

# Rail Miniature Mosan asbl

Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise



Ferro Flash Namur



Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

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

n°167 2011-2





La nouvelle livrée "INFRABEL" de la HLD 6255, en cours d'essais à l'AC Salzinnes (Photos Didier Delfosse).



## Réunion mensuelle de février

A Président nouveau, nouvelle ambiance : vendredi soir nous étions une trentaine, dont 4 épouses, face au nouvel écran suspendu dans la partie "bibliothèque", à suivre le programme de la réunion avec un support visuel "Power point" !

La réunion s'est terminée par le "verre du Président" qui remercie les membres pour la confiance qu'ils lui portent.

## Les circulations sur les réseaux

Le Président expose le nouveau programme des circulations, affiché au local et publié sur le site du club.

Elles seront libres, sauf les 2ème et 4ème vendredis du mois où il y a programme imposé sur le réseau H0 Mosan et montage du réseau 3 Rails.

## Vendredi 15 avril

53 personnes sont inscrites pour l'excursion à "Intermodellbau 2011" à Dortmund. L'autocar est plein !

Responsable-organisateur : Jean-Claude BOTSPOEL.

## Dimanche 15 mai

Sortie du réseau 3 rails au Lycée de Namur, pour une "Ludo Journée" organisée par l'Association des Parents. Venez Participer à cette journée avec vos proches.

Responsables : Claude DEHARENG et J-P Lobet (Secrétaire de cette association).

## Excursion à Antwerpen

Didier explique que Dirk ARRETZ nous invitera à Antwerpen le 30 avril. En train, visite de la nouvelle gare, du centre-ville, nouveaux locaux du Club de modélisme "MOBOV" (souvent invité au RMM). Voir article à la rubrique "réunion mensuelle de mars".

Responsable : Dirk Arretz.

## Dimanche 5 juin

8ème bourse du RMM à l'Institut technique HENRI MAUS. Claude CARPET refait affiches et folders. JPL recontacte l'école, envoie les invitations, contacte les revues.

Responsable : J-P LOBET.

## Vendredi 23 juin

Inauguration de la gare de Charleroi restaurée : le Réseau N est invité, du vendredi 23 au dimanche 26.

Il faut une équipe de bénévoles !

Responsable : Didier DELFOSSE.

## Vêtements RMM

Une étude de prix, puis des propositions... Les membres feront un choix.

Responsable : Claude CARPET.

## Voyage à York (GB)

Le Comité programme cela pour PAQUES 2012. On recherche des prix et formules. Il faudra s'inscrire (à

l'avance).

Responsable : Claude CARPET.

## Conseil des Sages

Sur proposition du CA, Jean-Claude BOTSPOEL, accepte de faire partie du Conseil des Sages du RMM.

## Vignettes 2011

Apposées sur les Cartes de membre, elles donnent droit à certaines réductions dans des expos, les musées, etc. Didier en a donc confectionné. Notre secrétaire J-P Lobet s'occupe de donner une carte à ceux qui n'en ont pas (ou plus !).

## Nouveau membre

On présente Henri FANUEL, de Héron, notre membre (248).

## Du 2 au 5 juin

40ème anniversaire du Chemin de fer de la Baie de Somme (F). Circulations intensives.

## Voyage en Alsace

Jean-Claude BOTSPOEL étudie la faisabilité d'un voyage en Alsace, en Forêt Noire et le réseau H0 de Hausach.

Dates et détails dans notre prochaine édition ou sur notre site ([www.club-rmm.be](http://www.club-rmm.be))

## Réseau H0 Mosan

Claude RIGUELLE prend la parole, explique les travaux en cours. Tous remercient Patrick MAES pour son dévouement. Certes, les transformations ne sont pas faciles mais on en arrive à avoir 4 circuits séparés et Patrick a déjà roulé en digital sur l'un d'eux !

## Bibliothèque

Responsabilité partagée entre J-C BOTSPOEL et Philippe BRUNIAUX.

## Programme des réunions mensuelles

Le Président entend bien monter une formule annuelle en 3 thèmes :

1. Projections Vidéo-Photo;
2. Ateliers de modélisme pratique; pour ces ateliers, la participation se fera sur inscriptions, ceci dans un souci d'organisation.

Le prix sera en fonction du sujet traité et couvrira les fournitures si elles doivent être faites par le club.

3. Colloques.

*Un colloque est une réunion de spécialistes, en nombre plus ou moins limité, convoqués pour discuter et confronter leurs informations et leurs opinions sur un thème ou un domaine donné.*

Le modérateur en sera Philippe Bruniaux.

Les sujets à traiter peuvent être proposés par les membres (voir avec les responsables de la programmation que sont Claude Dehareng et Pierre Goyens).

Les compétences de chacun sont sollicitées : savoir se lancer selon ses capacités.

Le CA peut aider à la mise au point de la présentation (matérielle ou intellectuelle).

### Calendrier 2011

Janvier	AG	Juillet	Vidéo-photo
Février	At. Mod.	Août	Vidéo-photo
Mars	Colloque	Septembre	At. Mod.
Avril	Vidéo-photo	Octobre	Colloque
Mai	At. Mod.	Novembre	Vidéo-photo
Juin	Colloque	Décembre	Souper

Claude DEHARENG va plus loin : il parle de Séminaires. Son programme, toujours axé sur une application pratique, peut recouper celui des soirées mensuelles mais il sera d'au moins une journée, ouvert vers l'extérieur (aux non-membres), avec lunch, etc.

La soirée se termine par une projection préparée par Dirk Arretz : vidéo ferroviaire sur Charleroi, Châtelet, La Campine, le GD de Luxembourg (CFL), dans les années 2001, un chemin de fer qui a déjà bien changé aujourd'hui !

### Conseil d'Administration du 8 mars

#### Réseau H0 US

Contrairement à une décision prise précédemment, le réseau H0 à décor US ne sera pas vendu. Il restera dans les locaux. Une étude a été faite pour la décomposition des modules, installés sur roulettes et stockés dans le hall commun sous cloisons protectrices. Cette solution permettra une utilisation ponctuelle et lors d'expositions dans nos locaux.

### Réunion mensuelle du mois de mai

Atelier modélisme consacré à la fabrication de bâtiments en carte plastique et de murs en pâte à modeler.

Apporter une latte en métal, 1 cutter, 1 pinceau n°1.

#### Voyage RMM à Antwerpen

Il est prévu pour le samedi 30 avril. Départ de la gare de Namur à 07:51 ou Jambes à 07:44.

Entre-autre, visites de :

- Gare d'Antwerpen, (programme commun);
- Le musée du tram étant en rénovation pour deux ans, c'est l'un des sujets qui ne sera pas suivi.
- Club ferroviaire "MOBOV".

Programme pour les dames qui le souhaitent : visite de la ville et des magasins.

Bourse RMM du dimanche 5 juin

Tout reste prévu : table à 6,00 €, entrées à 3,00 €.

### Expo au Lycée de Namur

Dimanche 15 mai avec la participation du réseau 3 Rails. Responsables : Claude Dehareng et Jean-Pierre Lobet.

### Voyage à York

Maintenu en 2012.

### Réunion hebdomadaire du 11 mars

Le réseau "3 Rails" s'est développé dans le hall au grand bonheur de ses adeptes.

Didier a organisé un atelier de travail pour l'assemblage du module de Pierre Goyens.



### Réunion hebdomadaire du 11 mars

Le réseau "3 Rails" s'est assemblé dans le hall.

### Réunion mensuelle de mars

Le Président accueille les nombreux participants et présente le programme des activités présentes et futures. Il rappelle, entre-autre, notre excursion "club" du samedi 30 avril à Antwerpen. Voir détails ci-contre à gauche dans l'encadré pointillé.

Il introduira ensuite le conférencier du jour. Le sujet du





colloque de ce soir est : "Plans de réseaux" développé avec bonheur par Jean-Pierre Lobet qui s'appuie sur l'expérience transmise par l'américain John Allen et le livre "En Train" ainsi que le "modélisme d'atmosphère" de Jacques Le Plat.



Jean-Pierre en plein exposé



Sur base de plans de réseau et de photos, Jean-Pierre nous invite à une franche discussion autour du thème où chacun fait part de son expérience. A retenir : des modules sur un, deux ou trois murs ou un "tour de pièce".



Circulation HO Mosan : couple d'AR41.



Superbe maquette réaliste, construite par Jules Falque

Voilà une formule de présentation inovante et intéressante qui a retenu toute l'attention de l'auditoire.

### Club de modélisme ferroviaire "FSR asbl"

Le club de modélisme ferroviaire "CFC" possédait une section "Centre" et une section "Bruxelles". Il édite la revue bimestrielle "Ferro Flash" qui, il y a plus de trente ans, était commune au CFC et au RMM.

La section "Schaerbeek" a modifié son nom et ses statuts pour s'appeler désormais "FSR asbl". La réunion de constitution s'est tenue le 21 janvier dernier. Rappelons que "FSR" est l'abréviation télégraphique de la gare de Schaerbeek, mais veut dire dans le contexte du club : "Ferro Schaerbeek Rail".

Nous souhaitons plein succès à cette nouvelle entité de modélisme ferroviaire.

**En raison du voyage RMM à DORTMUND, la réunion mensuelle du 15 avril est reportée au 22 avril**

**En avance sur l'excursion RMM du samedi 30 avril à Antwerpen.**

Préalablement à notre excursion du samedi 30 avril, il nous est apparu important de vous faire part du texte historique que notre ami Dirk Arretz nous a adressé en relation avec notre visite de la superbe gare d'Antwerpen (à trois étages), restaurée dans sa partie ancienne classée (niveau rue) et créé dans ses parties nouvelles (niveaux -1 et -2). Article et photos en pages 4 et 5.

## Le chemin de fer à Antwerpen

L'histoire des chemins de fer à Antwerpen a déjà commencé pendant la période hollandaise au début du 19<sup>ème</sup> siècle. Sous l'influence des industriels et entrepreneurs Anglo-Liègeois un nouveau mode de transport avait débuté, mais sans résultat.

Avec l'indépendance de la Belgique et l'incertitude des transports le long des rivières et canaux hollandais, ce nouveau mode transport (le train) apporte la solution. Le jeune pays importe cette technologie et ouvre sa première ligne entre Bruxelles et Mechelen en 1835. Dès ce moment, le prolongement du chemin de fer vers Antwerpen est une certitude acquise.

Son ouverture se réalise le 3 mai 1836. Trois trains avec les locomotives "L'Anversois", "Le Belge" et "Le Stephenson" partaient de Bruxelles en direction d'Anwerpen. Les villes d'Oostende, Gent, Sint-Truiden, Mons, Kortrijk, Tournai seraient connectées dans les prochaines années.

En 1843, le chemin de fer partait en direction de Köln. Vint ensuite, une liaison entre le Rhin et Antwerpen sans passer par les rivières hollandaises. La liaison frontalière vers les Pays Bas se fit attendre jusqu'en 1854.

La gare de "Borgerhout près d'Anvers" (nom officiel) reste hors des fortifications espagnoles du 16<sup>ème</sup> siècle. Il y avait quelques baraques en bois, quatre voies et une plaque tournante. Après l'ouverture de la ligne de l'Escaut au Rhin, une nouvelle gare était construite pour les marchandises. La Gare Principale (à marchandises) se trouvait plus proche des quais. Tous les trains de marchandises passaient par la gare de Borgerhout.

La deuxième gare d'Antwerpen est ouverte le 21 janvier 1854. Elle portait le nom d'Antwerpen-Oost. C'était à

nouveau une gare en bois. Les gares sont construites en bois à cause des militaires. La gare de l'Etat belge avait sept voies pour les trains des compagnies "Anvers-Rotterdam" et "Etat belge". Une des voies était militaire, une autre pour les trains en direction de la Gare Principale.

Antwerpen a connu plusieurs modernisations de son réseau dans la deuxième partie du 19<sup>ème</sup> siècle. Dans ce cadre, on a décidé de construire une nouvelle gare : "Antwerpen-Centraal". Les fortifications du 16<sup>ème</sup> siècle étaient remplacées par des boulevards (actuellement : Amerikalei, Frankrijklei, Britselei). L'aspect militaire de protection (les forts) se trouvait plus loin de la ville. Le tracé vers la gare centrale était relevé avec le sable des dunes de Kalmthout au nord d'Antwerpen. C'était le début des grands travaux.

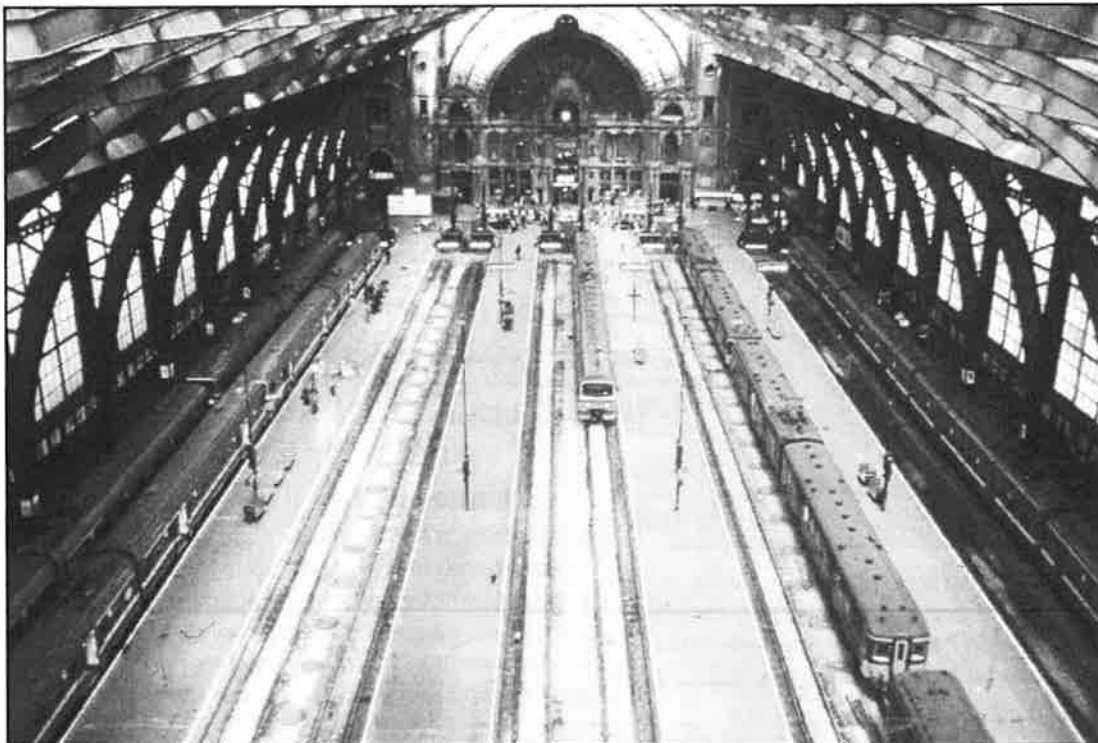
Né en 1835 à Brugge, l'architecte Louis de la Cencerie reçoit la mission de construire une nouvelle gare. En 1862, il reçoit le Prix de Rome d'Architecture. Les plans de la gare sont confirmés en 1895 par les Travaux Publics. La gare était terminée en 1905.

Jusqu' à la deuxième guerre mondiale, elle ne change pas beaucoup. A la fin de celle-ci, la gare centrale était touchée par les bombardements des V1.

Lors des restaurations, on a reculé les tours et la cheminée à l'entrée de la verrière. Les lions à la Place Astrid sont également descendus.

Dans les années '70 et '80, deux projets hypothèquent l'avenir de la gare :

- dans le nord d'Antwerpen, on a construit la gare "Antwerpen-Noorderdokken". Pour les voyageurs qui venaient du nord, ils devraient changer de train au



**Six voies en cul-de-sac dans la gare ancienne en surface.**



**Vue imprenable depuis la grande verrière de la façade classée.**

profit de bus pour aller vers la ville.

- Pour les autres, la nouvelle gare d'Anwerpen serait "Antwerpen-Berchem".

Heureusement, ces plans n'ont jamais abouti.

Avec les travaux pour le métro, le bâtiment de la gare et la grande verrière sont devenus instables. A nouveau, on voulait fermer le monument. Elle a heureusement reçu le statut de "monument classé" en 1975.

Une seconde vie débutait pour la gare !

