

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

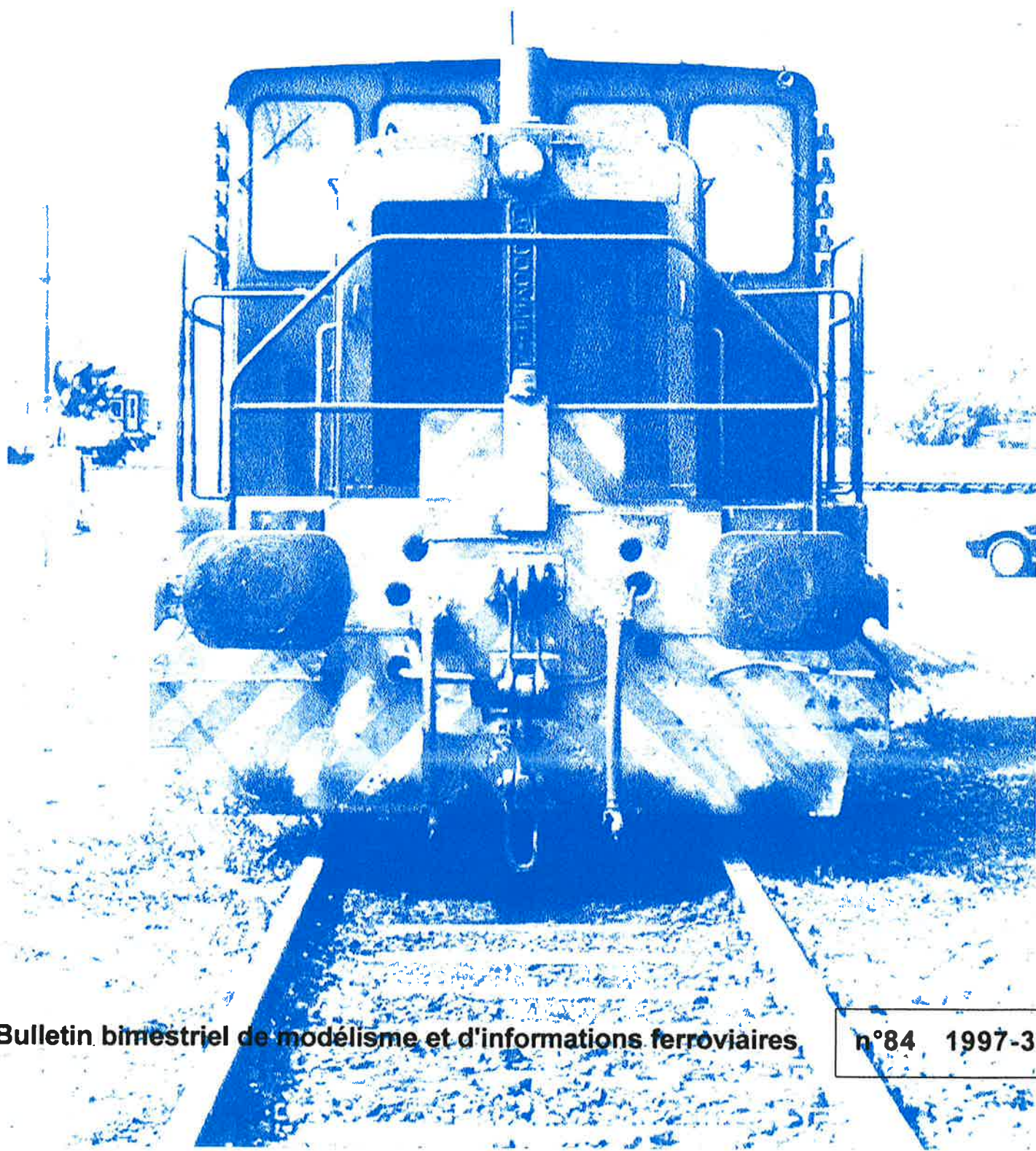
Ferro Flash Namur

La ligne Bertrix-Muno

Construisons notre propre modèle

Deux nouveaux wagons

Quand la gare de Namur desservait 3 compagnies



Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

n°84 1997-3

Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, le Rail Miniature Mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer.

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

Outre les réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction d'un grand réseau H0 et d'un réseau modulaire N.

Cotisations annuelles

Membre bienfaiteur _____ : 1.500 fr.

Membre ordinaire _____ : 1.000 fr. *

Membre junior (- de 18 ans) _____ : 500 fr.

Sympathisant (abonné)
(uniquement le service Ferro Flash) : 600 fr.

* Pour un second membre d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 750 fr.

Secrétariat du club : Daniel Braibant, rue de la Gare, 98, 5544 AGIMONT. 082- 64.54.33.

Compte Bancaire : 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan.

Local : Centre Culturel de Géronsart, rue du Trèfle, 5100 JAMBES.

Ferro Flash Namur

Rédaction : Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME-METTET,
Editeur responsable Tél : 071 - 72.95.61. Téléfax : 071 - 72.95.62. Cellulaire : 075 - 48.62.60.

Diffusion : Didier Delfosse, rue de Furnaux, 26 b, 5640 METTET.
Compte Bancaire : 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan.

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

Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable. Les articles signés n'engagent que leur auteur. Les articles non signés sont censés être écrits sous la responsabilité de l'équipe de rédaction.

A l'approche des vacances et du beau temps, l'habitude porte les amateurs que nous sommes à nous tourner vers les activités d'extérieur et à remplir ainsi nos collections de photos ou de diapositives à thème ferroviaire, les activités modélistiques étant reprises en général en même temps que la rentrée officielle de septembre.

Le résultat de cette pose conjuguée au départ en vacances est que les deux mois d'été et de congés passent très rapidement et que l'agenda des activités de septembre nous semble lointain alors qu'il est à nos portes.

C'est pourquoi, il est grand temps de préparer dès à présent les modèles et modules-dioramas que nous avons l'intention de montrer lors de nos 12 heures du modélisme du samedi 20 septembre.

Avez-vous des idées insolites ou inédites afin d'animer cette journée ?

Rien n'est plus dangereux, vous le savez, que l'habitude et l'attitude qui consiste à se fier à autrui pour l'animation.

De plus, l'habitude ne laisse pas que le public éventuel, mais également les participants. Cette

journée doit être l'occasion pour tous de se retrouver en faisant rouler des trains ou en montrant leur transformation, la construction de kits... en bref, d'échanger l'expérience et le

*Rien n'est plus dangereux que
l'habitude et l'attitude
qui consiste à se fier à autrui
pour l'animation.*

savoir faire.

Pensez dès à présent à ce que vous pouvez prévoir à cette occasion et parlez-en lors de nos réunions.

L'expérience nous a déjà prouvé maintes fois que nous pouvons compter sur vous.

Jean-Claude Botspoel, président

A vendre

Revue ferroviaire reliée "par année" à 600 fr la reliure :

RMF : 1978 à 1988, 1 reliure par an

Journal du Chemin de Fer : 1986 à 1990, 1 reliure par an

Loco Revue : 1980 à 1991, 1 reliure par an

Model Railroader : 1989 à 1991, 2 reliures par an

Revue ferroviaire reliée "par année" à 900 fr la reliure :

Voies Ferrées : 1981 à 1987

Contact : Jean-Claude BOTSPOEL : 082 - 66.76.60.

Savez-vous que :

Le nouvel indicateur de la SNCB, entré en vigueur le 1 juin 97, nous annonce un nouveau train touristique: Luxembourg - Namur - De Panne. Il s'agit du prolongement du train IC Luxembourg - Bruxelles-Midi continuant vers Gent-Sint-Pieters - Diksmuide - Veurne - Koksijde.

Namur départ 07h22 arrivée à De Panne 10h02, départ De Panne 18h 40 arrivée à Namur 21h20.

Ce train touristique ne circule pas les samedis et dimanches !... Il est remplacé ces jours-là par une relation Luxembourg - Knokke... Comprenez qui pourra !!!

Programme des réunions au R.M.M. et activités ferroviaires "d'ailleurs"
(informations réunies avec la collaboration de Michel Foulon)

JUIN

- 15 : CFV3V, fête du rail sur la ligne Dinant - Givet.
 15 : Bourse, Woluwe Shopping Center.
 20 : **Réunion mensuelle du R.M.M. : matériel marchandises époque III + dias, par Jacques Quoitin et Claude Riguelle.**
 27 : Réunion réseaux.
 28 : Voyage PFT avec la 26.101 de Bertrix à Athus.
 29 : Bourse à Ciney, salle Cececo

JUILLET

- 4 : Réunion réseaux.
 4 : CFFL : "Les chemins de fer norvégiens, il y a 25 ans" par Claude Binamé.
 5 et 6. : Expo-concours à Liège, Euromodélisme + bourse; foyer culturel St. Georges.
 11 : Réunion réseaux.
 19 : **Réunion mensuelle du R.M.M. : réunion de vacances, circulations + préparation des 12 heures du modélisme.**
 20 : Expo bourse, Woluwe Shopping Center.
 26 : Réunion réseaux.

AOÛT

- 1 : Réunion réseaux.
 8 : Réunion réseaux.
 9 : Voyage à Jünkerath avec le PFT.
 10 : Bourse, rue de l'Hôpital à Amay.
 15 : Réunion réseaux + brochage de FFN 85, distribution dans la semaine.
 17 : Expo bourse, Woluwe Shopping Center.
 22 : **Réunion mensuelle du R.M.M. : réunion de vacances, circulations + préparation des 12 heures du modélisme.**
 29 : Réunion réseaux.

SEPTEMBRE

- 5 : Réunion réseaux.
 6 et 7. : Expo-rail 97, Halanzy.
 7 : Bourse d'échange à Hoeselt.
 7 : Bourse d'échange à Vilvoorde, Star zaal.
 12 : Réunion réseaux.
 12 : CFFL : "La SNCB il y a 25 ans" par Yves Steenbrugge
 13 : Parcours dans le port d'Antwerpen avec le PFT.
 14 : Expo bourse, Woluwe Shopping Center.
 19 : **Réunion mensuelle du R.M.M. : amélioration des voitures M4 et feux de fin de convoi, par Claude Carpet.**
 20 : **Les 12 heures du modélisme au R.M.M., démonstrations modélistiques.**
 21 : Bourse d'échange à l'ALAF, Liège.
 26 : Réunion réseaux.
 27 et 28 : CFV3V, festival vapeur à Mariembourg.
 28 : Bourse d'échange à Wavre, hôtel de ville.

OCTOBRE

- 3 : Réunion réseaux.
 4 : Bourse d'échange à Oupeye, rue du Roi Albert, 66.
 4 au 10 : Luzerner Modellbautage, Verkehrshaus, Luzern (Suisse).
 5 : Bourse d'échange de l'Asmoco, Aywaille, salle St. Raphaël.
 10 : Réunion réseaux + brochage de FFN 86, distribution dans la semaine.
 10 : CFFL : "L'Athus-Meuse" des années 70 à nos jours par Claude Defechereux.
 12 : Expo bourse, Woluwe Shopping Center.

Le R.M.M. était à Jemelle les 10 et 11 mai

Le Rail Miniature Mosan était présent, avec son réseau modulaire N, au week-end d'ouverture de l'exposition "Rail et Cheminots à Jemelle".

Aujourd'hui, Jemelle n'est plus une grande gare. Mais il n'empêche que nombreux sont ceux, anciens ou enfants de cheminots, chez qui le souvenir de l'époque glorieuse du Jemelle ferroviaire reste vivace.

Une asbl au nom évocateur "Fous du Rail" s'est constituée et s'est donné comme objectif la mise sur pied d'une exposition de longue durée dénommée "RAIL ET CHEMINOTS A JEMELLE".

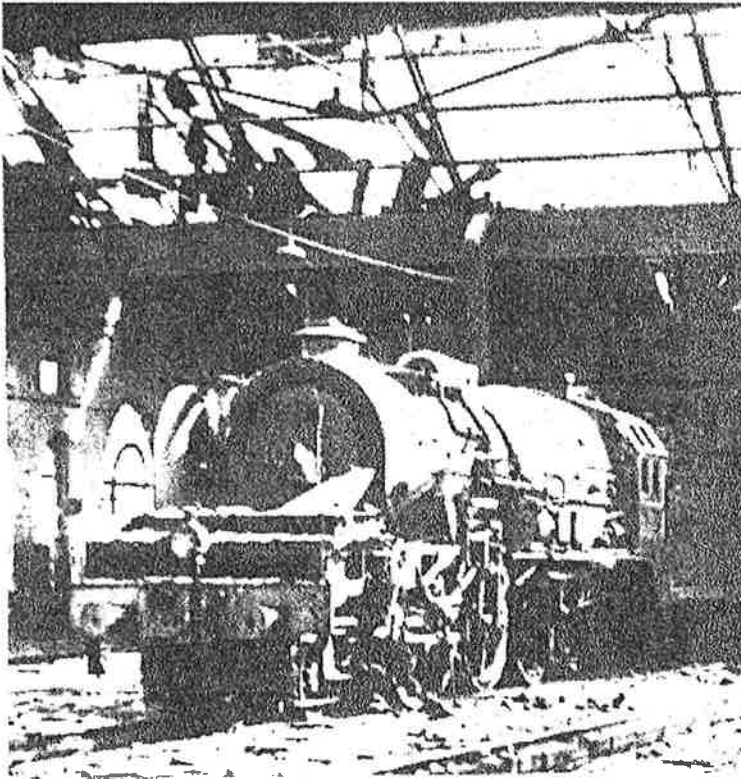
Nous espérons qu'elle donnera naissance à un musée permanent.

L'exposition est ouverte, tous les jours, jusqu'au 14 septembre 1997 de 10 à 18h. Elle est fermée les lundis de juin et de septembre. Michel Foulon



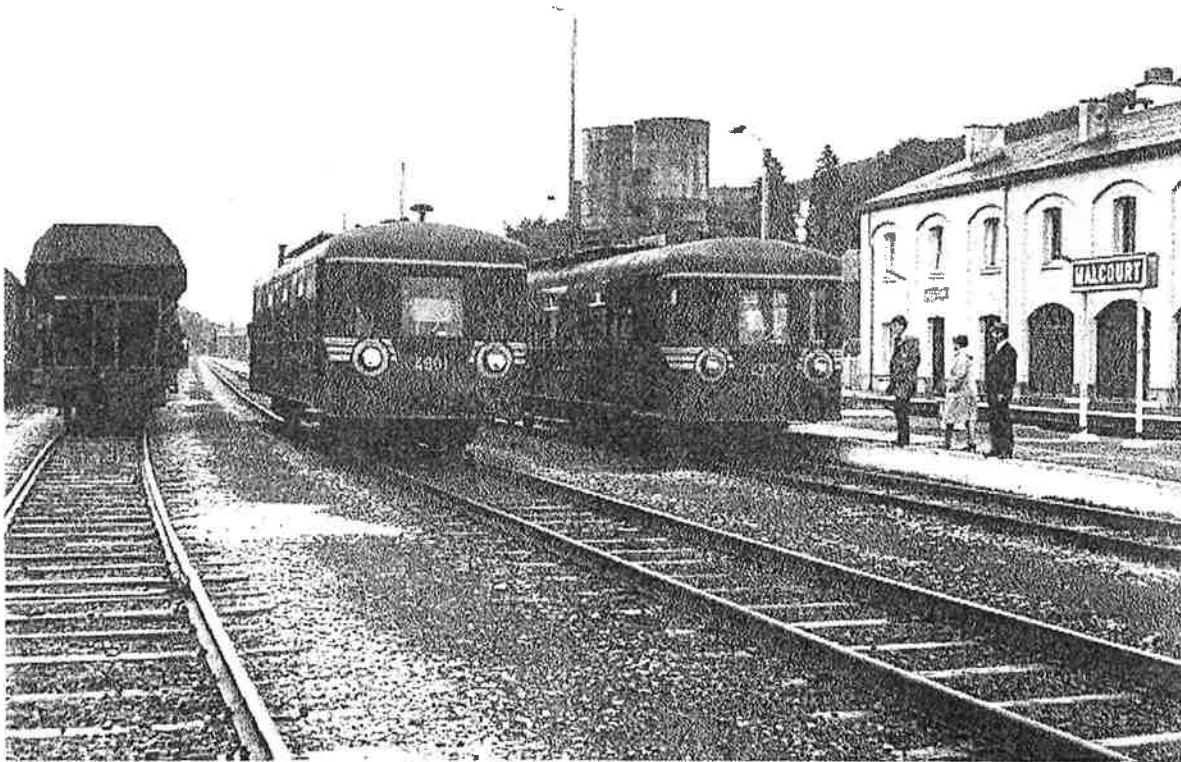
*Côté coulisses du réseau N, le gouverneur de la province de Namur, Amand Dalem, surveille l'évolution des trains pilotés de main de maître par notre ami Daniel Braibant.
(photo Michel Foulon)*

*Le samedi 20 septembre : les 12 heures
du modélisme au Rail Miniature Mosan*



Exactement 57 ans avant la constitution de l'asbl "Fous du rail" à Jemelle, la remise de cette localité fut la première bombardée par l'aviation allemande à l'aube du 10 mai 1940.

