

Ferro Flash Namur

Le modèle de l'année '97

Le Rgs de Rivarossi

L'Expo '58



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.
Les statuts et le règlement d'ordre intérieur sont affichés aux valves.

Ferro Flash Namur

Rédaction et éditeur responsable : Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME-METTET,
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.

Voilà bientôt trois ans que nous avons organisé l'exposition du club.

Il avait été décidé à la fin de l'expo 95 de ne plus organiser dorénavant une telle manifestation avant trois ans afin de soulager les habitués volontaires et de dynamiser plus fortement un plus grand nombre de membres, de cette façon, moins sollicités.

Dès lors, cette année aura lieu notre première exposition triennale.

Notre exposition 1998 sera marquée par la volonté de tous d'afficher la belle santé du Rail Miniature Mosan.

Nous en sommes bien convaincus et croyez bien qu'il ne s'agit pas ici d'un optimisme de façade.

L'avancée significative des travaux sur les réseaux, le temps mis à profit par beaucoup dans les réalisations personnelles et les nombreuses idées qui ont bénéficié d'une année de plus pour se paufiner, offriront à tous une belle exposition, et par conséquent un succès que nous espérons à la hauteur de notre effort.

Du côté de la publicité à faire, autour et pour annoncer la manifestation, ainsi

que la manière de la faire connaître, notre souci n'est pas trop grand.

En effet, l'ordinateur de Daniel, notre secrétaire, est déjà allumé et produira sous ses instructions des prodiges que nous avons déjà connus.

Afin de rendre les idées réalisables et trouver surtout les mains pour les réaliser, nous VOUS attendons pour cette dernière ligne droite (plus que 4 mois à dormir en dehors des vacances)

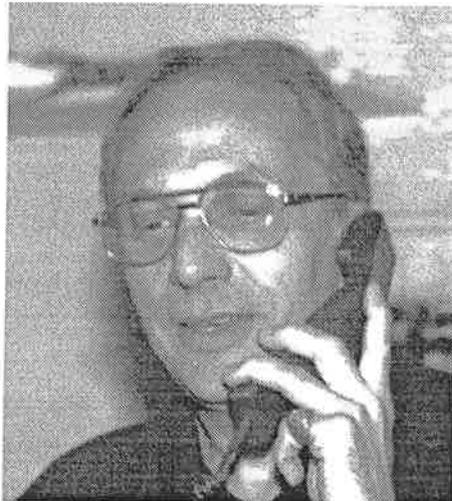
Vous avez l'embaras du choix afin de contacter un responsable ou vous proposer en tant que tel, ce qui est encore mieux. Les vendredis de réunions grouillent de bénévoles magnifiques et l'ambiance

de celles-ci sont un terrain favorable à l'élaboration et à la concrétisation de toutes les idées et projets.

N'attendez plus et manifestez vous afin de faire connaître vos disponibilités ou réalisations pouvant être exposées (ou celles de vos amis), ceci est bien plus agréable que d'attendre d'être sollicité par des personnes qui sont membres comme vous.

A très bientôt et merci pour tous, vous y compris...

Jean-Claude Botspoel.



Le président, plus jeune et plus actif que jamais, annonce : "l'exposition triennale c'est pour cette année. Je suis déjà en ligne, et vous ?"

Programme des réunions au RMM et activités ferroviaires "d'ailleurs"
(informations réunies par Michel Foulon, son équipe, l'agenda Fébelrail, etc...)

AVRIL

- 15: Parution de Ferro Flash Namur n°89.
 17: Réunion mensuelle du RMM : peinture de figurines par M. Wynant.
 19: Bourse à Woluwé.
 24: Réunion réseaux, école de fabrication d'arbres lors des réunions.
 26: Bourse d'échange de l'AS.MO.CO. salle St Raphaël à Aywaille

MAI

- 1: Réunion annulée.
 1 au 3: Festival de la vapeur à Maldegem avec la participation de la 1.002 de la SNCB.
 8: Réunion réseaux + circulation sur le réseau H0 : SNCB, époque III.
 8: CFFL à Rixensart : "Les chemins de fer de l'ancien Congo Belge" par Jacques De Deurwaerder
 10: 3^{ème} bourse à Antwerpen-Zuid : Hangar 15, Scheldekaai.
 15: Réunion mensuelle du RMM : dias "150 ans des chemins de fer suisses"
 par Etienne Dehasse
 17: Bourse à Woluwé.
 22: Réunion réseaux (week-end d'Ascension).
 23 - 24 ...: Voyage du GTF : grand voyage international. Paris - Luxembourg - Trier - Luxembourg.
 Liège - Maastricht - Aachen - Bruxelles - Lille - Tournai - Bruxelles. Manifestations locales prévues.
 Renseignements : GTF asbl, secrétariat boîte postale 191, 4000 Liège 1.
 24: Bourse d'échange à Vilvoorde, de Brauwerestraat, 19b.
 25 - 26 ...: 6^{ème} salon du modélisme au Palais des Expositions de Charleroi.
 29: Réunion réseaux.

JUIN

- 5: Réunion réseaux + circulation sur le réseau H0 : SNCB, époques IV et V.
 7: Bourse à Hoeselt (Limbourg belge), kultureel centrum.
 12: Réunion réseaux.
 12: CFFL à Rixensart : "Les trams de par le monde" par Claude Biname et "quelques explications sur les gares
 centrales mais pas principales".
 14: 4 bourse de l'A.L.A.F. de 9 à 13h à l'ancienne école du châte au, rue Berloz, Sclessin.
 Renseignements : Richard Orban rue Doumier, 47 4430 Ans. 04-246.48.51.
 15: Parution de Ferro Flash Namur n°90.
 19: Réunion mensuelle du RMM :
 20 - 21 ...: Expotrain + Bourse à Arlon, hall polyvalent.
 21: Bourse à Woluwé.
 26: Réunion réseaux.
 28: Cineytoys international, salle Cecoco, Ciney

JUILLET

- 3: Réunion réseaux.
 10: Réunion réseaux.
 17: Réunion mensuelle du RMM :
 24: Réunion réseaux.

AOUT

- 16: Parution de Ferro Flash Namur n°91.

Notre réseau modulaire en "N" en balade chez nos amis du MOBOV

C'est avec une certaine fébrilité que l'équipe du réseau N avait rassemblé les modules pour rendre visite à notre club ami du Mobov à Antwerpen et participer à leur exposition au centre commercial de Wilrijk.

Ils étaient fiers de montrer la progression du réseau par l'apport de nouveaux modules et surtout du fond de décor artistiquement peint par notre ami Olivier De Nato dont c'est le métier (coordonnées : rue Saint Michel, 35; 6464 Bourlers[-lez-Chimay] 060-21.44.93.).

A la réunion mensuelle de mars, Jacques Quoitin a fait l'éloge de ce fond de décor et a déclaré qu'il fallait

boiser davantage les modules : leur donner, en fait, le rendu exact du site de Vonêche à l'époque déterminée lors de la construction du réseau du club.

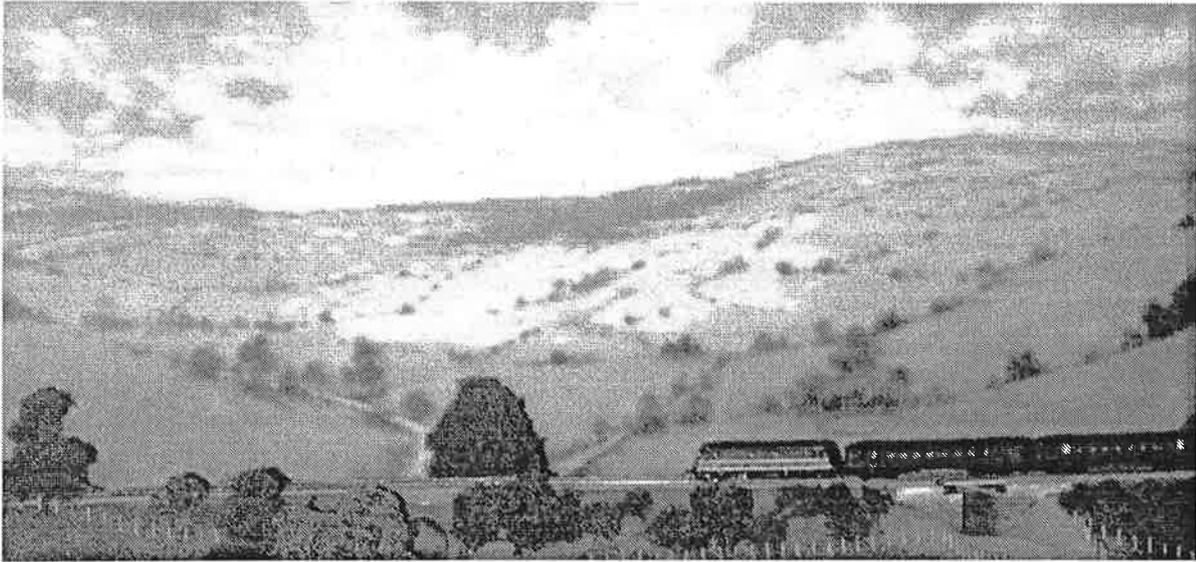
Des travaux d'horticulture et de sylviculture sont nécessaires pour étoffer la végétation sur les modules et la faire correspondre à celle qui représente sa continuation sur le fond de décor.

Des cours de façonnage d'arbres en fil de cuivre ou de laiton sont donnés lors des réunions hebdomadaires.

