types 25 (de 1944) et 29 (de 1946).

TYPE	NUMEROS ATTRIBUES (1) () effectifs lors de la numér.	EFFECTIFS(2) en écritures	total	NOMBRE DE SERVICES-LOCOMOTIVE PREVUS AU ROULEMENT (RESERVES NON COMPRISES) par dépôt.
1	101 - 135 (35)	35	25	FSR:12 - FBM:8 - FSD:5
5	500 - 503 (4)	4	2	MKM:2
6	600 - 608 (9)	8	6	FCV:6
7	700 - 774 (75)	75	41	FHR:13 - FEO:8 - FBM:6 - FKR:6 - FL:4 - FR:4
8	800 - 842 (43)	42	24	FTM:10 - LJ:6 - FSN:4 - MKM:4
9	900 - 942 (43)	42	23	FSR:9 - FL:5 - FTY:5 - FC:4
10	1000 - 1048 (49)	49	25	FL:8 - MKM:8 - LJ:6 - FSR:3
11	1100 - 1146 (47)	29	16	FSD:6 - FY:4 - GF:2 - ANS:1 - FNSD:1 - FSN:1 - LWC:1
14	1400 - 1432 (33)	33	20	FC:10 - FTY:5 - FHS:4 - FKR:1
15	1500 - 1547 (48)	48	30	FLS:6 - FTM:6 - GF:6 - FCV:4 - FYM:4 - LWC:3 - LMG:1
16	1600 - 1661 (62)	62	42	GT:13 - FR:8 - FSU:6 - LT:6 - FT:5 - FRST:4
18	1800 - 1878 (79)	25	11	LML:6 - FT:5
19	1900 - 1902 (3)	3	2	FHS:2
20	2000 - 2010 (11)	11	7	FHS:7
25	2500 - 2610, 2612-2620 (133)	3	2	ANS:1 - LNC:1
29	2622 - 2624, 2626-2635 (80)	4	3	FEO:1 - FGNF:1 - FKR:1
31	2971, 2972, 2975 - 2983 (200)	200	60	GT:13 - LT:13 - FLV:8 - FSR:8 - FLS:4 - LJ:4 - MKM:4 - FC:3 - FSD:3
33	3300 - 3308 (8)	8	5	FEO:5
35	3500 - 3503 (4)	4	2	MKM:2
36	3600 - 3692 (93)	93	40	MUT:15 - FEO:5 - LT:5 - LJ:4 - MBX:4 - MKM:4 - FSR:3
38	3800 - 3949 (150)	150	75	FLV:11 - FHS:10 - FRST:10 - FT:10 - GT:9 - FSR:9 - ANS:7 - RY:5 FC:2 - FLS:2
40	4000 - 4069 (70)	70	46	FSU:11 - FC:10 - FMY:7 - FCV:6 - FHS:6 - FNDM:6
41	4100 - 4320 (221)	221	127	FBC:16 - GT:16 - ATH:15 - FGH:10 - FLY:10 - FPS:10 - FMS:9 - FSR:9 - FTY:9 - FRST:8 - FBM:6 - FEO:4 - MKM:4 - FNDM:1
44	4400 - 4726 (327)	327	181	FLD:17 - FKR:15 - FC:13 - FR:13 - LC:12 - FDN:10 - FLS:10 - FTL:10 - FDD:9 - FT:9 - FY:9 - MBX:9 - FNO:8 - FSN:8 - FSD:6 - FDK:5 - LHY:5 - FVS:4 - FC0:3 - LML:3 - FTK:2 - FVY:1
51	5100-5297 (198)	143	49	FYM:6 - LNC:5 - FEO:4 - FGNF:4 - FSD:4 - FMS:3 - ATH:2 - FKR:2 - FLS:2 - FMY:2 - FNDM:2 - FBC:1 - FBM:1 - FC:1 - FDD:1 - FDK:1 - FL:1 - FNSD:1 - FR:1 - FRST:1 - FSU:1 - FT:1 - FTY:1 - GT:1
53	5300-5675 (376)	374	210	FNDM:41 - FSR:25 - FMY:11 - FKR:10 - RY:10 - FC:9 - GT:9 - FLY:8 LNC:8 - FEO:7 - FGNF:7 - FSD:6 - MKM:6 - ANS:5 - FTY:4 - FYM:4 - FHS:3 - FMS:3 - FNSD:3 - FPS:3 - LWC:3 - FDD:2 - FHR:2 - FL:2 - FTL:2 - FTM:2 - FVS:2 - MBX:2 - FLU:1 - FR:1 - FT:1 - GMN:1
57	5700-5762 (63)	63	34	FSR:8 - FBM:7 - ATH:3 - FBC:3 - FL:3 - FCV:2 - FLD:2 - LJ:2 - LT:2 - FHR:1 - FHS:1
58	5800-5837 (38)	38	21	FNDM:9 - FSR:8 - FNSD:4
60	6002-6013, 6033, 6040, 6041, 6043 (16)	16	7	FSR:4 - FBM:3
61	6110, 6117, 6127 (3)	3	1	FSR:1
62	6201-6213, 6216, 6217 (15)	15	6	FMB:6
64	6400-6567 (168)	168	120	FMS:16 - FLS:14 - FKR:12 - FL:11 - LT:10 - FBM:9 - FLD:9 - FMY:9 FTY:9 - FYM:9 - FLV:6 - FTL:6
66	6600-6634, 6638, 6639, 6641, 6645 (42)	42	23	FKR:12 - FSR:6 - FNSD:4 - FCV:1
69	6654, 6671, 6676 (4)	4	7	FCV:7
71	6904, 6906, 6910-6917, 6924, 6946 (13)	13	7	
72	6947 (13)	13	7	
	7000-7128, 7131-7133, 7137 (151)	54	34	LDS:9 - FBM:7 - FSN:6 - FSR:4 - FNDM:2 - FBC:1 - FLS:1 - FNSD:1 - FTL:1 - FY:1 - LNC:1
	7140, 7146, 7152, 7158, 7161, 7168 (151)	54	34	
	7170-7133, 7185, 7187, 7189-7192 (151)	54	34	
	7196, 7199 (151)	54	34	
	7201-7279, 7281-7336, 7339-7342 (151)	54	34	