Locomotive type 10 non identifiée dans la remise endommagée (collection M.Herbiet)

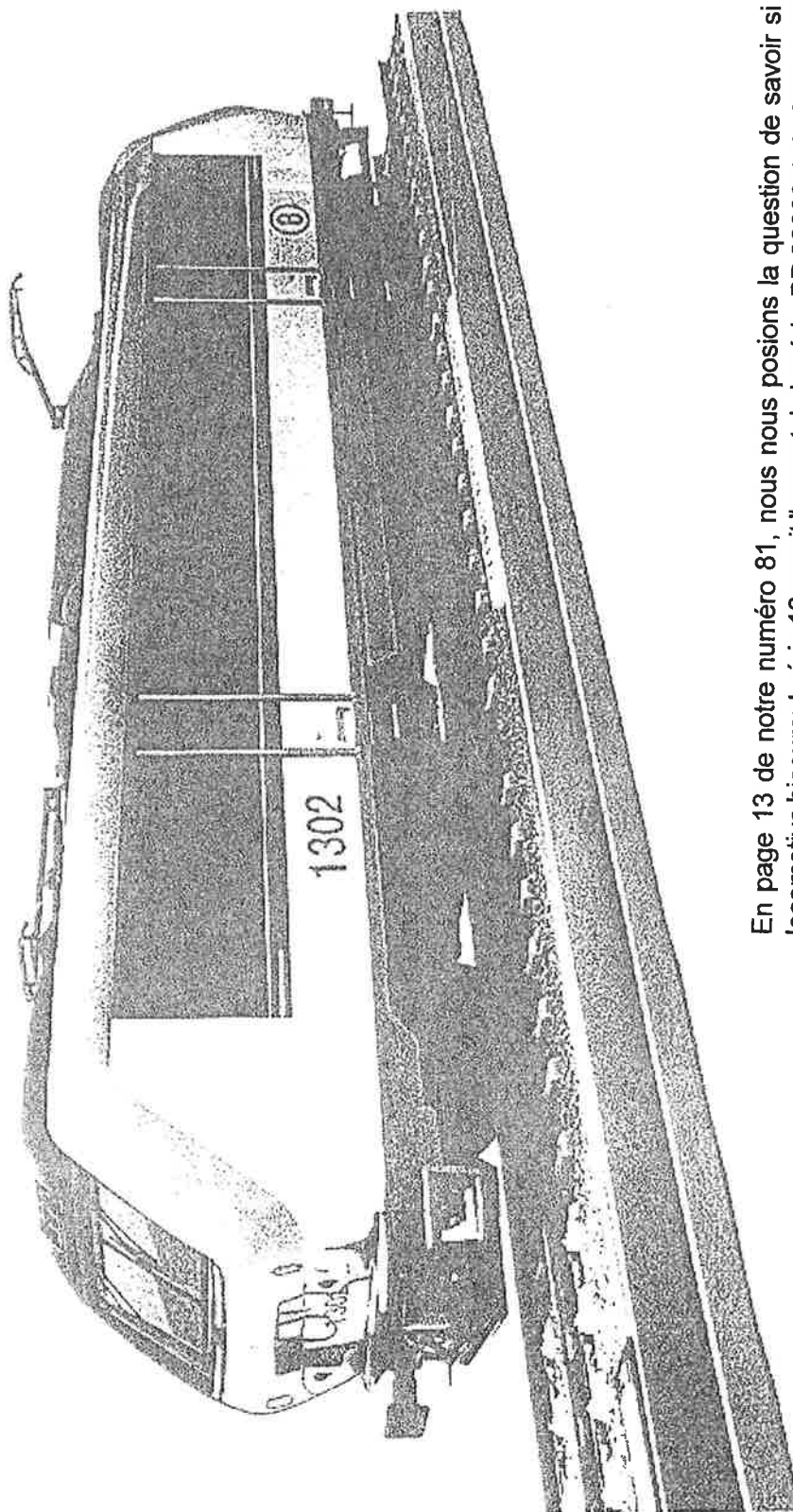


Les autorails 4901 et 4906 se dirigeant au festival de la vapeur à Mariembourg. Walcourt, le 26 septembre 1981 (photo Etienne Labar).

Entre-temps, le 4906 a été racheté par le groupement PFT et restauré en 2 tons de vert sous le numéro 553.29. Actuellement, cet autorail voit son équipement de freins modifié pour le rendre conforme à la nouvelle réglementation de la SNCB.

Dès les travaux terminés, il pourra participer aux excursions organisées par le PFT.

La nouvelle locomotive électrique série 13 (3.000 volts CC / 25.000 volts CA).



En page 13 de notre numéro 81, nous nous posions la question de savoir si la nouvelle locomotive bicourant série 13 aurait l'aspect de la série BB 36000 de la SNCF ou l'aspect des séries 21 ou 27 de la SNCB.

Le voile vient d'être levé. La série 13 de la SNCB (60 exemplaires) comme la série 3000 des CFL (20 exemplaires) se présenteront telles que la 1302 représentée ici par un dessin (document SNCB).

La forme de la face frontale découle des exigences de la SNCB pour rouler à 200 km/h. Elle permettra un captage correct du courant à la caténaire et évitera une trop forte pression de l'onde de choc latérale.

Les amis nous informent

Les activités ferroviaires sont indiquées principalement dans l'agenda à la page 2.

Certains détails complémentaires apparaissent dans cette rubrique non exhaustive.

Les mentions n'ont aucun caractère publicitaire. Elles sont données à titre purement informatif et sans aucune responsabilité de la part de la rédaction de FFN.

PFT : voyage vapeur, samedi 28 juin

Train spécial au départ de Bruxelles (vers 8h), tracté par une locomotive diesel du PFT jusqu'à Stockem avec arrêt à Namur.

Visite de l'atelier de traction de Stockem.

Départ vers Athus avec la vapeur 26.101.

De Athus jusque Virton elle remorquera un train de marchandises.

De Virton à Bertrix, la 26.101 reprendra le train voyageurs.

De Bertrix à Bruxelles (vers 21h30) retour en traction diesel via Dinant.

Avenue des Eglantines, 15; 1150 Bruxelles.

Abréviations télégraphiques et appellations symboliques

des stations, haltes, gares, gares privées, dépendances et points d'arrêt en 1925 et en 1991.

par Jean Dubuffet, édition CFFL

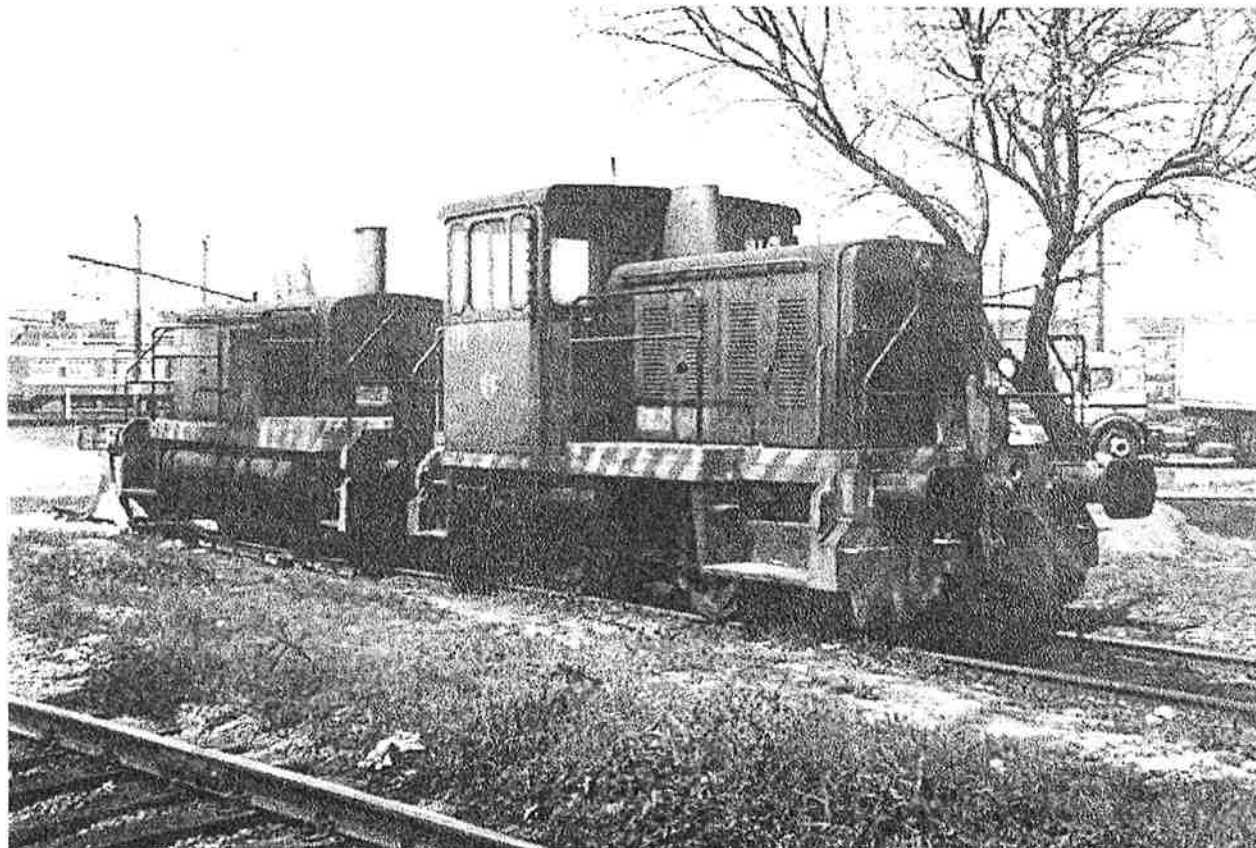
92 pages A4 en noir et blanc avec photos.

Tri alphabétique par gares et par abréviations. Un très beau et intéressant travail.

Vu le succès, une seconde édition est déjà prévue

Pour les membres RMM, les commandes s'effectuent auprès du secrétariat lors des réunions hebdomadaires.

Le locotracteur 011 de Cockerill-Sambre attelé à l'élément moteur 012 sur la cour de CARLAM à Châtelet (photo Claude Carpet).



Quand la gare de Namur devait satisfaire trois compagnies de chemins de fer !

Texte historique communiqué par Paul Pastiels.

N° 657.

CHEMIN DE FER (383)

convention réglant l'usage commun de la station de Namur entre l'Administration des chemins de fer de l'Etat, la Compagnie du chemin de fer du Nord et celle du Grand-Luxembourg.

Entre les soussignés, représentant, de première part, l'Administration des chemins de fer de l'Etat, de deuxième part, la Compagnie du chemin de fer du Nord et de troisième part, la Compagnie du Grand-Luxembourg;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1^{er}. La station de Namur, telle qu'elle est figurée au plan joint à la présente convention est commune aux trois Administrations, du chemin de fer de l'Etat, de la Compagnie du Nord et de celle du Grand-Luxembourg, ils participent chaque jour pour un tiers aux dépenses d'établissement.

En conséquence, aucune redevance ne sera payée de part ni d'autre du chef de l'usage de cette station.

Art. 2. Les travaux d'extension qu'il serait nécessaire d'exécuter dans l'avenir pour le service commun feront l'objet d'un nouvel arrangement.

Art. 3. L'Administration des chemins de fer de l'Etat garantit l'usage de la station de Namur à la Compagnie du Nord et à la Compagnie du Grand Luxembourg, jusqu'à l'expiration de leur concession, pour autant que cette station ne soit pas déplacée avant cette époque.

En cas de déplacement, la construction de la station nouvelle

Le document ci-dessus et les suites aux pages suivantes reflète au plus près la mise en page du texte original. Malheureusement, les plans mentionnés ne sont pas disponibles.

fera, le cas échéant, l'objet d'un nouvel arrangement entre les parties contractantes, et les Compagnies concessionnaires n'auront d'autre droit que 1° celui de rentrer en possession des terrains, constructions, matériaux ou objets fournis par elles; 2° de réclamer le remboursement des sommes pour lesquelles elles auront contribué dans la dépense commune pour l'établissement de la station déplacée.

Art. 4. Les conditions relatives à l'exploitation et à l'entretien en commun de la station de Namur seront réglées par une convention spéciale.

Art. 5. Les contractants de première part se réservent l'approbation de M. le Ministre des Travaux publics et ceux de deuxième et de troisième part l'approbation de leur Conseil d'administration respectif.

Fait en triple à Bruxelles, le 20 octobre 1864.

Le délégué de la Compagnie du Grand-Luxembourg	Les délégués de la Compagnie du Nord,	Les délégués de l'Etat,
Reed	F. Mathias	F. Gendebien
	A. Olinet	Vandersweep
	E. Aubertin	Petitjean
		Belpaire

Les administrateurs de la Grande Compagnie du Luxembourg,	Les administrateurs de service de la Compagnie du Chemin de fer du Nord,
Francis Scott, Président	A. De Saint-Didier
James Hutchinson	Marc Caillard
Thomas Close	Léon Say
J. Brasseur	

Présenté à l'approbation de Monsieur le Ministre des Travaux publics,
Le Directeur général,
Fassiaux

Vu et Approuvé.
Bruxelles, le 13 janvier 1865.
Le Ministre des Travaux publics,
Jules Vanderstichelen.

N° 658.

CHEMIN DE FER.
(384)

convention entre l'Administration des chemins de fer de l'Etat, et les Compagnies du Grand-Luxembourg et du Nord concernant *l'exploitation et l'entretien de la station de Namur.*

Entre les soussignés, représentant, de première part, l'Administration des chemins de fer de l'Etat, de deuxième part la Compagnie du chemin de fer du Nord et, de troisième part, la Compagnie du Grand-Luxembourg.

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. La traction des trains des Compagnies à partir de et jusqu'aux points d'arrêt dans la station commune sera faite par leurs propres agents et leur matériel.

Art. 2. Tout le service intérieur de la station commune sera fait par les soins de l'Administration des chemins de fer de l'Etat. Le chef de station, nommé par Monsieur le Ministre des Travaux publics, aura seul la direction de la station commune. Il aura sous ses ordres les machinistes, chauffeurs, gardes et graisseurs des chemins de fer des Compagnies concessionnaires, qui y seront appelés par leur service.

Toutefois, en ce qui concerne le service des ateliers et remises, le chef de station n'interviendra que pour assurer le maintien du bon ordre et l'exécution des règlements.

Art. 3. Les frais d'entretien et de renouvellement des voies, pavages, bâtiments, clôtures et dépendances de toute nature dans la station commune, seront supportées par les trois administrations et répartis par tiers entre elles.

Cette stipulation se rapporte à tout ce qui est construit ou sera construit ultérieurement à l'usage du service commun sur les terrains limités au plan ci-joint par les lettres A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z, A' B, C' D' E' F' G' H' I' J' K' L' M' N' O' P' Q' R' S'; sauf toutefois les voies indiquées par des hachures et les trois remises aux locomotives, chaque administration devant entretenir et renouveler la remise et les voies dont il s'agit réservées à son usage exclusif.