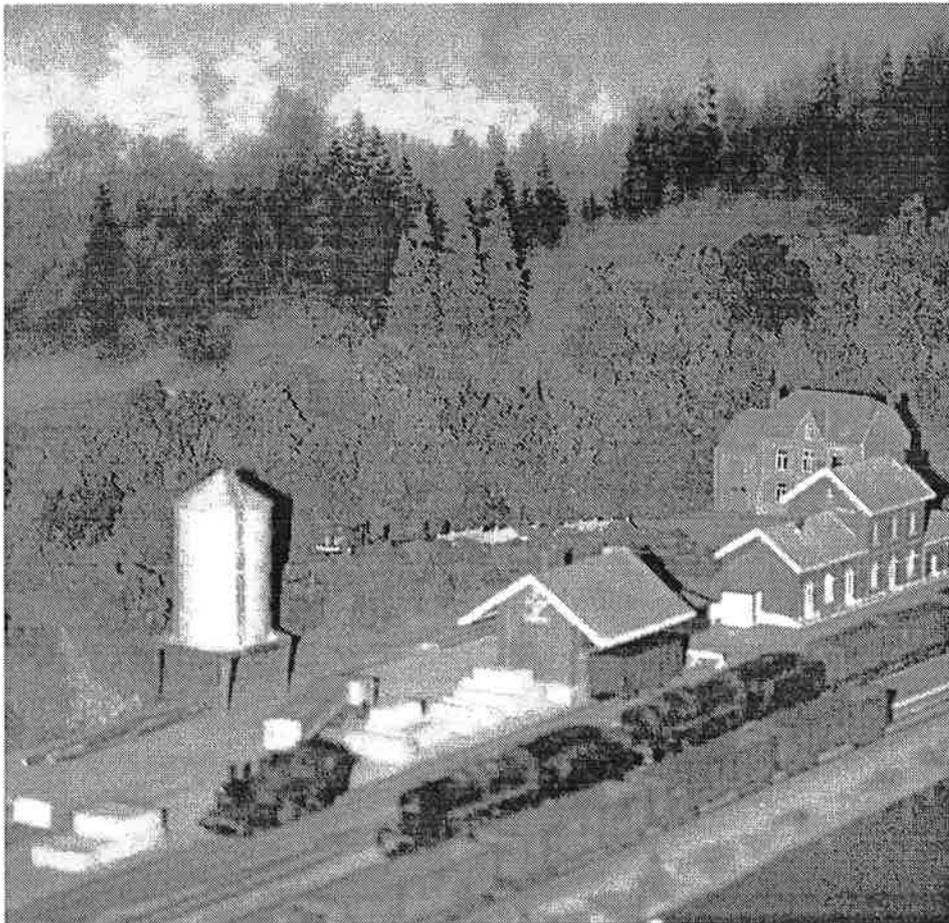
Tous les membres peuvent venir s'entraîner !
Avis aux amateurs.



*La sortie du tunnel de Vonêche vers Dinant.
Double traction pour acheminer une rame de voitures voyageurs sur les pentes ardennaises.
(Les photos sont de Michel Foulon et de son petit "pocket")*



*La vallée s'étend derrière cette diesel série 59 tractant une rame de voitures voyageurs.
Ft des fonds de décor en papier imprimé en série : au RMM, le fond de décor est
entièrement peint main et à l'huile : l'art au service du modélisme !*



*Une vue de la gare de Vonêche et des forêts environnantes.
Epoque III, les locomotives à vapeur règnent sur l'Athus-Meuse : double traction et rame de voitures
voyageurs anciennes. Une locomotive de manoeuvre sur la voie de débord de la halle à marchandises.*

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

PFT

"En Lignes" hors série n°4
*les locomotives diesel de manoeuvres
série 92, ex-type 232*
Format A4, 610 F frais de port compris.

"En Lignes" hors série n°3
Les locomotives types 230 - 231
Format A4, 56 pages, 91 photos et schémas
495 F frais de port compris

"En lignes" hors série n°2
Les locomotives série 1600 CFL
Format A4, 76 pages, 14 photos et schémas
dont 30 en couleurs
595 F frais de port compris

"En lignes" hors série n°1
Les locomotives série 81
Format A4, 72 pages, 138 photos et schémas
dont 4 en couleurs
595 F frais de port compris

001-1201789-35 du P.F.T. - Bruxelles

Les 150 ans du rail à Walcourt

C'est pour cette année !

Commémoration officielle en gare de Walcourt du 15 au 18 octobre, avec exposition sur le thème du chemin de fer et des modèles réduits, et organisation d'une bourse.

Présentation de gros matériel SNCB et de documents réunis par le cercle d'histoire de l'entité.

"Bons baisers de Ferbach"

de Jacques Le Plat

Les 26 articles parus dans Locorevue
+ 5 chapitres additionnels

156 pages, 302 illustrations

dont 270 photos couleurs,

environ 1.380 francs, parution en mai.

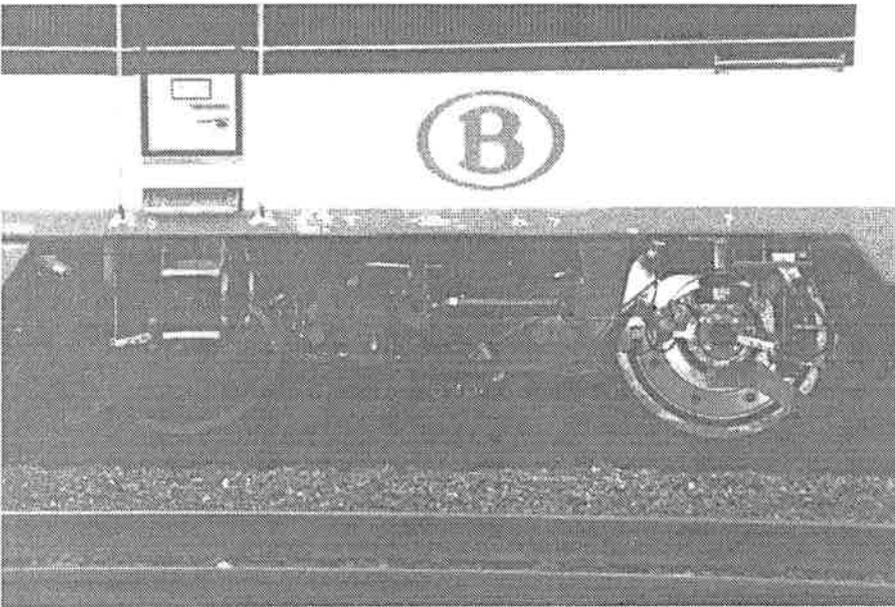
Liste d'inscription lors des réunions au club

A posséder absolument dans sa
bibliothèque et s'en inspirer !

A vendre en un seul lot :

Collection privée de diapositives ferroviaires des années 1985 - 1995
principalement SNCB + DB, CFL, SNCF, tram, métro, ...
17.700 dias stockées en chargeurs (dans 165 boîtes à 2 chargeurs + 12 rotatifs)
pour la somme de 40.000 francs, projecteur compris.

Renseignements : Michel Lebeau, Chemin des Sauverdias, 3; 5000 Namur. 081-73.74.62.



Les deux faces du bogie de la toute nouvelle motrice électrique série 13 (photo Christophe Hollange)

Les bus de Besançon : une leçon pour Namur

Comme Namur, Besançon est à plus de 2 heures de Paris en TGV.

Cependant, dès 1975, la Ville mettait en place un plan de circulation courageux et exemplaire (voir "La Vie du Rail n°2011 du 26-09-85).

Ce qui se passe aujourd'hui à Namur inquiète plutôt...

Comme à Namur, Besançon présente une citadelle, un fleuve qui limite l'extension d'une ville plus ancienne aux rues étroites. La gare s'est donc trouvée "hors les murs", sur les anciennes fortifications et les boulevards qui lui ont succédés.

Une zone piétonne y préfigurait, en 1975, nos piétonniers namurois.

Mais si, depuis longtemps, des secteurs automobiles y ressemblent aux deux boucles créés ce mois

à Namur, Besançon nous montre une énorme différence : les bus y traversent la ville, sur un "axe rouge" qui leur est réservé !

Depuis cette époque, les habitants disposent d'une offre de transport double de l'offre moyenne d'autres cités françaises. La circulation de transit y a disparu. Des parcs de stationnement périphériques, la gare, le centre sont reliés par des minibus et cet ensemble est bien cohérent.

Il ne faut donc pas que nos édiles communaux ignorent le TEC, et rejettent les bus hors du centre-ville de la capitale wallonne : il y va de la survie de toute vie commerciale de la corbeille namuroise.

Jean-Pierre Lobet.

Le "modèle" belge de l'année 1997

Nous vous livrons les résultats tels qu'ils nous ont été communiqués par la Commission Modélisme de Fébelrail. Nous n'y avons apporté aucun commentaire personnel.

Le total indiqué dans la dernière colonne ne correspond pas à la somme des autres colonnes. Chaque cote est assortie d'un paramètre modérateur qui a déjà été expliqué antérieurement.

Le vainqueur de chaque catégorie est situé en première ligne et ses paramètres sont mis en valeur.

Modèle de l'année 1997 : matériel de traction

Modèle	Cotes principales	Cotes de détail	Aspect général	Richesse de détails	Rendu de la couleur	Inscriptions	Solutions techniques	Normes NEM	Qualité de roulement	Fonctions accessoires	Opportunité	Modèle attrayant	TOTAL
Lima : TGV "PBKA"	10,00	10,00	10,00	10,00	7,67	8,00	8,62	5,00	9,22	6,50	6,40	10,00	86,13
Lima : tram "De Lijn"	10,00	10,00	8,60	8,11	7,00	10,00	4,91	5,00	10,00	5,00	2,40	10,00	77,14
Märklin : locomotive à vapeur type 26	78,67	5,29	7,67	4,40	3,20	8,00	8,62	4,29	6,92	10,00	8,20	3,00	64,38

Modèle de l'année 1997 : matériel remorqué

Modèle	Cotes principales	Cotes de détail	Aspect général	Richesse de détails	Rendu de la couleur	Inscriptions	Solutions techniques	Normes NEM	Qualité de roulement	Opportunité	Modèle attrayant	TOTAL
Märklin : minéralier	9,08	5,00	10,00	4,75	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	8,60	10,00	89,27
O.V.B. : voitures M1	8,00	7,09	8,60	8,25	7,00	8,00	5,50	10,00	9,00	10,00	10,00	84,56
Euroscale : voiture Memling bar/bistro	9,00	8,00	8,60	10,00	5,33	8,71	5,00	10,00	3,33	7,20	10,00	83,21
Roco : wagon Ks	8,81	9,00	10,00	5,50	3,00	7,67	10,00	10,00	8,57	7,20	10,00	83,10
Euroscale : wagon Eo	8,24	8,00	5,00	10,00	10,00	7,67	6,00	10,00	10,00	10,00	10,00	81,93
Märklin : voiture postale	9,30	3,00	8,20	6,50	7,70	8,00	6,50	10,00	10,00	3,50	10,00	75,96
Rivarossi wagon Rs	8,81	7,00	6,17	5,75	3,00	7,00	10,00	10,00	10,00	10,00	3,00	75,47
Roco : wagon Tbis	9,09	3,00	10,00	5,50	10,00	7,96	10,00	10,00	10,00	4,40	3,00	72,81
Arnold : wagon Eaos en N	7,48	5,86	6,50	3,75	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	4,40	3,00	70,51
Electrotren : wagon Ks	3,90	4,00	0,00	3,75	10,00	6,67	10,00	9,09	10,00	8,00	8,00	66,84

Les voitures M1 en 2 tons de vert sont annoncées

Le consortium OVB nous annonce sa deuxième série de voitures M1. Il s'agit de celle composée de voitures à deux tons de vert, deuxième et troisième classes et destinées aux trains ayant circulé à l'époque II (depuis 1937, à leur construction, jusqu'en 1945) et à l'époque IIIa (1946-1956).