Les travaux de restauration ont commencé par la verrière dans les années '80 pour se terminer début des années '90. Ceux pour la gare actuelle ont débuté fin du siècle dernier. Le 12 novembre 2000 démarre le

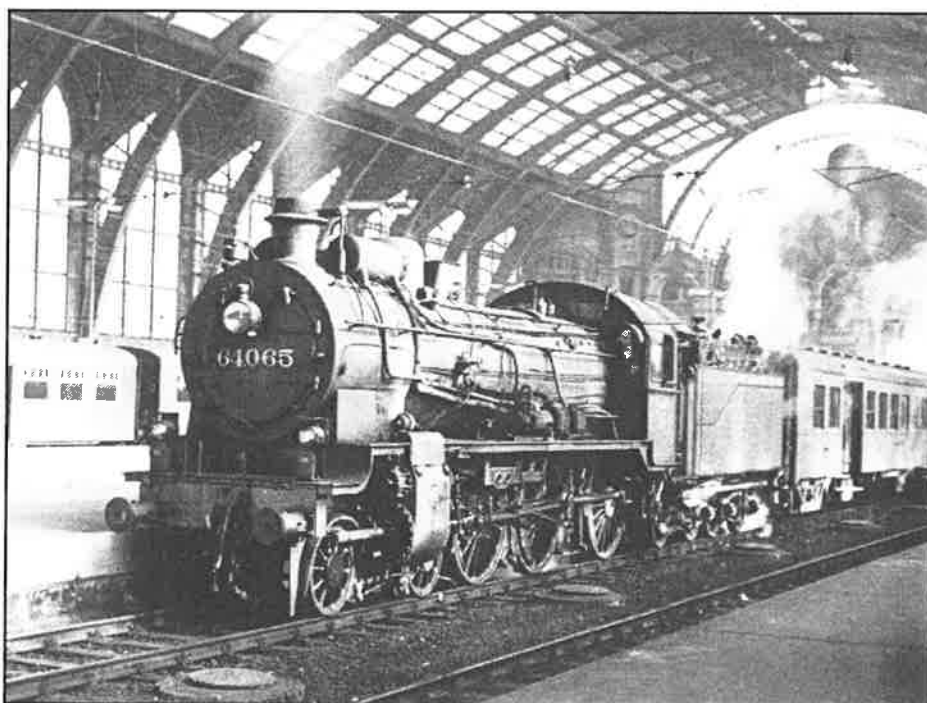
percement du tunnel d'une longueur de 3,8 km. La gare se transforme alors en trois gares :

- une gare haute à 6 voies qui se terminent dans un cul-de-sac;
- une au niveau "-1" avec 4 voies aussi en cul-de-sac;
- une autre qui continue, via un tunnel, vers le nord avec quatre voies au niveau "-2".

Le 23 mars 2007 ouverture officielle du tunnel.

En 2009, le Prince Philippe a inauguré la gare partie restaurée et partie modernisée après 25 années de travaux.

*Dirk Arretz.*



**Gare d'Antwerpen-Centraal au temps de la vapeur.**

**La 64.065 en tête d'une rame de voitures M1 photographiée par Max Delie en juillet 1962.**

# Nouveaux produits LDT (Littfinski Daten Technik)

## Module de séparation de boosters "BTM-SG"

Les centrales DCC (ECoS 2 de ESU ou LZV100 de LENZ) et MM (Central Station 2 Märklin/Viessmann) produisent suffisamment de courant (Ampères) pour assurer la circulation simultanée de quatre trains. Ceci est valable si les voitures voyageurs ne sont pas équipées d'ampoules d'éclairage qui consomment énormément de courant. Lorsque l'on s'adresse à des réseaux plus importants ou que la centrale doit supporter l'alimentation des accessoires, les limites en courant sont rapidement atteintes. L'utilisation du "booster" est alors nécessaire. Ce dernier est alimenté par un transformateur séparé et réalimente le réseau par une puissance de 2,5A, 4,5A voire 8 ampères suivant les modèles.

Cette nouvelle alimentation nécessite une coupure de courant (isolation) entre les deux circuits : celui alimenté par la centrale et l'autre par le booster. Ceci est de la théorie ! Pratiquement, chaque train qui passe sur cette

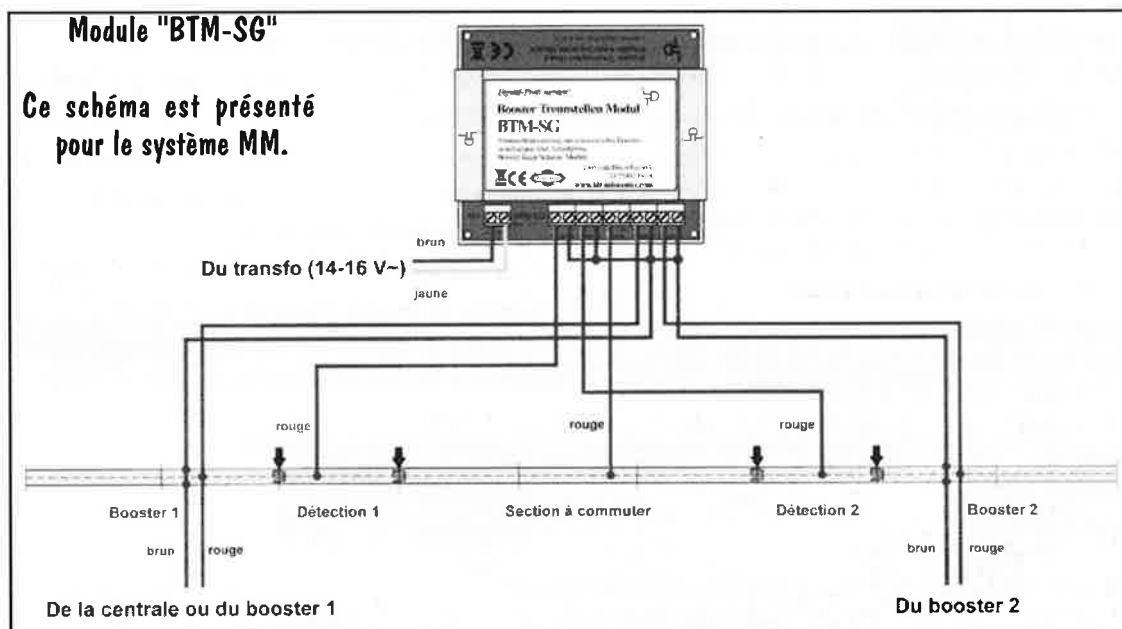
toutes les centrales, tous les boosters.

## Décodeur pour le pont tournant Roco n°42615

Le décodeur de pont tournant TT-DEC-R a été développé spécifiquement pour la commande numérique du pont tournant Roco H0 n°42615.

La commande du TT-DEC est 100% compatible avec le décodeur pour ponts tournants Märklin n°7686. Dès lors, le TT-DEC convient pour les centrales et les logiciels qui supportent les décodeurs Märklin.

- Aucune modification ne doit être faite au pont.
- Programmation libre des connexions de voies et de la voie de référence.
- Vitesse de rotation réglable.
- Rétrosignalisation de la position acquise.
- Connexions des rails sur le pont.
- Programmation de l'adresse par une touche.
- Multiprotocole Märklin-Motorola et DCC.



séparation, enlève momentanément l'isolation. Si le train s'arrête sur cette séparation, un court-circuit prolongé entre les deux sources d'alimentation est créé, ce qui peut occasionner un endommagement électrique éventuel dans le booster et/ou la centrale.

Le module de séparation "BTM-SG" assure la séparation électrique des deux circuits.

A cette fin, une section de voie est prévue, où le module peut changer l'alimentation du train par l'un ou par l'autre booster. Dépendant du sens de marche, cette section de voie sera commutée par le booster après détection dans deux petites sections de voie de 5 à 20 cm. La section de voie à commuter doit avoir comme dimension minimale de la longueur du plus long convoi. Ce module "BTM-SG" convient pour tous les protocoles numériques,

## RS-8-(G) détecteur d'occupation pour Lenz RS-bus

Pour la rétrosignalisation avec détecteurs d'occupation intégrés pour le bus RS de Lenz.

- Détection d'occupation de 8 sections de voies isolées (détection de courant).
- Programmation libre de l'adresse de rétrosignalisation (1 à 128).
- Entrée séparée pour l'alimentation.

## Références de module se terminant par :

**B** = module en kit : composants à souder soi-même.

**F** = module construit prêt à l'emploi.

**G** = module construit, inséré dans un boîtier.



## Boosters intelligents LDT

DB-2 = 2,5 A.

DB-4 = 4,5 A.

Convient pour MM et DCC.

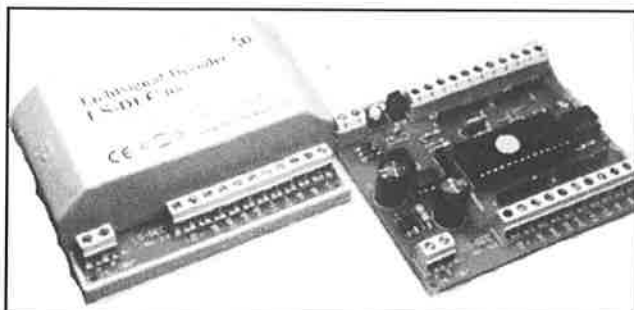
Protection contre les court-circuits.

- Compatible avec toutes les connexions pour boosters :
  - Bus à 5 pôles pour Märklin 6021, CS1, CS2 et DicoStation LDT.
  - Bus pour boosters CDE pour Lenz, Intellibox, ECoS, Commander...
  - Bus Roco pour Roco 10761/10764 et Fleischmann 680801.
- Alimentation par adaptateur stabilisé réglable (15-24V).
- Convient pour toutes les échelles.
- Fonctions intelligentes :
  - rétro-signalisation réglable en cas de court-circuit.
  - Redémarrage automatique après un court-circuit (réglable).
  - Entrée pour activation/désactivation manuelle.
  - Décodeur intégré (Motorola et DCC) pour activation/désactivation par centrale digitale ou par un ordinateur.
  - Sortie pour rétro-signalisation de l'état du réseau (actif/inactif).
  - Compatible RailCom® en cas de DCC.

## Décodeur de signaux (LS-DEC-)

Disponibilité des signaux suivant les réseaux :

- LS-DEC-DB
- LS-DEC-DR
- LS-DEC-NS
- LS-DEC-SNCB
- LS-DEC-SBB
- LS-DEC-ÖBB



Décodeur pour la commande numérique directe de signaux lumineux. Presque tous les signaux équipés de LED peuvent être branchés sur ce décodeur.

Par décodeur on peut connecter de 2 à 4 signaux, selon leur complexité. (2 signaux à 4 ou 5 feux SNCB ou 4 signaux de manoeuvres).

- Changement réaliste entre les différents aspects.
- Sorties pour Led équipées d'une résistance.
- Programmation de l'adresse par une touche.
- Multiprotocole MM et DCC.

## Module pour boucle de retournement (KSM-SG)

- Convient pour tous les protocoles numériques.
- Inversion sans court-circuit, au moyen de 2 rails de



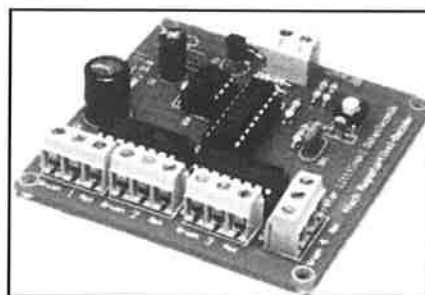
détection à l'entrée et à la sortie de la boucle de retournement.

- La détection de l'occupation de la boucle est possible.
- Charge maximale 8A.
- Connexion d'alimentation externe.

## Décodeur d'aiguillages (S-DEC-4-DC) et (S-DEC-4MM)

Pour la commande numérique de (4-DC) en DCC et (4-MM) en Märklin-Motorola :

- 4 aiguillages ou signaux.
- 8 détecteurs ou accessoires à commande momentanée. (pulse)
- Quatre interrupteurs permanents DSU.
- 1A de courant de sortie.
- Entrée séparée pour alimentation.
- Programmation de l'adresse par un bouton.
- Connexion aisée par connecteurs à vis.
- Les sorties peuvent être commandées par les fonctions locomotives F1 à F4 seulement en DCC.



## Décodeur d'aiguillage simple pour Märklin-Motorola (QS-DEC-II)

Pour la commande numérique de :

- 4 aiguillages ou signaux des rails M, K, C de Märklin.
- Huit détecteurs
- Quatre interrupteurs permanents DSU (par exemple pour l'éclairage).
- Programmation de l'adresse par un bouton.
- Connexion aisée par connecteurs à vis.

## Décodeurs pour moteurs (M-DEC)

Pour la commande numérique de moteurs d'aiguillages (Tillig, Fulgurex, Hoffmann,..)

- 4A de courant de sortie.
- Entrée séparée pour alimentation.
- Connexion aisée par connecteurs à vis.
- Programmation de l'adresse par un bouton.
- Les sorties peuvent être commandées par les fonctions locomotives F1 à F4 seulement en DCC.

### Décodeur d'accessoires (SA-DEC-4)

Pour la commande numérique de (4-DC) en DCC et (4-MM) en Märklin-Motorola :

- 4 sorties équipées de relais bistables avec contact de passage. Pour la commande d'accessoires, moteurs, aiguillages à haute puissance.
- 4A de courant de sortie.
- Entrée séparée pour alimentation.
- Connexion aisée par connecteurs à vis.
- Programmation de l'adresse par un bouton.
- Les sorties peuvent être commandées par les fonctions locomotives F1 à F4 seulement en DCC

### Détecteur d'occupation GMB-8

Avec sorties interrupteurs : 8 entrées de détection et 8 sorties.

- Pas besoin d'interrupteurs dans les voies par le principe de détection de courant.
- Alimentation intégrée pour les sections de voies connectées.
- Aucun besoin d'alimentation externe.
- Compatible avec le rétrosignaleur Roco 10787 et l'interface Roco 10785.

### Rétrosignaleur pour Lenz RS-bus (RS-16-O)

Rétrosignaleur standard pour le bus RS de Lenz.

- 16 entrées de rétrosignalisation, séparées galvaniquement par des optocoupleurs.
- Convient pour les centrales LENZ LV100 et LVZ100.
- Les rétrosignalisations peuvent être affichées sur un régulateur LH100.
- Compatible avec les interfaces pour ordinateur LI101F et LI-USB.
- Programmation libre de l'adresse de rétrosignalisation (1 à 128).

### Détecteur d'occupation pour LENZ RS-bus (RS-8)

Détecteur à 8 entrées de détection et 8 sorties.

- Détection d'occupation de 8 sections de voies isolées (détection de courant).
- Programmation libre de l'adresse de rétrosignalisation (1 à 128).
- Entrée séparée pour alimentation.

### Rétrosignaleur pour s88 et s88-N (RM-88-N) et RM-88-N-O)

Rétrosignaleurs standard pour le bus s88.

- 16 entrées de rétrosignalisation
  - a) qui correspondent à la masse (RM-88-N)
  - b) qui sont séparées galvaniquement par des optocoupleurs (RM-88-N-O).
- Convient pour le bus s88 à 9 pôles et pour s88-N avec connecteur RJ45.

Ce décodeur vous offre la possibilité d'étendre des systèmes s88 existants par le nouveau standards s88-N : sur chaque module, on peut choisir les câbles à utiliser.

### Détecteur d'occupation pour s88 et s88-N (RM-GB-8-N)

Rétrosignaleur avec détecteurs d'occupation intégrés pour le bus s88.

- Détection d'occupation de 8 sections de voies isolées (détection de courant).
- Convient pour le bus s88 à 6 pôles et pour s88-N avec connecteur RJ45.

Ce décodeur vous offre la possibilité d'étendre des systèmes s88 existants par le nouveau standards s88-N : sur chaque module, on peut choisir les câbles à utiliser.

### Interface ordinateur pour le bus de rétrosignalisation s88 (HSI-88-USB)

Interface à haute vitesse pour ordinateurs à haute vitesse pour le bus s88.

- Connexion vers l'ordinateur par liaison rapide USB.
- Détection plus rapide des données sur le bus s88.
- 3 connexions s88 parallèles.
- Pas de détour vers l'ordinateur par la centrale numérique.
- Report immédiat des changements : délai de réaction plus court.

Chaque HSI-88-USB est livré avec un cordon USB et un CD avec les pilotes USB pour Windows 98, ME, 2000, XP et Vista (32 bits).

### Bifurcation pour bus de rétrosignalisation s88 (DSW-88)

Le bus s88 exige que les modules s88 soient en série, l'un après l'autre. Le module de bifurcation DSW-88 permet néanmoins de bifurquer le bus.