Art. 4. Les frais d'exploitation de la station commune seront supportés par les trois administrations et répartis par tiers entre elles.

Ces frais d'exploitation comprennent :

1° Le traitement du chef de station, des sous-chefs de station et de tous les employés attachés au service des recettes des voyageurs, bagages et marchandises;

2° Les salaires des ouvriers attachés au service des voyageurs bagages et marchandises, à la manoeuvre des trains, etc., etc.;

3° Les objets de consommation, tels que eau, huiles, gaz, charbon, falots, etc., etc. ;

4° Les dépenses pour locomotives et chevaux servant aux manoeuvres des trains, y compris le service de l'embranchement à la Meuse, lequel fait partie de la station commune;

5° Enfin, toutes les dépenses quelconques se rapportant au service commun.

Art. 5. Les locomotives employées aux manoeuvres seront payées à l'administration qui les fournira à raison de 50 francs par douze heures de travail.

Art. 6. La part contributive de chaque administration dans les dépenses d'entretien, de renouvellement et d'exploitation de la station commune sera payée approximativement par douzième.

Le décompte général de l'ensemble des dépenses communes sera dressé semestriellement par le chemin de fer de l'Etat, qui le présentera à l'acceptation des deux Compagnies contractantes en l'appuyant des pièces justificatives.

Art. 7. A l'expiration de chaque année, les tantièmes dont il est question aux articles 3 et 4 pourront être révisés à la demande de l'une des parties contractantes.

Art. 8. Sont abrogées dans celles de leurs dispositions qui sont

contraires aux stipulations ci-dessus :

1° La convention du 24 août 1855, entre l'Etat et la Compagnie du Nord (n° 363 du R. A.) .

2° La convention conclue, le 4 avril 1856, entre l'Etat et la Compagnie du Grand-Luxembourg (n° 378 du R. A.).

Art. 9. La présente convention recevra son exécution à partir du 1er novembre 1860 soixante-quatre.

Elle pourra être dénoncée pour cesser ses effets, moyennant avis donné six mois à l'avance.

Art. 10. Les contractants de première part se réservent l'approbation de M. le Ministre des Travaux publics; ceux de deuxième et de troisième part l'approbation de leur Conseil d'administration respectif.

Fait en triple, à Bruxelles, le 20 octobre 1864.

Le délégué de la Compagnie du Grand-Luxembourg Reed	Les délégués de la Compagnie du Nord, F. Mathias E. Aubertin A. Olinel	Les délégués de l'Etat, F. Gendebien Vandersweep Petiljean Belpaire
--	---	---

Les administrateurs de la Grande Compagnie du Luxembourg, François Scott, Président James Hutchinson Thomas Close J. Brasseur	Les administrateurs de service de la Compagnie du Chemin de fer du Nord, A. De Saint-Didier Marc Caillard Léon Say
---	---

Présenté à l'approbation de Monsieur le Ministre des Travaux publics.

Le Directeur général,

Fassiaux

Vu et Approuvé,

Bruxelles, le 13 janvier 1865.

Le Ministre des Travaux publics,

Jules Vanderslichten.

Les travaux en gare de Namur

La circulation des trains sur les nouvelles voies 8 à 11 a été autorisée le 27 mai 1997 dans l'après-midi pour les trains de marchandises.

Les trains de voyageurs ont circulé à partir du 1 juin 1997.

Pour l'histoire, le premier train est entré voie 8, le 27 mai 1997 à 17h00. Il s'agit du train Z 66401 : Statte-Ronet (4 HG - 71 m - 313 t) [*] remorqué par la HLD 5318, de l'ATD Stockem, conduite par Freddy CHEVAL attaché au dépôt de Ronet et

attendu sur le quai par Francis Hollogne, 1^{er} chef de gare adjoint faisant fonction.

Pour de plus amples renseignements sur la suite de cet important chantier, une brochure est disponible dans les gares. Gérard Jochum

[*] Note de la rédaction :

4 HG = 4 wagons de marchandises

71 m = 71 mètres de long

313 t = 313 tonnes

En gare de Namur, le 18 avril 1997.

Une voiture SNCB décorée par des enfants.

A l'occasion des 150 ans des Chemins de fer suisses, M. Klaus Oergerli, représentant des Chemins de fer suisses, a procédé au dévoilement d'une voiture SNCB Memling décorée par des enfants belges. Le projet de cette voiture a été

élaboré par Suisse Tourisme avec le soutien de la SNCB, Ricola et Märklin sur base des résultats d'un concours de dessin organisé dans les écoles primaires de Belgique. Cette voiture circule avec l'EC 90/91 Bruxelles-Midi - Milano aller-retour (passage à Namur : 08h06 / 08h08 et 21h43 / 21h45)



Détail d'une partie de la carrosserie de la voiture "sponsorisée", décorée en paysage (Photo prise lors de son passage à Namur par Michel Foulon)

La ligne 163 A : BERTRIX - MUNO

La réalisation de cette ligne résulte du vœu des industriels belges et français qui, dès le milieu du XIXe siècle, souhaitent construire une ligne pour relier le bassin industriel "Meuse-Chiers" aux bassins belges.

L'opposition à ce projet vient des militaires français qui assimilent cette voie ferrée à une voie d'invasion possible. Les deux guerres mondiales vont confirmer cette crainte.

Le tracé de la ligne est mis à l'étude en 1887.

Elle a une longueur de 27,9 km et ne comporte aucun passage à niveau conformément à une décision de 1900 prise par l'administration des chemins de fer. Cette volonté entraîne la construction de nombreux ouvrages d'art : trois tunnels, trois viaducs, sept passages inférieurs et seize passages supérieurs.

Dix-sept années séparent les premières études de la mise en service par les Allemands en 1914. L'armée allemande, qui reconnaît l'intérêt stratégique de la ligne pour approvisionner le front (en 1916 : la bataille de Verdun), fait terminer les travaux et poser la voie jusque Messempéré, en France.

Pendant la seconde guerre mondiale, la ligne subit peu de destructions, mais la jonction entre Muno et Messempéré est à nouveau réalisée.

Après une portion commune avec la ligne 165 (Bertrix - Virton), la ligne 163 A, forme une boucle avant de s'engager sous la ligne 165 (l'Athus - Meuse), par le tunnel de Saint-Médard (687 m). Ensuite, elle suit le cours du ruisseau d'Aise à flanc de coteau et dessert les ardoisières du bassin d'Herbeumont.

La construction du viaduc de la Maurépire et de plusieurs petits ponts a été nécessaire pour enjamber les vallées transversales.

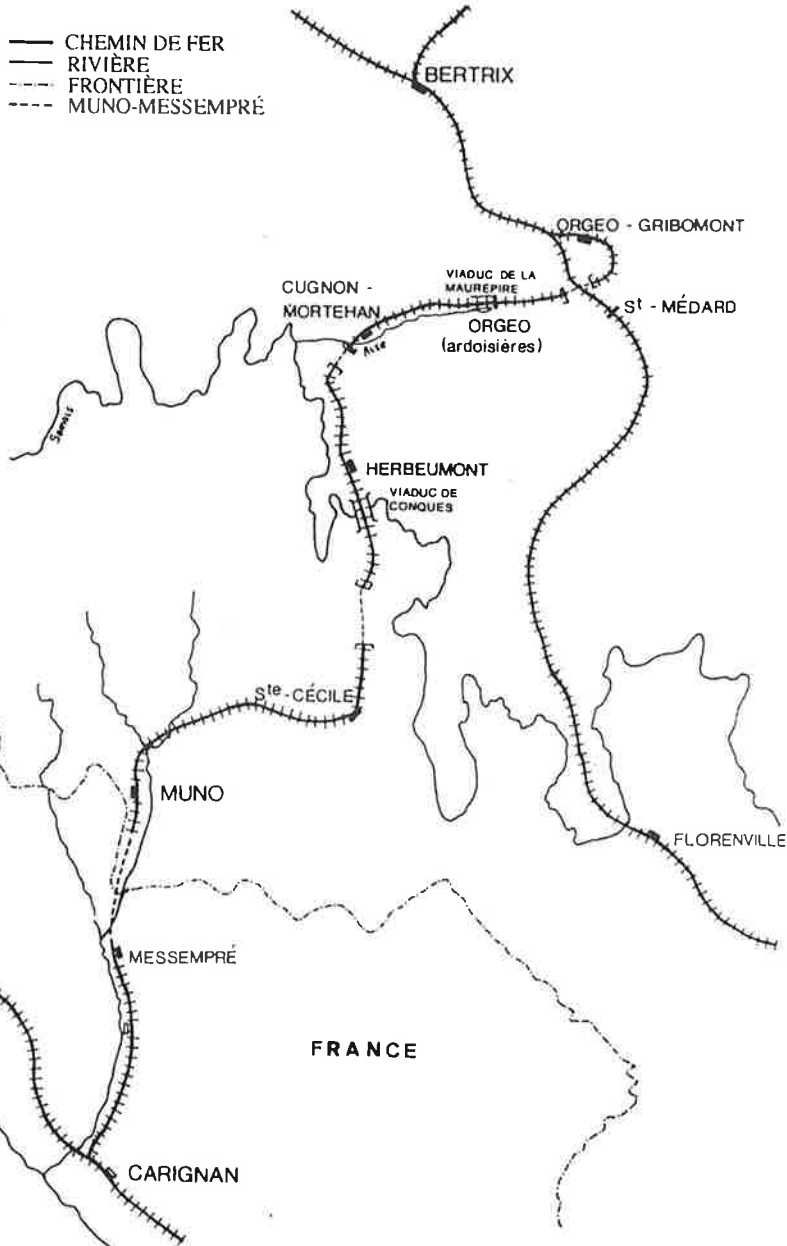
La ligne s'engouffre dans le tunnel d'Herbeumont (250 m) avant

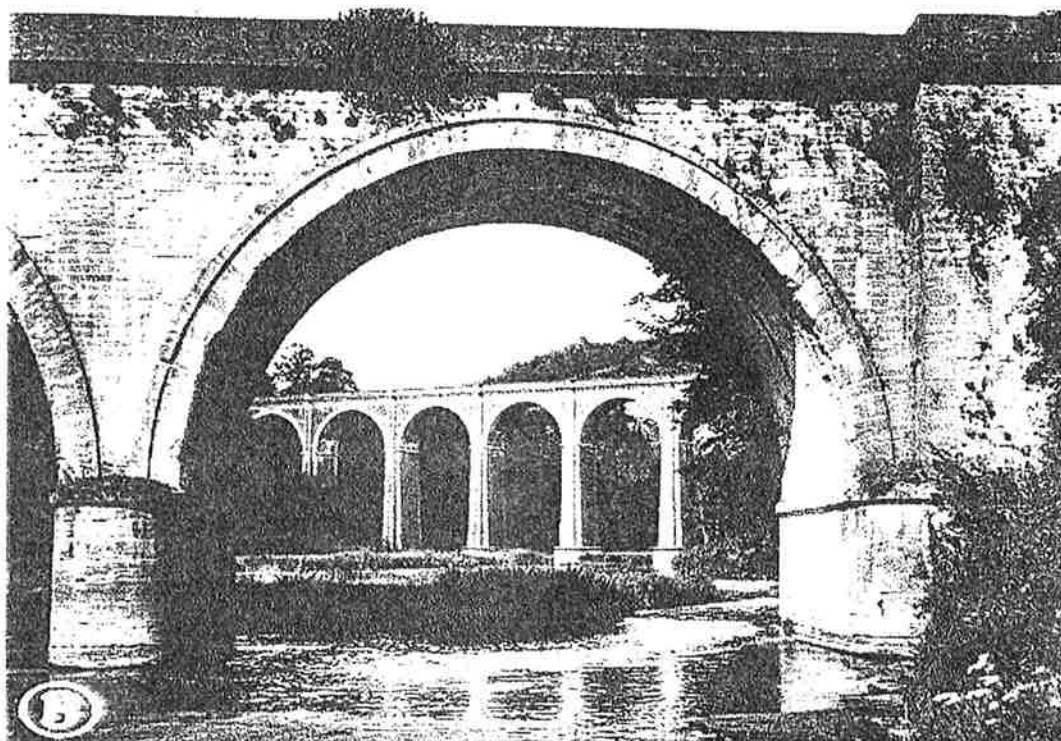
d'aboutir au village par une impressionnante tranchée.

Après le village d'Herbeumont, le viaduc des Conques (longueur : 250 m - hauteur : 38 m) assure le passage de la Semois. Ensuite, le tunnel des Conques (1.365 m) relie le bassin de la Semois à celui de la Chiers. La ligne arrive à Muno par un dernier viaduc de 73 mètres.

La ligne 163A a été construite pour relier les bassins sidérurgiques français et belges et pour desservir les ardoisières d'Herbeumont.

Les énormes moyens financiers engagés sont à l'image des travaux colossaux. La tranquille vallée de l'Aise a été complètement bouleversée, les





*A l'arrière plan, le viaduc des Conques à Herbeumont.
(document SNCB, collection M. Foulon)*

collines percées, les vallées enjambées par des viaducs.

Le train a sifflé une dernière fois le 26 mars 1969, avant de quitter définitivement cette ligne.

Aujourd'hui, il ne reste de cette épopée qu'une cicatrice dans le paysage.

Mais la région wallonne a intégré cette ancienne ligne de chemin de fer dans le réseau RAVeL (Réseau Autonome de Voies Lentes). Certains tronçons de cette ligne ont déjà fait l'objet d'aménagements.

De plus, après avoir passé deux décennies sous eau, les ardoisières de la Maurépire, situées à côté du viaduc qui porte le même nom, reprennent vie. L'exploitation intensive de l'ardoise fait place à une exploitation touristique.

Visiter l'ardoisière, c'est découvrir un siècle de travail, réparti sur un kilomètre de galeries - «Au coeur de l'Ardoise», rue des Ardoisières, 1 à 6880 Bertrix (tél 061-41.45.21.) ouvert chaque jour à partir du 5 avril.

Michel Foulon

Horaire valable du 15 mai 1949 au 1 octobre 1949

163 ^A						Bertrix - Muno						163 ^A					
TA	TA	TA	TA	TA	K							TA	TA	TA	TA	TA	
5503	5309	5513	5515	5517								5509	5508	5512	5514	5516	
		+	+											+	+		
6.52	11.50	16.47	16.59	22.12	0	Bertrix	A.	6.27	8.21	16.20	18.16	18.27					
7. 0	11.58	16.55	17. 6	22.20	5	Orgeo-Gribomont	A	8.18	8.12	16.11	18. 7	18.18					
7. 5	12. 3	17. 0	17.11	22.25	9	Orgeo (Ardoisières)		8.11	8. 5	16. 4	18. 0	18.11					
7.10	12. 8	17. 5	17.16	22.30	12	Cugnon-Mortehan		8. 5	7.59	15.58	17.54	18. 5					
7.15	12.13	17.10	17.21	22.35	16	Herbeumont		5.59	7.53	15.52	17.48	17.69					
7.25	12.23	17.20	17.31	22.45	22	Ste-Cécile		5.50	7.44	15.43	17.39	17.60					
7.32	12.30	17.27	17.38	22.52	26	▼ A. Muno		6.40	7.34	15.33	17.29	17.40					

Service assuré par autorails ne comportant que des places de troisième classe.