Comme pour l'époque IIIb (1956-1964) et IIIc (1964-1968), 12 modèles nous sont proposés suivant les détails repris dans le tableau ci-dessous.

Nous référant à ce que nous avons écrit dans FFN 86 page 20, nous constatons avec plaisir que la voiture de 3ème classe / fourgon figurant, dans le coffret de 4 voitures, a été immatriculée 67016.

Cela nous permet donc de former une rame ayant circulé de 1950 à 1956. Pour ceux qui désirent faire circuler une rame de 1946 à 1950, il leur faudra acheter l'un des deux autres numéros proposés (67089 ou 67104), les munir du périscope (vigie) et boucher la petite baie : les deux étant incompatibles. Mais cela n'en vaut peut-être pas la peine car la plupart des types de locomotives à vapeur destinées à la traction des trains de voyageurs et repris à la renumérotation du 1 janvier 1946 circulaient encore en 1956.

Références OVB	Classe	Nombre de compartiments (symboles)	Numéros choisis par OVB	Numérotation de juillet 1957
1100 coffret de 4 voitures	2 / 3	b5c4	65027	43023
	3	c10	63031	42028
	3	c10	63084	42072
	3 / fourgon	c8p	67016	49053
1110	2 / 3	b5c4	65078	43070
1120	2 / 3	b5c4	65123	43112
1130	3	c10	63012	42013
1140	3	c10	63125	42104
1150	3	c10	63197	42168
1160	3	c10	63249	42211
1170	3 / fourgon	c8p	67089	49099
1180	3 / fourgon	c8p	67104	49107



Une voiture de 3ème classe / fourgon en 2 tons de vert, munie de la vigie et naturellement sans petite baie, telle que nous ne pourrions pas la faire circuler sur nos réseaux. (Document SNCB)

Des automotrices "ACEC" pour l'Italie

L'association momentanée GEC-ALSTHOM - COTRAL vient de remporter un marché en Italie.

Le Consorzio Trasporti Pubblici Lazio (Co.Tra. L.) à Rome vient de commander, au consortium composé de GEC ALSTHOM et de la société italienne Costaferrroviaria, des automotrices électriques 3000 volts CC qui circuleront sur la ligne Roma - Viterbe (102 km).

Ce contrat porte sur la fourniture de 10 rames automotrices dont 6 en option, pour lesquelles GEC ALSTHOM fournira les équipements électriques : propulsion à onduleurs GTO, moteurs asynchrones, convertisseurs auxiliaires et les bogies.

GEC-ALSTHOM ACEC-Transport, chef de file de ce projet pour le groupe, fournira les propulsions et les alimentations auxiliaires. Ces équipements sont

similaires à ceux développés pour les automotrices AM96 de la SNCB le courant de traction en Italie étant comme chez nous de 3.000 volts CC.

Les caisses et la climatisation de ce matériel seront fournies par le constructeur italien Costaferrroviaria, situé dans la province de Lecco.

La première rame sera livrée en avril 99 et le contrat sera réalisé à raison de la fourniture d'une rame par mois.

Ce contrat est la première commande remportée par GEC ALSTHOM en Italie et confirme le grand intérêt du groupe pour ce pays.

GEC ALSTHOM avait annoncé, en janvier 1998, le rachat de la société italienne de signalisation SASIB, confirmant ainsi sa volonté de se développer au niveau européen et au niveau international.

Communiqué par ACEC-Transport le 27-02-98.

Matériel Märklin (3 rails) à vendre

Locomotive électrique DB n°151 022-1, référence Märklin n°3057.
Exposée dans la vitrine du club, elle n'est plus dans sa boîte d'origine.

Locomotive électrique de la DB n° 152 034-5, référence Märklin n°3366
Exposée dans la vitrine du club, elle est dans sa boîte d'origine.

Servant de collection, elles n'ont jamais roulé !

Revue et livres à vendre

"Le Train" numéros 1 à 116 (en 1 seul lot)
"Voies ferrées" numéros 1 à 81 (en 1 seul lot)
Faire offre au secrétariat qui transmettra

1958 : l'exposition universelle de Bruxelles

Il y a 40 ans, le 17 avril 1958, sa majesté le roi Baudouin déclarait ouverte l'Exposition Universelle de Bruxelles. Cet événement formidable était organisé par notre pays seulement 13 ans après la fin de la seconde guerre mondiale. Il allait faire connaître notre pays aux étrangers et montrer à nos compatriotes ce qui se passait en dehors de leurs frontières, voire de leur continent.

Le plateau du Heysel accueillit cette exposition tout comme il l'avait fait en 1935.

Il se mua en une véritable petite ville où l'on rendit hommage à l'humanisme et à la technologie. La plupart des pays avaient inclus dans leur pavillon une section relative à leur réseau ferré. L'on y découvrait des reproductions de sections de lignes, de gares, d'ouvrages d'art ainsi que des maquettes de démonstration.

Le matériel grandeur nature était, quant à lui, présenté par l'UIC au parc des chemins de fer du pavillon des transports. Des locomotives, des voitures et des wagons, les plus modernes de l'époque, étaient présentés au public. Dans une cour à marchandises contiguë se déroulaient des démonstrations d'engins de manutention de marchandises, de dispositifs spéciaux utilisés pour les terminaux de transports comme des conteneurs, des palettes, des véhicules rail-route, des remorques spéciales. Le matériel exposé avait été amené sur remorques spéciales allemandes et françaises depuis la gare de Jette jusqu'au plateau du Heysel qui n'était pas relié au réseau ferré. Les véhicules ferroviaires exposés étaient les suivants :

République Fédérale d'Allemagne

Deutsche Bundesbahn (DB)

- Locomotives électriques E10 et E50.
- Locomotive diesel-hydraulique V200.
- Automotrice électrique à accumulateurs ETA 150.
- Autorail diesel hydraulique VT 11.5 (TEE).
- Voiture mixte de 1ère et 2ème classe.
- Fourgon à étage pour le transport de voitures.
- 9 wagons divers, dont 3 tombereaux spéciaux, 2 trémies, 1 plat, 1 réfrigérant, 2 tombereaux rail-route.

Présenté par le constructeur

- Wagon tombereau basculant, amphibie, rail-route.

Autriche

Österreichische Bundesbahn (ÖBB)

- Locomotive électrique bifréquence série 1050.

Belgique

Société Nationale des Chemins de fer belges (SNCB)

- Locomotive électrique type 122.
- Locomotives diesel-électriques types 201 et 204.
- Voiture de deuxième classe pour trains omnibus (M2).
- 3 wagons divers : 1 plat à bogies, 1 réfrigérant, 1 wagon aménagé porteur de conteneurs.

Espagne

Red Nacional de los Ferrocarriles Espanoles (ReNFe)

- 2 éléments d'un train Talgo
- Wagon réfrigérant pour trafic direct avec la Grande-Bretagne.

France

Société Nationale des Chemins de fer français (SNCF)

- Locomotive électrique BB 16000 à courant monophasé.
- Locomotives diesel-électriques 040 DE et 060 DB.
- Automotrice de banlieue Z 5100 / ZS 15100 à courant continu.
- Voiture inoxydable de 1ère classe.
- Autorail unifié de 825 chevaux (TEE).
- 8 wagons divers : 3 tombereaux, 1 couvert, 1 plat, 2 wagons pour le transport de remorques routières, 1 wagon pour le transport d'autos.

Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP)

- Automotrice sur pneus de la ligne 2.

Indonésie

Djawatan Kerata Api (DKA)

[Chemins de fer de l'état indonésien]

- Locomotive diesel-hydraulique BB série 300 en voie de 1,067m.

Italie

Ferrovie dello Stato (FS)

- Locomotives diesel-électrique D341 et diesel-hydomécanique D342.
- Automotrice électrique Ale 660.
- Autorails diesel Aln 668 et Aln 773.
- Voiture couchettes de 1ère et 2ème classe.

Suède

*Trafikaktiebolaget**Grängesberg-Oxelösund Järnvägar**[chemins de fer locaux Grängesberg-Oxelösund]*

- Wagon tombereau basculant latéralement.

Pays-Bas

Nederlandse Spoorwegen (NS)

- Wagon fermé standard

Suisse

Chemins de fers fédéraux (CFF)

- Locomotives électriques Ae 6/6 et Ee 3/3 bifrèquence.
- Voiture salon de 1ère classe et voiture unifiée de 1ère classe.
- Wagon silo en métal léger.

CIWL

- Voiture-lits type P.

***Alignement de matériel en gare de Bruxelles-Ouest :***

(de gauche à droite), première voie : 1050.01 des ÖBB, E50.028 et E10.110 de la DB, 122.038 de la SNCB, D341.103 des FS, Z5168 de la SNCF; deuxième voie : V200.049 de la DB, 060DB18 de la SNCF, la D342401 des FS, 040DE591 et l'autorail X2816 de la SNCF; sur la troisième voie : l'autorail TEE VT11.5017 de la DB; sur la quatrième voie à l'extrême droite : la Ae 6/6 11.427 des CFF.



En gare de Jette : détail de l'autorail TEE VT11.5 de la DB qui figure sur la troisième voie de la photo ci-dessus. (017 élément moteur, 306 élément tracté).



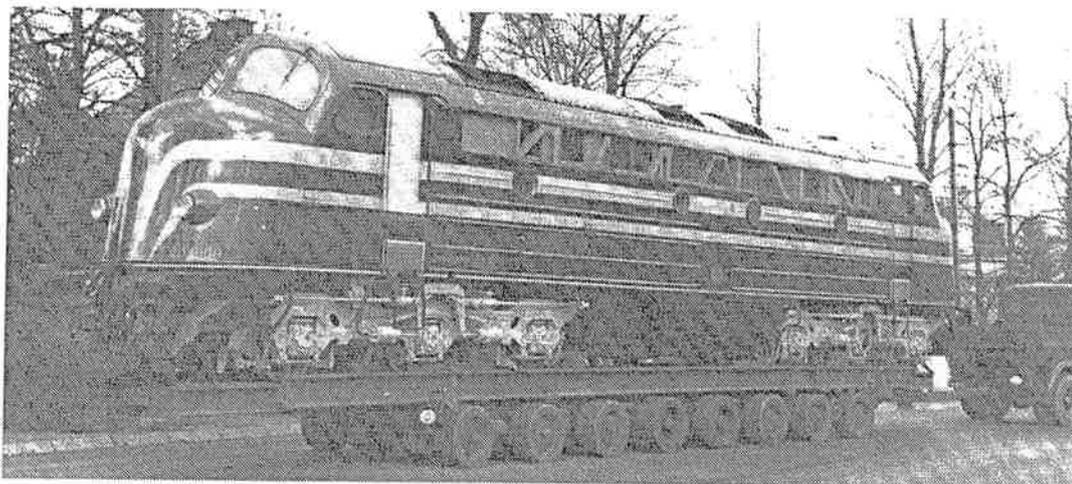
En gare de Jette, la locomotive électrique suisse Ae 6/6 n°11.427 monte sur la remorque à 12 essieux sous l'oeil vigilant des responsables et la légitime curiosité du public.