- Compatible avec toutes les centrales numériques supportant le bus s88.
- Pas d'alimentation nécessaire.
- Pas de délai dans la rétrosignalisation.
- Convient pour les modules S88.



**Boîtiers LDT-01 et LDT-02 pour protéger les montages achetés en**

**références "xxx-B" à monter ou xxx-"F" déjà assemblés.**

Câbles prolongateurs pour s88 de : 0,5m, 1m, et 2m.

Câbles de connexion UTP pour s88N : 0,5m, 1m, 2m et 3m.

Set de montage de 4 vis et 4 distanceurs pour fixation des modules sur le dessous du réseau.

*Dans FFN 168 de juin, nous aborderons l'éclairage complet du réseau piloté en temps réel ou en temps contrôlé par l'ordinateur : le "Light@Night". Une collaboration entre LDT (réalisation des cartes électroniques) et Railware (concepteur du logiciel).*

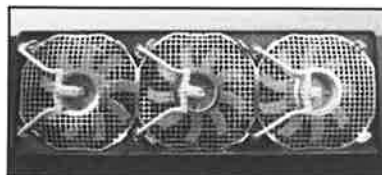


### La 40CC Maxima de Voith en H0

Elle a été produite en Saxe par "Saechsische Waggonfabrik Stollberg" à Niederwürschnitz. Elle est importée en Belgique par Train Technology de Brugge et réalisée en version "VOITH" et en version "SGL".

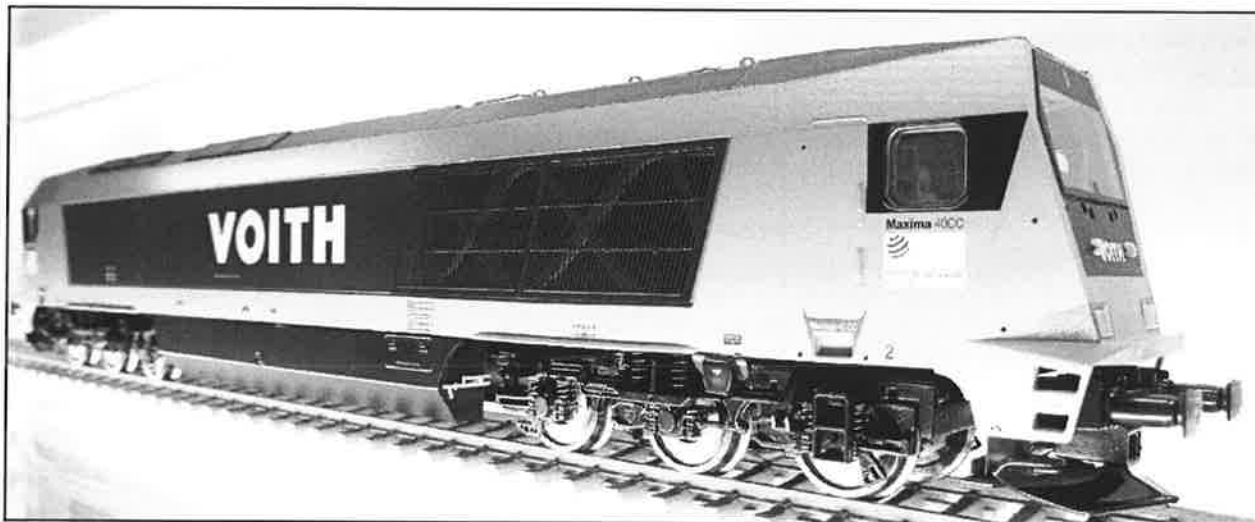
Au naturel, cette locomotive roule en Belgique entre Antwerpen vers la Rhur.

Il s'agit d'une puissante Diesel CC de 23 mètres accusant un poids de 130 tonnes et 5.000 CV.



Ce détail des ventilateurs en toiture (grandeur nature) nous montre le degré de finition du modèle.

Ci-dessous : la locomotive dans son ensemble. Les ressorts de suspension sont actifs !



Le modèle est une belle réalisation, époque VI en H0, un roulement parfait malgré le "petit moteur" situé sous le châssis ainsi que les arbres de transmission. Ont été commercialisées les versions :

- n°60000 en DC normal (2 rails continu);
- n°60001 en DCC (numérique);
- n°60002 en AC numérique (l'AC actuel est toujours numérique car les moteurs sont à courant continu);
- n°60003 en DCC sonorisé avec décodeur Ulenbrock + décodeur sons Susi);
- n°60004 en AC sonorisé avec décodeur Ulenbrock + décodeur sons Susi);

Une volée de pièces détachées accompagnent le modèle pour le super détaillage. Bon travail à la petite brucelle.

Une attention particulière si vous démontez la caisse (dépose précieuse par introduction de cure-dents entre caisse et châssis, dans l'axe des bogies) pour ne pas perdre les micro conduits de lumière situés dans les parois d'about : mettez-vous au dessus d'une feuille de papier blanc. Et un super conseil : ajoutez leur un petit point de colle cyanoacrylate avec une aiguille.

### ESU : Triebwagen DRG 69 900

Dans le programme de reproduction de modèles en H0 par Esu figure un "Triebwagen" Diesel de la DRG en époque III. Cet autorail sera sonorisé par un Loksound V4.0 (bien entendu) et un fumigène géré. Commandes avant fin avril 2011, livraison 2ème trimestre 2012. Collaboration avec Liliput pour la toiture.



Rappelons que la Diesel DB BR215 est en livraison livrée rouge foncé et rouge clair.

La BR 151 électrique CC sera produite en livrée verte et en livrée rouge en fin d'année.

## Réédition : les gares belges de Kibri en H0

Les gares belges de Kibri ont trouvé une place chez beaucoup de modélistes ferroviaires en Belgique - mais aussi à l'étranger. Simplement parce que ces types de gares sont fort répandus dans tout le pays, et également parce que les kits de construction laissent une flexibilité de créer le dessin de votre goût, beaucoup de ces gares ont reçu une place centrale sur le réseau personnel et même dans les clubs.

Les dernières années, ces bâtiments de gare ont été difficiles à trouver, mais maintenant que la production de nouveaux tirages est possible, nous relançons comme premier modèle belge les deux variantes les plus connues.

### Kit n°39529 - Gare "Mignault"

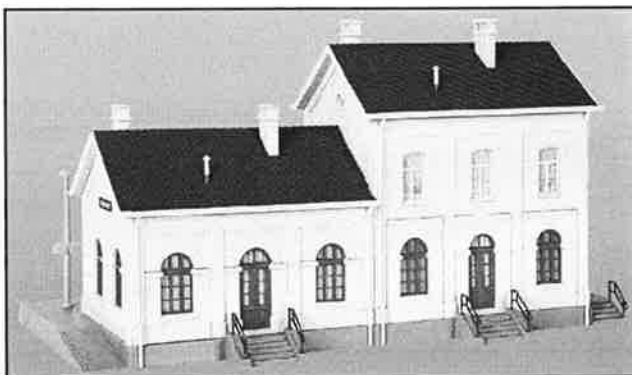
Après la "Gare Blankenberge" bien connue, nous avons choisi une dénomination existante pour cette gare en trois parties : Mignault en Hainaut. Avec un peu d'imagination, cette gare peut servir non seulement comme modèle belge, mais il y a beaucoup de petites gares françaises qui y ressemblent fort.



Les noms des lieux suivants se trouvent dans l'emballage : Belleville-Villette, Bokrijk, Ghlin, Halle, Mignault, Oudenaarde, Paris-Bastille, Pittem, Quenast, Rebecq, Remicourt, Ronet, Seneffe, Verviers, Weerde, Willebroeck.

### Kit n°39529 - Gare "Remicourt"

Cette édition est la version plus petite, en deux parties, du même type de gare, cette fois-ci avec les façades peintes en blanc. Ce modèle peut aussi être utilisé en Belgique et en France.



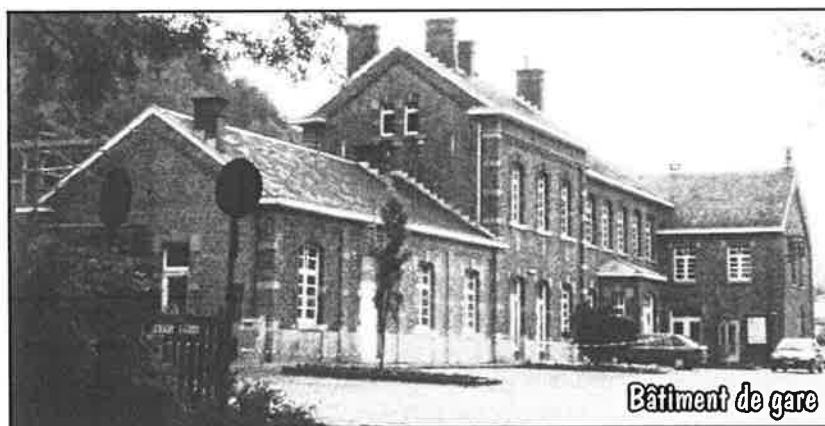
Les noms de lieux suivants sont disponibles : Oudenaarde, Remicourt, Verviers et Willebroeck. Il est possible de créer ses propres enseignes.

Ces deux gares sont disponibles chez les détaillants spécialisés à partir du 1er avril 2011.

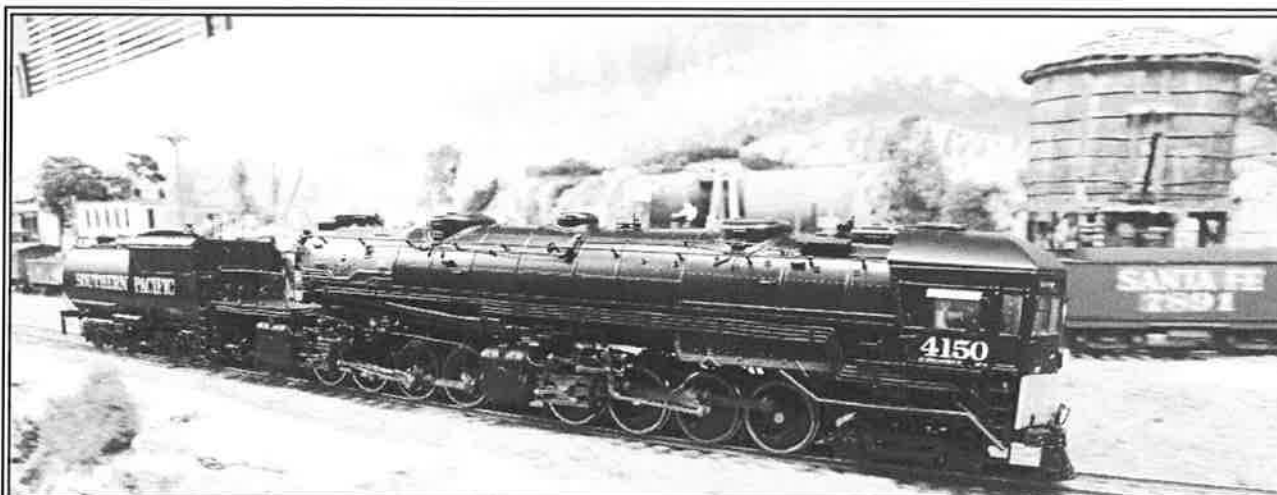
## Projet : la gare de Trois-Ponts en H0

La gare de Trois-Ponts est une des plus connues en Ardenne liégeoise. Elle est située sur la ligne 42 Liège - Luxembourg. S'y trouvait également la jonction avec la ligne 45 vers Sourbrodt et le camp militaire d'Elsenborn. Le bâtiment impressionnant (3001), la halle à marchandises typique (3002), les postes de signalisation (3003 et 3004), l'abri de quai (3006) et le petit abri de manoeuvres (3005). Carton découpé au laser.

Projet intéressant car une grande diversité de convois voyageurs et marchandises tant nationaux qu'internationaux passent par la gare de Trois-Ponts.







**Puissante locomotive US (4-8-8) n°4150 du "Southern Pacific" :**  
**Un bogie à 2 essieux + 2 x 4 essieux moteurs et un tender au fuel.**  
**Caractéristiques principales : une cabine de conduite totalement fermée.**  
**L'avant de la chaudière (cheminée) est situé côté tender.**  
**Une configuration adaptée pour le pays mais inconnue sur le "vieux" continent.**

# Réaliser une locomotive vapeur SNCB au départ d'un modèle H0 des KPEV, DRG, DR, DB

En lisant les articles rédigés par notre ami Michel Herbiet, éminent spécialiste de la rubrique "Rétro rail", nous avons appris que des locomotives des KPEV (Chemins de fer Royaux de Prusse) et de la DR ont enrichi le patrimoine de l'Etat belge et ensuite de la SNCB. Ceci suite au point 7 de la convention d'armistice du 11-11-1918 qui a engendré des compensations offertes à la Belgique pour les dommages de la guerre 1914-1918 et des prises de guerre "1944-

1945", résultant des locomotives abandonnées par l'occupant lors de la retraite de septembre 1944.

Actuellement, les firmes productrices de modèles H0 nous proposent la reproduction de certains modèles :

Rappelons que la transformation de la T16<sup>1</sup> en type 98 SNCB a fait l'objet d'un article "Modélisme" dans FFN 166 (2011-1).  
Claude CARPET.

KPEV Appellations de 1919	Séries à la DRG	Baureihe (à la DR)	Baureihe (à la DB)	Types à l'Etat-belge depuis le 01-01-1925
-	-	50 (1)	50	25
-	-	52	52 (2)	26
S10 (3)	17 <sup>0</sup>	-	-	60
S10 <sup>1</sup>	17 <sup>10-12</sup>	-	-	61
S10 <sup>2</sup>	17 <sup>2</sup>	-	-	62
P8	12 <sup>10</sup>	-	-	64
S6 (4)	14 <sup>0</sup>	-	-	66
S9	28 <sup>10</sup>	-	-	69
G7 <sup>1</sup>	55 <sup>0</sup>	50 <sup>1</sup>	050	71
G7 <sup>2</sup>	55 <sup>25</sup>	55 <sup>2-7</sup>	055	72
G7 <sup>3</sup>	56 <sup>0</sup>	-	-	73
G7 <sup>4-5</sup>	54 <sup>8</sup>	-	-	74
G5 <sup>1-2-3</sup>	54 <sup>0</sup>	-	-	75

KPEV Appellations de 1919	Séries à la DRG	Baureihe (à la DR)	Baureihe (à la DB)	Types à l'Etat-belge depuis le 01-01-1925
G9	55 <sup>23</sup>	-	-	79
G8	55 <sup>16</sup>	-	-	80
G8 <sup>1</sup>	55 <sup>25</sup>	55 <sup>2-7</sup>	055	81
G10	57 <sup>10</sup>	57 <sup>1-3</sup>	057	90
G12	58 <sup>10</sup>	58 <sup>1-2</sup>	-	92
T9 <sup>3</sup> (5)	T91 <sup>3-18</sup>	-	-	93
T12	74 <sup>4-13</sup>	-	-	96
T14	93 <sup>0</sup>	93 <sup>8</sup>	-	97
T16 <sup>0-1</sup> (6)	94 <sup>2</sup>	-	-	98
T13	92 <sup>5</sup>	-	-	99

Les explications sur les renvois (1 à 6) du tableau ci-dessus sont indiquées dans le tableau ci-dessous.

## Références des locomotives dans les différents catalogues 2010 et 2011

Type locos KPEV, DRG, DR, DB	Type SNCB	Roco		Fleischmann		Liliput		Trix	Märklin
		2 rails	3 rails	2 rails	3 rails	2 rails	3 rails		
(1) BR 50 tender à pans droits	25	62262 (ÖBB) [a]	68262 (ÖBB)						37157 (SNCB) [3] 37847 (DB) 37849 (DRG) [4] 37848 (DB) 37831 (DSB)
(2) BR 52 tender baignoire	26	62282 (DB) [b]							37151 (DB)
(2) BR 52 (1950) tender baignoire	26	62255 (DB) *	68255 (DB) *						37158 (NSB)
(2) BR 52 (1940) modèle de guerre, gris et noir. Chaudière différente, tender baignoire.	26	62278 ** (DRG) 66279 (DR) *	68278 ** (DRG) 68279 (DR)						
(3) S10 <sup>1</sup>	61			411705 (DB)	411775 (DB)				
(4) S6	66			481001 (KPEV)					
(5) T9 <sup>3</sup>	93			403203 (KPEV)					
				403202 (SNCB) *					
				403206 (SNCF)					
(6) T16 <sup>1</sup>	98			409402 (KPEV)					

\* Annoncée au catalogue 2011. | \*\* Annoncée au catalogue 2011 et produite.