80	8001-8033,8035-8039,8041-8043 8045,8047-8058,8060-8062,8067 8069,8071,8073,8077,8078, 8080-8082,8087-8089,8093,8096 (71) (576)	(139)	58	19	FGMF:7 - FKR:5 - FNDM:3 - FTK:2 - FLU:1 - FR:1
81	8100-8675 (71) (576)		27 576	2 334	FHS:1 - LMC:1 RY:31 - FKR:30 - LMC:28 - GT:21 - MUT:20 - FGH:19 - FSR:17 - FMY:13 - FHR:11 - FTM:11 - ANS:10 - FEO:10 - MBX:9 - FHS:8 - FLU:8 - FLV:8 - FVM:8 - LJ:8 - LT:8 - FVY:7 - FNDM:6 - FNSD:6 - LMC:6 - FMS:5 - FNO:5 - GMM:5 - LMG:5 - MKM:4 - FDK:3 - FLD:3 - RSV:1
90	9000-9010,9015-9018,9022, 9025-9028,9040,9043,9044,9051 9052,9066,9068,9071,9072,9079 9089,9090 (32)		32	19	FNDM:19
93	9301-9359,9361,9362,9365,9367 9669,9371-9373,9378-9386,9390 9392,9394,9398,9399 (81)		81	41	ATH:6 - RSV:6 - FLU:4 - FTL:4 - FGH:3 - LHY:3 - FHR:2 - FKR:2 - FTK:2 - FVY:2 - MUT:2 - FNDM:1 - FRST:1 - FSN:1 - LC:1 - MBX:1
96	9600-9610,9613,9616,9617,9620 9624,9626,9631,9632,9637,9643 9650,9652,9655,9662,9668,9679 (27)		27	16	FL:6 - FNSD:4 - FPS:3 - FVS:2 - MBX:1
97	9702-9750,9754,9755,9774,9775 9781,9783,9793 (56)		56	35	FHR:14 - FBN:9 - FPS:6 - RSV:4 - FL:2
98	9801-9803,9805,9809-9819,9824 9827-9829,9834-9849,9853,9854 9856,9858,9859,9862-9868,9870 9876,9880,9887,9895,9896(53)		48	21	FL:12 - FNDM:3 - FSR:2 - MUT:2 - FMS:1 - GMM:1
		3380	3380	1814	

Nombre de locomotives en écritures : 3380
 Nombre de services-locomotives prévus : 1814
 différence : 1566

Justification de la différence:

1. Locomotives "réserves".
2. Locomotives "en parc" ne peuvent être mises en service qu'avec l'accord de la direction M.
3. Locomotives à l'entretien et immobilisées dans les dépôts pour petites réparations.
4. Locomotives accidentées ou en panne, en attente de grandes réparations et garées dans les dépôts.
5. Locomotives en moyennes et grandes réparations dans les ateliers centraux.

Recherche et Rédaction Michel Herbiet.

"Le Ministre des Communications et des PTT, Herman De Croo, a approuvé un important marché concernant l'électrification de la ligne 154 entre Namur et Dinant. Cette réalisation s'inscrit dans le cadre du programme d'électrification du réseau de la SNCB.