La locomotive électrique n°122.038 de la SNCB passe sous la caténaire du tram, avenue du Sacré-Coeur. Les techniciens de la STIB soulèvent les fils pour permettre le passage des pantographes et des accessoires de toiture.



La 201.001 telle qu'elle était présentée dans sa livrée spéciale. Photo prise à Antwerpen-Dam en juin 62 : la toiture s'était salie. (document Max Delie, extrait de "Diesel SNCB")



La "204.009"...

*La 202.011, rebaptisée 204.009 avec la livrée correspondante, est acheminée vers le plateau du Heysel à l'aide du matériel de la DB.
Le châssis de la remorque plie sous le poids de l'impressionnante Co'Co' de la SNCB.*

Le matériel moteur délégué par la SNCB à cette exposition se composait de :

- Locomotive électrique type 122 n°122.038 de 1954 en livrée deux tons de vert.
- Locomotive diesel type 201 n°201.001 de 1955 en livrée spéciale «Expo 58».
- Locomotive diesel type 202 n°202.011 de 1955 en livrée 204 et numérotée 204.009.

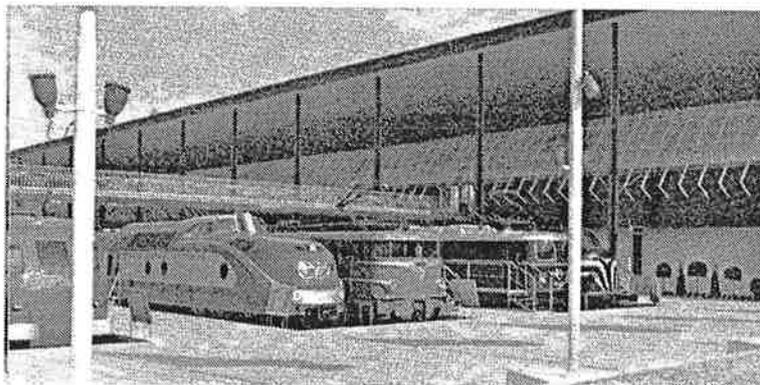
Le service-locomotives du type 204 de la remise de Schaerbeek ne permettait pas de distraire l'une des huit locomotives de la série (204.001 à 204.008) pour la faire figurer à l'exposition. A l'époque, elles étaient considérées comme loco-

motives de prestige car elles assuraient des services vers Paris et vers Köln, relations non électrifiées.

Une seule solution s'imposait pour en faire admirer une par les visiteurs de l'exposition : il suffisait de demander à la remise de Ronet de prêter l'une de ses 202 et l'affubler d'une livrée de 204. Tout était en ordre, mais uniquement pour les non-initiés...

M. Herbiet

Toutes les photos non répertoriées illustrant cet article sont de Bruno Dedoncker, collection J.P. Van Hoof.



Matériel présenté par l'UIC au parc des chemins de fer du pavillon des transports (collection M. Herbiet)

Locomotive type B de CMI à transmission hydraulique

Description générale

La locomotive à transmission hydrostatique type B de CMI (filiale du groupe Cockerill-Sambre) est une locomotive à 2 essieux prévue pour la manoeuvre et la petite ligne.

La locomotive peut être subdivisée en différentes parties : la cabine de conduite, le capot moteur, le capot arrière et le châssis.

Propulsée par un moteur diesel et une transmission hydrostatique, cette locomotive est équipée d'un système de frein pneumatique avec semelles en matériaux composites. Ce frein agit simultanément avec un frein hydrostatique sur la transmission. La locomotive est également équipée de freins à ressorts.

Le contrôle des fonctions de la locomotive est réalisé par des «racks» électroniques :

- Krauss MAFFEL pour le contrôle des fonctions, recevant les ordres du conducteur, soit directement des manipulateurs de conduite, soit du récepteur de radio-commande (STEIN) en option.
- SUSMIC pour la transmission hydrostatique.

- KNORR pour le système d'antipatinage et d'antiblocage des essieux.

La cabine de conduite

La cabine de conduite est située au centre de la locomotive. Elle est équipée d'un pupitre de conduite pour chaque sens de circulation sur lequel sont reprises les fonctions principales de conduite. Les racks électroniques de contrôle et de commande de la locomotive sont situés dans le pupitre avant.

On trouve dans le pupitre arrière le système de climatisation et les interrupteurs plombables.

Le capot moteur

Le moteur diesel, les pompes hydrostatiques de transmission et d'entraînement des systèmes auxiliaires sont placés dans le capot moteur. Ce capot est considéré comme étant l'avant de la locomotive.

Le capot arrière

Le compresseur et le déshydrateur, le radiateur de refroidissement du liquide du moteur diesel, la platine pneumatique, la platine d'accélération et le



Locomotive type B de CMI au garage à Kinkempois (photo Etienne Dozot)

réservoir d'huile de transmission sont situés dans le capot arrière.

Le châssis

Sont situés sous le châssis : les essieux, les roues, les réducteurs et les moteurs de traction, les réservoirs de fioul, les réservoirs d'air, les cylindres de freins et les radiateurs de refroidissement de l'huile de transmission.

Le chargeur de batteries, les prises extérieures, les sablières sont également situés sous le châssis mais à l'extérieur des longerons.

Données générales

Poids en ordre de marche : 40 tonnes

Nombre d'essieux : 2

Charge par essieu : 20 tonnes

Empattement : 3,2 mètres

Rayon minimum de courbe : 35 mètres

Longueur hors tout : 8,9 mètres

Longueur entre traverses : 7,6 mètres

Vitesse maximum de remorquage : 60 Km/h

Fluides

..... fioul : 1000 litres

..... huile moteur diesel : 45 litres

..... transmission : 500 litres

Moteur diesel : Caterpillar V8

Puissance maximale :

..... 525 HP à 2.100 tours/minute

Effort maximal au crochet : 100 kN

Effort de freinage en frein hydrostatique :

..... 40 kN en gamme 1

..... 16 kN en gamme 2

Pneumatique :

..... compresseur 1.900 litres/minute

..... réservoirs principaux : 2 x 300 litres

..... sécheur d'air Knorr LT2A-H

..... robinet de frein RHZE

Caractéristiques générales

Pupitres de commande

Les pupitres de conduite avant et arrière sont identiques, excepté pour les commandes du frein de parking et les commandes de phares qui se trouvent uniquement sur le pupitre avant.

On retrouve sur chaque pupitre de conduite les éléments suivants :

- Indicateur de vitesse
- Manomètre de pression de conduite générale (rouge) et de consigne (blanc)
- Manomètre de pression de cylindre de frein : essieu avant (rouge), essieu arrière (blanc)

- Manomètre de pression des réservoirs principaux
- Commande de l'éclairage des instruments
- Témoin de défauts
- Bouton de test des lampes
- Réserve
- Klaxon électrique
- Commande des trompes
- Commande du sablage (le sablage s'effectue dans la direction sélectionnée)
- Commande des essuie-glaces et lave-glaces.
- Feux code/route (témoin bleu en position route)
- Lampe témoin (verte) de relâchement du frein de parking
- Lampe témoin (rouge) d'application du frein de parking
- Acquiescement du système de vigilance
- Réglage de la vitesse essuie-glace
- Sélection du système de vigilance (position normale 22 secondes, position "ferry" 2,5 sec.)
- Commande du frein de parking
- Bouton "coup de poing" d'arrêt d'urgence : mise à l'atmosphère de la conduite générale
- Sélection des phares
- Frein automatique
- Remplissage rapide / égalisation
- Sélection : gamme 1, gamme 2 de vitesse.
- Sélection : roue libre / vitesse constante
- Sélection : neutre
- Sélection : marche avant / marche arrière
- Moteur diesel
- Frein direct
- Lampe témoin : gamme 1 engagée
..... transmission engagée
..... vitesse constante engagée
..... position neutre
..... marche avant engagée
..... marche arrière engagée.

Pupitre central avant

On retrouve sur le pupitre central avant les éléments suivants :

- Manomètre de pression d'huile du moteur diesel
- Indicateur de température du liquide de refroidissement du moteur diesel
- Indicateur de température d'huile de transmission
- Indicateur de température d'huile du moteur diesel
- Voltmètre
- Indicateur de niveau de fioul
- Compteur horaire
- Compte-tours de vitesse du moteur
- Indicateur kilométrique



Locomotive type B de CMI au garage à Kinkempois (photo Etienne Dozot)

- Indication de colmatage du filtre d'huile de traction
- Réserve
- Témoin d'isolement de la SIFA (électrovanne du circuit d'air des freins)
- Indicateur de colmatage du filtre d'air du circuit du compresseur
- Indicateur de colmatage du filtre d'air du circuit de ventilation
- Indicateur de colmatage du filtre 5 microns
- Témoin de défaut de pression du système hydrostatique
- Défaut général sur la locomotive
- Ronfleur du système de vigilance
- Ronfleur d'alarme
- Ronfleur d'alarme «défaut général»
- Interrupteur général à 3 positions :
0 = off, 1 = contacteur général enclenché,
2 = démarrage moteur diesel
- Test des lampes
- Eclairage cabine
- Eclairage pupitre de conduite
- Eclairage devant le capot moteur
- Eclairage devant le capot arrière
- Bouton poussoir de commande du feu orange clignotant
- Bouton d'arrêt du moteur diesel
- Sélection de mode de conduite :
1 = mode manuel, 0 = démarrage diesel,
2 = mode radiocommande (en option)
- Bouton poussoir plombé d'isolement du système de vigilance
- Bouton poussoir de réarmement du système de vigilance
- Mise en service de la vigilance / test de vigilance
- Sélection menante / menée (option double traction)
- Clé d'isolement du frein automatique :
1 = frein automatique en service (clé verrouillée),
2 = frein automatique isolé (clé libre)
- Indicateur de colmatage du filtre du circuit de refroidissement de la boîte PVG.

Pupitre central arrière

On retrouve sur le pupitre central arrière les éléments suivants :

- Indicateur de vitesse réelle et sélectionnée
- Interrupteur de sélection de vitesse constante à 11 positions. La vitesse constante est mise en service par les manipulateurs de conduite
- Témoin de crabotage des moteurs de traction
Lampe verte = correctement crabotés
Lampe rouge = au moins un des deux moteurs n'est pas craboté
- Bouton poussoir de test «moteur craboté»

- Témoin de débrabotage des moteurs de traction
lampe verte = correctement débrabotés
lampe rouge = au moins un des deux moteurs n'est pas débraboté
- Bouton poussoir de test «moteur débraboté»

Système d'air conditionné et chauffage

A l'arrêt, la cabine de conduite peut être chauffée électriquement au moyen d'une source électrique externe lorsque la température extérieure est basse.