# Les locomotives vapeur BR50 et BR52 de la DR transformées en type 25 et type 26 de la SNCB

Les locomotives vapeur type 25 et type 26 de la SNCB sont de puissantes machines à un essieu à l'avant et cinq essieux pour la traction. Deux cylindres de traction.

## Les type 25

Elles ont été fabriquées en Allemagne, à partir de 1939, pour la DR. Pendant la guerre, la DR commanda 200 exemplaires de la BR50 (ÜK : construction transitoire de guerre) à l'industrie belge pour le compte de l'occupant.

Les usines belges qui ont reçu commande pour la réalisation de la BR50 étaient :

- SAFB : "Anglo-Franco-Belge sa" de La Croyère, 26 machines et 50 tenders;
- Cockerill : "John Cockerill sa", Seraing, 42 machines;
- Couillet : "Usines Métallurgiques du Hainaut", 24 machines;
- Energie : "Energie sa", Marcinelle, 16 machines et 32 tenders;
- FUF ou HSP : "Forges, Usines et Fonderies de Haine-Saint-Pierre", 28 machines et 38 tenders; (dans *Vapeur en Belgique*, Phil Dambly dénomme l'usine "HSP" dans la brochure "Type 25 SNCB", l'auteur emploie "FUF")
- La Meuse : "Ateliers de Construction de la Meuse sa" à Sclessin, 26 machines;
- Nivelles : "Les Ateliers Métallurgiques sa", 80 tenders pour Tubize et Cockerill;
- Tubize : "Les Ateliers Métallurgiques sa", 38 machines.

Les autres usines construisant les BR50 étaient :

- Borsig (Berlin, Allemagne);
- Cail (Denain, France);
- Henschel (Kassel, Allemagne);
- Krauss Maffei (Munche Allemagne);
- Krupp (Essen, Allemagne);
- Schichau (Elbing, Allemagne);
- Schwarzkopf (Berlin, Allemagne)
- Skoda (Tchécoslovaquie).

**Construite par "La Meuse", la 25.012 est la dernière locomotive à vapeur livrée à la SNCB, à la remise de Latour, le 20 avril 1948.**

**Vue prise à Arlon, le 30 juin 1958 (photo A. Ducastel).**

**Une type 25 avec tender "baignoire".**

## Caractéristiques

### Des type 25

Numérotation de 2500 à 2519 et 2521 à 2523. Devenus à la renumérotation du 1 janvier 1946 : 25.001 à 25.023. Quatorze locomotives construites en Belgique et neuf machines "prises de guerre 1944-1945" (voir détails dans *"Vapeur en Belgique"* tome 2 de Phil Dambly, page 277. Poids à vide : 78.600 kg.

L'exception : la n°2520 était une BR44.

Construite par "Cail" (France). Elle possédait trois cylindres de traction à simple expansion et surchauffe.

Poids à vide de la 2520 : 100.300 kg.

Les locomotives construites en Belgique ne comportaient pas de réchauffeur contenu dans le dessus de la boîte à fumées ni de seconde fenêtre dans la cabine. Elles étaient accouplées à des tenders à pans droits de 26 m<sup>3</sup> (26.000 à 26.008 et 26.013 à 26.032) ou à des "baignoires" de 32 m<sup>3</sup> (32.000 à 32.084).

### Des type 26

Construites sur la base de la BR50, mais simplifiée à l'extrême sous le nom de "locomotive de guerre".

De 26.001 à 26.100 (voir détails dans *"Vapeur en Belgique"* tome 2 de Phil Dambly, page 327, "numérotation au 1 janvier 1946". Poids à vide : 79.000 kg.

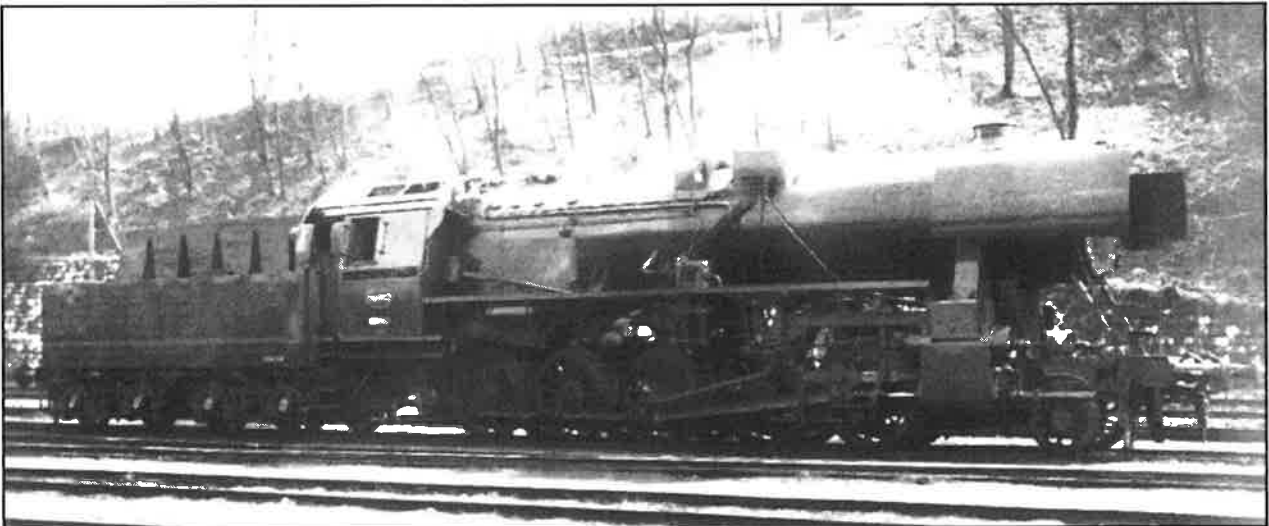
## Les tenders

Différents tenders de fabrication belge et allemande ont été attelés à ces locomotives : tenders à parois droites et tenders "baignoire" (Wannentender).

Capacité T26 m<sup>3</sup> (parois droites) et T32 m<sup>3</sup> (baignoire).

Les locomotives type 25 furent d'abord basées à





**La 26.032 construite par Cockerill, photographiée le 25 mars 1946. Prise en effectif à Bertrix (MBX) le 2 avril 1946, elle y fut radiée le 4 décembre 1957. Tampons allemands et bandeau rouge sur le tender (photo Cockerill). Une type 25 avec un tender à pans droits.**

Schaerbeek (FSR). En 1945, on les vit fréquemment en tête de trains de voyageurs sur Bruxelles - Arlon. Jusqu'à la livraison complète des type 29 attribuées au dépôt bruxellois, elles assurèrent principalement des roulements voyageurs et marchandises entre la capitale et Liège-Guillemins. Quatorze unités (dont la 25.021) furent transférées à Latour en octobre 1947 et rejointes par la 25.013 en décembre, les 25.004, 011 et 012 au début de 1948, puis la 25.006 en mars 1949. Avec les type 26, ces 19 machines assurèrent un trafic marchandises très important sur la ligne Athus-Meuse, notamment la remorque de lourds convois de minerai, en double traction. Les quatre autres unités (25.014, 015, 019 et 020) restèrent affectées à Schaerbeek, mais ne firent plus aucun service.

Les types 25 ont roulé soit avec des tenders à parois droites, soit des tenders de type "baignoire".

Le dépôt de Herbesthal a accueilli, pour le compte de l'USATC, trois machines numérotées 1001 à 1003 pour circuler sur l'axe Bruxelles-Liège-Herbesthal. Elles furent cédées à la SNCB et ramenées à Schaerbeek le 20 octobre 1945 où elle portèrent respectivement les n° 2520, 2516 et 2515. Les autres locomotives de ce type capturées furent également envoyées à la remise de Schaerbeek.

### Les reproductions en H0

Plusieurs firmes ont reproduit les BR 50 (type 25 adaptées au marché belge).

**20 mai 1957 : la 26.057 sur l'Athus-Meuse, entre Virton et Bertrix, aux étangs des Epioux. Construite par HSP, prise à l'effectif à Latour, le 16 janvier 1946 et y sortit d'écritures le 22 novembre 1963 : une belle carrière à MUT. (photo Bruno Dedoncker).**

- Lemaco avec tender à pans droits;
- Märklin : avec tender baignoire;
- Roco : avec tender à pans droits;
- Fleischmann : avec tender à pans droits.

### Les reproductions actuelles en H0

Roco possède, à son catalogue 2011, la BR 50 des Chemins de fer autrichiens (ÖBB) sous la référence 62262 en 2 rails et 68262 en 3 rails.

Cette locomotive a reçu un tender à pans droits.

Le même catalogue annonce la production d'une BR 52 "Kriegslok" grise et noire de la Wehrmacht.

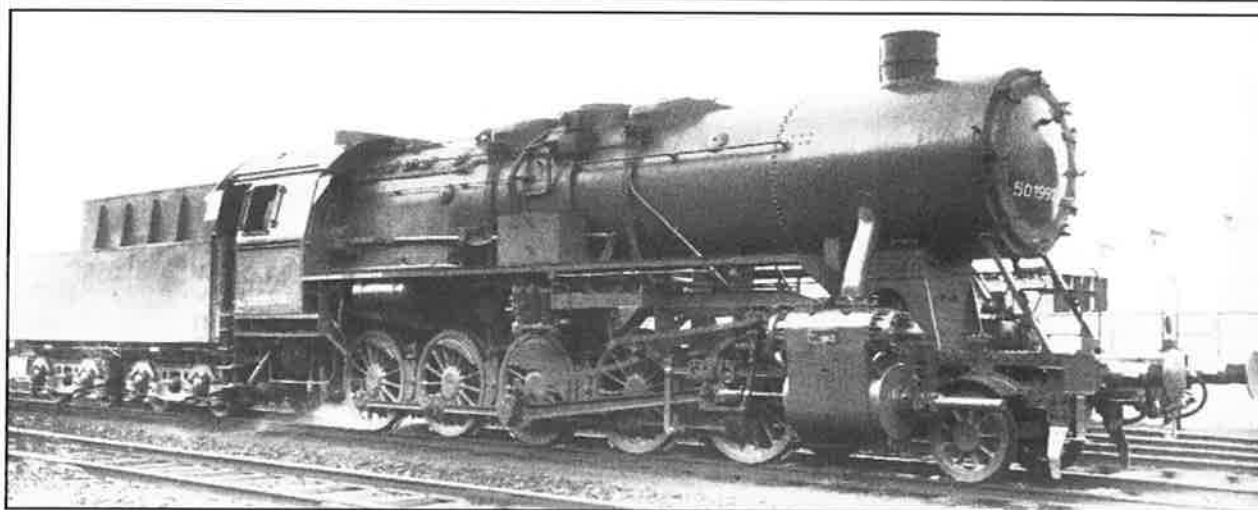
### Choisir le numéro de la locomotive

Nous vous proposons de lire le tableau de la page 12 et ses conclusions qui vous aideront dans votre choix.

Dans ce numéro, je vais surtout m'attarder à la trans-

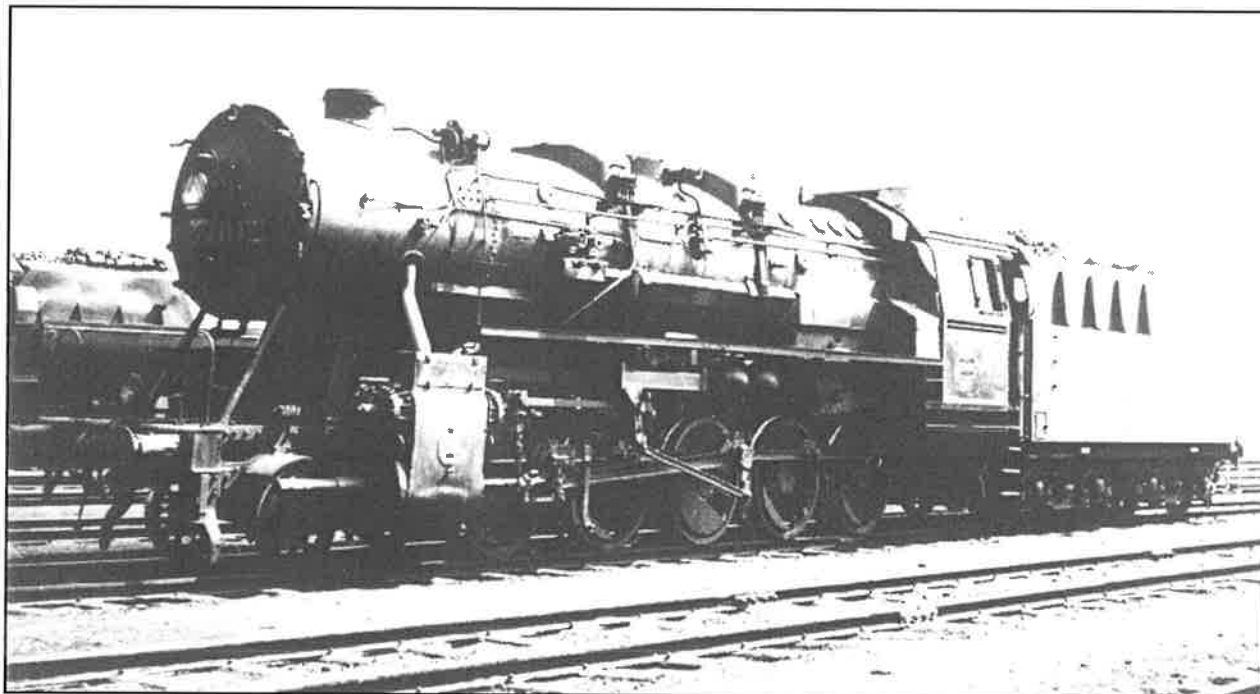






**Locomotive BR50 n°50 1997 ÜK construite par Tubize en 1943. Ramenée en Belgique en 1952, sans tender, elle fut garée à Ans le 20 mars, puis vendue à un ferrailleur (photo collection Phil Dambly).**

**Accouplée au tender T26 n°26.002, la locomotive n°25.002 dans son exécution typiquement belge : absence d'écrans pare-fumées, lanterne électrique sur la traverse avant, lampe à pétrole sur la boîte à fumée. Latour, le 12 mai 1955 (photo J. Renaud). Elle a été prise en écritures à Schaerbeek (FSR) le 15 décembre 1944 et mise hors-écritures à Latour (MUT) le 28 août 1959.**



formation de la BR50 en type 25 SNCB. Celle de la BR52 en type 26, abordée dans ce numéro, sera complétée dans FFN 168.

### Trouver un tender "baignoire"

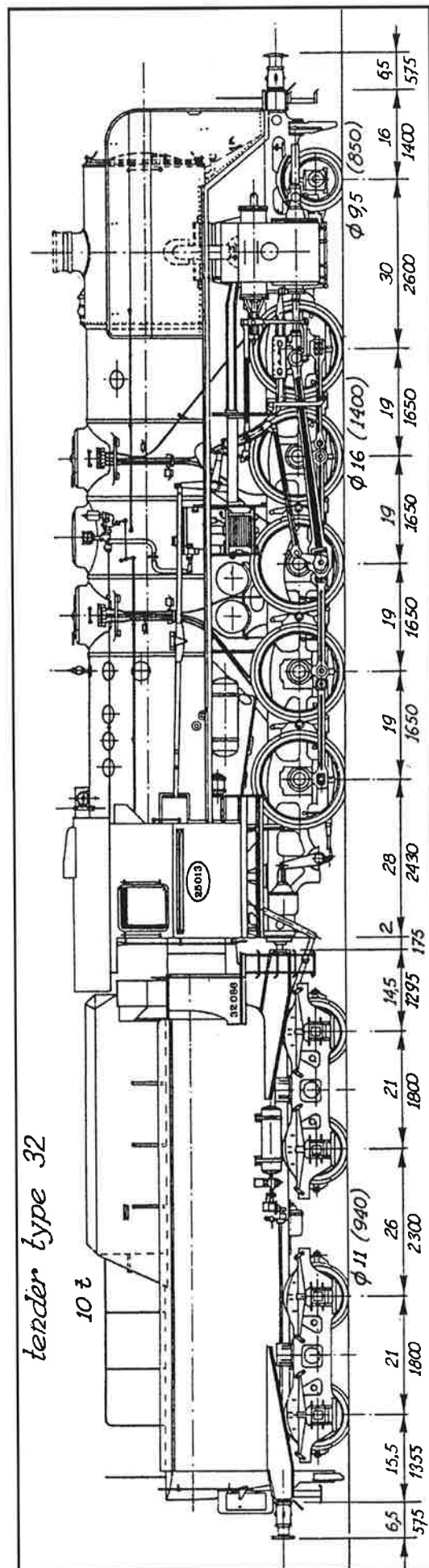
Les locomotives construites en Belgique et en Allemagne étaient attelées à un tender "Wannentender" (baignoire).