Cette entreprise est confiée à S.A. DUCHENE de Strée-Modave. Le montant des travaux de celle-ci s'élève à 205.651.655 frs hors tva. Outre la main d'oeuvre que procurera cette entreprise, cette région du Namurois bénéficiera bientôt des avantages de l'électrification du chemin de fer."

Prévu dans un plan global d'électrification du réseau, remis ensuite à plus tard, le projet d'électrification de la ligne Namur-Dinant avait connu des fortunes diverses. Cette fois ça y est ces travaux s'inscrivent dans le cadre de la restructuration du service voyageurs (plan I.C.). Les premiers travaux devraient débuter en août de cette année, et la mise en service est prévue en mai 1987. (nouveaux horaires)

Le paysage de la Haute-Meuse en sera modifié : il est grand temps de sortir les appareils photos...

Toutefois, à part la ligne aérienne, bien visible, les changements devraient être relativement peu importants. En effet, la ligne vient d'être équipée du block automatique, et les gares d'Yvoir et Lustin ont été récemment reconstruites.

Voyons donc ce qui est prévu :

VITESSE DE REFERENCE DE LA LIGNE. On avait espéré la porter à 100 km/h, mais cela supposait l'augmentation des distances d'avertissement entre Yvoir et Dinant, travaux pour lesquels il semblerait qu'on manque de moyens financiers (ndlr:il me semble déjà avoir lu et entendu cette réflexion et ce n'est pas fini...).

La vitesse de référence serait donc maintenue à 90 km/h. L'entrevoie des V.P. sera portée à 2,10m (mais maintenue à 2m sur les tabliers métalliques des passages inférieurs jusqu'au renouvellement de ceux-ci).

Il peut sembler dommage de "faire les choses à moitié" en l'occurrence. C'est l'éternel problème du manque de moyens financiers (!) accordés à la SNCB pour ses infrastructures. Quand on voit fleurir dans la région les projets routiers aussi coûteux qu'inutiles des Travaux Publics (tunnel de la N route de Gelbressée, sans parler de l'horrible "mezzanine" en bord de Meuse entre Profondeville et le pont de Lustin), il y a de quoi désespérer.

AMENAGEMENT DES TUNNELS. Il avait d'abord été prévu de mettre à voie unique les tunnels de Lustin et de Godinne, mais il apparaît que leur mise au gabarit électrique pour deux voies présente peu de difficultés et peut se faire à peu de frais (respectivement 15 et 9 millions).

Ces travaux vont entraîner des services permanents (24h/24h) à voie unique entre Yvoir et Jambes, et des coupures de la ligne durant certains week ends.

PONT DE DAVE. Le pittoresque pont de Dave (passage supérieur BK 69,463), près du château, va disparaître, ce qui est bien dommage, mais inévitable. L'étude du nouvel ouvrage est terminée, et la Commission Royale des Monuments et Sites a marqué son accord sur le projet.

L'adjudication devrait intervenir au début de septembre. Le coût est estimé à une vingtaine de millions.

Quelques expropriations seront nécessaires pour la route d'accès. A noter que le nouvel ouvrage d'art permettra la suppression du PN 103.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE. Une sous-station de traction sera construite à Yvoir, et deux postes de sectionnement à Tailfer et Dinant.

On avait songé à installer la sous-station à Dinant, en fonction d'éventuelles électrifications au-delà, mais elle sera finalement située à Yvoir. (ndlr: un signe pour l'avenir ?)

NOUVELLE CABINE A JAMBES-NORD. La cabine "tout relais" installée provisoirement dans un wagon sera transférée dans un nouveau bâtiment voyageurs (étude terminée et approuvée par tous les services).

L'adjudication des travaux du bâtiment pourrait intervenir en juin de cette année. Le délai total de construction est de 250 jours ouvrables (+ 1 an).

Aucun aménagement de voie n'est nécessaire. Un couloir sous voies devrait être réalisé en même temps que la suppression du passage à niveau, qui n'est actuellement pas programmée.

La pose d'une troisième voie entre Namur et Jambes n'est pas prévue dans le cadre de l'électrification.

AMENAGEMENTS DE LA GARE DE DINANT. Seraient en principe à réaliser :

- Le remplacement de la T.O.3 (traversée ordinaire ou, pour le profane, "croisement") côté Namur par une liaison (= 2 aiguillages) en voie principales et un appareil donnant accès à une voie en cul de sac à quai, à installer en place des voies 7 et 8. (qui seront démontées).
- prolongement du quai 1 du côté Namur.
- construction d'un couloir sous voies, ce qui nécessitera l'élargissement du quai 2 (voie III à démonter)
- aménagement du parking et de la gare des autobus.

L'implantation des nouveaux appareils de voie devrait être réalisée pour mai 1984.