Durant le fonctionnement, le chauffage et la climatisation de la cabine de conduite sont réalisés par un système d'air conditionné. Il ne peut fonctionner que si le moteur diesel tourne.

Système électrique

Alimentation

alternative externe et batteries

Le système électrique sur les locomotives hydrostatiques est un système 24 volts utilisé pour l'éclairage, le contrôle et la conduite de la locomotive.

Le système est alimenté par un alternateur entraîné par le moteur diesel.

Lorsque le moteur diesel est arrêté, le système est alimenté par 2 batteries au plomb de 12 volts connectées en série. L'utilisation principale de ces batteries est de fournir la puissance au démarrage du moteur diesel.

Lorsque la locomotive est à l'arrêt, elle peut être alimentée par une source externe triphasée alternative (3 x 380 volts).

Les prises d'alimentation extérieures sont situées dans des coffres électriques situés de chaque côté de la locomotive.

Lorsqu'une source externe est connectée dans un des coffrets, il est impossible de fermer celui-ci. Les coffrets sont équipés d'un signal d'alarme. Cette alarme est déclenchée dans la cabine lorsque le moteur diesel tourne et que l'un des deux coffrets extérieurs est ouvert.

Chargeurs de batterie

La tension d'alimentation externe est convertie en 24 volts continu pour la charge des batteries de la

locomotive par un chargeur situé dans un coffre sur le côté gauche. La charge des batteries peut être contrôlée au moyen des Led's situées sur le chargeur.

Réchauffeur du liquide de refroidissement

De plus, un réchauffeur du liquide de refroidissement est alimenté par la source électrique externe. Dès que la température est en dessous de 4°, le réchauffeur du liquide de refroidissement du moteur diesel régulera la température du liquide entre 40 et 50°.

Le but de ce réchauffeur est de faciliter le démarrage du moteur diesel et d'atteindre une température normale de fonctionnement plus rapidement.

Contrôle de la locomotive

Le système de contrôle de la locomotive est constitué des manipulateurs de conduite situés sur chaque pupitre de conduite, d'un rack de radio-commande STEIN (en option), d'un rack électronique Krauss-MAFFEL assurant l'ensemble du contrôle et de la surveillance de la locomotive, d'un rack électronique SUSMIC contrôlant la transmission hydrostatique et d'un rack électronique KNORR contrôlant le patinage et le blocage des essieux.

Ordres de conduite

Via les manipulateurs de conduite manuelle ou l'émetteur de radio commande, le conducteur envoie les ordres de conduite directement au rack de contrôle qui assure la surveillance de la locomotive.

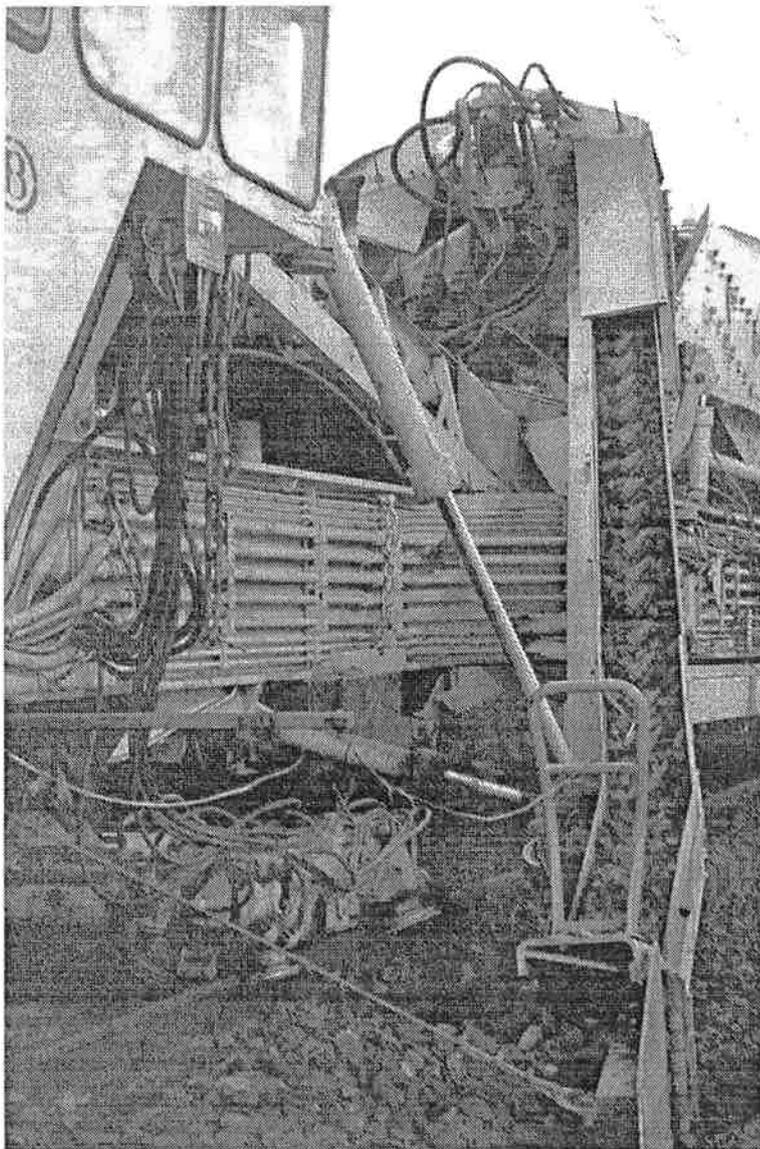
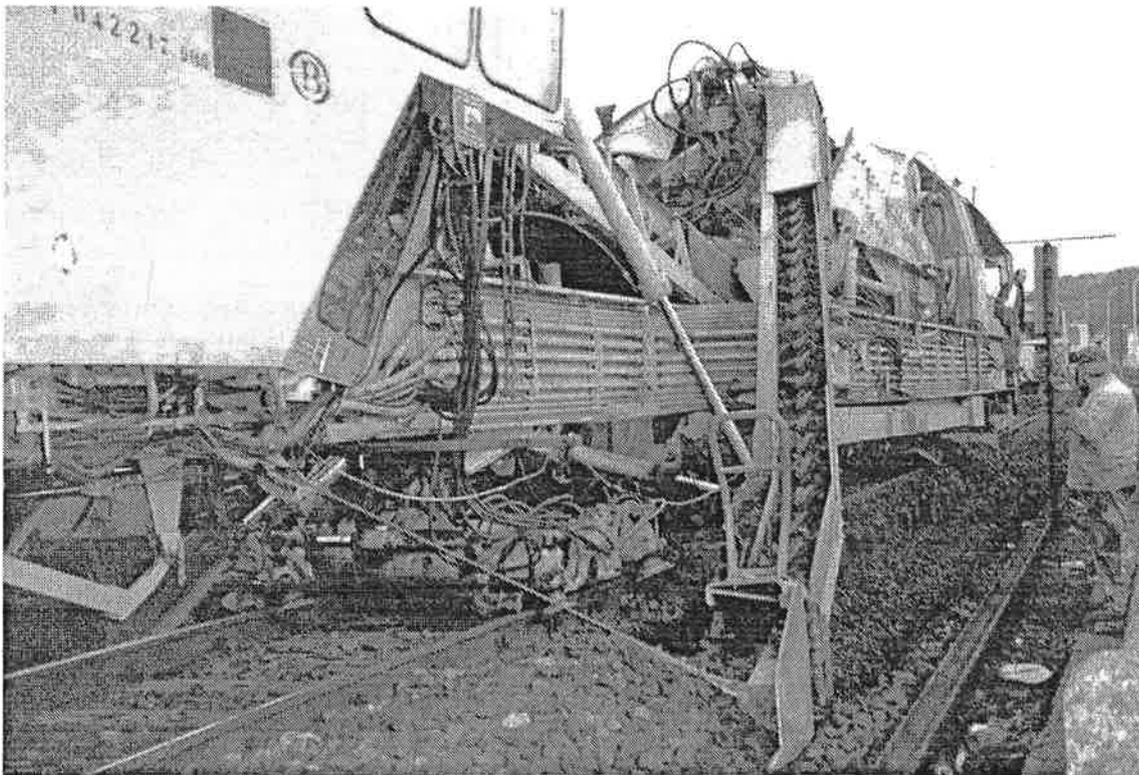
Arrêt d'urgence

A chacun des coins de la locomotive, est situé un bouton poussoir d'arrêt d'urgence. Lorsque cet arrêt d'urgence est enclenché, le rack de contrôle met la vanne SIFA hors tension et par conséquent la conduite générale à l'atmosphère.

Le même résultat est obtenu en agissant sur les boutons «coup de poing» situés sur chacun des pupitres de conduite ou sur le bouton d'arrêt d'urgence situé sur l'émetteur de radiocommande.

Etienne Dozot

A suivre....



Travaux sur la ligne Namur - Charleroi

Le train de ballastage était à l'oeuvre sur la ligne à hauteur de la gare de Couillet par cette froide après-midi de février. La voie 4 est réservée aux trains en provenance de Namur.

Le ballast est enlevé sur les côtés et sous les voies. Il est récupéré par un bras latéral situé sur la gauche et remonté dans le véhicule par un tapis transporteur structuré en caoutchouc.

Les cailloux sont secoués, calibrés et réinstallés en fin de convoi.

Entre-temps, la voie a été remise à niveau et contrôlée.