Comment trouver un tender "baignoire" pour réaliser une type 25 ayant possédé ce type de tenders ?

Tout simplement en achetant, chez Roco, la BR 52 des Chemins de fer allemands (DB) sous la référence 62282

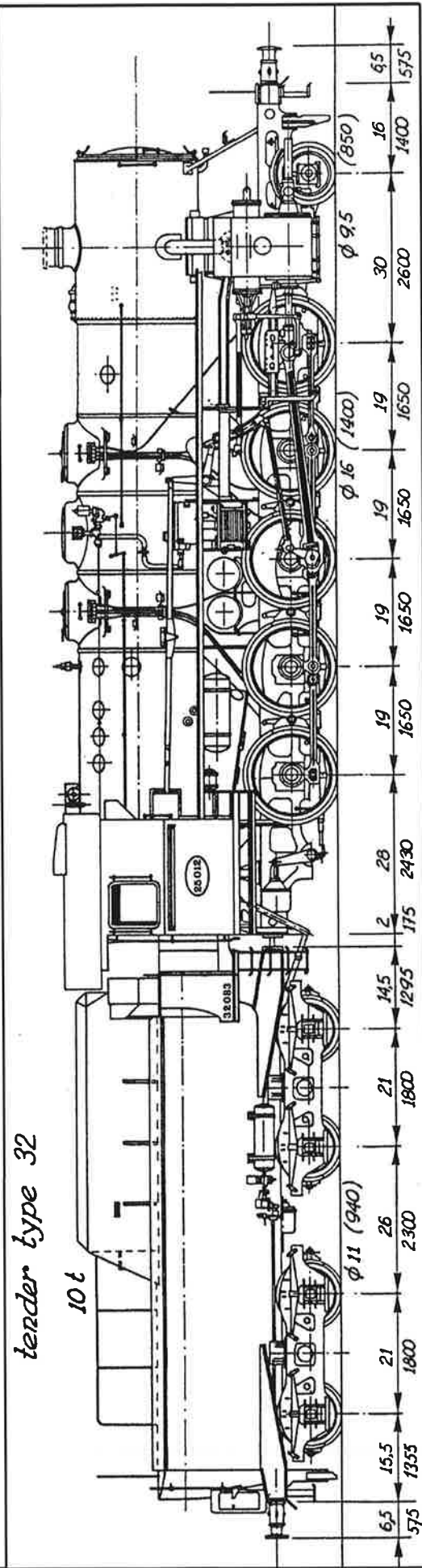
en 2 rails et 68282 en 3 rails, possédant, elle, un tender baignoire. Comme l'attelage de chacun est identique, l'échange est simple.

Pour l'anecdote, Roco vient de mettre sur le marché la référence n°62278 une BR52 de la DRG BR52 1413, modèle de guerre, livrée grise, bien dépourvue de tout accessoire superflu et pourvue de boîtes de protection des organes vitaux. Une belle réalisation. Deux photos couleurs en page 17.



En haut : la 25.013 avec écrans pare-fumées, tender baignoire de 32 m<sup>3</sup>, 3 dômes.

En bas : la 25.012 sans écrans pare-fumées, tender baignoire de 32m<sup>3</sup>, 3 dômes.



### Détail des livraisons et numérotations des type 25 à la SNCB

N° SNCB avant 1946	N° SNCB à la renumérotation du 1 janvier 1946	Date de livraison	Constructeur	N° fabrication	N° Tender		N° USATC	Date du retour à la DB	Mise hors service
					Juillet 1945	1947 1950			
2500	25.013 (1)	17-11-1944	Cockerill	3334	26000	32086		-	SNCB octobre 1959
2501	25.001 (1)	23-02-1945	Cockerill	3335	26001	32087		-	SNCB novembre 1958
2502	25.002 (5)	15-12-1944	Cockerill	2359	26002	26002		-	SNCB août 1959
2503	25.003 (5)	01-12-1944	AFB	1859	26003	26003		-	SNCB février 1957
2504	25.004	21-12-1945	La Meuse	4166	26004	32088		-	SNCB juillet 1959
-	25.005	27-03-1946	La Meuse	4167	26005	32089		-	SNCB novembre 1955
-	25.006	05-06-1946	La Meuse	4168	26006	32090		-	SNCB mars 1955
-	25.007	24-09-1946	La Meuse	4169	26007	32091		-	SNCB mars 1955
-	25.008	05-12-1946	La Meuse	4170	26008	32092		-	SNCB novembre 1955
-	25.009	06-06-1947	La Meuse	4171	26009	32081		-	SNCB novembre 1955
-	25.010	09-09-1947	La Meuse	7172	26000	32080		-	SNCB février 1957
-	25.011	13-03-1948	La Meuse	4173	32084	32084		-	SNCB mars 1955
-	25.012	20-04-1948	La Meuse	4174	32083	32083		-	SNCB septembre 1958
2313	25.014 (3)	mars 1940	Borsig	14864	26036	32085*		juin 1950	DB 21-06-1968
2514	25.015 (3)	mai 1940	Schichau	3396	32085*	26039		juin 1950	DB 01-07-1964
2515	25.016 (3)	mai 1941	Henschel	11608	26035	26036	1003	juin 1950	DB 22-09-1970
2516	25.017 (3)	mai 1941	Henschel	26246	26039	26035	1002	juin 1950	DB 10-07-1969
2517	25.018 (3)	décem 1941	Henschel	26349	26033	26033		juin 1950	DB
2518	25.019 (3)	mai 1941	Schichau	3475	26037	26034		juin 1950	DB 21-06-1968
2519	25.020 (3)	mars 1943	Krupp	3127	26040	26040		juin 1950	DB 11-12-1968
2520	25.021 (2) (3)	septem 1944	Cail (BR44)	4381	26034	26037	1001	sep 1950	DB 1952
2521		juillet 1941	Henschel	26268				nov 1945	DB 27-09-1966
2522		janvier 1941	Skoda	1177				1946	DB 04-12-1961
-	25.022 (2) (4)	juillet 1942	Henschel	26760	26038	26038		juin 1950	DB
2523		décemb 1941	Krupp	2569				1946	DB
-	25.023	20-11-1946	La Meuse	4165	26033	32082			DB août 1957

## Remarques :

\* Tender 4 T 31 à parois verticales. Echange de tender à l'AC Salzinnes lors d'une réparation.

- (1) Locomotives construites en Belgique ayant gardés les pare-fumées Wagner.
- (2) Locomotives construites à l'étranger dépourvues de pare-fumées.
- (3) Locomotives ayant gardés leur réchauffeur Knorr apparent devant la cheminée, de part et d'autre.
- (4) Locomotive à cabine fermée.
- (5) Tender 4 T 26 m<sup>3</sup>.

Le tableau ci-dessus nous permet de choisir un numéro et une configuration pour notre locomotive

- 25.013 : octobre 1959, avec écrans pare-fumées Wagner.
- 25.002 : août 1959, sans écrans pare-fumées, tender à pans droits de 26 m<sup>3</sup>.
- **25.004** : juillet 1959, sans écrans pare-fumées, sans réchauffeur Knorr, tender baignoire 32 m<sup>3</sup> : **mon choix**.
- 25.012 : septembre 1958, sans écrans pare-fumées, sans réchauffeur Knorr, tender baignoire 32 m<sup>3</sup>.

**La 25.012 à tender baignoire, suite d'une type 26, Gandron-Celles le 6 juillet 1958 (parue dans Vapeur en Belgique de Phil Dambly).**





## Transformation de la BR50 en type 25 SNCB

Plusieurs possibilités s'offrent à nous :

- avec tender "baignoire" de 32 m<sup>3</sup>,
- avec tender à pans droits de 26 m<sup>3</sup>;
- avec les 4 dômes,
- avec les 3 dômes;
- avec écrans pare-fumées Wagner,
- sans écrans pare-fumées.

Tout a existé, nous avons donc le choix...

**Je vous propose de nous attarder sur une type 25 à trois dômes, sans écran pare-fumée, avec tender baignoire de 32 m<sup>3</sup> : la 25.004 ou la 25.012 (identiques au plan inférieur figurant en page 10).**

Pour exécuter la transformation, je me suis inspiré de :

- "Type 25 SNCB" parue aux éditions "Le Journal du Chemin de Fer" Editions H.K.

- "Vapeur en Belgique" tome 2 de Phil Dambly.
- Les précieux conseils de Michel Herbiet, le spécialiste "Rétro rail" et de Claude Riguelle, tous deux du RMM.

## Démontage des tenders

### Celui destiné à la future type 25 (tender baignoire)

Nous allons dissocier de la BR 52 le tender baignoire. Les deux trappes de la soule à eau découvrent des vis à enlever.

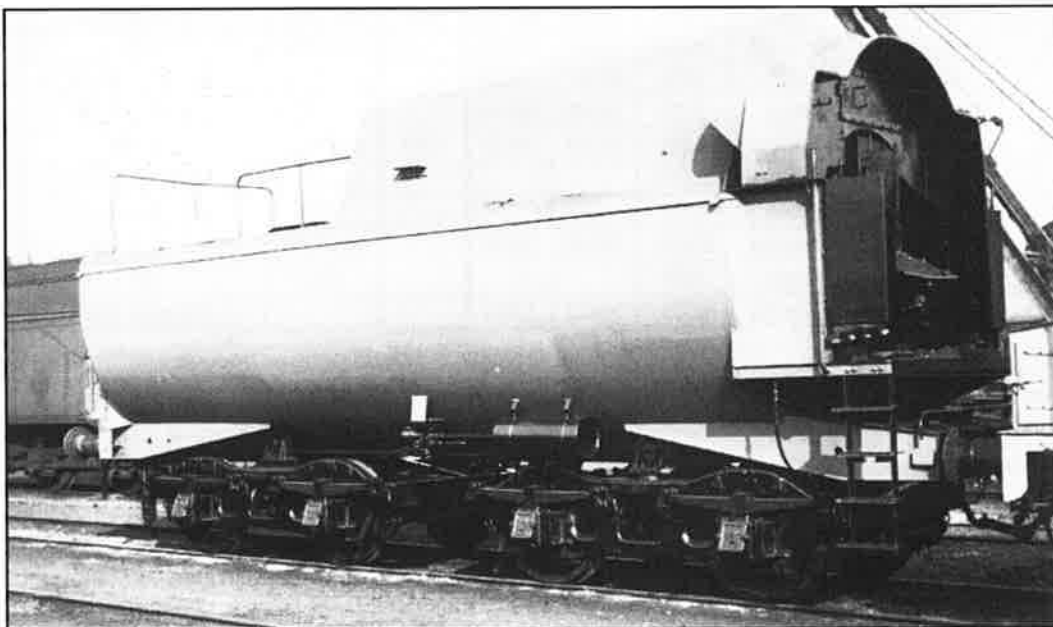
Le charbon s'extrait facilement et découvre une fiche à soulever avec précautions. Le circuit imprimé s'enlève par trois vis.

La barre (rouge) d'attelage ne tient pas au tender, tirer dessus horizontalement.

Avec un outil courbé, extraire vers l'extérieur les deux conduits de lumière (à garder dans la "boîte à brois").

Démontage du circuit imprimé, du moteur et de tout autre accessoires contenu dans le tender. Enlever les deux essieux. Il vous reste en main une carrosserie en métal.

Le plus difficile, si l'on veut respecter la reproduction du réel, sera la création de l'avant de ce tender. Nous serons grandement aidés par la pièce détachée Roco n°127772 : "Coal box and front part set".



Tender  
"baignoire"  
n°32074.

(photo Bruno  
De Doncker, col-  
lection ARBAC).

Nous ne disposons d'aucune photo montrant les locomotives de l'arrière. La face arrière des tenders se devinera et s'inspirera, pour la disposition de la lanterne, de la type 98.

Pour l'arrière de la cabine et le début du tender, nous aurons quelques attentions car il y a une face installée en début de tender et comportant deux fenêtres pour la vision du conducteur lors de la marche "tender en avant".

Nous avons la chance de disposer d'une photo détaillée d'un tender baignoire montrant le positionnement de la cloison avec les deux fenêtres permettant la marche "tender en avant".

### Destiné à la future type 26 (tender à pans droits)

Le charbon s'extrait par l'avant avec une fine lame et découvre une fiche à soulever avec précautions par les petits côtés. La hotte à charbon se déclipse : deux pattes à l'arrière et deux latérales près des petites buses. Presser légèrement sur le bas de la face arrière.

La caisse se déclipse par les côtés latéraux, les ergots sont au centre du long pan.

La barre (noire) d'attelage ne tient pas au tender, tirer horizontalement dessus.

Les lanternes sont enlevées ainsi que le conduit de lumière.



**En tête d'un convoi de marchandises, la 25.001 avec ses pare-fumées et son tender "baignoire".  
Un phare électrique sur le tablier, 1 lanterne à pétrole sur la boîte à fumées.  
Athus, le 12 mai 1955 (photo parue dans "Vapeur en Belgique" tome 2 de Phil Dambly).**

**Les cabines de conduite échangées**

**Aussi étrange que cela puisse paraître, les cabines doivent être échangées : celle de la BR52 ira sur la BR50 et inversement !**

Ceci se remarque très bien dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly, pages 268 à 272 et 277 à 283. Nous nous inspirerons de la photo du haut de la page 268 représentant la BR 50 1997, construite par Tubize en 1943.

Pour celui qui ne veut pas acheter une BR52 donc garder un tender à pans droits sur sa BR50, il y a néanmoins moyen d'obtenir la cabine adéquate en pièce détachée Roco n°130032 (cabine de la BR52).

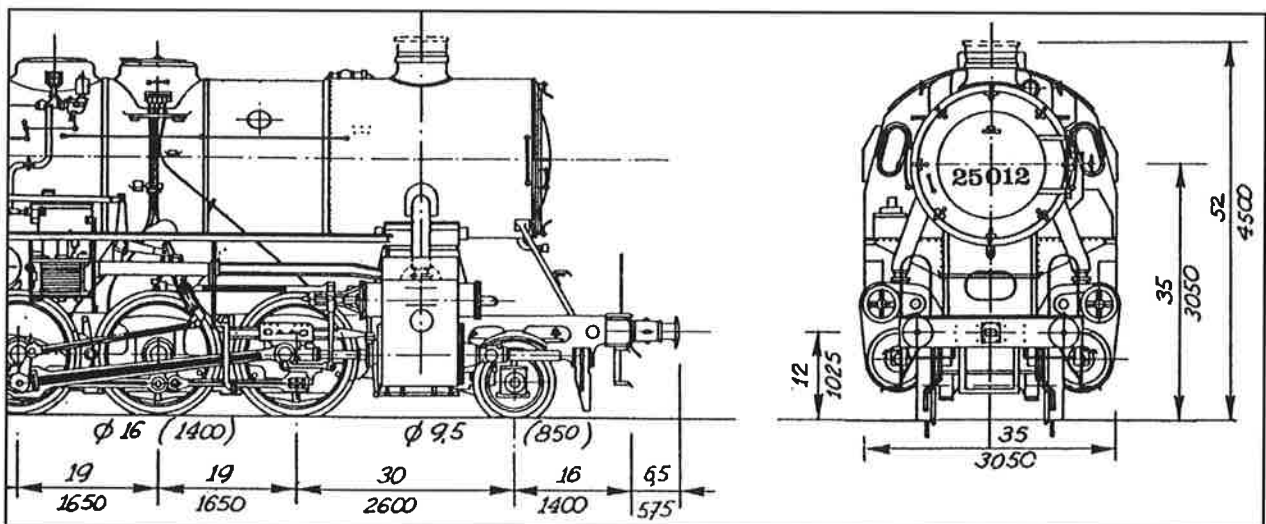
**Transformation du tender "baignoire"**

Un montage en fil rigide, de 0,7mm de diamètre, sera réalisé sur le tender baignoire.

**Travaux sur les cabines**

**BR50, future type 25**

Sur l'avant de la cabine, côté droit extérieur se trouve un parallépipède rectangle qui reçoit la tringle de commande de l'inverseur de marche. Comme la chaudière de la BR52 comporte déjà cette pièce, il faut l'enlever de la cabine de la BR50 en créant une découpe ultra fine et précise le long de la face avant de la cabine.