CATENAIRES. L'équipement du tronçon Yvoir-Dinant devrait commencer en 1984 avant les travaux aux tunnels.

On réaliserait l'équipement du tronçon Namur-Yvoir en profitant des coupures nécessaires pour les travaux aux tunnels. Le chantier caténaires sera installé à Ronet.

DIVERS. - La télécommande des installations caténaires de la L.154 nécessitera le renouvellement de P.C. de télécommande de Namur.

- Les quelque 5 millions nécessaires pour les installations de chauffage des aiguilles pourraient être instruits au budget de 1986, en fonction des possibilités.

- Le block automatique est en service entre Namur et Dinant. Mais les circuits de voie "monorails" doivent être remplacés par l'électrification.

- L'électrification de 2 voies accessoires au faisceau "Meuse" en gare de Namur nécessiterait le relèvement de la passerelle d'Herbatte. Ce problème doit encore être examiné.

PLANNING GENERAL DES TRAVAUX EN LIGNE.

D'août à novembre 1984 : tronçon YVOIR-DINANT : fouilles et bétons.
D'octobre 84 à avril 86: tunnel de Lustin : mise au gabarit électrique.
P.S.BK 69,463(Dave): construction du nouvel ouvrage d'art.
De mars à septembre 85 : tronçon Namur-Lustin : fouilles et bétons.
D'avril à septembre 85 : tronçon Yvoir-Dinant : poteaux poteaux et fils.
De septembre 85 à juin 86 : tunnel de Godinne : mise au gabarit électrique.
De janvier à avril 86 : tronçon Lustin-Yvoir : fouilles et bétons.
De septembre 85 à février 87 : tronçon Lustin Yvoir : poteaux et fils.

Comme on le voit, il y aura des chantiers à observer et photographier le long de la Meuse dans les mois qui viennent.

Dans quelques temps, les vieilles voitures K en traction diesel disparaîtront au profit d'automotrices modernes (ou de rames reversibles M4 ?). Si certains ferroviathes amateurs d'antiquités le déplorent, ce ne sera pas le cas des usagers de la ligne !

Et, ma foi, il restera toujours pour les nostalgiques l'évocation sur notre réseau RMM de la "bonne vieille ligne de Dinant" avec ses signaux mécaniques et ses bâtiments "Nord-Belge".

LES VOITURES M 2 DE LA S.N.C.B.... ET LEUR REPRODUCTION EN HO.

UN ARTICLE "À SUIVRE" DE CLAUDE RIGUELLE

Les voitures M2 sont apparues à la fin des années 50 et elles constituent toujours un type standard de matériel remorqué, destiné au transport des voyageurs en service intérieur.

La mise en vente par la Firme JOCADIS de fenêtres à encastrier dans les baies des modèles HO de LIMA m'a amené à réexaminer ces deux voitures, apparues sur le march il y a plus de 15 ans.

Nous allons comparer les principales dimensions des voitures réelles à celles des modèles LIMA en observant le tableau ci-après :

Table with 4 columns: voitures M 2, 1/1 mm, 1/87° mm, LIMA mm. Rows include: longueur hors tampons, largeur de la caisse, hauteur du toit au dessus du rail, entraxe des pivots de bogies, empattement des bogies, diamètre des roues.

CONCLUSIONS.

- 1. la longueur de la caisse du modèle est trop courte de 20mm et elle a donc été traitée à une échelle de 1/94°.
2. la largeur de la caisse est trop faible de 4,3mm.
3. l'empattement des bogies est trop faible de 4mm.
4. les pivots de bogies ont été déplacés vers les extrémités principalement pour permettre leur rotation sans heurter les marche-pieds.

De ces considérations, il ressort que le modèle est assez éloigné de la réalité et donc que sa réalisation par LIMA présente de nombreuses inexactitudes, inacceptables à notre époque.

Comme ce type de matériel est présent partout sur le réseau belge, j'estime qu'il est indispensable pour tout modéliste désirant reproduire un réseau belge.

J'ai donc envisagé les modifications pouvant être apportées au modèle LIMA pour le rendre plus correct.

En premier lieu, je pense qu'il est matériellement impossible d'accroître la longueur du modèle pour respecter l'échelle H0. Donc, ceux qui ne veulent que des modèles strictement à l'échelle peuvent arrêter ici la lecture de cet article.

Pour la largeur, je pense qu'il y a lieu de garder la même échelle de réduction que pour la longueur. En conséquence, je propose de porter la largeur à 33 mm.

En ce qui concerne les bogies, je propose de garder ceux de LIMA mais de déplacer les pivots vers le centre. De cette façon, l'aspect extérieur sera plus correct et, malgré cette modification, il sera possible d'assurer la rotation des bogies sur des rayons de 600 mm.