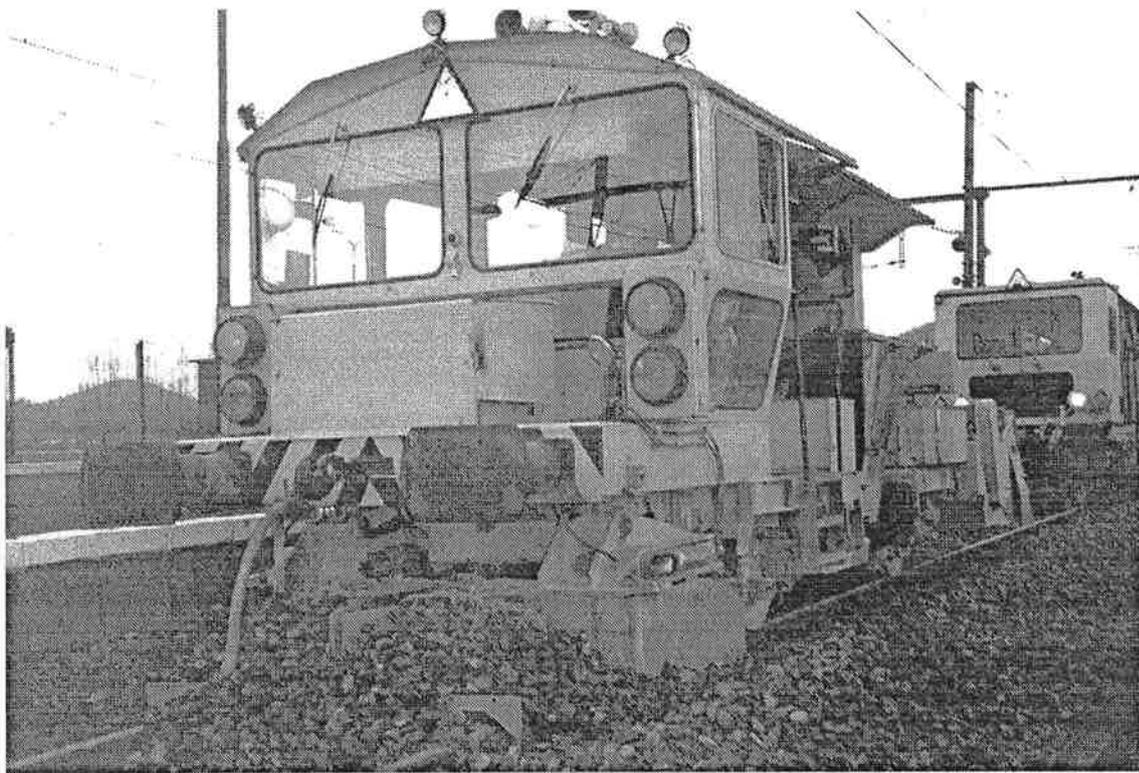
Photos Claude Carpet



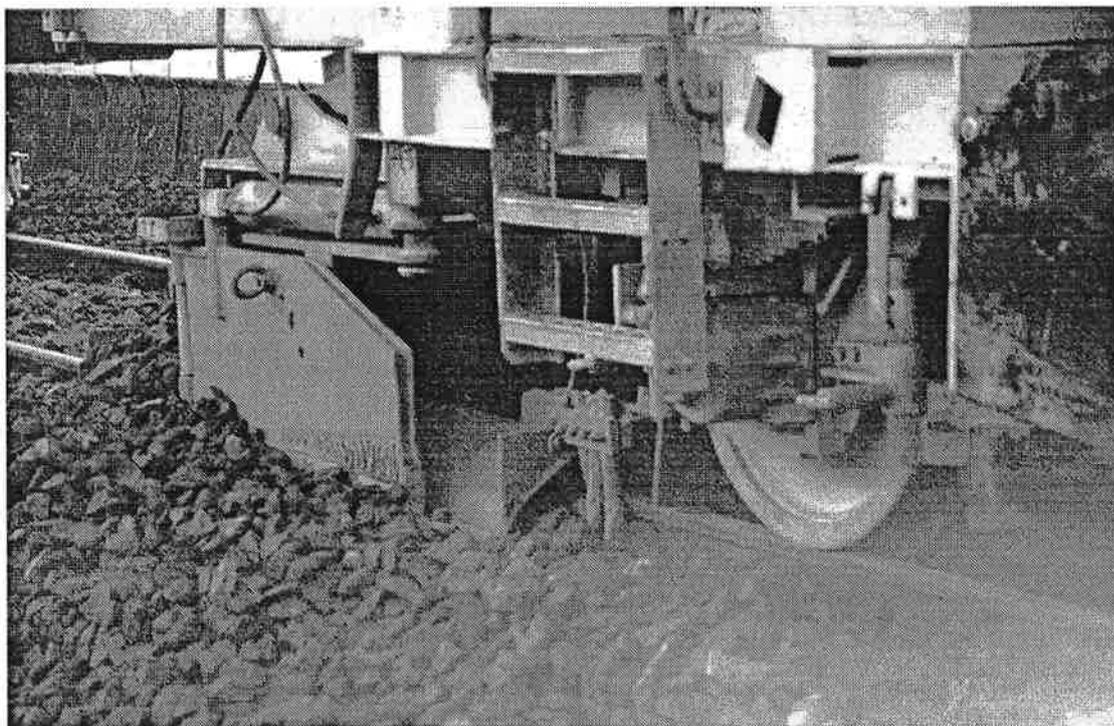
Le ballast est réinstallé sous les traverses et sur les côtés de la voie.



L'unité d'enlèvement, traitement et repose du ballast



*Détails de la mise en forme du ballast.
Photo du haut : l'avant de la machine avec la lame de mise en forme.
Photo du bas, détail des panneaux latéraux mobiles de la lame.*



De M. Frédéric Auquière, "les minéraliers de Märklin"

Bien que je sois membre du RMM depuis près de trois ans, nous ne nous connaissons pas.

Je suis un de ces membres fantômes qui ne participent pas aux réunions. A vrai dire, le modélisme ferroviaire ne m'attire pas vraiment, mon intérêt va aux wagons réels.

C'est dire combien souvent Ferro Flash Namur me réjouit : **enfin des gens qui s'intéressent aux wagons !**

A ce sujet j'aimerais apporter quelques précisions quant aux minéraliers produits par (pour) Märklin, sujet traité dans la dernière livraison de la revue par M. Ducarme.

a) Les ressemblances générales entre les différents types de wagons évoqués dans l'article sont dues à leur appartenance commune à ce que l'on pourrait appeler la "tradition française" de construction de wagons trémies, par opposition à la "tradition germanique" (représentée à la SNCB par les 1000 F 3 et suivants) ou à la tradition "Talbot" (la famille Ed/Fc en Europe). C'est une classification simpliste, mais elle reflète assez bien la réalité historique. Cela a pour conséquence une multitude de variations sur le même thème selon les époques et les constructeurs.

b) Les wagons ARBED, 1000 F 2 et SOLLAC ont en commun d'avoir le même constructeur : ARBEL et de dater de l'époque 1971 à 1975.

Mais il y a effectivement des nuances dont une n'a pas été mentionnée par M. Ducarme : il existe deux séries de wagons ARBED.

La première série construite en 1971-1972 : le wagon dont la photo accompagne l'article appartient à cette première série.

La seconde série date de 1975 et se distingue par des rambardes verticales comme sur le

1000 F 2 et une petite plate-forme (sans frein) avec une rambarde tubulaire.

c) Au début des années '90, il se trouve que la SNCB a acquis un lot de wagons SOLLAC qui ont reçu le type M 1000 H 1. Ils ont gardé leur livrée SOLLAC avec une «belgicisation» minimale. (sont-ils encore en service ?)

d) Les 1000 H 0, bien que récents, ont déjà connu deux immatriculations et trois livrées. A l'origine, les vingt premiers wagons ont été livrés en 1980 par la CMF (France), les autres en 1981, avec une immatriculation dans la série 88 656 5600 à 5799 et le code d'échange 33. C'était donc des wagons privés, mais très rapidement (dès 1982, d'après mes notes) ils ont été repris par la SNCB et réimmatriculés dans la série 88 667 5600 à 5799 tout en conservant leur livrée orange SiTrans. Ils ont reçu alors le type M 1000 H 0. (Je me demande quand même s'ils furent tous livrés avec leur immatriculation d'origine).

Contrairement à ce que laisse entendre M. Ducarme, je pense que la livrée SiTrans devenue "crasse unifiée" a été remplacée par une livrée rouge wagon standard dans la deuxième moitié des années '80. C'est en tout cas l'impression que m'ont laissée ceux que j'ai photographiés et approchés de très près au début des années '90, juste avant leur cession à CAIB et leur nouvelle peinture à partir de fin 1993.

e) M. Ducarme a bien raison de mettre en garde les modélistes consciencieux contre tout mélange des genres et époques, mais il me semble que la panoplie des possibilités est plus large que les wagons produits en modèles réduits pourraient le laisser croire.

Mais c'est un vaste sujet et je ne voudrais pas vous importuner avec une lettre déjà longue.

F. A.

Précisions concernant FFN 88

Page 32, dans l'article sur le train électrique des charbonnages d'Hensies-Pommeroeul, à la dernière ligne, les renseignements fournis par Monsieur Pastiels, au sujet de la fermeture de la ligne, ont été incomplètement écrits.

La ligne a été fermée à tout trafic voyageurs, le 2 septembre 1963.

Sans doute le trafic marchandises a-t-il continué jusqu'à la fin de l'exploitation du charbonnage.

Page 14, dans la légende de la photo, il y a "gare de Musson, 2 janvier 1984". Il faut lire : "samedi 2 juin 1984".

Un Italien chez nous: le wagon Rgs de Rivarossi

Ceux qui lisent ma prose dans Ferro Flash Namur savent que je suis plutôt "branché conteneurs". Et il se fait que le wagon que je vous présente cette fois-ci est un porte-conteneurs, et même un des plus répandus parmi les nombreux types que l'on observe sur la ligne vers le Luxembourg, la Lorraine, la Suisse et l'Italie.

Le prototype

C'est un "carro pianalo a carrelli, di tipo corrente, attrezzato per il trasporto di containers, e atto a viaggiare a 100 km/h." Je suppose que la traduction n'est pas indispensable.

A première vue, un plat à bogies tout ce qu'il y a de plus classique, à peine distinct de ses cousins français, belges, luxembourgeois ou allemands...

Il se reconnaît toutefois de loin à ses deux grandes plaques sous le châssis, disposées symétriquement, et sur lesquelles sont regroupés tous les marquages : à gauche l'identification du wagon et toutes les dimensions, à droite les cadres de charges maxi et de répartition de la charge. On remarque aussi que les ranchers se rabattent tous dans le même sens (vers la gauche), à l'instar de certains wagons autrichiens, mais au contraire de ce qui se fait dans la plupart des autres pays.

La dernière différence, pourtant essentielle, n'est visible que de près et lorsque le wagon est vide : des chevilles de fixation escamotables sont placées dans le plancher. Rabattues, elles ne sont plus visibles et permettent les chargements classiques (poutrelles, tôles, rails, etc.). Redressées, elles permettent la fixation des conteneurs ISO de 20, 30 ou

40 pieds (voir photos). Dans ce cas, il n'est pas nécessaire d'assurer les conteneurs par des pièces de bois clouées au plancher, ni de relever les ranchers.