**Les schémas ci-dessus nous indiquent la position d'arrivée du tuyau sur la chaudière et sur les moteurs à vapeur. Configuration des locomotives n°25.004, 25.006, 25.008, 25.012 et 25.023.**

Tout trait de scie raccourcira la longueur de la pièce et/ou abîmera les rivets. Au départ d'un profil plastique, il est possible la recréer : 4mm de long x 4,2 en hauteur x 2mm en largeur. La pièce, enlevée (j'ai réussi au cutter sans me blesser) ou créée, se placera sur l'avant de la cabine de la BR52.

### BR52, future type 26

La cabine de la BR52 sera ouverte jusqu'à la toiture, en laissant cette dernière intacte. Enlever la paroi arrière (avec le trou arrondi) ainsi que les deux portes latérales. Extraire préalablement les vitrages en commençant par les latéraux qui sont encliquetés sur les autres.

Les fenêtres latérales comportent maintenant deux fentes de chaque côté, garder les vitrages.

Fixer la pièce récupérée de l'autre cabine (BR50) ou celle qui a été créée. L'emplacement est figuré par une tôle rectangulaire rivetée.

Remarquer sur la photo, le châssis avec fenêtres, fixé sur le tender, mais semblant suspendu à l'arrière du toit de la cabine. Celles-ci permettraient au conducteur de voir les signaux en marche "tender en avant". Idem photo de la 25.016 en bas de la page 271.

### Autre permutation indispensable

Il faudra également permuter la vis sans fin et l'axe

cardan reliant le moteur dans le tender avec la boîte à engrenages dans la chaudière, car les boules avec les crans d'entraînement n'ont pas le même diamètre. Il faut donc que les axes de transmission suivent les vis sans fin d'un modèle à l'autre. Soulever le couvercle de la boîte de transmission, échanger les vis sans fin et leurs coussinets. Replacer le couvercle.

En raison du passage de l'arbre de transmission au travers du foyer, nous perdons la possibilité de figurer l'intensité de ce dernier par une diode jaune.

Sur nos types 25 et 26, le tablier ne doit pas être interrompu par la pompe.

### Transformation de la chaudière

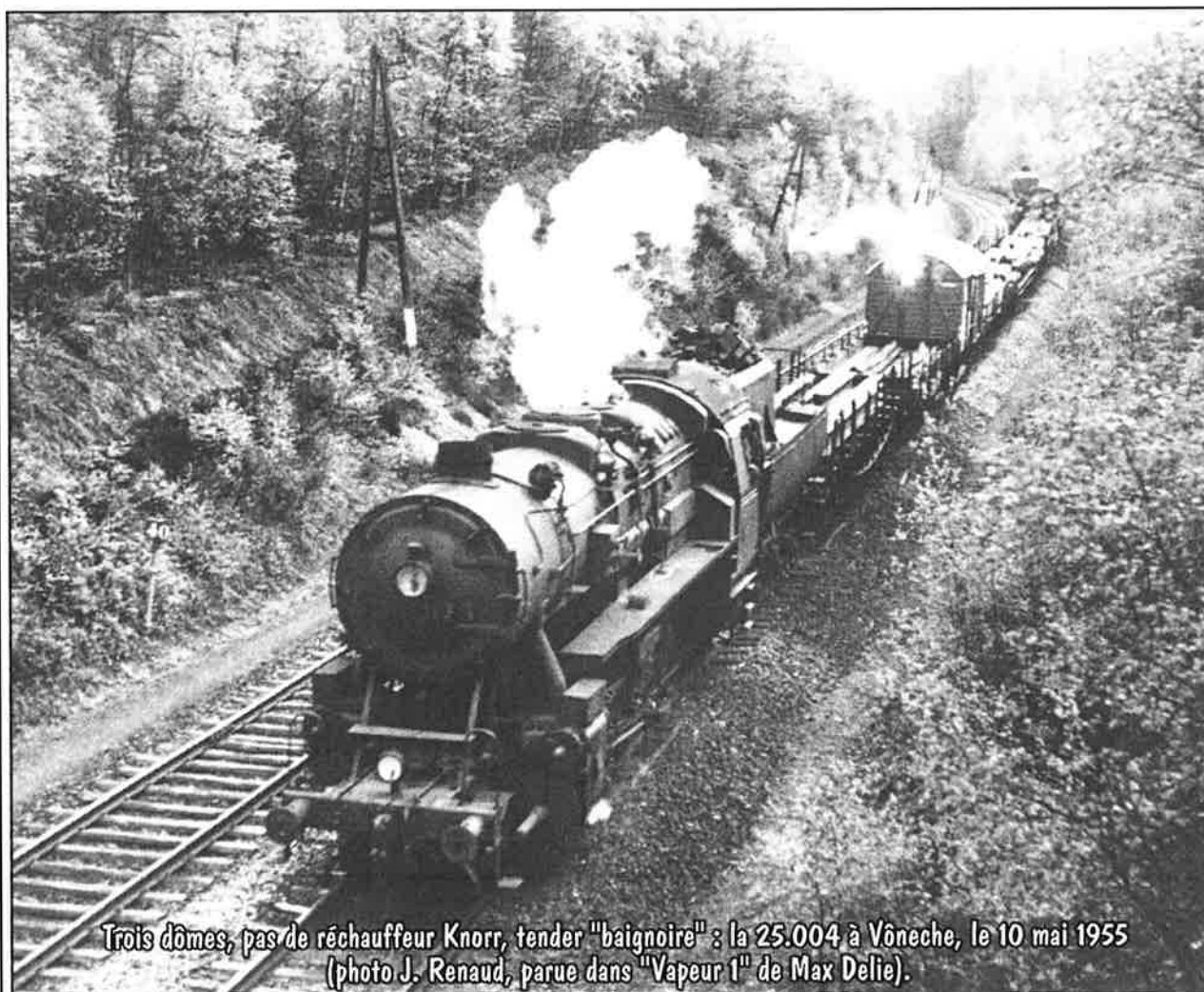
#### BR52, future type 26

Pour ne pas surcharger cet article et laisser de la matière pour FFN 168 et suivants (...), les modifications sur la chaudière de la BR 52 ne seront pas abordées dans ce numéro.

#### BR50, future type 25

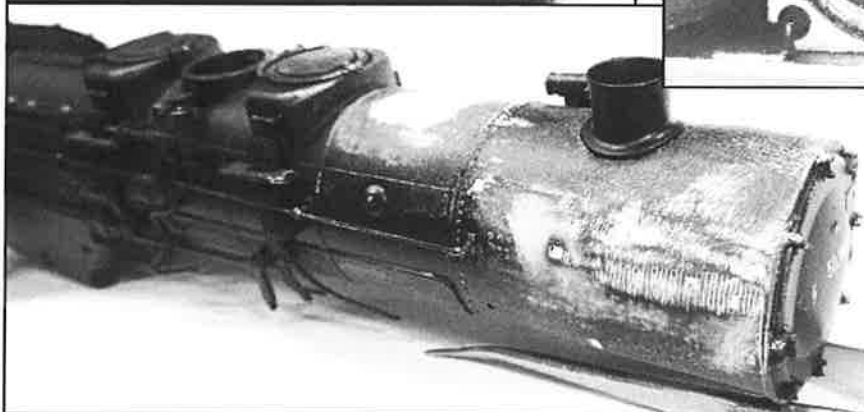
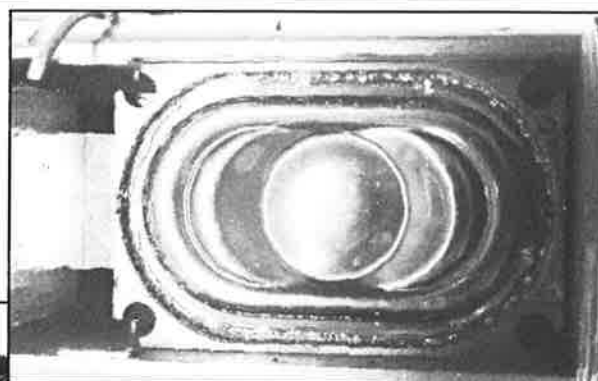
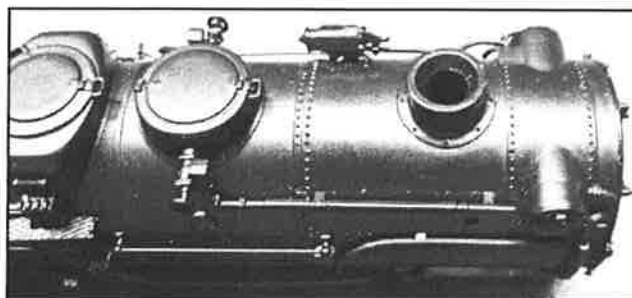
Enlever le couvercle du troisième dôme, enlever la vis qui tient le lest : ceci nous facilitera les manipulations.

Eradication des deux excroissances (réchauffeur Knorr) sur la boîte à fumée de part et d'autre de la cheminée



Trois dômes, pas de réchauffeur Knorr, tender "baignoire" : la 25.004 à Vôneche, le 10 mai 1955  
(photo J. Renaud, parue dans "Vapeur 1" de Max Delie).



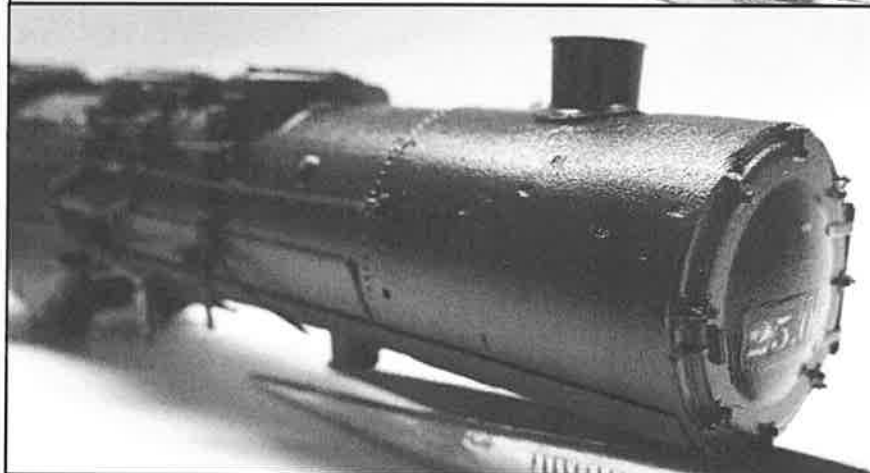


**Choix d'insertion du H.P. 25mm x 16mm : le son vers le bas.**

les trous provoqués par l'enlèvement des conduites du réchauffeur et du premier dôme.

**Découpe du tablier**

Comme nous le montre la photo de la page précédente, dans la version SNCB, le tablier de la type 25 est découpé à hauteur des cylindres de vapeur laissant apparaître les tubes allant de la chaudière à ces moteurs. Pour la découpe, nous retournons la pièce rectangulaire reprenant l'ensemble du tablier. La photo du bas à gauche montre l'endroit précis de la découpe. L'avant est dissocié et conservé. Les parties latérales et arrières peuvent être insérées sur le châssis. Elles vont se positionner sur un support en V qui vient terminer proprement le tablier à l'avant.

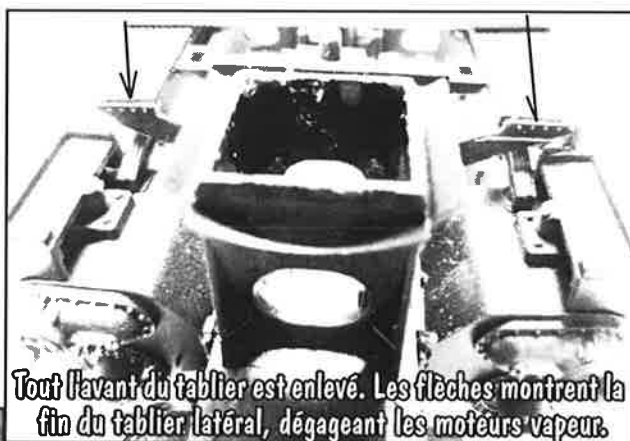


(si vous avez choisi un n° de 25.001 à 25.013 de la production en Belgique. Dans le cas contraire, laisser ces excroissances). Suppression des conduites aboutissant à ce réchauffeur.

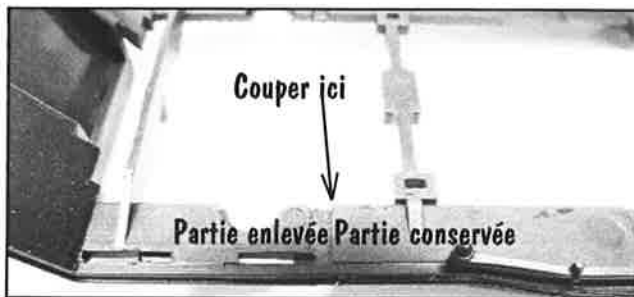
Eradication du premier dôme derrière la cheminée à la fraise. Enlèvement des bords du réchauffeur Knorr. Limer délicatement les restes du réchauffeur pour faire disparaître toutes traces et revenir à la chaudière.

Laissez les tubes allant des deux sablières jusqu'aux roues.

Rebouchez le trou du premier dôme au "Milliput" (résine à 2 composants expliquée dans FFN 166). Rebouchez

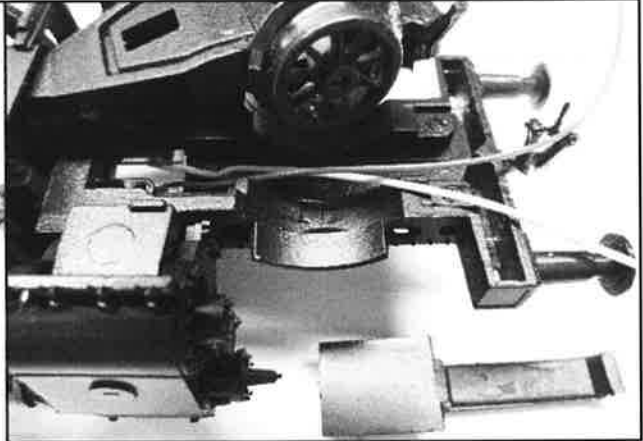
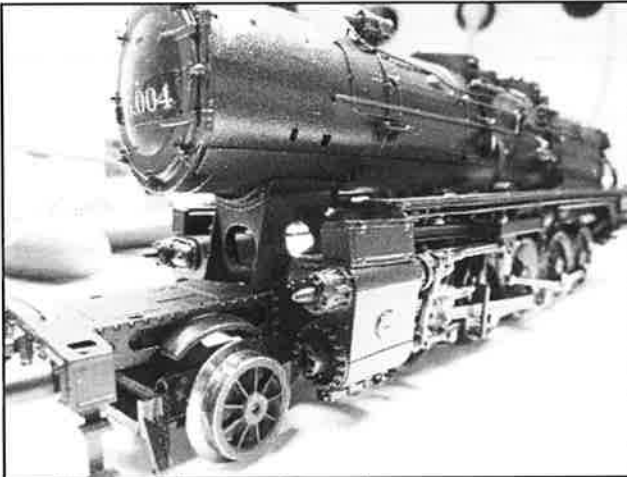


**Tout l'avant du tablier est enlevé. Les flèches montrent la fin du tablier latéral, dégagant les moteurs vapeur.**



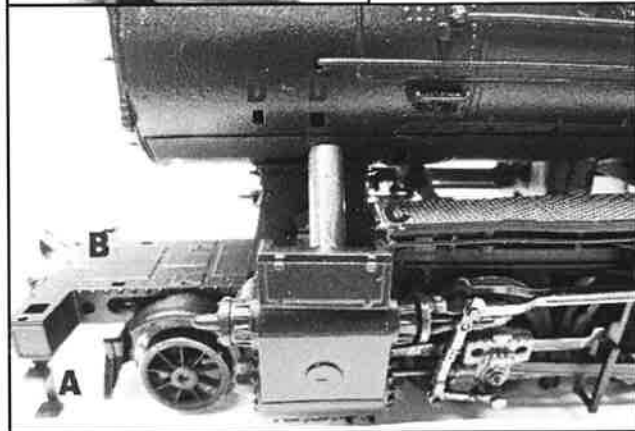
**Création des deux conduites de vapeur vers les cylindres.**

En raison de la présence des pare-fumées Wagner, Roco n'a pas estimé nécessaire de reproduire les tuyaux ronds amenant la vapeur aux cylindres. Si nous avons choisi les n° 25.003 à 25.013 et 25.023 (modèles belges sans les pare-fumées), nous sommes condamnés à



**Les photos ci-contre indiquent la position du tuyau et son inclinaison. Reste à limer le bas pour l'ajustage.**

**La vue du bas montre le tablier dégagant complètement les moteurs vapeur.**



configuration de la découpe du haut.