On trouvera sur le schéma ci-après les principales modifications à réaliser.

MANIERE DE PROCEDER :

La première opération sera bien sûr le démontage complet de la voiture.

1. LA CAISSE.

On sciera la voiture en deux dans le sens de la longueur (de préférence), en veillant à réaliser une découpe rectangulaire autour des pivots de bogies dans le but de le déplacer aisément comme indiqué au schéma.

Ensuite, on recollera ensemble les deux morceaux, en veillant à maintenir une largeur de 33mm, au moyen de bandes de plasticard placées à divers endroits.

A l'aide de morceaux de plasticard et d'enduit, on obturera les ouvertures pratiques dans les faces de bout. De la même façon, on réduira la largeur de chaque fenêtre de bout pour obtenir 3,5 mm.

L'opération suivante consistera à placer les pivots de bogies à leur place définitive, au moyen de deux bandes de plasticard par pivot. On soignera à ce moment la position du pivot, au centre de la largeur et à 39 mm de la face de bout.

On supprimera par ponçage de chaque côté des portes, les plaques portant les numéros de classe. Attention à ne pas abimer les encadrements des fenêtres voisines !

On procédera de même pour les numéros de classe apposés sur les faces de bout. On poncera également les extrémités des faces latérales de la caisse pour supprimer les traces de moulage.

Il y a lieu de reboucher au droit des bogies la découpe faite pour le passage de la génératrice, car même si on projette de placer une génératrice, la découpe ne serapas à la bonne place.

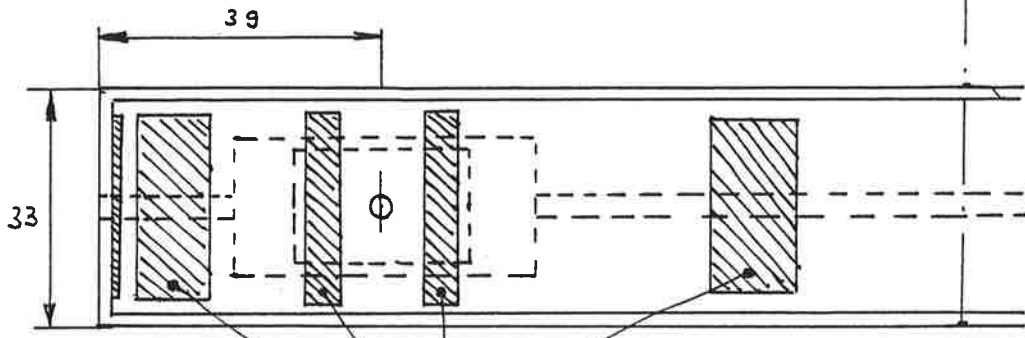
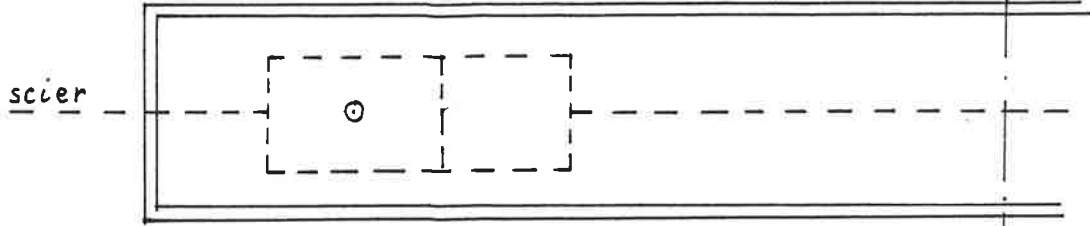
2. LA TOITURE.

Pour la toiture, le problème est plus compliqué en raison de la présence des aérateurs. Comme il n'en existe pas de corrects dans le commerce, à ma connaissance, j pense qu'il est indiqué de garder ceux du modèle.

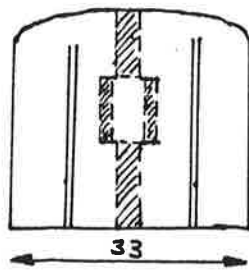
voiture M2.



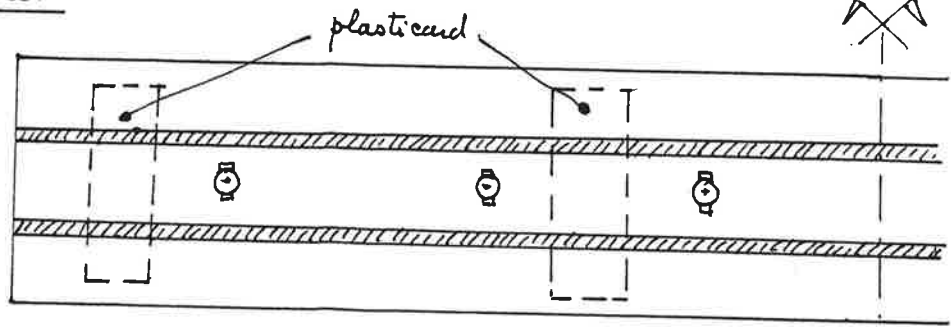
caisse



plasticard



toiture.