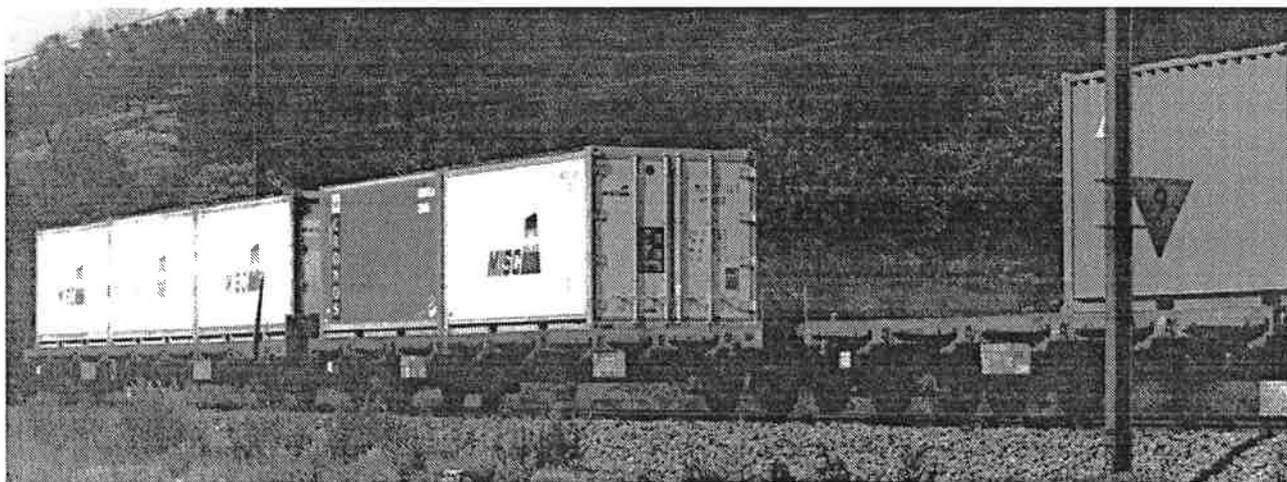
Un goût de déjà vu

À l'ouverture de la boîte, on croit se trouver devant un des modèles déjà connus, français, belge ou luxembourgeois. Mais on s'aperçoit vite que les particularités du wagon ont été respectées : plaques de marquage disposées symétriquement, ranchers équidistants et rabattables vers la gauche, appareils de réglage du frein correctement reproduits et disposés.

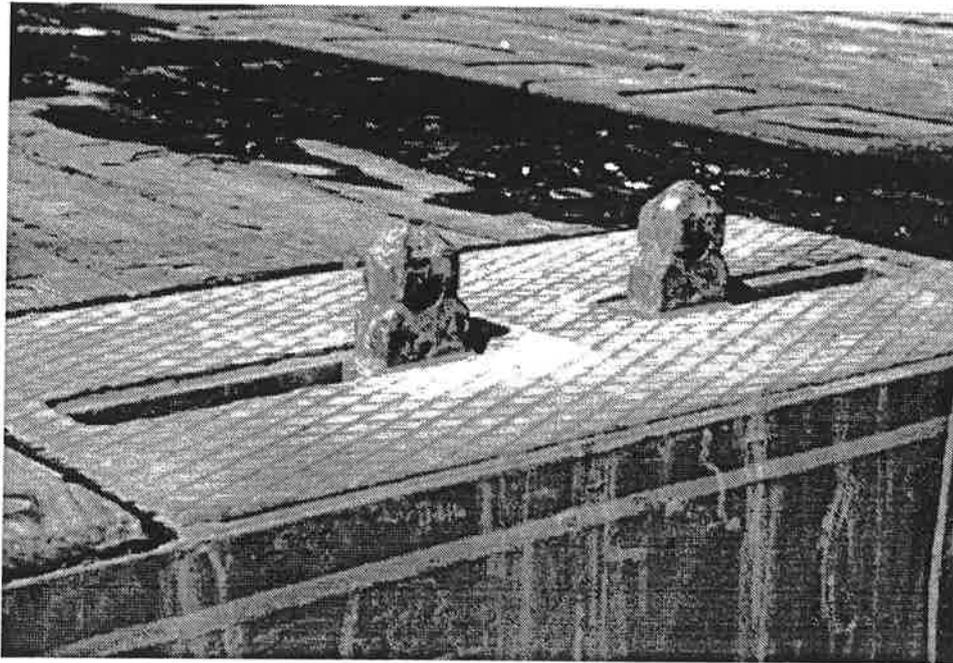
Tout n'est cependant pas parfait : les ancrs latérales ont - une fois de plus - été omises, de même que le cadre porte-étiquettes, les plateaux de tampons sont rectangulaires (ils devraient être ronds, d'après mes photos aussi bien que la documentation des FS), et la disposition des lambourdes sur le plancher n'est pas tout à fait correcte. En outre, les parties métalliques qui entourent les chevilles rabattables n'ont pas été figurées. Ce n'est pas très grave car ces derniers défauts sont invisibles une fois le wagon chargé, ou sont faciles à corriger.

Licencié pour faute grave

Mais le pire, l'inacceptable, le scandaleux, LA bourde, je l'ai gardé pour la fin : Rivarossi nous refait le coup des céréaliers qui ont des manettes d'un côté et des volants de l'autre. Ils ont joint DEUX plaques de marquages, l'une avec le numéro du



Trois wagons Rgs italiens chargés de conteneurs. Notez les ranchers rabattus (sauf un !).



*Chevilles pour fixations des conteneurs sur wagon Rgs italien.
Ici, elles sont en position relevée.*



Les chevilles sont escamotées dans le plancher par basculement

wagon, et l'autre avec les cadres de charges. De quoi équiper le flanc gauche du wagon mais pas le droit (à moins qu'on ne préfère équiper le droit et pas le gauche) !

Que faire ? Soit ne pas acheter le wagon (référence 2123, pour mémoire). Soit le faire circuler toujours dans le même sens, pour que personne ne puisse voir qu'il n'y a pas de plaques du côté droit (ou gauche). Soit encore em... les gens de chez

RIVAROSSO pour qu'ils consentent à se montrer moins radins.

Il reste une dernière possibilité : réaliser soi-même les plaques manquantes. Mais ce n'est pas à la portée de tout le monde, loin de là.

Et puis, à plus de mille francs le wagon, on a bien le droit de recevoir un produit correct, non ?

Texte et photos : André-Marie Ducarme

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

La 2-8-0 type 35 de 1930 (Consolidation)

De la prise en écritures en 1930
à l'occupation allemande en mai 1940

Voir dans "*Vapeur en Belgique*" de Phil Dambly : *l'historique* (tome 2, pages 120 à 122),
les caractéristiques (tome 2, page 327) et *la numérotation* (tome 2 page 338).

Pour le type 35 :

Abréviations télégraphiques utilisées :

MUT = Latour
FSR = Schaerbeek
MKM = Stockem

Remarque : Lorsque le nombre de locomotives nécessaires pour assurer les services repris au livret était égal au nombre de locomotives figurant à l'effectif, cela signifiait que le type prévu était en série avec un autre type de locomotives. C'est ainsi que tant à Latour qu'à Schaerbeek et Stockem, il avait été constitué des services mixtes type 35 - type 36.

Pour le type 36 :

Abréviations télégraphiques utilisées :

LL = Arlon
FEO = Ronet
FSR = Schaerbeek
MSM = Virton-Saint-Mard
LJ = Jemelle
MUT = Latour
MKM = Stockem
MBX = Bertrix
LT = Ottignies

Remarque : Aux services-locomotives des 01-02-32, 22-05-32 et 02-10-32, la remise de Renory prestait un service-locomotive au moyen de type 36. Des locomotives de ce type avaient donc été dépêchées à cette remise pour effectuer des essais de traction sur la ligne 42 (Rivage - Trois-Ponts - Gouvy).

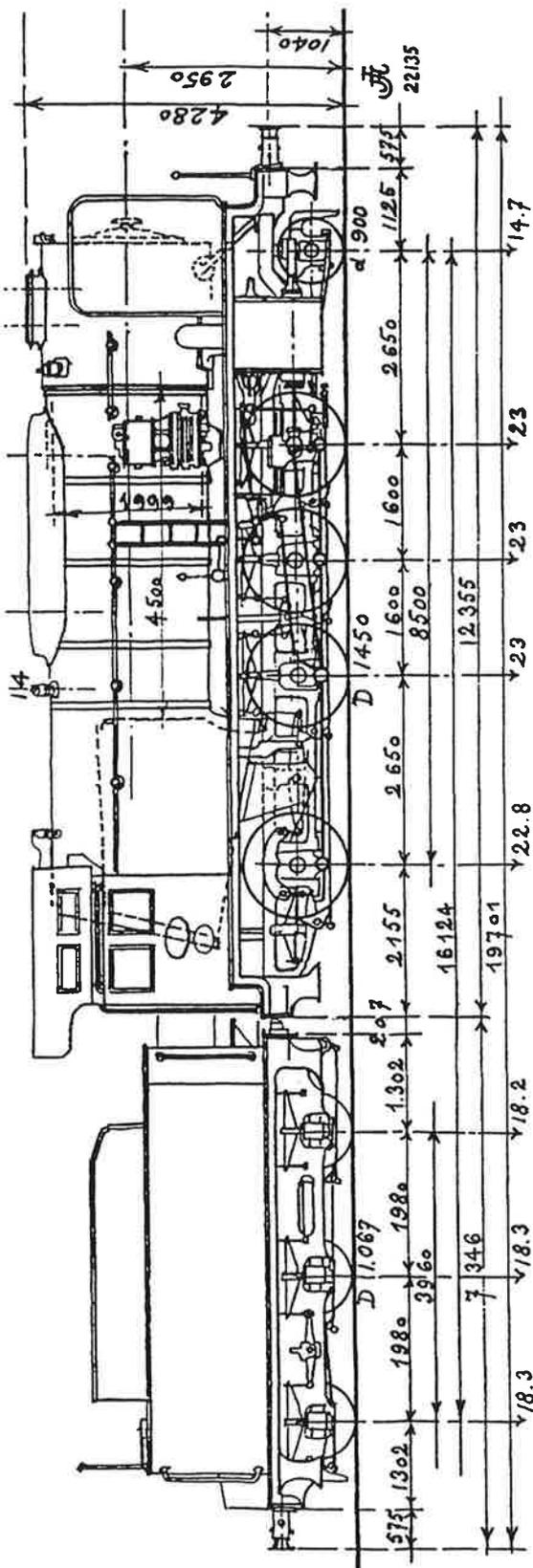
Au livret au	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :			Nombre de locomotives			
	MUT	FSR	MKM	En service	Entretien 20%	Nécessaire	Effectif
15-05-30	-	-	-	-	-	-	-
05-10-30	2	-	-	2	1	3	3
02-02-31	3	-	-	3	1	4	4
15-05-31	3	-	-	3	1	4	4
04-10-31	3	-	-	3	1	4	4
01-02-32	3	-	-	3	1	4	4
22-05-32	3	-	-	3	1	4	4
02-10-32	-	2	-	2	1	3	4
05-02-33	-	3	-	3	1	4	4
15-05-33	-	3	-	3	1	4	4
08-10-33	-	-	2	2	1	3	4
04-02-34	-	-	3	3	1	4	4
15-05-34	-	-	3	3	1	4	4
07-10-34	-	-	3	3	1	4	4
03-02-35	-	-	3	3	1	4	4
15-05-35	-	-	3	3	1	4	4
06-10-35	-	-	3	3	1	4	4
02-02-36	-	-	3	3	1	4	4
15-05-36	-	-	3	3	1	4	4
04-10-36	-	-	3	3	1	4	4
01-02-37	-	-	3	3	1	4	4
22-05-37	-	-	1	1	1	2	4
03-10-37	-	-	3	3	1	4	4
01-02-38	-	-	3	3	1	4	4
15-05-38	-	-	3	3	1	4	4
02-10-38	-	-	3	3	1	4	4
16-04-39	-	-	2	2	1	3	4
08-10-39	-	-	2	2	1	3	4
15-03-40	-	-	3	3	1	4	4