Les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer

La 4-4-0 type 19 de 1905 (American)

De la création de la SNCB en septembre 1926
à l'occupation allemande en mai 1940

*Voir dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly : l'historique (tome 1 page 185),
les caractéristiques (tome 2 page 326) et la numérotation (tome 2 page 331).*

Au livret au	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :			Nombre de locomotives			
	LDBP	FKR	FHS	En service	Entretien 20%	Nécessaire	Effectif
15-05-26	1	-	-	1	1	2	3
02-10-26	1	-	-	1	1	2	3
01-02-27	1	-	-	1	1	2	3
15-05-27	1	-	-	1	1	2	3
02-10-27	1	-	-	1	1	2	3
01-02-28	1	-	-	1	1	2	3
15-05-28	1	-	-	1	1	2	3
07-10-28	1	-	-	1	1	2	3
01-02-29	-	1	-	1	1	2	3
15-05-29	-	1	-	1	1	2	3
06-10-29	-	1	-	1	1	2	3
03-02-30	-	2	-	2	1	3	3
15-05-30	-	2	-	2	1	3	3
05-10-30	-	1	-	1	1	2	3
02-02-31	-	2	-	2	1	3	3
15-05-31	-	1	-	1	1	2	3
04-10-31	-	1	-	1	1	2	3
01-02-32	-	1	-	1	1	2	3
22-05-32	-	1	-	1	1	2	3
02-10-32	-	1	-	1	1	2	3
05-02-33	-	1	-	1	1	2	3
15-05-33	-	1	-	1	1	2	3
08-10-33	-	2	-	2	1	3	3
04-02-34	-	2	-	2	1	3	3
15-05-34	-	1	-	1	1	2	3
07-10-34	-	1	-	1	1	2	3
03-02-35	-	2	-	2	1	3	3
15-05-35	-	3	-	3	-	3	3
06-10-35	-	3	-	3	-	3	3

Au livret au	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :			Nombre de locomotives			
	LDBP	FKR	FHS	En service	Entretien 20%	Nécessaire	Effectif
02-02-36	-	2	-	2	1	3	3
15-05-36	-	2	-	2	1	3	3
04-10-36	-	1	2	3	-	3	3
01-02-37	-	-	2	2	1	3	3
22-05-37	-	-	2	2	1	3	3
03-10-37	-	-	2	2	1	3	3
01-02-38	-	-	2	2	1	3	3
15-05-38	-	-	2	2	1	3	3
02-10-38	-	-	3	3	-	3	3
16-04-39	-	-	2	2	1	3	3
08-10-39	-	-	2	2	1	3	3
15-03-40	-	-	1	1	1	2	3

Abréviations télégraphiques utilisées :

LDBP = Ledeborg
 FKR = Merelbeke
 FHS = Hasselt

La 4-4-0 type 20 de 1908 (American)

De la création de la SNCB en septembre 1926
à l'occupation allemande en mai 1940.

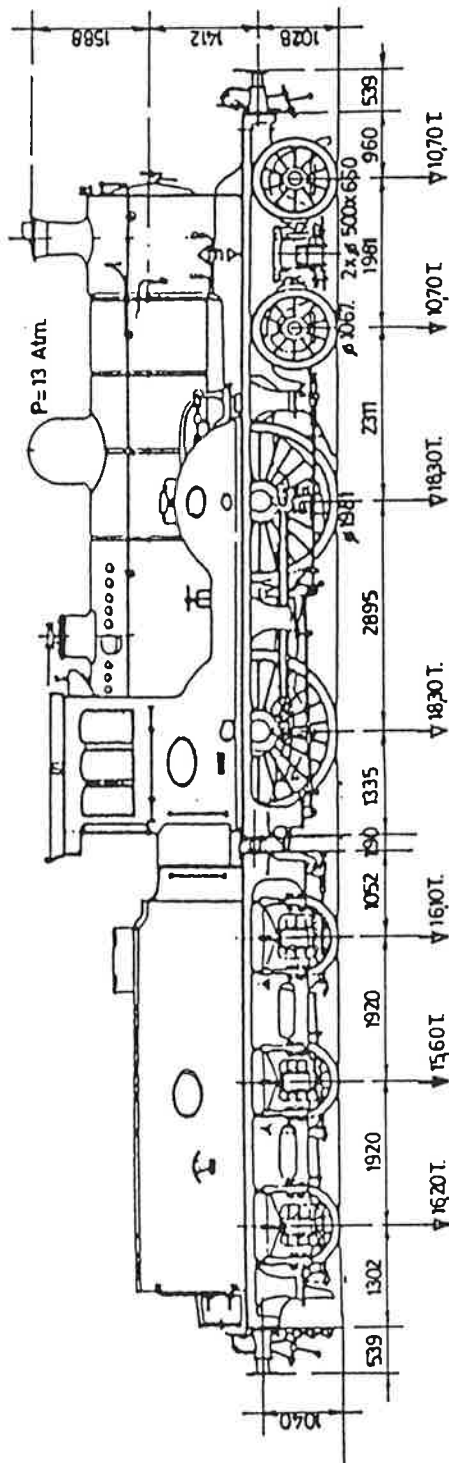
Voir dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly : l'historique (tome 1 pages 185 et 186), les caractéristiques (tome 2 page 326) et la numérotation (tome 2 page 331).

Au livret au	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :					Nombre de locomotives			
	LDBP	FC	FKR	FMS	FHS	En service	Entretien 20%	Nécessaire	Effectif
15-05-26	5	-	-	-	-	5	1	6	11
02-10-26	5	-	-	-	-	5	1	6	11
01-02-27	-	-	-	-	-	-	-	-	11
15-05-27	-	-	-	-	-	-	-	-	11
02-10-27	-	-	-	-	-	-	-	-	11
01-02-28	-	-	-	-	-	-	-	-	11
15-05-28	-	3	-	-	-	3	1	4	11
07-10-28	-	3	-	-	-	3	1	4	11

Au livret au	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :					Nombre de locomotives			
	LDBP	FC	FKR	FMS	FHS	En service	Entretien 20%	Néces- saire	Effectif
01-02-29	-	4	-	-	-	4	1	5	11
15-05-29	-	4	-	-	-	4	1	5	11
06-10-29	-	4	-	-	-	4	1	5	11
03-02-30	-	4	3	-	-	7	1	8	11
15-05-30	-	4	2	-	-	6	1	7	11
05-10-30	-	-	-	-	-	-	-	-	11
02-02-31	-	-	-	1	-	1	1	2	11
15-05-31	-	-	-	3	-	3	1	4	11
04-10-31	-	-	-	5	-	5	1	6	11
01-02-32	-	-	-	6	-	6	1	7	11
22-05-32	-	-	-	6	-	6	1	7	11
02-10-32	-	-	-	6	-	6	1	7	11
05-02-33	-	-	-	6	-	6	1	7	11
15-05-33	-	-	-	5	-	5	1	6	11
08-10-33	-	-	-	5	-	5	1	6	11
04-02-34	-	-	1	-	-	1	1	2	11
15-05-34	-	-	2	-	-	2	1	3	11
07-10-34	-	-	6	-	-	6	1	7	11
03-02-35	-	-	9	-	-	9	2	11	11
15-05-35	-	-	9	-	-	9	2	11	11
06-10-35	-	-	9	-	-	9	2	11	11
02-02-36	-	-	8	-	-	8	2	10	11
15-05-36	-	-	6	-	-	6	1	7	11
04-10-36	-	-	2	-	7	9	2	11	11
01-02-37	-	-	-	-	7	7	1	8	11
22-05-37	-	-	-	-	8	8	2	10	11
03-10-37	-	-	1	-	8	9	2	11	11
01-02-38	-	-	2	-	7	9	2	11	11
15-05-38	-	-	1	-	7	8	2	10	11
02-10-38	-	-	-	-	7	7	1	8	11
16-04-39	-	-	-	-	7	7	1	8	11
08-10-39	-	-	-	-	7	7	1	8	11
15-03-40	-	-	-	-	7	7	1	8	11

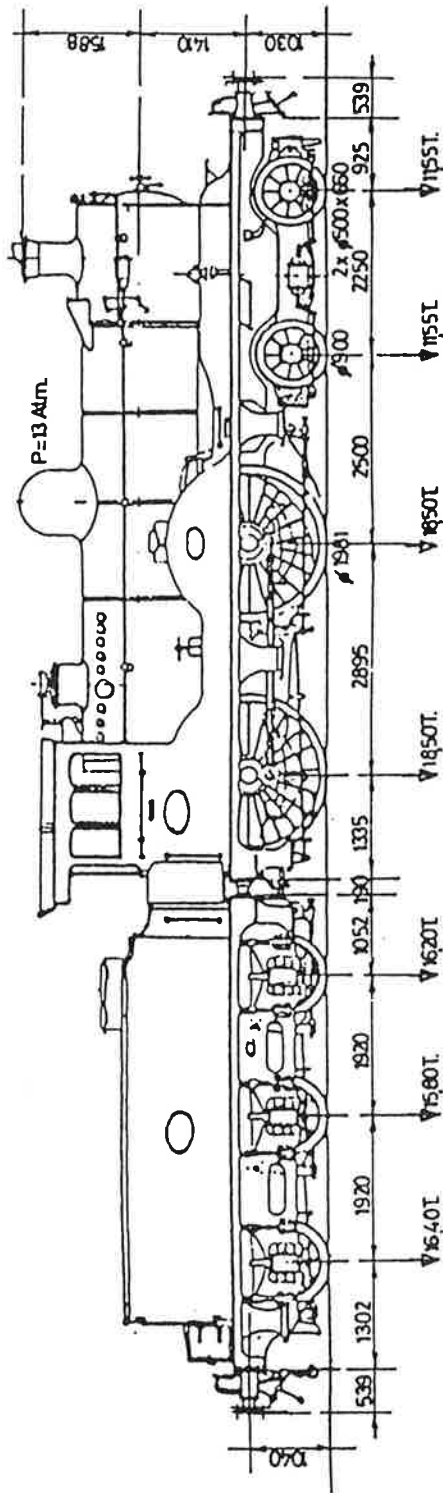
Abréviations télégraphiques utilisées :

LDBP = Ledeborg
 FC = Kortrijk
 FKR = Merelbeke
 FMS = Mons
 FHS = Hasselt



Etat. Type 18^s (Type 19 en 1925); Carels, 1905
Tender type 17^{bis}; 20 m³ d'eau.

Dessin J. Van Lierde.



Etat. Type 18^{bis} (Type 20 en 1925); 1908.
Tender type 17^{bis}; 20 m³ d'eau.

Dessin J. Van Lierde.

Construire son propre modèle : une type 29 SNCB

De nombreux modélistes ne sont pas satisfaits du pauvre choix de modèles que nous offrent les constructeurs.

Si nous optons pour l'échelle N, que nous voulons voir rouler du matériel typiquement de chez nous, nous sommes encore plus limités que notre futur musée... Alors que faire?

Puisque nous ne pouvons pas attendre que l'un ou l'autre se décide à rencontrer nos maigres espoirs, il ne nous reste plus qu'à retrousser nos manches.

Cet article a pour seul objectif de vouloir expliquer une méthode simple qui permet de construire à moindres frais les modèles dont nous rêvons, faute de pouvoir nous les offrir.

Le modèle choisi pour illustrer cet article est le type 29 qui a circulé à de si nombreux exemplaires sur nos lignes.

L'outillage

- Lampe U.V. (ou mieux bac à lumière) et le nécessaire de base pour la gravure chimique : perchlore et soude caustique.
- Mini-perceuse et mèches, jeu de limes de bijoutier, ciseaux, petit étai.
- Soudure basse température (Castolin) et un fer à souder 50 Watt ou plus.
- L'indispensable grattoir à fibre de verre.
- Colle cyanoacrylate.
- Bombe de peinture d'apprêt de carrosserie.
- Toile émeri à l'eau (grain 400)
- Enduit de finition de carrossier.
- Aérographe.

Les matières premières

- Feuille de laiton 0,3 à 0,5 mm.
- Profilés laiton U de diverses sections.
- Assortiment de bandes et feuilles (déchets) plasticarte.
- Du charbon lavé et pilé pour le tender.

La préparation

Avant toute chose, nous devons trouver un châssis correspondant au mieux au modèle que nous avons l'intention de construire. Dans ce cas précis, j'ai

cherché longtemps avant de découvrir une 140 Graham-Farish dont le châssis moteur présentait le décalage caractéristique du 4ème essieu embiellé et allait donc servir de base à ma future type 29.

Comme ce modèle est équipé d'un tender à trois essieux, il me fallait encore trouver un train roulant pour le tender. Pas de problème: deux bogies du tender d'une BR01 cannibalisée précédemment allaient faire l'affaire, il faudrait uniquement retravailler les flancs de bogies pour les rendre conformes. Le bissel avant à roues pleines du modèle anglais allait également être remplacé par le bissel de la même BR01 qui avait servi de base à une précédente type 10.

L'ensemble des pièces mécaniques étant rassemblé, il ne me restait plus qu'à préparer les pièces de la superstructure.

Le croquis de base

A partir des excellents plans joints au livre de C.Vincent : «Les Consolidation type 29», je réalise alors un croquis d'encombrement à l'échelle sur du papier millimétré et lui présente le châssis moteur débarrassé de sa carrosserie afin de m'assurer que la nouvelle chaudière que je projette, le tablier et sa partie avant ainsi que la cabine pourront sans problème s'installer sur le châssis.

Les difficultés rencontrées se situent généralement au niveau du support moteur, des cylindres et de la partie avant du châssis qui devra généralement être amputée de quelques millimètres pour s'adapter à la partie plongeante du tablier vers la traverse de tamponnement.

Quelques coups de lime bâtarde bien placés auront vite raison de ces quelques recoins de métal blanc lors de l'ajustage du châssis et de la chaudière.

Une fois que nous avons tous nos apaisements quant à l'assemblage futur de notre modèle, nous pouvons passer à la phase suivante de notre réalisation.

Le dessin final

Dans le cas de la type 29, j'ai choisi de construire l'abri en cinq pièces :

Deux parois, le toit, les faces avant et arrière.

A ce niveau, une première remarque s'impose, en effet: la plupart des cabines de locomotives ne comportent pas de partie fermée à l'arrière de l'abri et en plus la toiture présente ici une cassure très nette par rapport aux parois latérales.

Si cette cassure avait été inexistante, nous aurions pu réaliser la toiture et les deux flancs en une seule pièce, solution qui évite des ajustages qui parfois mettent notre patience à rude épreuve.

Comme le fabricant de notre 29 ne s'est pas embarrassé de formes compliquées dans la conception de la chaudière, nous sommes ici en face de simples cylindres ou rectangles avec un corps de chaudière purement rectiligne. Il est donc possible de concevoir notre foyer et le corps de chaudière en une seule pièce développée (chaudière sur le dessin). Pour la facilité, j'ai prévu de représenter les viroles en trait gras transversaux qui apparaîtront en relief après gravure chimique. La boîte à fumée est constituée d'une seule pièce rectangulaire. Le petit futé de service me demandera pourquoi je n'ai pas inclus la boîte à fumée dans la même pièce que le développement de la chaudière. Et bien pour deux raisons: la première et la plus évidente est que la boîte à fumée semble glissée sous l'habillage du corps de chaudière et la seconde est que cette méthode me permet au montage de pouvoir régler très précisément la longueur totale du corps de ma loco sans aucune difficulté.

Le tablier quant à lui sera réalisé d'une seule pièce également, en tenant compte de sa forme générale.

dans sa partie avant, à partir des cylindres. La 29 n'a pas cette particularité qui, en pratique, ne représente aucune difficulté.

Pour définir la forme développée du tablier, je me réfère comme point de départ au positionnement de la cassure verticale du tablier (L sur le dessin ci-dessus). Nous pouvons très précisément situer ce point par rapport à l'extrémité de la boîte à fumée et l'emplacement des cylindres.

La longueur développée du tablier est ici mesurée depuis la cabine jusqu'à la traverse de tamponnement.

Etant donné que plusieurs pliages seront nécessaires, j'ajoute toujours une petite «rawète» à chaque extrémité du tablier: côté cabine et côté traverse afin de ne pas avoir de surprise. Mieux vaut prévenir que guérir...

La partie intérieure du tablier qui devra être découpée pour recevoir la chaudière et le foyer ne présente pas de difficulté particulière. Lors du montage, le tablier devra être soudé sur la chaudière et le foyer. Il faut donc déterminer la largeur de la



Figure 3.

découpe interne de notre tablier pour recevoir la chaudière et le foyer. Pour ce faire, je présente ces deux pièces par dessin (figure 3).

Connaissant le diamètre de la chaudière et sa hauteur au-dessus du tablier, il est très simple de mesurer son emprise sur le tablier.

Cette méthode reste valable quelle que soit la forme de notre chaudière ou de notre foyer.