Pour obtenir l'élargissement de la toiture, j'ai donc procédé au sciage de chaque côté de la ligne d'aérateurs. (voir croquis)

Ensuite on peut disposer les deux parties latérales sur la caisse et les relier ensembles par des bandes de plasticard, collées à la cyanolite.

On colle alors la partie centrale comportant les aérateurs sur les bandes de plasticard, en veillant à conserver l'arrondi !

Avec des morceaux de plasticard et de l'enduit pour maquettes plastiques, on bouche les deux fentes longitudinales. L'opération suivante sera une des plus fastidieuses : il s'agit de poncer soigneusement, en veillant à ne pas abimer les aérateurs. On reformera alors la trappe disposée au dessus du wc.

à suivre

UNE NOUVELLE IMAGE DE MARQUE POUR LA S.N.C.B.

PAR ANDRÉ MARIE DUCARME

source : AVIS 13 D.G. (30/12/83).

Avec la restructuration du service voyageurs au 03.06.84, la SNCB souhaite se donner une image de marque toute nouvelle.

Pour cela, on ne se contentera pas d'améliorer les cadences, d'optimiser les correspondances, etc... Il faut aussi des changements "visuels."

Quatre nouveautés (ou semi-nouveautés) vont se concrétiser peu à peu.

- utilisation systématique du monogramme
- utilisation généralisée d'un même type de caractère d'imprimerie pour les indications données au public.
- redécoration du matériel roulant.
- logotypes IC et IR.

MONOGRAMME

Il existe en fait plusieurs variantes (légères) dans le dessin de ce monogramme bien connu. On en reviendra à une représentation unique.

- sur les véhicules.
- sur les bâtiments de voyageurs (où ce monogramme remplacera le sigle SNCB ou NMBS parfois rencontré)
- sur les documents officiels, en-têtes de lettres, etc...
- sur les vêtements des agents en contact avec la clientèle.

CARACTERE D'IMPRIMERIE.

Un même type de caractère (UNIVERS 65 BOLD, pour ne rien vous cacher) sera utilisé sur les imprimés et panneaux destinés au public.

Les indications sur les panneaux fixes seront réalisées en blanc sur fond bleu de Sèvres (c'est déjà souvent le cas)

LIVREE DU MATERIEL ROULANT.

Les caisses du matériel roulant à voyageurs du service intérieur (voitures, fourgons, automotrices, et autorails) et les véhicules des centres routiers seront peints en rouge pourpre avec bandeau gris clair.

Les HV du service international (sauf les voitures-lits et couchettes) seront décorées en orange pur avec bandeau gris clair.

Les caisses des HLE et des HLD aptes au chauffage électrique seront peintes en bleu SNCB 74 avec bande jaune cadmium (rien de bien neuf, c'est la dernière livrée appliquée).

Tout ceci concerne aussi bien le matériel à construire que le matériel en service (pour lequel cette redécoration se ferait lors des remises en peinture générales).

NOTE.

- le rouge pourpre SNCB (RAL 3004) existe chez ROCO (MO-LAK) sous la référence 7001 S et l'orange pur (RAL 2004) sous la référence 7006 S.
- le gris clair (RAL 7035) ne se trouve pas encore dans le commerce modéliste à ma connaissance.
- les autres teintes SNCB sont disponibles chez DACKER ou D.J.H.
- en outre, le gris d'ombre (RAL 7022) des caisses des HLE polycourant série 18 existe aussi chez ROCO sous la référence 7007 S).

LOGOTYPE IC et IR.

Les trains du régime IC - IR seront pourvus de plaques amovibles gris clair portant en couleur pourpre l'emblème IC ou IR (voir dessin)

CONCLUSION.

Tout cela est très bien. MAIS il manque à notre avis un 5° point : la ferme résolution de nettoyer régulièrement les voitures, au dedans et au dehors, sans attendre les révisions générales ! Bien des usagers en effet, préféreraient le classique vert-wagon PROPRE à la livrée "crasse-uniforme-sur-vitres-et-caisse" qui tend à se généraliser.

Mais peut-être aurait-on jugé bon à la SNCB de laisser le matériel devenir vraiment très sale, pour pouvoir frapper les imaginations le 03.06.84 ... après un nettoyage général. Si c'est le cas, le secret est bien gardé...!