La 2-10-0 type 36 de 1909 (Decapod)

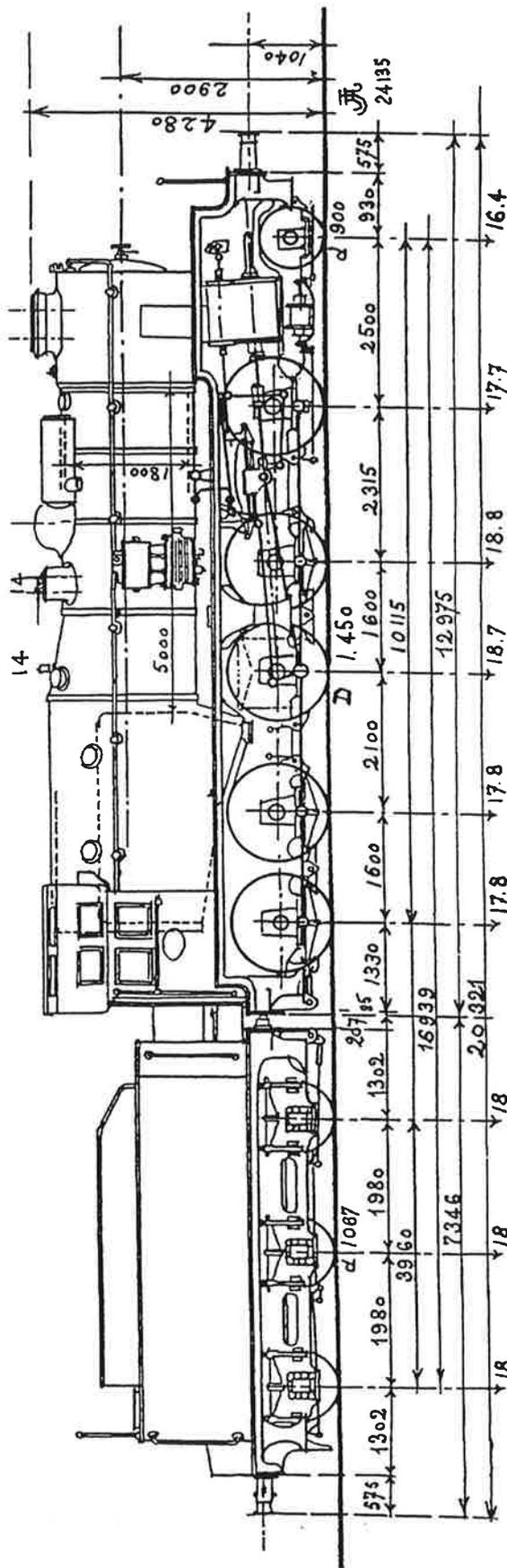
De la création de la SNCB en septembre 1926
à l'occupation allemande du 10 mai 1940

Voir dans *"Vapeur en Belgique"* de Phil Dambly : *l'historique* (tome 1 page 231 à 238),
les caractéristiques (tome 2 page 327) et *la numérotation* (tome 2 page 332).

Au livret au	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :									Nombre de locomotives			
	LL	FEO	FSR	MSM	LJ	MUT	MKM	MBX	LT	En service	Entretien 20%	Nécessaire	Effectif
15-05-26	21	14	22	-	-	-	-	-	-	57	11	68	93
02-10-26	26	13	20	-	-	-	-	-	-	59	12	71	93
01-02-27	31	12	18	-	-	-	-	-	-	61	12	73	93
15-05-27	28	11	15	-	-	-	-	-	-	54	11	65	93
02-10-27	26	9	15	-	-	-	-	-	-	50	10	60	93
01-02-28	27	9	11	-	-	-	-	-	-	47	9	56	93
15-05-28	13	18	11	-	-	-	-	-	-	42	8	50	93
07-10-28	13	8	5	10	-	-	-	-	-	36	7	43	93
01-02-29	11	8	7	10	7	-	-	-	-	43	9	52	93
15-05-29	11	9	6	10	7	-	-	-	-	43	9	52	93
06-10-29	13	11	5	10	9	-	-	-	-	48	10	58	93
03-02-30	14	12	5	-	10	12	-	-	-	53	11	64	93
15-05-30	10	11	5	-	10	11	-	-	-	47	9	56	93
05-10-30	8	8	4	-	5	11	-	-	-	36	7	43	93
02-02-31	-	7	4	-	5	12	8	-	-	36	7	43	93
15-05-31	-	6	4	-	5	9	6	-	-	30	6	36	93
04-10-31	-	5	4	-	5	9	6	-	-	29	6	35	93
01-02-32	-	5	4	-	5	7	5	-	-	26	5	31	93
22-05-32	-	5	3	-	5	5	5	-	-	23	5	28	93
02-10-32	-	8	2	-	4	10	8	-	-	32	6	38	93
05-02-33	-	8	1	-	4	10	8	-	-	31	6	37	93
15-05-33	-	9	1	-	4	10	8	-	-	32	6	38	93
08-10-33	-	9	3	-	4	11	4	-	-	31	6	37	93
04-02-34	-	9	3	-	4	12	5	-	-	33	7	40	93
15-05-34	-	5	3	-	4	8	5	6	-	31	6	37	93
07-10-34	-	5	3	-	4	9	5	7	4	37	7	44	93
03-02-35	-	5	3	-	4	10	5	5	4	36	7	43	93
15-05-35	-	4	3	-	4	9	5	5	4	34	7	41	93
06-10-35	-	4	3	-	4	10	5	5	4	35	7	42	93
02-02-36	-	5	3	-	5	10	2	5	4	34	7	41	93
15-05-36	-	5	3	-	4	11	2	4	5	34	7	41	93
04-10-36	-	5	3	-	4	12	3	4	5	36	7	43	93
01-02-37	-	5	3	-	4	14	3	4	5	38	8	46	93
22-05-37	-	5	3	-	4	15	5	4	6	42	8	50	93
03-10-37	-	5	4	-	4	15	3	4	6	41	8	49	93
01-02-38	-	5	3	-	4	15	3	4	6	40	8	48	93
15-05-38	-	5	3	-	4	15	3	4	5	39	8	47	93
02-10-38	-	5	3	-	4	13	3	4	5	37	7	44	93
16-04-39	-	5	3	-	4	15	4	4	5	40	8	48	93
08-10-39	-	5	4	-	4	19	5	5	6	48	10	58	93
15-03-40	-	8	5	-	4	18	5	6	6	52	10	62	93



SNCB. Type 35. Cockerill, 1930. 2 cylindres, surchauffe. Tender type 24, 24 m³ d'eau. Dessin A. Jacquet.



Etat. Type 36, série de 1922 - 1923. Aspect vers 1930 après transformation. Réchauffeur d'eau ACFL, échappement double Legéin, compresseur d'air bicomposé "duplex". Tender type 18, 24 m³ d'eau. Dessin A. Jacquet.

Michel Archambeau nous a écrit...

Il a décidé de ne plus poursuivre sa collaboration avec Ferro Flash Namur, tout en restant membre du RMM.

La roue doit tourner estime Michel : un autre membre du club doit prendre la relève...

Le comité de rédaction n'a pu qu'acter avec tristesse la démission de l'un de ses trois membres.

Il est amputé de son estimable et réputé correcteur d'orthographe et de la page de récréation ferroviaire qui lui était propre.

L'hommage au travailleur

Il y a lieu de rendre hommage au travail inlassable qu'a prodigué notre ami Michel Archambeau pour les 89 numéros de Ferro Flash Namur édités par le RMM.

Il a travaillé en collaboration avec Michel Herbiet, sous la responsabilité d'André-Marie Ducarme

juqu'au n°55, et avec moi-même depuis le n°56 jusqu'à ce n°89.

Inscrit au club en 1980, il a fait partie de l'équipe de rédaction de Ferro Flash Namur dès 1982 et représente le club à Fébelrail depuis 1985.

Michel a été un des sept membres du comité, vice-président et président faisant fonction, il avait organisé, avec Olivier Foncoux, la première exposition du club dans les locaux actuels, et plus tard, l'exposition à la gare de Namur.

Il a aussi pris une grande part dans la réalisation du réseau H0.

Tout celà, non pas pour les honneurs qui n'ont jamais été son guide, mais pour le service d'un club qui lui a donné envie de marcher.

Toujours disponible et un travail irréprochable ont fait de Michel Archambeau un équipier estimé que nous regretterons.

Claude Carpet, rédac'chef.

Vie du club

Editorial du Président - Ouverture du local, rappel	1
Programme des réunions du RMM et activités ferroviaires "d'ailleurs"	2
Notre réseau modulaire en "N" en balade chez nos amis du MOBOV	3

D'ici et d'ailleurs

Les activités des autres clubs, les manifestations, les publications à caractère ferroviaire, annonces	5
--	---

Actualité ferroviaire

Des automotrices "ACEC" pour l'Italie	9
Travaux sur la ligne Namur - Charleroi	18

Histoire

1958 : l'exposition universelle de Bruxelles	10
--	----

Documentation

Les bogies de la locomotive électrique 1301 - Les bus de Besançon : une leçon pour Namur	6
Locomotive type B de CMI à transmission hydraulique	14

Courrier des lecteurs

Les minéraliers de Märklin	21
Précisions sur FFN 88	9

Rétro-rail

Les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer (suite)	24
--	----

Modélisme

Le modèle belge de l'année 1997	7
Les voitures M1 en 2 tons de vert sont annoncées	8
Un italien chez nous : le wagon Rgs de Rivarossi	22

Récréation ferroviaire

Les jeux de Michel Archambeau	27
-------------------------------------	----

FERRO FLASH NAMUR n°89, 1998-2.

Ce deuxième numéro de l'année 1998 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, Claude Carpet, Didier Delfosse, Etienne Dozot, André-Marie Ducarme, Michel Foulon, Michel Herbiet, Jean-Pierre Lobet et les autres ...

Photo de couverture : La .5217 de la remise de Stockem au garage à Ronet (Photo Christophe Hollange)