La largeur du développement du cylindre de chaudière ne correspond jamais à la circonférence du cylindre car nous devons y loger les pièces solidaires du châssis: prises de courant, moteur, etc... Il suffit alors de prévoir assez de matière que pour pouvoir souder la chaudière sur le tablier en laissant un léger débordement sous le

tablier qui pourra être meulé si nécessaire lors de l'ajustage du châssis.

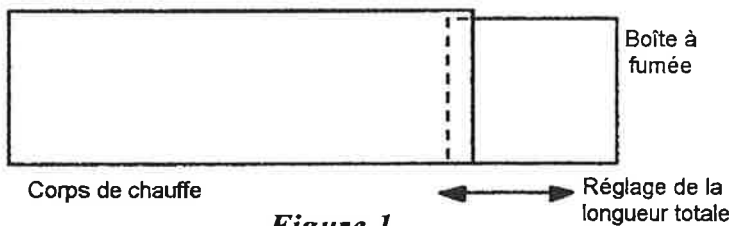


Figure 1

Dans le cas qui nous occupe, la forme du tablier sera la suivante: (figure 2)

Très souvent la largeur du tablier n'est pas constante sur toute sa longueur, elle est plus étroite

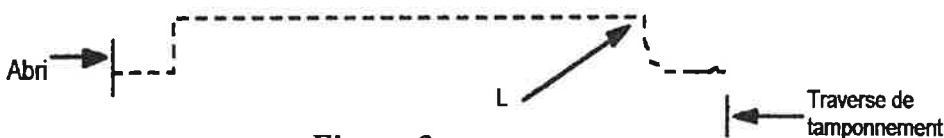


Figure 2.

Même remarque que précédemment: mieux vaut laisser trop de matière que de vouloir être trop précis et devoir tout recommencer en fin d'assemblage.

Les dernières pièces à dessiner sont les pare-fumée pour lesquels je prends la précaution de grossir le trait afin de bien faire ressortir les bordures en relief sur le modèle terminé. Il en est d'ailleurs de même avec les fenêtres de l'abri.

Deux pattes de fixation à la boîte à fumée (trop longues, toujours pour les mêmes raisons) ont été prévues avec les pare-fumée.

Il ne nous reste plus qu'à réaliser le dessin des pièces constitutives du tender :

Comme chacun le sait, un tender est le plus souvent caractérisé par son assemblage riveté. Je n'ai jamais essayé de les compter mais tout ce que je sais, c'est qu'ils sont très nombreux et que les lignes de rivets sont certainement un des éléments à ne pas négliger sur notre modèle si nous voulons lui donner un aspect qui lui confèrera toute son ambiance.

Pour arriver à un résultat probant, nous devons absolument éviter les soudures au droit des lignes de rivets. C'est pourquoi il est essentiel de réaliser les flancs de notre tender en une seule pièce. La partie supérieure de la hotte sera réalisée en suivant le même principe.

La partie plane supérieure du tender est réalisée en tenant compte de la forme de la découpe qui recevra la hotte, j'ai simplement pris la précaution de marquer l'emplacement de l'accès à la soute à eau et de tracer son futur couvercle.

Il me suffit donc de quatre pièces de base pour réaliser un tender.

Toutes ces pièces peuvent être dessinées par les méthodes traditionnelles, mais si vous disposez d'un programme de dessin très simple, votre tâche en sera d'autant facilitée.

Pour ma part, je réalise les dessins à deux fois la taille finale et les réduis par photocopie sur transparents qui me serviront lors de la gravure chimique.

La gravure chimique

Le but de cet article n'étant pas de décrire la technique de gravure, je ne vais pas m'y attarder.

La seule chose que nous puissions en dire c'est que nous parlons ici de gravure et

non de découpe, l'objectif étant simplement de marquer le relief des pièces et leur contour. Il est inutile de vouloir à tout prix découper nos pièces, le dessin tel que conçu ne s'y prêtant d'ailleurs pas.

Ce n'est pas pour quelques peu nombreuses ouvertures à pratiquer au droit des fenêtres que nous devons nous compliquer la vie.

Une petite remarque pratique cependant: si vous ne désirez pas trop amincir vos tôles de laiton lors de l'attaque chimique, protégez la partie arrière (celle qui n'est pas exposée au dessin) avec du papier collant.

Plus mince est la tôle, plus elle se travaille facilement mais plus le modèle est délicat.

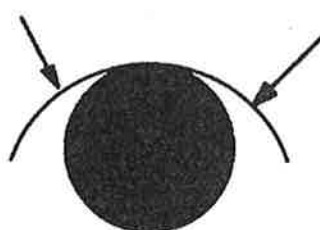
L'assemblage de la loco

Nous commençons par préparer les pièces constitutives de la loco: dans un premier temps, découper chaque pièce aux ciseaux et ensuite finir à la lime en veillant à bien dresser les flancs. Forer une série de trous dans les ouvertures des fenêtres et terminer à la lime en prenant bien soin de garder un parfait parallélisme entre les côtés opposés. Cette opération est très délicate et nous n'avons pas droit à l'erreur. En fin d'opération, veiller à ne pas exercer d'effort sur la lime, son poids est suffisant pour enlever les dernières particules de matière.

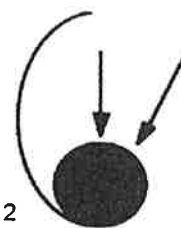
Nous pouvons maintenant passer à l'assemblage de l'abri.

La toiture sera cintrée progressivement en se servant d'une pièce métallique ou autre qui présente un rayon de courbure légèrement inférieur au rayon recherché. Une simple pression régulière des doigts sur la pièce à cintrer nous permettra d'obtenir la courbe désirée (*figure 4, exemple 1*). Pour les extrémités latérales, nous devons très souvent utiliser une seconde pièce de rayon sensiblement plus petit et presser l'ensemble fortement sur une surface dure afin d'exercer suffisamment de pression que pour parvenir à la forme désirée (*figure 4, exemple 2*).

Figure 4.



Exemple 1



Exemple 2

Nous comparons continuellement la forme obtenue avec le galbe des faces de l'abri jusqu'au moment où la pièce formée a exactement pris la courbure de référence.

L'opération suivante consistera à souder les pièces constitutives de l'abri, nous procéderons par petites touches en plaçant un seul point de soudure entre les différentes parois verticales afin de pouvoir rattraper les inévitables erreurs de positionnement. Des plots de plasticine pourront être utilisés pour maintenir nos pièces en place au moment de leur soudage. Cette opération n'est pas des plus faciles vu le nombre de pièces à mettre en oeuvre, elle nécessite une bonne pratique de l'apnée..

Une fois que nous sommes satisfaits du résultat, nous pouvons laver l'ensemble au détergent vaisselle et nettoyer nos soudures à la lime en finissant le travail grâce à notre génial grattoir à fibre de verre.

N'oublions pas que l'utilisation du grattoir occasionne un dégagement de minuscules particules qui vont se loger insidieusement dans la peau et tout ce qui se trouve à portée; éloignons-nous donc des boissons et autres aliments.

Nous pouvons maintenant former le corps de chauffe et la boîte à fumée par la même méthode que ci-dessus. Je forme généralement ces pièces en les cintrant successivement sur des queues de mèche de diamètres différents et de plus en plus petits jusqu'au moment d'obtenir le diamètre requis. Lorsque le foyer s'ajuste parfaitement dans la face avant de l'abri, nous pouvons le souder en place tout en nous assurant que les deux pièces sont parfaitement alignées. Régler ensuite la position de la boîte à fumée en contrôlant la longueur totale de l'ensemble et la souder. Pour finir, souder la porte de boîte à fumée. Nous terminons cet ensemble en nettoyant les soudures.

L'opération suivante sera la mise en place du tablier qui se présente sous la forme d'une grande pièce en forme de U et aussi souple qu'une feuille de papier.

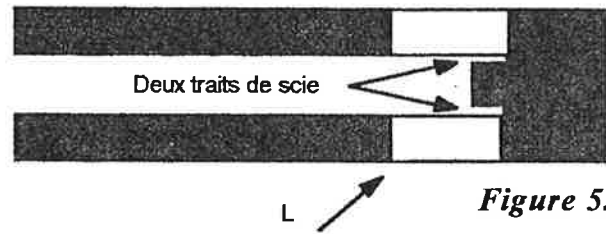


Figure 5.

Etant donné que la partie avant se compose de la plate-forme de tamponnement et des deux montants latéraux qui devront être cintrés, nous devons les désolidariser en tronçonnant deux rainures longitudinales.

Nous devons maintenant mettre notre tablier en forme en le pliant avec précision aux endroits requis. Le premier pli se fait au point de référence "L" (figure 5).

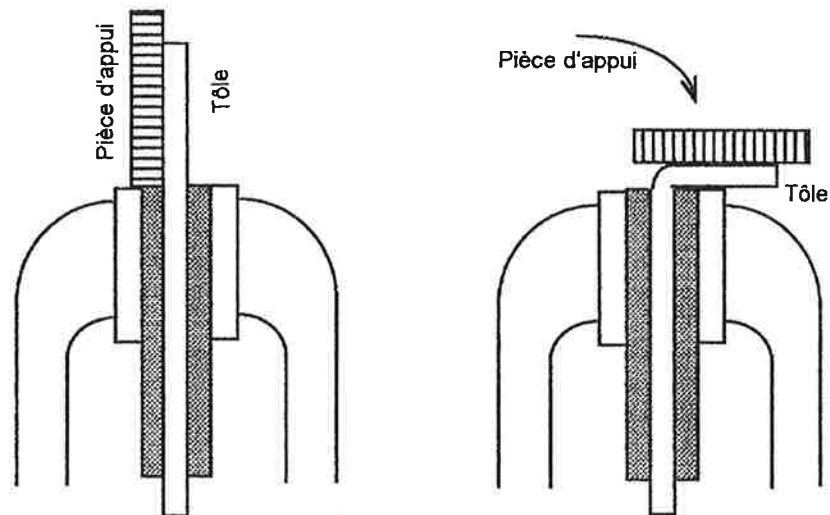


Figure 6.

Pour ce faire nous serrons la pièce entre deux tôles en veillant à son parfait équerrage et nous la plions à 90° à l'aide d'une tôle d'appui qui évitera toute déformation ou vrillage (figure 6).

Nous passons ensuite aux deux plis situés à l'arrière du tablier et coupons le surplus de matière que nous avons pu définir précisément en repositionnant notre tablier le long de la chaudière tout en connaissant l'emplacement du point L par rapport à la boîte à fumée.

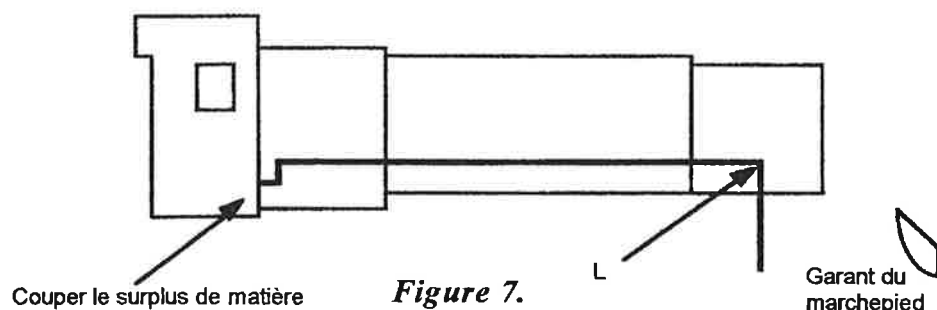


Figure 7.

Il ne nous reste plus qu'à achever de former la partie courbée de l'avant de notre tablier en le formant autour d'une pièce de diamètre approprié et en nous servant des garants de marchepieds pour définir la forme appropriée (figure 7).

La partie avant du tablier est toujours trop longue au niveau de la traverse de tamponnement mais nous aurons tout le temps d'y revenir lorsque le moment sera venu.

Nous pouvons maintenant souder le tablier au corps de chaudière en procédant par petites touches successives et en veillant à sa bonne planéité. Nous soudons également les deux tôles latérales des marchepieds pour rigidifier l'ensemble.

Dans certains cas, une fois le tablier solidement mis en place le long de la chaudière, nous allons le renforcer en y soudant de chaque côté un profilé U de 1mm.

La 29 ne présente pas cette particularité que nous pouvons trouver entre autres sur un type 10.

La phase suivante de notre assemblage est de procéder à l'ajustement de la carrosserie ainsi créée sur le châssis de notre locomotive.

Pour ce faire, déposons notre châssis sur une surface bien plane, une vitre par exemple.

Nous procédons à la présentation de la carrosserie afin de déterminer les endroits où les deux éléments entrent en contact et de les éliminer progressivement jusqu'à ce que l'ensemble formé par la chaudière et la cabine puisse se glisser sur le châssis moteur sans rencontrer d'obstacle.

Nous pouvons maintenant finaliser l'avant de notre caisse en recoupant la partie excédentaire à l'avant du tablier et en y soudant un profilé U de 2,5 mm qui

figurera avantageusement la traverse de tamponnement. Inutile de se casser le c.. à vouloir découper ce profilé à sa longueur exacte, quelques légers coups de lime régleront tous les problèmes.

Pour positionner la caisse à la bonne hauteur sur le châssis, posons le châssis sur un coupon de voie et mesurons la hauteur par rapport à la voie de la traverse de tamponnement d'une part et du toit de la cabine de l'autre (figure 8).

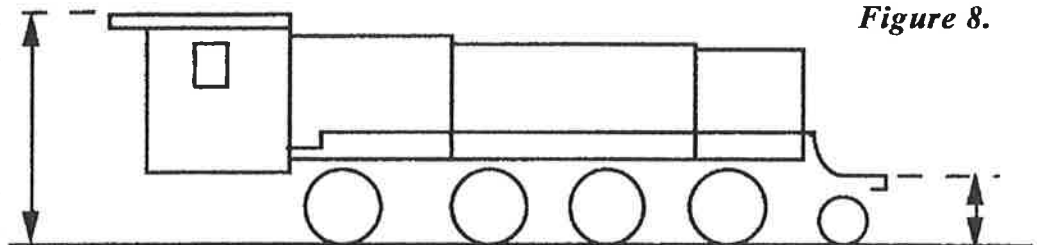


Figure 8.

Nous ajustons cette hauteur en intercalant des longerons de plasticarte entre les deux éléments, de préférence au niveau des cylindres et de la chaudière. L'endroit choisi est sans aucune importance, c'est seulement le résultat final qui compte.

Assemblage du tender

Nous devons tout d'abord fixer les bogies sous le fond du châssis (la tôle rectangulaire toute simple). Nous perçons donc deux trous au droit des axes de bogie dont la position a été déterminée sur le plan en notre possession. Fixons ensuite les bogies en place par vis et écrou ou bien en taraudant notre tôle de laiton qui aura alors été renforcée à cet endroit. Si nous désirons isoler la vis de fixation électriquement du châssis, nous insérons une bague de Nylon dans le trou du châssis (figure 9).

Pour info, j'ai déniché de minuscules bagues à collerette chez...Outil-Midi.

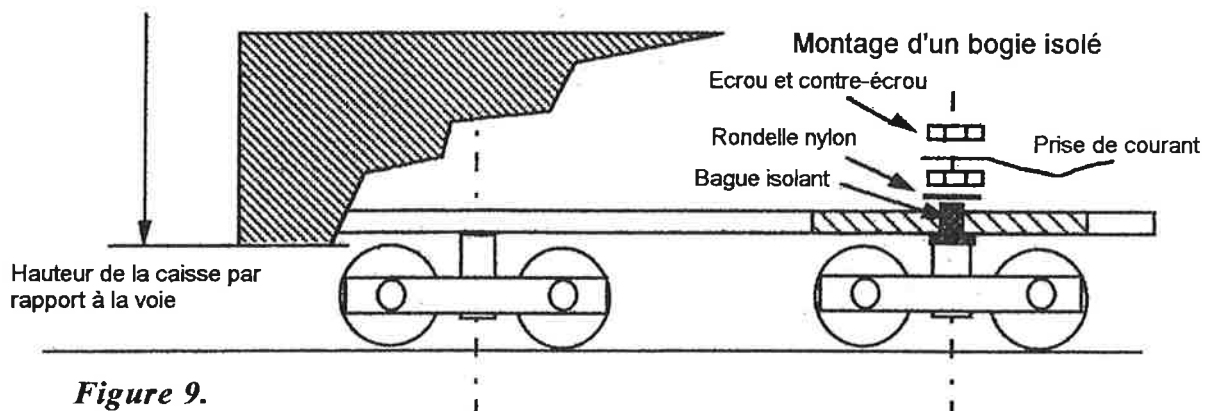


Figure 9.