Le fait d'être membre du R.M.M. et affilié au C.F.F. Houdeng ne veut pas dire que je mange à tous les rateliers ni que je fais de l'espionnage comme certains l'ont laissé supposer... Au contraire, c'est un trait d'union amical entre plusieurs clubs. Et j'estime cette formule salubre.

Depuis le temps qu'on en parle au C.F.C. Houdeng. Il fallait aller voir les Amis de Bruxelles. Ce vendredi 17 février, je suis allé leur rendre une visite de courtoisie, accompagné de mon ami Michel Suplis, le spécialiste (un vrai) du "vieillissement" du matériel. On aura l'occasion d'en reparler (du vieillissement bien sûr).

Woluwé Saint Pierre, à gauche d'un magasin une porte qui s'ouvre à 19h45 tapant, un escalier nous conduit au paradis: un fervent, Monsieur Mathurin, quinquagénaire de son état, leur a consacré TOUT son grenier, aménagé un bar, une salle de réunion avec écran et tableau rabattable, éclairages, projecteurs, Et même leur a offert un atelier (que je n'ai pas encore pu visiter) la réunion de ce soir (dans la salle) portait sur les nouveautés de Nuremberg.

L'animateur n°1, Michel Broigneux, a fait le voyage avec son épouse pour ramener une moisson d'informations et de diapositives au prix de mille difficultés car les photos sont très réglementées voir strictement interdites par certains exposants... il faut travailler avec un appareil discret.

D'accord, en temps que conducteur 'SNCF' il avait un parcours gratuit en chemin de fer. Malgré cela, il y est allé de ses ronds (environ 28.000 frs). Il fallait le faire... et tout cela pourquoi ? pour ses amis de club ! (bien, hein !) Total environ 240 diapositives uniquement de matériel ferroviaire.

Présentées avec énormément de sérieux (il connaissait bien son sujet) et dans l'humour le plus délirant (calembours et commentaires des spectateurs). Trois heures et demies de projections et de "conférence" qui nous ont fait participer à cette trop courte visite d'un week end à la grande foire de Nuremberg.

Une réunion sympa, des membres coopérants et agréables à cotoyer.

Eux aussi, ils ont lancé un réseau à modules qui est en bonne voie !

L'affaire est à suivre... je vous tiendrai au courant... d'après certains bruits de couloirs, je suis là pour ça !!!

LE JEUX DES ERREURS

CE QUE VOUS AVEZ VU ...ET...CE QU'IL FALLAIT VOIR...

- Locomotive 10.018 En décembre 1944, cette locomotive portait le n° 1018 (10.018 seulement le 1° janvier 1946). De plus, elle était en territoire libéré et ne pouvait donc pas être conduite par des machinistes de la Deutsch Reichbahn.
- Locomotive 721 En décembre 1944, cette locomotive portait bien le numéro 721 mais ne pouvait pas être conduite par des machinistes allemands, car elle se trouvait en territoire libéré.
- Locomotive 29.105 En décembre 1944, cette locomotive était déjà en construction aux USA. Elle ne fut livrée à la SNCB qu'au courant de 1946. Donc, pas question à cette époque de la photographier à l'ombre de la cathédrale de Koln.

La locomotive de la DR représentée dans la bande dessinée comporte également un anachronisme. En effet, elle porte la numérotation "U.I.C." non applicable en décembre 44. A cette époque, elle portait le numéro 44 533

Bien observé par Michel Herbiet !

COMMANDE DE 65 VOITURES A DOUBLE ETAGE POUR LA S.N.C.B. (vers l'avenir du 12/1/84)

Après demande de prix, le ministre des communications Herman De Croo a marqué son accord pour la commande de 65 voitures à double étage pour la SNCB.

La fabrication des caisses est confiée aux ateliers BN (Brugeoise et Nivelles), celle des bogies sera réalisée par les ateliers réunis BREC & BRAINE LE COMTE & THIRIAU.

La commande représente une valeur totale de 1,7 milliard et de 567.000 heures de travail direct dans ces usines. Elle se compose de 45 voitures de 2° classe, de 10 voitures de 1° classe et de 10 voitures avec compartiment de 2° classe et poste de conduite.

Les voitures seront fournies à un rythme de 6 par mois, à partir de novembre 1985. Essentiellement confiées au trafic des navetteurs, la mise en service de ces voitures est prévue dans les trains arrivant dans les gares de Bruxelles.

VU DANS 'FERRO-FLASH' DU C.F.C. HOUDENG.

Avec les distances entre les membres et le local... le C.F.C. essaime...
En deux formations : le CFC Houdeng, et le CFC Bruxelles. Tous deux financièrement indépendants.