La longueur du tube sera de 11 mm pour nous laisser quelques dixièmes pour effectuer les biseaux.

A exécuter sur les deux côtés. Ne fixez pas les tubes, il y a encore un profil à insérer sur la chaudière là où les tubes s'insèrent (voir plan de la page 19).

La prochaine fois, nous nous occuperons de l'avant, des lanternes et du tender.

En attendant, les deux phares allemands de l'avant doivent être enlevés, idem pour le conduit de lumière et l'ampoule à dessouder. Pour se faire, dévisser les deux petites vis en croix sous la traverse avant, retirer le plat avec les marchepieds (A) (à conserver), enlever les accessoires conduits de frein, de vapeur, crochet. Enlever la pièce carrée avec la patte (ci-dessus à droite sur la photo du modèle retourné) puis le conduit de lumière.

Enlever l'ampoule et la remplacer par deux fins fils soudés et les faire courir à la place de l'ex-conduit de lumière. La traverse sera percée juste au centre (B). Ceci nous permettra l'installation d'un phare électrique fonctionnel SNCB avec une led blanche.

Pour la lanterne à pétrole figurant sur la porte de la boîte à fumée, pas de problème, les fils passent sur le côté du lest dans la chaudière si nous voulons l'éclairer.

La lettre "C" indique l'endroit où un point de colle pourrait réunir le tablier au support.

La lettre "D" indique 2 trous que j'ai omis de reboucher avant peinture.

construire les conduits de vapeur de toutes pièces.

Nous avons besoin de tube en laiton de 5 mm de diamètre. Il semble coupé en biseau dans le bas sur le cylindre. Une inclinaison semble bonne pour la chaudière, mais une lime demi-ronde donnera un profil plus adapté à l'arrondi de la chaudière. Commençons par la

La suite au mois de juin car je n'ai franchement pas le temps d'aller plus avant cette fois-ci. L'impression de FFN 167 devient urgente. Nous aurons certainement le temps d'en reparler au club d'ici-là.

*Claude CARPET.*

# Les locomotives type 64 de la SNCB

## Leurs remises d'affectation et le nombre de services à assurer

(Suite de FFN 164 à 166)

### Un peu d'histoire

Dès le début de l'année 1942, plus aucune locomotive type 64 ne circulait sur le réseau ferroviaire belge.

En effet, l'occupant avait loué les 167 exemplaires de ce type de locomotives pour les fournir à la Deutsche Reichsbahn qui devait, pour raison militaire, renforcer les services assurés par ses BR 38 (ex-P8 KPEV).

Lors de sa retraite de septembre 1944, l'occupant abandonna une cinquantaine de locomotives qui furent prises en écritures par la SNCB sous l'appellation "prise de guerre 1944-1945". Parmi ces dernières, la BR 38 3204 prise en écritures le 7 octobre 1944 sous le n°6568 et qui se retrouva en novembre à la remise de Bruxelles-Midi pour être incorporée dans la série des type 60.

A la capitulation de l'Allemagne le 7 mai 1945, les dirigeants de la SNCB se demandèrent sûrement combien reverraient-ils de locomotives revenir au pays ?

En ce qui concerne le type 64, des locomotives rejoignirent notre pays dont 47 en 1945, 86 en 1946, 1 en

1947 et 19 en 1950, soit 153 locomotives sur 167 louées par l'occupant. Les premières remises à recevoir les type 64 furent : Berchem, Haine-Saint-Pierre, Liège et Ottignies (2ème moitié de 1945, première moitié de 1946). Tandis que les remises de Ath, Bertrix, Hasselt, Merelbeke et Tamines en furent pourvues deuxième moitié de 1946, première moitié de 1947.

L'électrification et la diésellisation feront émigrer les type 64 vers des remises moins importantes où leur qualités de roulement et leur facilité d'entretien seront très appréciées par les équipes de conduite.

Les locomotives utilisées par des remises devenues des "abri de matériel" ont été mises hors-écritures par les remises propriétaires de ces machines. C'est ainsi qu'à partir de 1964, les locomotives utilisées par les abris de matériel de Aarschot, Dendermonde et Oudenaarde ont été mises hors-écritures respectivement par les remises propriétaires de Leuven, Merelbeke et Kortrijk.

### La mise hors-écritures des 153 locomotives rentrées d'Allemagne (par années et dernières remises d'affectation)

Dernières remises d'affectation		Années de mise hors-écritures												Totaux par remises
Noms	Abréviations télégraphiques	1946	1947	1948	1950	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	
Aarschot	FRST	-	-	-	-	-	1	1	7	-	-	-	-	9
Ath	ATH	-	-	-	-	-	1	1	5	4	4	4	-	19
Berchem	FCV	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Braine-le-Comte	FBC	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	2
Brugge	FR	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	4
Dendermonde	FT	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
Gouvy	FVY	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
Hasselt	FHS	-	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	-	3
Kinkempois	NK	-	-	-	-	-	1	-	4	2	2	6	2	17
Kortrijk	FC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	4	13
Leuven	FLV	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	-	-	4
Liège	FL	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Merelbeke	FKR	-	-	-	-	1	2	1	8	16	6	16	2	52
Montignies	FMY	-	-	-	-	-	3	1	1	4	-	-	-	9
Statte	LHY	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Tamines	FTM	-	-	-	2	-	1	-	-	-	-	-	-	3
Tournai	FTY	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	8	2	12
Totaux par années		1	1	1	2	1	12	4	35	29	14	43	10	153



Tableau reprenant les remises où elles furent affectées au livret au 6 mai 1946 jusqu'au livret au 22 mai 1966 et le nombre de services-locomotives à assurer (uniquement les services d'été)

Remises		Nombre de services-locomotives prévus aux livrets aux :																					
Noms	Abréviations télégraphiques	06-05 1946	04-05 1947	09-05 1948	15-05 1949	14-05 1950	20-05 1951	18-05 1952	17-05 1953	23-05 1954	22-05 1955	03-06 1956	02-06 1957	01-06 1958	31-05 1959	29-05 1960	28-05 1961	27-05 1962	26-05 1963	31-05 1964	30-05 1965	22-05 1966	
Aarschot	FRST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	9	9	10	10	9	9	9	8	7	-	-	
Ath	ATH	-	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	9	9	9	9	9	9	8	9	-	-	
Berchem	FCV	10	24	24	14	16	16	15	14	14	14	15	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Bertix	MBX	-	6	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Braine-le-Comte	FBC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	4	4	4	7	7	7	6	-	-	-	-	
Brugge	FR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	4	4	4	6	5	4	3	-	-	-	-	
Dendermonde	FT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	9	11	10	9	9	8	7	
Gouvy	FVY	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	2	-	-	-	-	
Haine-St-Pierre	GT	12	12	12	12	12	12	10	9	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Hasselt	FHS	-	6	7	6	6	6	6	6	5	5	5	5	-	-	6	6	6	5	-	-	-	
Kinkempois	NK	-	-	-	-	-	-	-	9	9	8	5	6	-	-	-	-	5	5	4	4	4	
Landen	FLD	-	-	-	-	-	6	6	6	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Liège	FL	8	17	12	10	11	10	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Merebeke	FKR	-	10	10	10	10	9	11	11	11	10	10	10	10	12	10	10	15	15	15	10	-	
Mol	LML	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	8	-	-	-	-	-	-	-	
Montignies	FMY	-	-	8	8	10	10	14	14	14	14	15	14	12	9	9	9	7	8	2	-	-	
Oostende	FSD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	
Oudenaarde	FDN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	9	6	
Ottignies	LT	9	9	8	8	8	8	8	6	6	6	6	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	
Saint-Martin	NZ	-	-	-	6	6	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Sint-Niklaas	FSN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	10	14	13	12	12	10	4	4	-	-	
Statte	LHY	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	9	6	-	-	-	-	-	
Tamines	FTM	-	9	8	8	8	8	8	9	9	8	8	9	8	-	-	-	-	-	-	-	-	
Tournai	FTY	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	9	8	9	8	7	5	
Trois-Ponts	FNO	-	-	-	-	-	-	8	8	6	6	6	7	5	5	-	-	-	-	-	-	-	
Totaux		39	103	95	92	97	101	105	102	99	96	99	95	88	90	96	94	90	71	62	38	22	

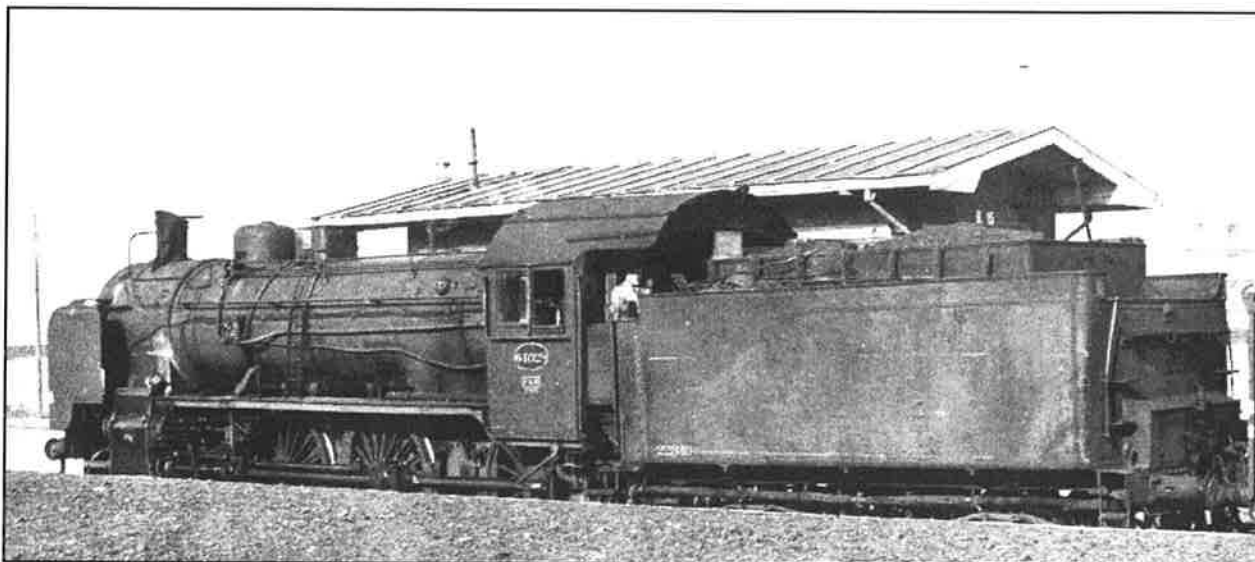
**A. Remises ayant été fermées avant la fin de la vapeur (20 avril 1967).**

Berchem 31-07-1961 | Braine-le-Comte : 08-10-1963 | Brugge : 26-05-1963 | Landen (1) : 17-01-1963 | Liège (2) : 04-10-1953 | Mal : 01-08-1966 | Montignies : 01-02-1965 | Ottignies : 01-08-1959 | Saint-Martin : 23-02-1952 | Statte : 27-08-1961 | Tamines : 30-09-1962 | Trois-Ponts : 01-08-1952.

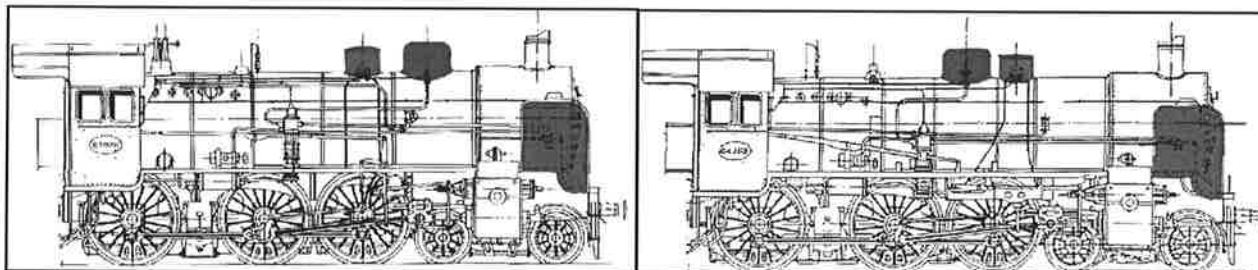
(1) Landen : au service au 03-06-1956, cette remise n'avait plus de service-locomotive à assurer mais uniquement des services autorails et ce jusqu'au 17-01-1963.

(2) Liège : les services assurés par les type 64 ont été transférés en date du 16-05-1953 à la remise de Kinkempois (NK) ex-dépôt de la Compagnie du Nord-belge détruit totalement par les bombardements alliés de 1944. Reconstitué par la SNCB, il fut remis en activité le 3 octobre 1950.

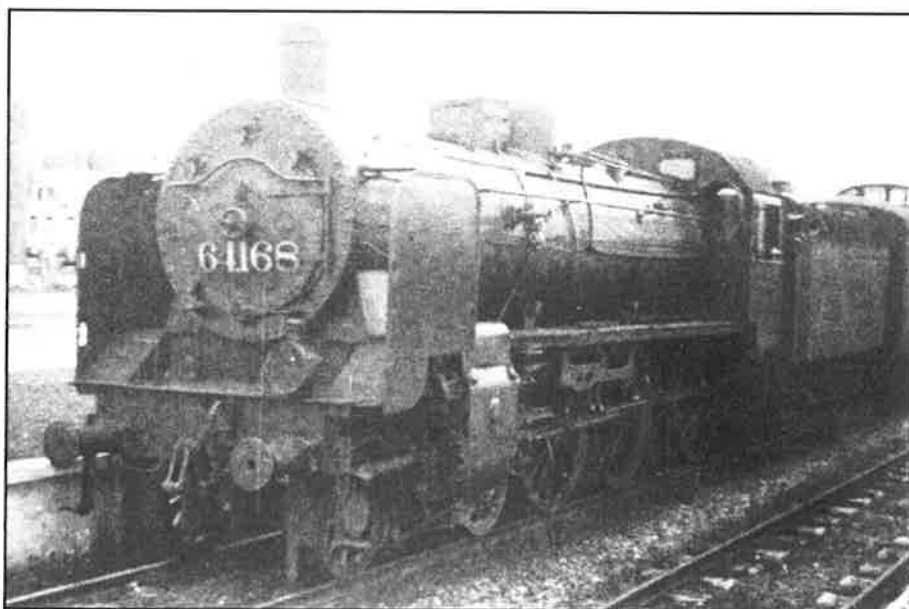
## Deux locomotives type 64 disposant d'écrans pare-fumée



La 64.028, louée à la SNCB par l'occupant en novembre 1940, revint d'Allemagne en juillet 1946 équipée d'écrans pare-fumée. Elle est photographiée en gare d'Antwerpen-Linkeroever en juillet 1962. Son marquage d'affectation indique que la remise de Merelbeke (FKR) en est propriétaire mais qu'elle est desservie par du personnel de conduite de l'abri de matériel de Sint-Niklaas (FSN)  
(Photo parue dans "Vapeur à la SNCB" tome 1 de Max Delie)



Plans des 64.028 et 64.168 indiquant les différences entre les deux modèles.  
Plans parus dans "types 60, 62, 64, 81" publication Märklin-Trix.



L'unique P8 "butin de guerre", la 64.168, ex-38 3204 (Linke-Hofmann, 1921), fut prise en inventaire à Schaerbeek (FSR) le 7-10-1944 sous le n°6568, affectée à Bruxelles-Midi (FBM) le mois suivant, puis à Berchem (FCV) en janvier 46 et restituée à la DB le 10 mai 1950.

A noter que les écrans pare-fumée furent appliqués aux P8 à partir de 1928.

(photo H. Dassargues, 1948) parue dans Vapeur en Belgique de Phil Dambly).

**B. Remises converties en "abri de matériel" :**

Sint-Niklaas (FSN) : après le livret au 27-05-1962 est devenue un abri de matériel de la remise de Merelbeke (FKR).

Dendermonde (FT) : après le livret au 26-05-1963 est devenue un abri de matériel de la remise de Merelbeke (FKR).

Aarschot (FRST) : après le livret au 26-05-1963 est devenue un abri de matériel de la remise de Leuven (FLV).

Dudenaerde (FDN) : après le livret au 30-05-1956 est devenue un abri de matériel de la remise de Kortrijk (FC).