Connaissant maintenant la position exacte des flancs de notre tender par rapport au châssis, nous pouvons procéder au pliage de l'enveloppe en commençant par la face arrière pour nous assurer de la bonne symétrie des lignes de rivets et nous poursuivons en revenant progressivement vers l'avant. Une fois la pièce formée, elle sera soudée en place sur le fond du châssis qui aura été préalablement débarrassé de ses bogies.

Nous soudons ensuite la surface supérieure du tender ainsi que la hotte qui a été préalablement préformée.

Toutes nos pièces en laiton sont maintenant assemblées à l'exception des pare-fumée qui seront mis en place les derniers. Passons ensuite au nettoyage des soudures et au polissage au grattoir à fibre de verre.

A ce stade, nous pouvons confectionner la liaison mécanique tender-locomotive et procéder aux essais de roulement.

Remplacement du lest d'origine

Les modèles N du commerce sont lestés à l'origine par une pièce tubulaire en métal blanc au niveau de la chaudière et dans le tender. Je leste mon modèle avec des olives et des plombs de pêche collés sur le châssis et dans le tender à tous les endroits possibles laissés libres par la nouvelle superstructure. Je ne colle jamais mon lest dans le corps de chaudière pour éviter de relever le centre de gravité du modèle.

La confection des accessoires

A présent, notre modèle ressemble vaguement au prototype, il nous faut maintenant l'habiller des multiples détails qui vont lui conférer toutes ses caractéristiques: dômes, cheminée, pare-fumée, pompes, mains courantes, conduites de toutes sortes.

Nous plongeons donc dans notre caverne d'Ali-Baba pour dénicher la pompe, la cheminée ou le dôme, la pièce dont la forme nous fait penser que moyennant quelque modification, elle pourra avantageusement prendre place sur notre modèle. C'est fou le nombre de petits objets usuels qui peuvent être récupérés au moins en partie et détournés de leur fonction première.

Même si nous ne possédons pas de tour, il est possible de réaliser une cheminée en laiton au moyen d'une mini-perceuse et d'un jeu de limes.

Les éléments particuliers de notre modèle seront confectionnés en plasticarte.

Le long dôme si caractéristique sera réalisé par empilage de feuilles de plasticarte, une fois ébauché, il est ajusté en place et sa courbure inférieure qui doit épouser celle du corps de chaudière lui est donnée en le frottant sur un morceau d'émeri maintenu sur le corps de chaudière. Collage à la deux composants, le léger congé de colle sera retravaillé à la lime après durcissement pour obtenir un raccord régulier.

La même méthode sera utilisée pour la mise en place de la cheminée.

La partie bombée de la porte de boîte à fumée est également confectionnée par empilage de fins disques de plasticarte et ponçage.

Mise en place des conduites de sablières, etc.. qui sont réalisées en fil de caténaire Sommerfeldt mis en forme et collés à la cyanoacrylate.

Confection et mise en place des pompes et autres accessoires encore à réaliser.

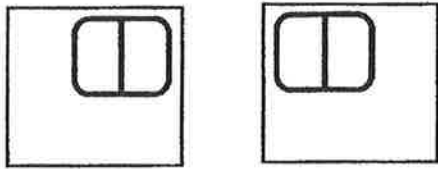
Le garant de la pompe sur le tablier avant a été réalisé à partir d'une cartouche métallique de bic.

Les conduites calorifugées sont réalisées en enroulant à spires jointives un tout fin fil de bobinage autour d'un fil de caténaire Sommerfeldt enrobé de cyanoacrylate.

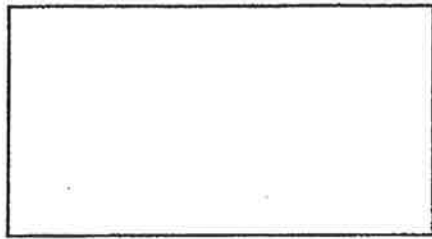
Après avoir contrôlé notre documentation photographique et nous être assurés que rien ne manque, nous pouvons seulement mettre les pare-fumée en place et procédons ensuite à un nettoyage suivi d'un polissage détaillé de l'ensemble avant de procéder à un examen visuel critique des moindres détails.

Les endroits présentant des défauts seront traités à l'enduit de finition de carrossier (Duplicolor ou autre) et retravaillés au papier émeri à l'eau n° 400. Certains enduits de finition comme le Duplicolor ont une granulométrie très fine qui leur confère après polissage une surface excellente mais le revers de la médaille est qu'ils ont un retrait important au séchage, ce qui nous oblige généralement à repasser trois fois sur le métier.

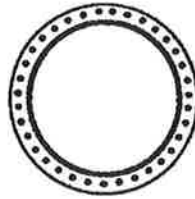
Le tender est achevé de la même manière en n'oubliant pas de coller une feuille de plasticarte sous la hotte et en veillant bien à boucher le tout à la colle deux composants.



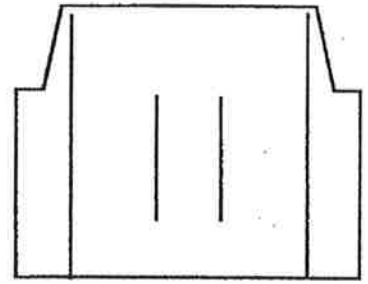
Parois de la cabine



Boîte à fumée



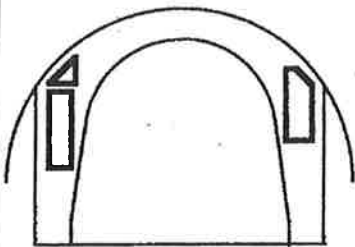
Porte de boîte à fumée



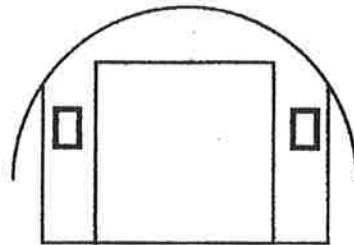
Toit de la cabine



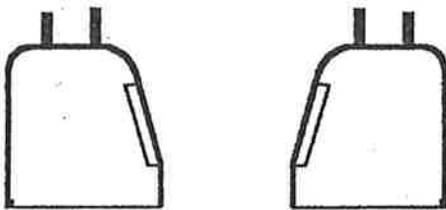
Tablier avant



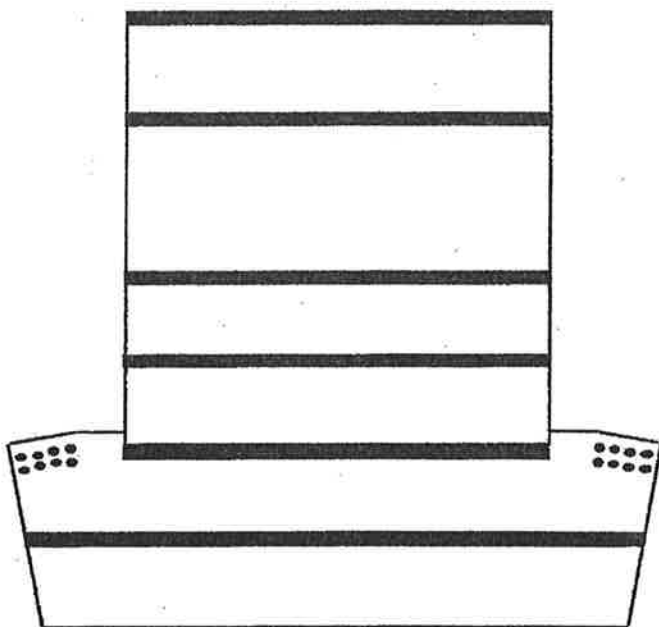
Parei avant de la cabine



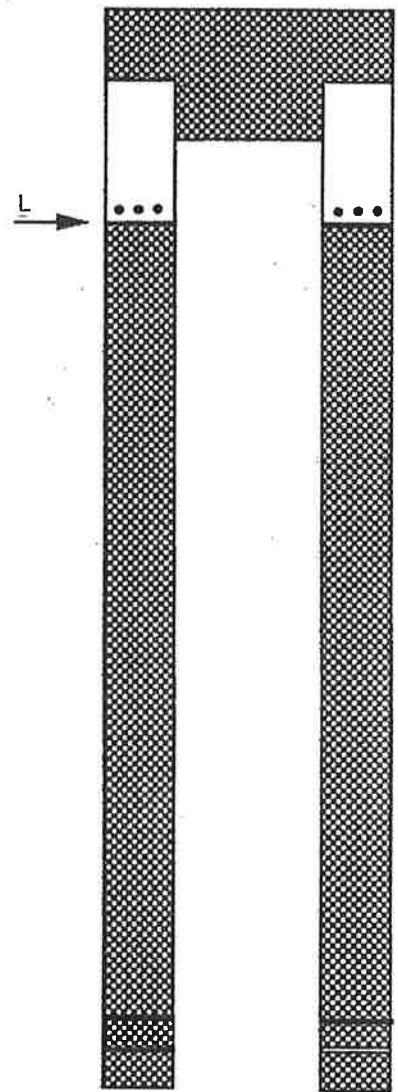
Parois arrière de la cabine



Pare-fumée, gauche et droit

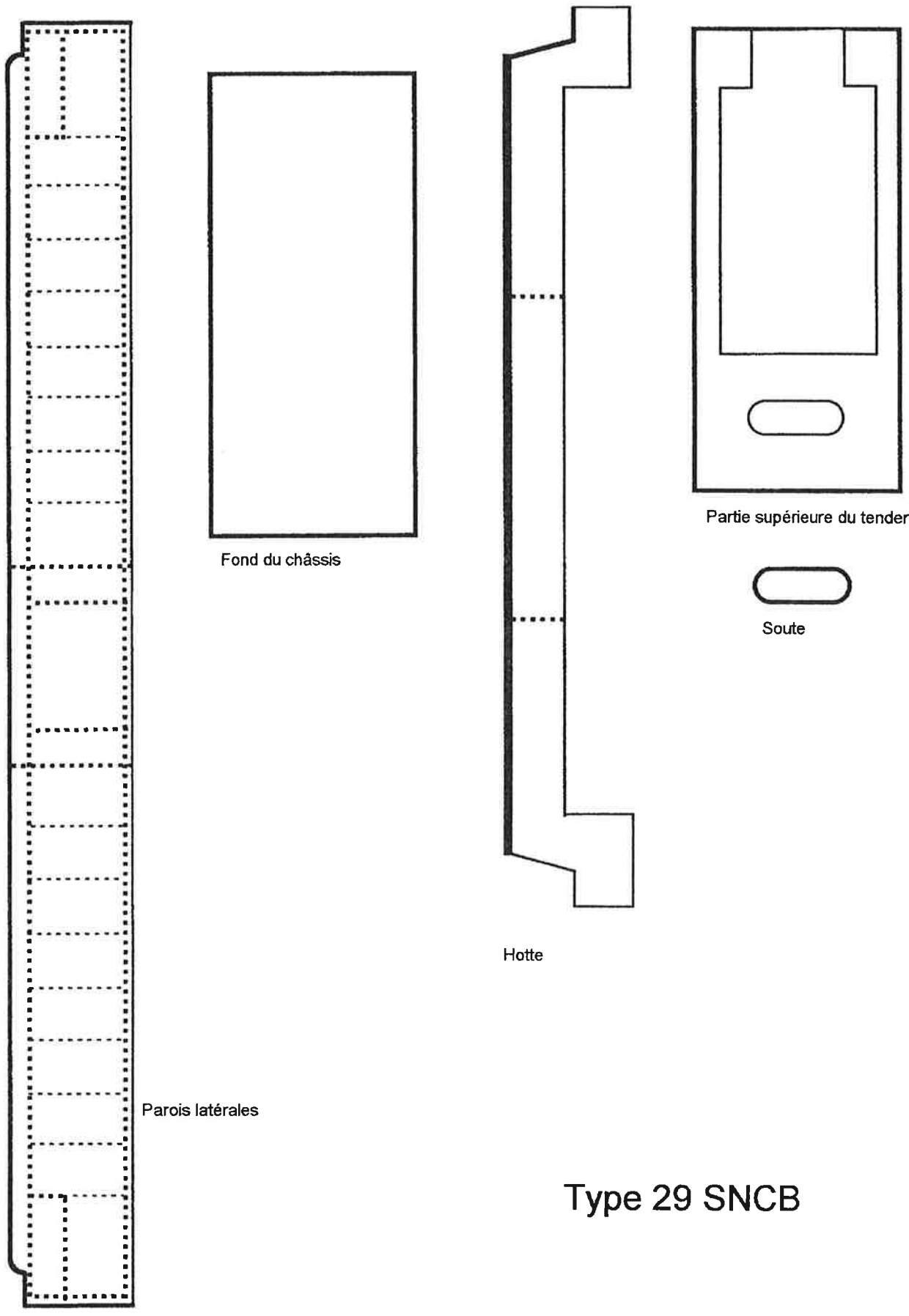


Développement de la chaudière



Tablier

Type 29 SNCB



Type 29 SNCB

Une fois que nous avons éliminé tous les défauts, nous pulvérisons une fine couche de peinture d'apprêt pour voiture sur notre magnifique modèle et le laissons sécher.

Après séchage de la peinture d'apprêt, c'est la désillusion au premier coup d'oeil: les parties que nous avons si amoureusement polies présentent une quantité incroyable de défauts parfois énormes que nous n'avions pas remarqués précédemment et qui ressortent maintenant sous la couleur uniformément mate du modèle.

Nous reprenons donc les opérations précédentes d'enduisage et ponçage pour corriger toutes ces horreurs.

Peinture et finitions

La peinture proprement dite ne pose pas de problème bien particulier: deux couches de vert S.N.C.B. Jocadis sur tout le modèle et ensuite le noir mat aux endroits tels que boîte à fumée, tablier, toiture de l'abri et superstructures du tender. Profitons-en pour peindre les deux châssis en noir mat (Humbrol 33).

Après que les deux couleurs de base ont bien séché, nous achevons notre modèle avec la pose des mains courantes et mains montoires.

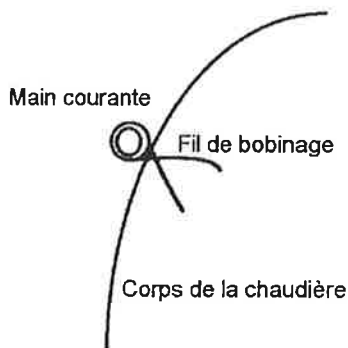


Figure 12.

Les mains courantes en corde à piano s'insèrent dans un trou de l'abri contre le foyer et sont fixées le long du corps de chaudière au moyen du même fin fil de bobinage formant 3 spires autour de la main courante et dont les deux brins libres traversent le corps de chaudière et sont fixés à la cyanoacrylate (figure 12).

Une fois les derniers accessoires en place, il ne reste plus qu'à placer les tampons, les attelages, peindre en rouge les traverses de tamponnement et les flancs du tablier si nécessaire, et l'un ou l'autre détail qui demandera une couleur particulière.

Nous procédons ensuite au marquage et terminons par une couche de vernis mat avant de remonter l'ensemble en fixant la caisse en place sur le châssis par deux points de cyanoacrylate en prévision d'un éventuel futur démontage.