Avis de recherche : Les éditions allemandes "MIKADO" cherchent tous renseignements sur les modèles fabriqués par Fleischmann en petite série pour la Belgique dans le passé (notamment une type 10, une diesel 1380 F avec filet jaune, etc.) Aidez-les en écrivant à Ph. Van Zandycke qui transmettra. Ce dernier est également désireux d'acheter ces modèles (ainsi que les diesels luxembourgeoises de la marque) s'il s'en présente. adresse : Rue général Fivé 78, 1040 Bruxelles.

Le 17 mars, à 15h précises, au centre culturel de Strépy-Bracquegnies : projection de diapos sur les chemins de fer en Asie, par Guy Bridoux. documents sur une usine chinoise de machines à vapeur.

Des articles sur le vieillissement de la voie et du matériel par Michel Suplis.
Nous en reparlerons plus en détail.

VOITURE M4 BD

vu par J.C. Chevalier

Longueur : 17,60 m hors tampons : 24,26
Tare : 39 tonnes poids total : 50 tonnes
Capacité voyageurs : 64 places assises et 20 places debout.
Vitesse maximum : 160 km/h.

La voiture immatriculée 50.88.8778.008.0 litera FBMZM183 vue le jeudi 23/02/84, au train n° E 980 de 6h53 Namur (navetteurs) vers Bruxelles Q.L.

Garée le soir et le week end à Ciney .

Les plans seront communiqués ultérieurement.

NOS PROCHAINES REUNIONS ... ATTENTION AUX CHIFFRES.

Suite à la ressemblance frappante des caractères (1 et 7) de la machine qui a frappé le précédent numéro, il y a lieu, je crois de repréciser les dates de nos réunions et manifestations.

23 mars, 27 avril, 25 mai, 29 juin, 27 juillet, 24 août, 28 septembre, 26 octobre, 3 et 4 novembre (exposition !), 23 novembre, 21 décembre.

Début de la réunion à 19 h 30 , projection 20 h 00 (lorsqu'il y en a une de prévue), ou en remplacement : détails techniques sur la transformation d'un modèle; ou les deux.... Ensuite, réunion libre.

AU SOMMAIRE DU FERRO-FLASH N° 8 (SORTIE FIN AVRIL), ET DES.... AUTRES.

S.N.C.B. : La renumérotation des wagons marchandises.
Plan et caractéristiques de la locomotive série 18, quadritension.
La fosse de déchargement et les wagons à trémilles.
Wagons plats de type spécial à bogies.
+ toutes vos idées et suggestions.

AU SOMMAIRE DE LA REUNION DU 23 MARS...

1. la réapparition de notre cher André Marie. !
(le retrait de son plâtre nous le laisse actuellement sautillant, sur une patte, un peu comme un flament rose...
nous espérons pouvoir l'accueillir frais et dispos, riant encore, mais après coup de son accident et des douleurs qu'il a dû supporter jusqu'ici !)

 ***** REFERENDUM BIBLIOTHEQUE *****

Comme souhaité lors de l'assemblée générale du mois de janvier, voici un référendum destiné à faire le point sur la littérature ferroviaire.

Concrètement, vos réponses nous permettront de déterminer les ouvrages et revues qu'il serait intéressant d'acquérir et ceux à écarter. Nous espérons une grande participation, cela nous aidera, en effet, à faire un choix aussi objectif que possible.

Remplissez donc au plus vite ce feuillet et remettez-le au bibliothécaire lors de la prochaine réunion OU envoyez-le à Olivier Foncoux Rue des Suwagnes 14, 5150 Wépion.

(les résultats seront publiés dans le prochain bulletin).

<p>• Dans les revues actuellement disponibles à la bibliothèque, classez de 1 à 5 (1 pour la meilleure)</p> <p><input type="checkbox"/> chemins de fer de l'AFAC.</p> <p><input type="checkbox"/> Eisenbahn Magazine.</p> <p><input type="checkbox"/> Indépendant du rail (IDR).</p> <p><input type="checkbox"/> Loco Revue.</p> <p><input type="checkbox"/> Rail Miniature Flash.</p>	<p>• Etes vous intéressés par : (une x dans la case + indication complémentaire)</p> <p><input type="checkbox"/> Chemins de fer réels (moderne, ancien, nationalité, voie étroite)</p> <p><input type="checkbox"/> Modélisme. échelle : / °</p> <p><input type="checkbox"/> Electronique appliquée aux trains miniatures.</p>
--	---

• Ecrivez ci-dessous les revues et ouvrages (qui ne sont pas dans la bibliothèque) vous intéressent plus particulièrement et que vous aimeriez pouvoir trouver dans la bibliothèque du club.

• Le service bibliothèque vous satisfait-il ? TOUTES les suggestions sont les bienvenues.
(durée d'emprun, quantité, disponibilité des ouvrages, etc...)