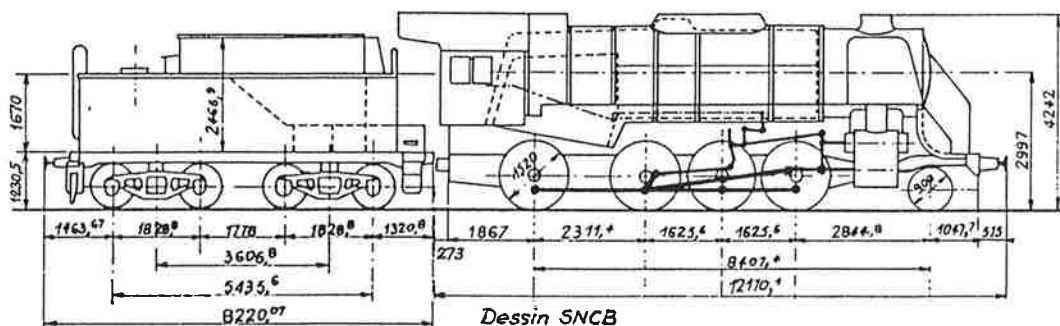
La hotte du tender est garnie de charbon, les briquettes sont confectionnées à partir d'une mine de crayon de menuisier hors de laquelle nous sortons par tronçonnage de fines bandes rectangulaires qui seront ensuite débitées à longueur.

Le collage du charbon se fait à la colle blanche diluée en suivant la même technique que celle utilisée pour la pose du ballast de la voie.

En conclusion, j'espère par cet article avoir démystifié les fausses idées que se font certains sur la difficulté de réaliser un modèle qui ne coûtera jamais plus cher qu'un article de base dans le commerce et nous prendra entre 40 et 50 heures pour sa complète réalisation.

Jean-Marie BURTON

Note de la rédaction : tous les dessins sont de l'auteur.



Améliorons la prise de courant.

Nous connaissons tous les difficultés créées par de mauvais contacts électriques ou une insuffisance des prises de courant d'une locomotive ou d'une voiture.

J'ai récemment dû améliorer la captation d'un modèle tout laiton pour lequel je n'avais pas jugé utile de faire participer les bogies du tender à l'alimentation du moteur.

Il est apparu à l'usage que cette locomotive type 1 avait la fâcheuse manie de s'arrêter à la moindre irrégularité de la voie ou sur tout appareil un tant soit peu délicat, à un tel point que je désespérais de la faire encore circuler.

En réalité, les deux bogies du tender captaient uniquement le rail gauche (pôle -) puisqu'ils sont vissés sous le châssis laiton. Et comme seuls deux des essieux embiellés de la locomotive sont munis de prises de courant, l'un d'eux ayant reçu un bandage d'adhérence et l'autre n'étant pas en contact franc avec la voie, le cumul de toutes ces particularités rendait donc la prise de courant au rail de droite (pôle +) des plus aléatoires.

J'avais espéré que le remplacement de la roue bandagée par une roue traditionnelle aurait été suffisant pour améliorer la situation. Il n'en fut rien.

Je devais donc trouver un moyen d'arriver à améliorer cette fichue prise de courant.

J'étais limité dans le choix de cette réalisation par le fait que je ne désirais absolument pas démonter le tender qui est très difficile à réaliser vu ses formes toutes en rondeurs ...

Les autres contraintes à respecter dans l'élaboration de toute prise de courant sont :

- Suivre les mouvements du bogie.
- Avoir une pression de contact suffisante.
- Cette pression doit s'exercer en un endroit tel que le couple résistant soit négligeable.

- La prise de courant doit être discrète.
- Elle doit résister aux manipulations.

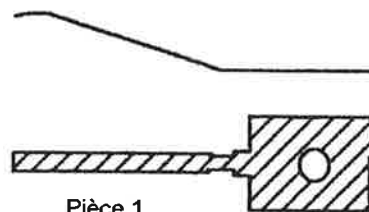
Après avoir énuméré ce cahier des charges, il ne me restait plus qu'à passer à la réalisation concrète.

La prise de courant de nombreux bogies à l'échelle N est réalisée au moyen d'une pièce conductrice en forme de H (pièce 2)



Pièce 2

qui capte l'énergie électrique sur les deux essieux et la renvoie à l'intérieur du modèle à travers la vis de fixation. Voilà donc un excellent point de départ à mon projet.



Pièce 1

Il me fallait encore isoler la vis de fixation du bogie par rapport au châssis métallique et remplir ma première

condition: garder les contacts électriques à l'extérieur du modèle.

Pour ce faire, je confectionne un patin en chrysocale (pièce 1) qui va me ramener la prise de courant au niveau du châssis du tender.

A remarquer que la forme de la lame de contact présente un rétrécissement au niveau de la courbure pour augmenter son élasticité.

Pour isoler la vis de fixation du bogie, j'élargis son trou de passage et y colle un jet creux en plastique qui sera taraudé ensuite.

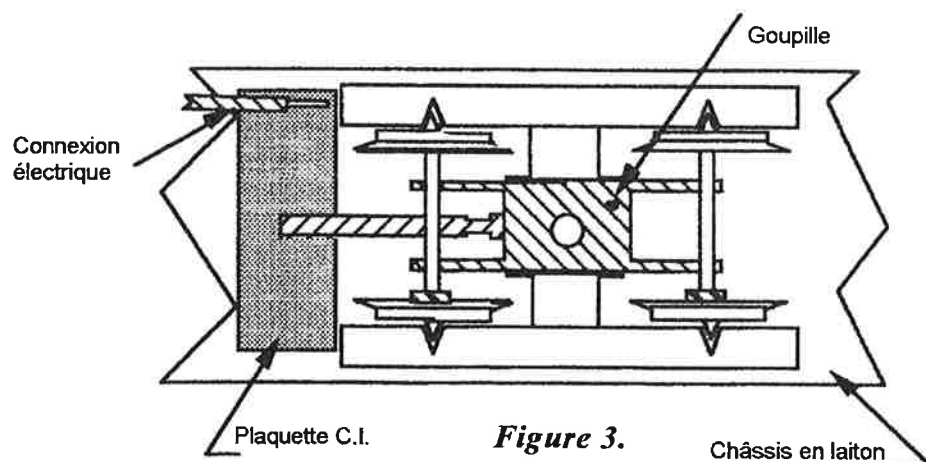
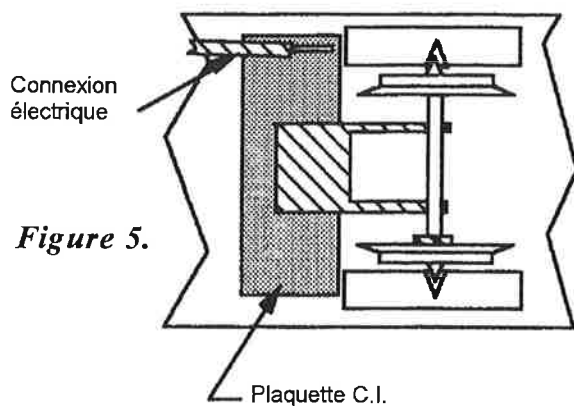
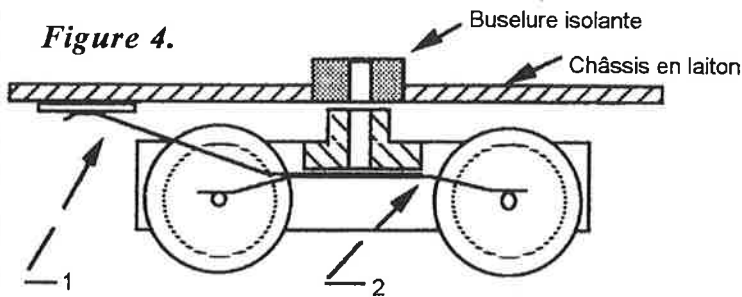


Figure 3.

Une plaquette de circuit imprimé est collée à la cyanoacrylate sous le châssis et un fil électrique y est soudé, son autre extrémité sera raccordée au circuit de prise de courant du châssis moteur.

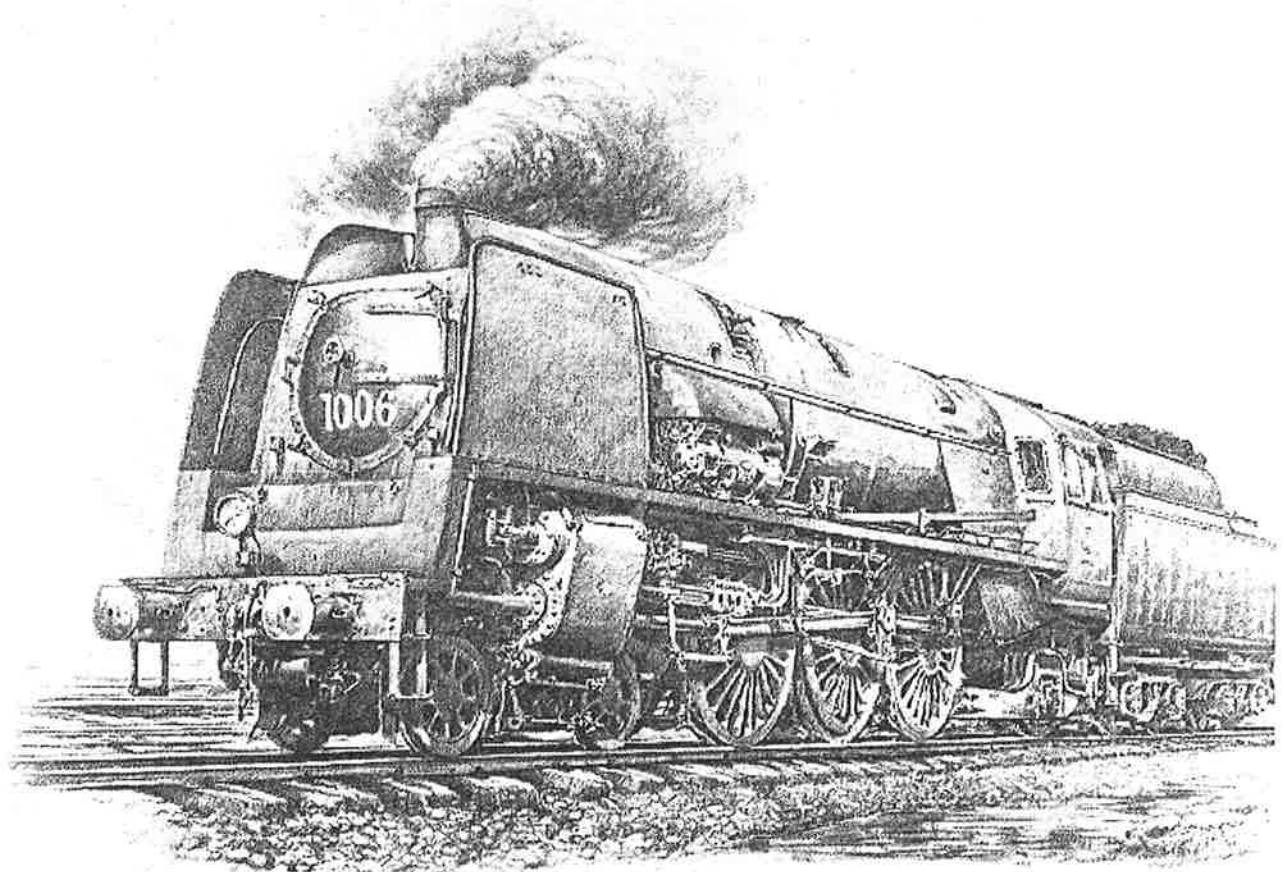


Le bogie est ensuite remonté en réglant la forme et la longueur du patin (1) pour que son extrémité reste en contact avec la plaquette de circuit imprimé quelle que soit la position du bogie dans sa rotation (figures 3 et 4). A noter la présence d'une goupille qui empêche nos lames de contact de se déplacer par rapport au bogie.

Je suis certain que cette solution peut être utilisée dans de très nombreux cas et à toutes échelles.

Le même montage pour un wagon à essieux pourrait se réaliser inversement en soudant ou vissant notre patin sur la plaque de circuit imprimé solidaire du châssis suivant la figure 5 à condition, bien sûr, que les porte-essieux soient en plastique ou isolés l'un par rapport à l'autre.

Jean-Marie Burton



Deux nouveaux wagons

L'amateur de wagons bien de chez nous est gâté ce mois-ci, avec deux nouveautés que l'on n'attendait pas vraiment. Deux silhouettes bien familières dans le paysage ferroviaire de chez nous.

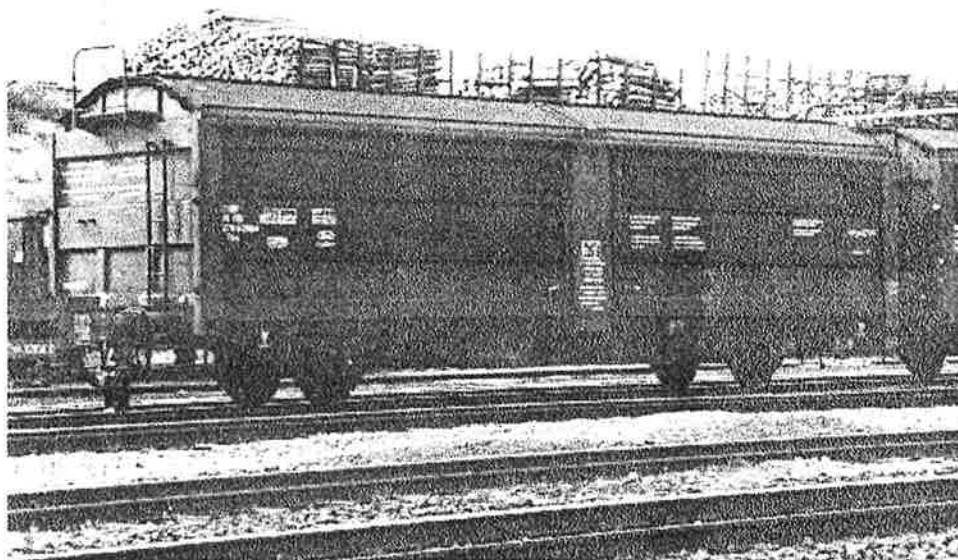
Roco: wagon Tbis (46642)

Il s'agit d'un wagon à deux essieux avec parois et toiture coulissantes, du type 2215A 0. Ces wagons sont la variante belge d'un prototype allemand. Roco a sorti il y a quelques mois une variante (allemande) à trois panneaux coulissants par face,

des angles du wagon vers une position située 75 centimètres plus en arrière. Cette modification n'a pas été retenue par Roco.

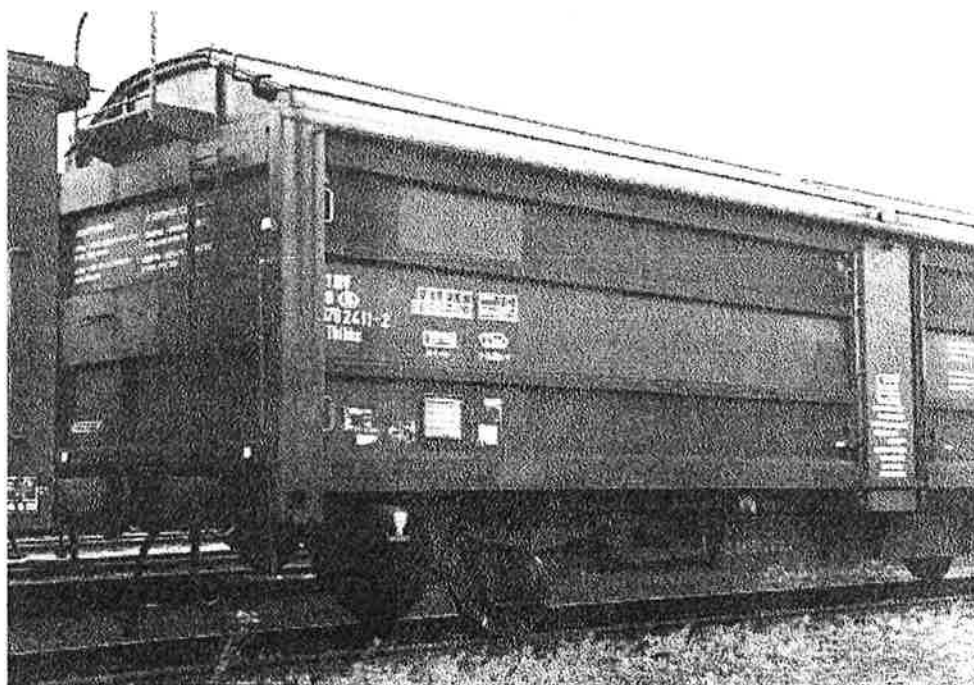
Que dire de cette réalisation ? Dimensions parfaitement respectées, gravure fine à souhait, marquage complet et lisible : c'est du meilleur Roco. Naturellement de petits détails issus du wagon allemand ne sont pas tout à fait corrects pour une variante belge, comme l'aspect du châssis, mais cela gêne finalement bien peu. Et les plus pointilleux pourront toujours y remédier, s'ils ont la dextérité voulue..

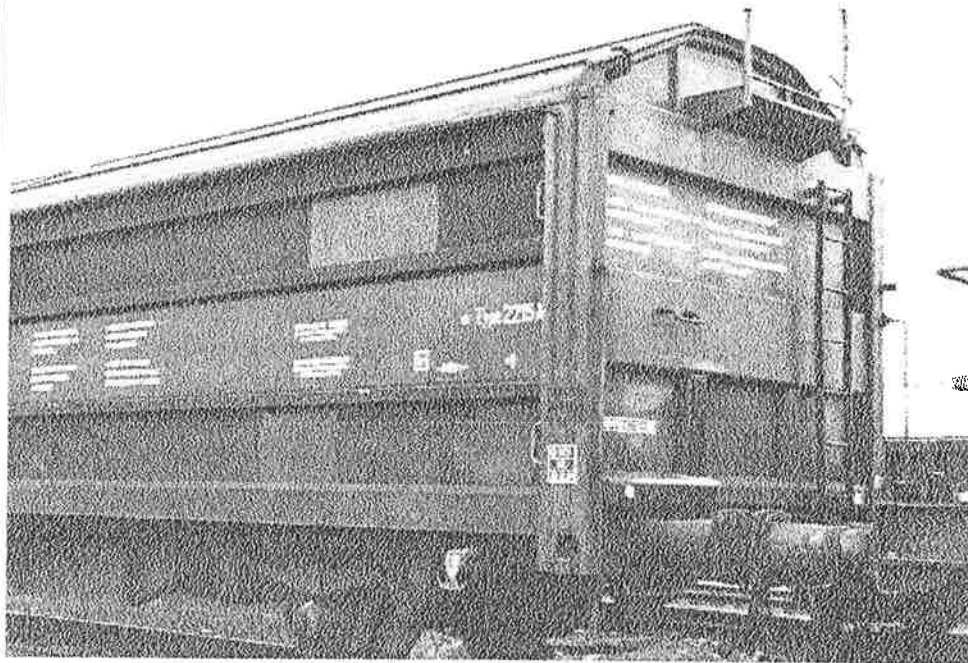
La décoration retenue est celle qui a cours en ce moment : inscriptions blanches sur fond noir (ou plutôt noir bleuté, correspondant bien à l'aspect de cette peinture en réalité). On regrettera cependant les panneaux couleur aluminium neuf: il y a belle lurette qu'ils sont d'un brun sale assez foncé. Märklin avait fait oeuvre de pionnier en réalisant des wagons patinés d'origine (Hbis allemand et surtout autrichien très



mais le modèle belge qui figure aujourd'hui sur les rayons des détaillants ne présente, lui, que deux panneaux coulissants par face. Un modèle suisse est annoncé parmi les nouveautés 1997.

Ces wagons de 14m ne sont pas récents puisque leur construction a débuté en 1967, mais ils sont toujours bien utilisés 30 ans après. Lors de la dernière révision, les crochets latéraux en forme d'ancre ont été déplacés





pas de portes d'about basculantes, d'où le code Eo au lieu de E ou de Es.

Ces wagons étaient à l'origine munis d'extrémités hautes garnies de crémaillères, et de poutres de calage pour caisses de verre, à l'instar d'un wagon bien connu sorti jadis par Klein Modellbahn (code Elo). Le modèle présente l'aspect de ces wagons après leur transformation en tombereaux ordinaires.

Il s'agit d'une production artisanale, et la repro-

réussis) et Roco aurait bien fait de suivre cet exemple. Les amateurs de patine réaliste pourront donc s'en donner à cœur joie.

Euro-Scale : wagon Eo (8826)

Le modèle provient de chez COSTRUZIONI MODELLISTICHE, firme artisanale italienne dont les premières réalisations n'avaient pas suscité l'enthousiasme. Il s'agit donc toujours d'un wagon en résine, auquel il convient d'ajouter quelques pièces de détaillage en métal prépeint. Ce qui n'est pas toujours aisé, les trous destinés aux mains courantes devant être légèrement agrandis.

Le prototype est particulier. C'est un tombereau à deux essieux d'une construction typiquement belge, bien reconnaissable à son grand empattement. Mais la variante choisie (type 1215A6) ne comporte

duction des détails, pourtant conformes, n'est pas d'une finesse exceptionnelle. La peinture est uniformément brun-rouge (mais pas vraiment le rouge SNCB) et les inscriptions sont très convenables. Sur mon exemplaire, j'ai dû remplacer les essieux qui étaient complètement voilés.

Le modèle mérite bien de figurer sur votre réseau. Au milieu d'une rame de tombereaux Klein Modellbahn, il fera valoir sa différence. Ses parois bien lisses seront d'ailleurs parfaitement justifiées : pendant la plus grande partie de sa carrière, votre wagon n'aura jamais connu de chargement en contact avec ses flancs.

Quant à savoir si ce petit tombereau typique vaut son prix (près de mille balles !), c'est à vous de juger...

A-M. D.

Les 18 et 19 octobre 1997

au dépôt SNCF de Paris-Charolais (Gare de Paris-Lyon)
5^{me} congrès international du Club des Utilisateurs du JAO-Système
JAO : le pilotage universel du réseau assisté par ordinateur

Renseignements auprès du secrétaire du club (Claude Carpet) : 075 - 48.62.60.

Jean-Claude Lemaire : Super-Chef

La SNCB se restructure...

Ce n'est pas nouveau, il s'agit d'un plan qui s'articule autour d'une idée maîtresse : la rentabilité.

La dernière décision a été la création de 22 régions qui sont dirigées par des "super-chefs" de gare.

La région de Namur est considérée par la SNCB comme stratégique. En effet, les gares d'Ottignies et Namur sont des carrefours ferroviaires essentiels tant pour le trafic marchandises que voyageurs.

Elle s'étend jusqu'à Haversin sur la 162, Anseremme sur la 166, La Hulpe sur la 161 + Louvain-La-Neuve et une partie des lignes 139 et 140, Jemeppe-sur-Sambre sur la 130, Andenne sur la 125.

L'actuel chef de gare de Namur, monsieur Jean-Claude Lemaire, installé dans ses fonctions depuis 1992, accède maintenant au titre de "super-chef" de la région.

Il ne s'agit nullement d'un titre honorifique mais d'une lourde charge comprenant la responsabilité de la gestion du trafic des trains et l'administration du personnel (environ 750 personnes).

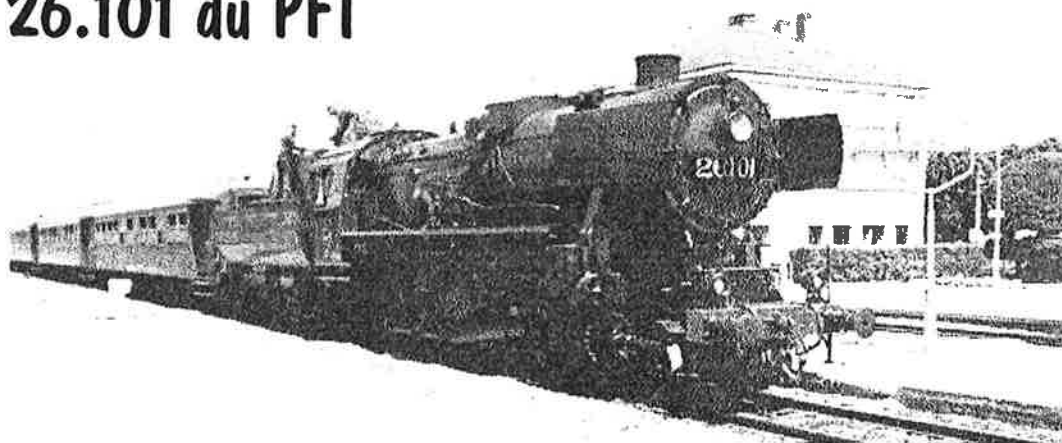
Le premier train est arrivé à Valvert

Dans notre n°71, nous indiquions qu'un nouveau raccordement privé serait établi entre l'entreprise Valvert, installée à Etalle, et la gare de Marbehan.

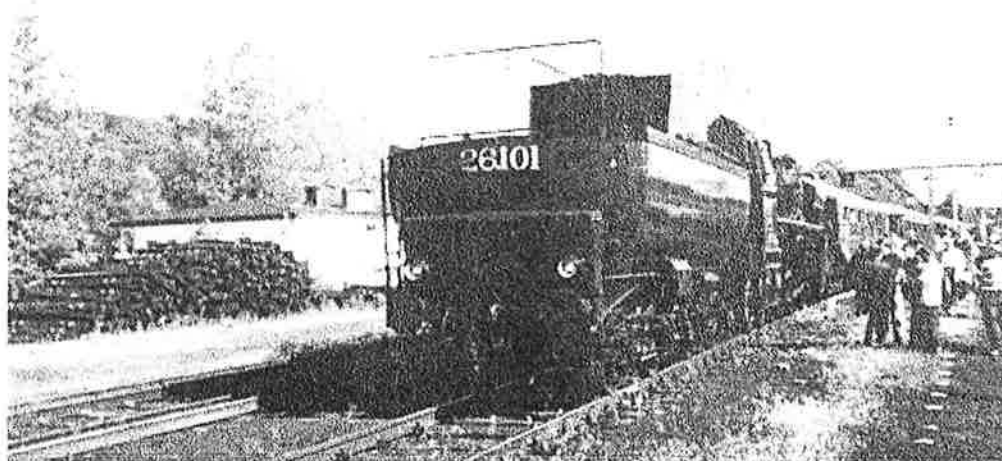
En date du 6 juin 97, le premier train a roulé sur le raccordement "Valvert".

Il s'agit d'un véritable événement : c'est le premier raccordement privé réalisé depuis bien des années.

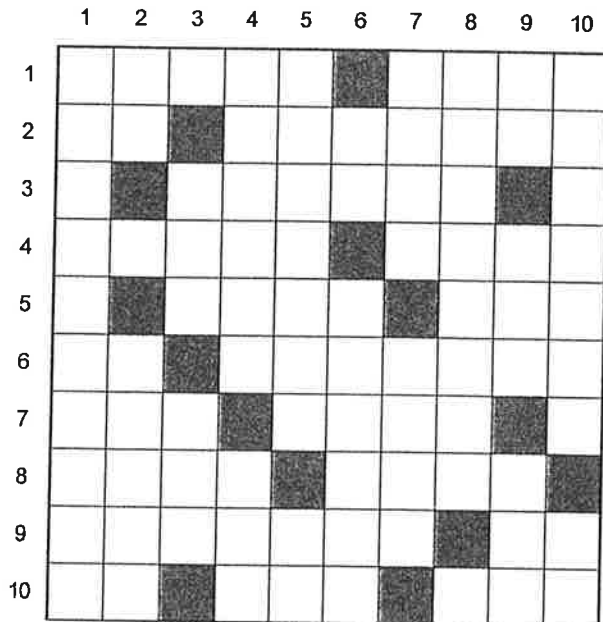
La 26.101 du PFT



Samedi 24 mai 1997, ci-dessus à son arrivée à Givet en fin de matinée, ci-dessous à son départ de Houyet en fin d'après-midi (photos M. Herbiet)



Récréation ferroviaire



Solutions du problème proposé dans FFN 83

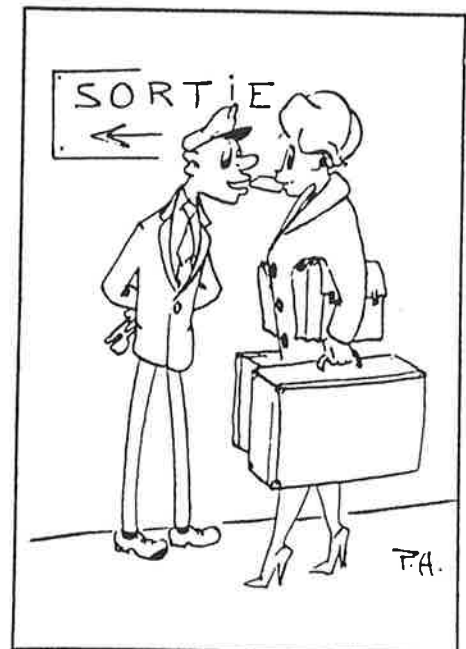
1. COUCHETTE
2. MATERIEL
3. MANIVELLE
4. TAMPON
5. TUBULURE
6. REVOLVER
7. ARCHET
8. DEVIATION
9. SECTION
10. BOURRELET

Horizontalement :

1. En haut du triage - Réservoir à vapeur.
2. Le temps d'un grand tour - Assure tous les arrêts.
3. Cent perches.
4. Gare frontière - Véhicule à moteur.
5. Ville de Thuringe - Saint espagnol.
6. Berné - Division administrative de la SNCB.
7. Ville du Japon - Dans notre poche en 2002 ?
8. Élément de chaudière - Un des derniers dépôts vapeur.
9. Sources d'un grand savoir - Sans effets.
10. Pronom - Son savoir-faire est magique - Ancien réseau SNCF.

Verticalement :

1. Sièges.
2. Indivisible - A vérifier pour les freins.
3. Constructeur allemand de locomotives - Roi de comédie.
4. De tels regards sont menaçants - Alimente la SNCF.
5. Habité par les dieux - C'est-à-dire.
6. Hors de portée - Pouvoir de discrimination.
7. Fit un repas - Superlatif.
8. Pathologie grave pour conducteurs.
9. Type de voiture-lits - Ancien principe chinois - En haut d'un plan incliné.
10. Département français - Note.



Vie du club

L'éditorial du Président	1
Programme des réunions du RMM et activités ferroviaires "d'ailleurs"	2
Le RMM était à Jemelle	3

D'ici et d'ailleurs

Les activités des autres clubs, les manifestations, les publications à caractère ferroviaire, annonces	6
---	---

Modélisme

Construire son propre modèle : une vapeur type 29	19
Améliorons la prise de courant	28
Deux nouveaux wagons	30

Actualité ferroviaire

La nouvelle série 13	5
Les travaux en gare de Namur - En gare de Namur, le 18 avril 1997	12
Jean-Claude Lemaire : "Super-Chef" - Le premier train est arrivé à Valvert - La 26.101 du PFT	32

Documentation

La remise de Jemelle, le 10 mai 40 - Walcourt, 26 septembre 81	4
La ligne 163 A : Bertrix - Muno	13

Rétro-rail

Quand la gare de Namur devait satisfaire trois compagnies de chemins de fer	7
Les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer (suite)	15

Récréation ferroviaire

Les jeux de Michel Archambeau	33
-------------------------------------	----

FERRO FLASH NAMUR n°84, 1997-3.

Ce troisième numéro de l'année 1997 est en votre possession grâce à la collaboration et au dévouement inlassable de l'équipe de rédaction et ses collaborateurs occasionnels (qui ne sauraient être trop remerciés) : Michel Archambeau, Jean-Marie Burton, Claude Carpet, Michel Foulon, Michel Herbiet, Gérard Jochum ...

Photo de couverture : Locotracteur Cockerill photographié sur la cour de CARLAM à Châtelet. Immatriculé 011 au sigle de Cockerill-Sambre, il est peint en bleu clair et est accouplé à un "veau" (élément moteur sans cabine) immatriculé 012. En arrière plan, une automotrice se dirige vers le faisceau de garage de Châtelet (photo Claude Carpet).
Une vue latérale de l'ensemble figure page 6.

Le samedi 20 septembre :
les 12 heures du modélisme dans les locaux du
Rail Miniature Mosan, centre culturel de Géronsart à Jambes.