Le marquage d'affectation des locomotives se trouvant dans les abris de matériel reprenait deux abréviations télégraphiques superposées. La supérieure indiquait l'affectation de la remise propriétaire, tandis que l'inférieure mentionnait l'abri de matériel où elles étaient desservies par du personnel de conduite y ayant résidence. Ce marquage semblait de mise uniquement si la remise propriétaire possédait également des locomotives du même type, ce qui était le cas de Merelbeke et de ses deux abris de matériel de Dendermonde et de Sint-Niklaas.

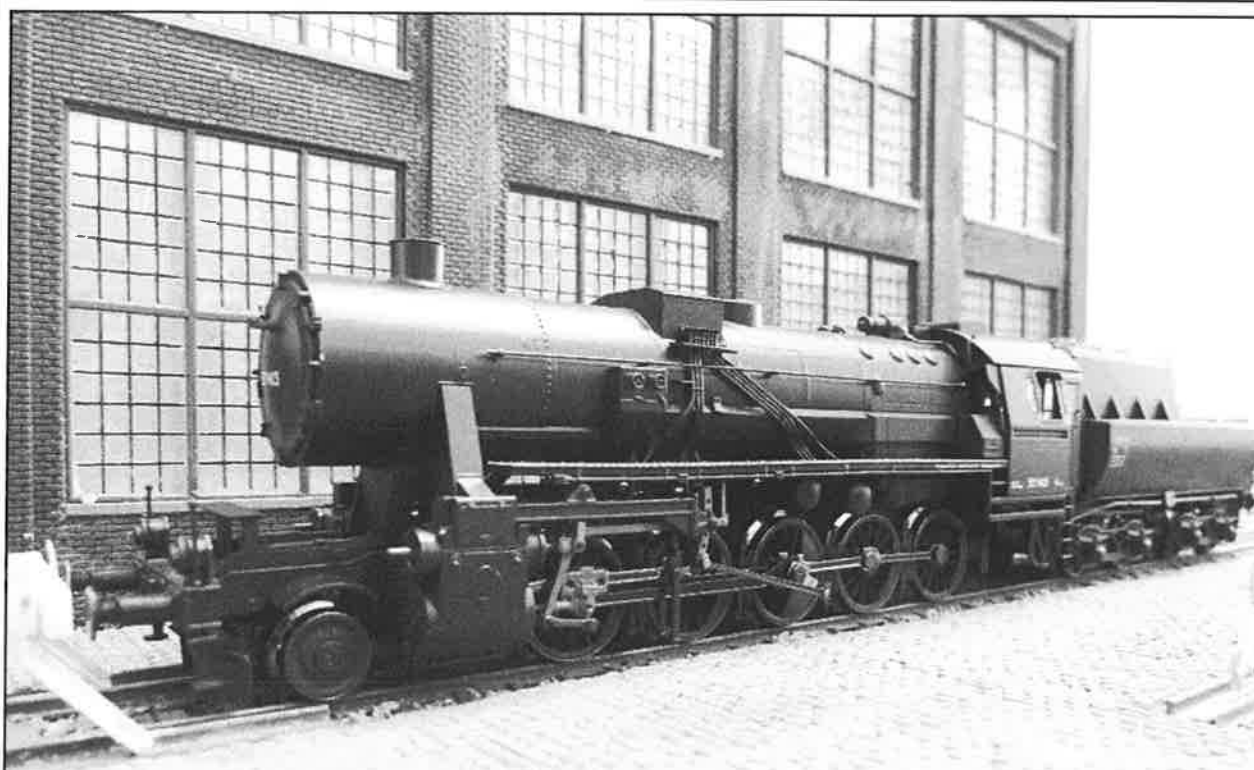
FKR
FSN

FKR
FT

Les 6 derniers services-locomotives type 64 (livret au 03-10-1966) furent assurés par la remise de Kinkempois (I) et les abris de locomotives : Dendermonde (FT) 4 et Dudenaerde (FDN) 1.

## Evolution de l'effectif des locomotives type 64 au 31 décembre des années 1919 à 1967

Au 31 décembre des années	Effectif			Remarques
	Total	Différence		
		En plus	En moins	
1919 à 1939	168	-	-	-
1940	92	-	76	Locomotives louées à la Deutsche Reichsbahn en novembre et décembre.
1941	27	-	65	- 64 locomotives louées à la Deutsche Reichsbahn dont 49 en janvier et février et 15 en décembre. - 1 locomotive (6408) gravement endommagée à Mons lors du bombardement en mai 1940 et mise hors-écritures en mai 1941.
1942	-	-	27	Locomotives louées à la Deutsche Reichsbahn en janvier et février
1943	-	-	-	-
1944	1	1	-	Locomotive BR38 3204 de la Deutsche Reichsbahn abandonnée par l'occupant lors de la retraite de septembre 1944, prise en écritures par la SNCB le 7 octobre 1944 sous le n°6568) et affectée à la remise de Schaerbeek. En novembre 1944, elle rejoindra celle de Bruxelles-Midi et sera incorporée dans le roulement des type 60. En janvier 1946, elle sera affectée sous le n°64.168 à la remise de Berchem. Elle sera rendue à la Deutsche Bundesbahn le 10 mai 1950.
1945	48	47	-	Locomotives rentrées d'Allemagne dont 5 en septembre, 14 en octobre, 9 en novembre et 19 en décembre.
1946	133	86	1	- 86 locomotives rentrées d'Allemagne dont 16 en janvier, 3 en février, 4 en mars, 1 en avril, 2 en mai, 5 en juin, 43 en juillet et 12 en août. - 1 locomotive (64.159) rentrée d'Allemagne en janvier, jugée irréparable fut mise hors-écritures en décembre.
1947	133	1	1	- 1 locomotive rentrée d'Allemagne en mars. - 1 locomotive (64.167) rentrée d'Allemagne en mars 1946, jugée irréparable et mise hors-écritures en avril.
1948	132	-	1	Locomotive (64.149) rentrée d'Allemagne en mars 1947, jugée irréparable et mise hors-écritures en juin.
1949	132	-	-	-
1950	148	19	3	- 19 locomotives rentrées d'Allemagne dont 15 en juin et 4 en juillet. - 2 locomotives (64.016 et 64.100) rentrées d'Allemagne en juin, jugées irréparables et mises hors-écritures en août. - 1 locomotive "prise de guerre", prise en écritures en 1944 par la SNCB (64.168) et rendue à la Deutsche Bundesbahn en mai 1950.
1951 à 1959	148	-	-	-
1960	147	-	1	Locomotive 64.072 mise hors écritures en octobre.
1961	135	-	12	Locomotives (64.010, 021, 024, 025, 046, 054, 057, 078, 079, 122, 127, 161) mises hors-écritures en mars.
1962	131	-	4	Locomotives (64.037, 110, 137, 156) mises hors-écritures en septembre.
1963	96	-	35	Locomotives (64.039, 053, 099, 113, 116, 117) mises hors-écritures en mars; (64.035, 118, 163, 165) en avril; (64.034, 056) en mai; (64.006, 009, 032, 033, 040, 042, 051, 062, 083, 084, 085, 101, 105, 106) en août; (64.164) en septembre; (64.030, 076, 125, 128, 149, 166) en octobre; (64.090, 121) en novembre.
1964	67	-	29	Locomotives (64.098, 140) mises hors-écritures en janvier; (64.119) en février; (64.050) en avril; (64.017) en mai; (64.028, 036, 058, 065, 104, 126) en août; (64.071, 077, 088, 114, 124, 135) en octobre; (64.002, 044, 055, 067, 080, 094, 111, 115, 129, 132, 141, 151) en décembre.
1965	53	-	14	Locomotives (64.014, 018, 038, 047) mises hors-écritures en mars; (64.096, 123) en avril; (64.145) en juin; (64.013, 061, 063, 107, 136) en août; (64.075) en septembre; (64.089) en octobre.
1966	10	-	43	Locomotives (64.074, 112) mises hors-écritures en janvier; (64.031, 138) en mars; (64.102) en avril; (64.001, 003, 011, 049, 059, 066, 069, 081, 087, 095, 108, 130, 134, 139, 152) en mai; (64.023, 086) en juillet; (64.020, 041, 097, 131, 143, 146, 147, 158) en septembre; (64.015, 027, 070, 073, 133, 148) en octobre; (64.012, 022, 064, 092, 120, 153, 162) en décembre.
1967	-	-	10	Locomotives (64.103) mise hors-écritures le 24 février; (64.019, 029, 043, 045, 082, 093, 109, 150, 160) le 20 avril.



Nouvelle production de ROCO : une BR 52 1314 de la DRG en livrée grise de la Wehrmacht. Dépourvue à souhait de tout accessoire "inutile", pourvue de coffrets et de gaines de protection des organes et tuyauteries. Après modifications : elle attend des pare-fumées, des fils de protection sur le tender et sa peinture verte SNCB pour en faire la 26.101 du PFT, la cabine est bonne.





# Agenda des Réunions au R.M.M.

L'agenda complet des manifestations nationales et internationales figure sur le site de Michel Marin :

<http://home.base.be/vt6368640/bourse.html>

## Avril 2011

- 8 ..... Circulations à thème sur le réseau H0 "mosan" : époque III, trains de marchandises. Réseau 3 rails : Circulations.
- 15 ..... Réseau H0 mosan : circulations. Réseau 3 rails : Circulations. **La réunion mensuelle est reportée au vendredi 22 avril.**
- 17 ..... CFB : Circulations. Départ de Spontin à 10H05, 12H05, 14H05 et 16H05. Départ de Ciney à 10H30, 12H30 et 14H30. Il est également possible d'embarquer dans les ..... points d'arrêts et gares suivantes : Braibant, Senenne, Dorinne-Durnal et Purnode (horaire complet sur le site internet : [www.cfbocq.be](http://www.cfbocq.be))
- 22 ..... **Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Photos des expositions 2011 "Ontrakx" et "Karlsruhe"; de 2010 de Walferdange et Köln. Photos (de Claude Dumont) sur l'excursion du PFT dans la vallée de la Sambre.**
- 24 ..... CFB : Circulations. Départ de Spontin à 10H05, 12H05, 14H05 et 16H05. Départ de Ciney à 10H30, 12H30 et 14H30. Il est également possible d'embarquer dans les ..... points d'arrêts et gares suivantes : Braibant, Senenne, Dorinne-Durnal et Purnode (horaire complet sur le site internet : [www.cfbocq.be](http://www.cfbocq.be))
- 29 ..... Réseau H0 mosan : circulations. Réseau 3 rails : Circulations.
- 30 ..... PFT : participation au festival vapeur de Maldegem [www.pftsp.be](http://www.pftsp.be).

## Mai 2011

- 1 ..... PFT : participation au festival vapeur de Maldegem [www.pftsp.be](http://www.pftsp.be).
- 6 ..... Réseau H0 mosan : circulations.
- 7 ..... SAINT-GHISLAIN, abri-musée : Bourse PFT [www.pftsp.be](http://www.pftsp.be).
- 13 ..... Circulations à thème sur le réseau H0 "mosan" : époque V et VI, trains de voyageurs et marchandises. Réseau 3 rails : Circulations.
- 14 et 15 ..... MOBDV (Antwerpen) : exposition.
- 20 ..... **Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : atelier modélisme. Construction d'un bâtiment avec de la carte plastique et d'un muret avec de la pâte. Présentation de Jules Falque.**
- 27 ..... Réseau H0 mosan : circulations. Réseau 3 rails : Circulations.

## Juin 2011

- 3 ..... Réseau H0 mosan : circulations.
- 4 ..... Voyage PFT : adieu aux HLD série 55 bleues. Voyage pour amateurs en région Liégeoise. [www.pftsp.be](http://www.pftsp.be)
- 5 ..... **NAMUR : 8ème bourse ferroviaire organisée par le Rail Miniature Mosan asbl à l'Institut Technique Henri Maus, Place de l'Ecole des Cadets. 09h>13h. [www.club-rmm.be](http://www.club-rmm.be)**
- 10 ..... Circulations à thème sur le réseau H0 "mosan" : . Réseau 3 rails : Circulations.
- 14 au 16 ..... LONDON : exposition ferroviaire RAILTEX 2011. Earls Court 2.
- 17 ..... **Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : colloque. La signalisation par Pierre Goyens.**
- 24 ..... Réseau H0 mosan : circulations. Réseau 3 rails : Circulations.

## Juillet 2011

- 1 ..... Réseau H0 mosan : circulations.
- 2 et 3 ... Voyage PFT : découverte de la ligne touristique Dendermonde - Puurs. [www.pftsp.be](http://www.pftsp.be)
- 8 ..... Circulations à thème sur le réseau H0 "mosan" : . Réseau 3 rails : Circulations.
- 15 ..... **Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : vidéo ferroviaire.**
- 21 ..... PFT, ligne du Bocq. Train spécial vapeur au départ de Bruxelles. [www.pftsp.be](http://www.pftsp.be)
- 22 ..... Circulations à thème sur le réseau H0 "mosan" : . Réseau 3 rails : Circulations.
- 29 ..... Réseau H0 mosan : circulations.

## Août 2011

- 5 ..... Réseau H0 mosan : circulations.
- 12 ..... Circulations à thème sur le réseau H0 "mosan" : . Réseau 3 rails : Circulations.
- 13 au 15 ..... PFT, Ligne du Bocq : spectacle de trains vapeur et Diesel.
- 19 ..... **Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : vidéo ferroviaire.**
- 26 ..... Circulations à thème sur le réseau H0 "mosan" : . Réseau 3 rails : Circulations.

## Septembre 2011

- 2 ..... Réseau H0 mosan : circulations.
- 3 et 4 ... PFT, Ligne du Bocq : journées "vapeur".

### Information importante en relation avec les circulations sur les réseaux

1. Les circulations sur le réseau H0 "3 rails" s'effectuent, actuellement, le deuxième et le quatrième vendredi du mois.
  2. Les circulations à thème sur le réseau H0 "mosan" s'effectuent le deuxième et le quatrième vendredi du mois.
- Les circulations ont été groupées pour permettre aux adeptes des deux systèmes de pouvoir rouler sans la contrainte d'un thème. L'agenda a été volontairement limité. Il sera recomposé en fonction des souhaits des membres et présenté dans FFN ainsi que sur le site Internet du club.

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

# Rail Miniature Mosan asbl

Fondé en 1965, le 'Rail Miniature Mosan asbl' 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 asbl' propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction d'un grand réseau fixe H0 (*décor Mosan*), d'un réseau modulaire N (*décor Athus-Meuse, site de la gare de Vônèche*), d'un réseau modulaire H0 (*décor US*) et d'un réseau H0 (3 rails) ainsi que la circulation de convois sur ceux-ci.

## Conseil d'Administration du "Rail Miniature Mosan asbl" :

Président, *représente le réseau N "Athus-Meuse"* ..... Didier Delfosse  
 Vice-président, *représente le réseau H0 "3 Rails"* ..... Claude Dehareng  
 Secrétaire ..... Jean-Pierre Lobet  
 Trésorier, *Rédac'chef Ferro Flash Namur* ..... Claude Carpet  
 Médiateur, *représente le réseau H0 "Mosan"* ..... Philippe Bruniaux  
 Relations Publiques ..... Pierre Goyens  
 Membre, *représente le réseau H0 "US"* ..... Jules Falque

## Responsables, animateurs d'activités :

Réseau H0 "Mosan" ..... Claude Riguelle.  
 Réseau H0 "US" ..... Jean-Claude Botspoel,  
 et ..... Jules Falque.  
 Réseau H0 "3 Rails" ..... Claude Dehareng.  
 Réseau N "Athus-Meuse" ..... Didier Delfosse.  
 Bibliothèque ..... Jean-Claude Botspoel.

## Cotisations annuelles.

### Le Membre :

Membre "bienfaiteur" ..... libre, > ou = à 50,00 €.  
 Membre adhérent et membre effectif \* ..... 40,00 €.  
 Membre junior (- de 18 ans) ..... 20,00 €.  
 Le statut de membre confère automatiquement l'abonnement à Ferro Flash Namur. Arrivée au club après le 1-7 : 50%.

### L'abonné à Ferro Flash Namur :

Pour la Belgique ..... 20,00 €.  
 Pour l'étranger ..... 28,00 €.

\* Pour un second membre adulte d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 25,00 €.

Président ..... Didier Delfosse ..... Rue de Furnaux 26 B ..... 5640 METTET  
 ..... Tél : 071.72.51.62 ..... GSM : 0477.65.64.86 ..... Courriel : [president@club-rmm.be](mailto:president@club-rmm.be)

Vice-Président ..... Claude Dehareng ..... Rue des Brasseurs 22 ..... 1360 PERWEZ.  
 ..... Tél : 081.65.64.06 ..... GSM : 0475.82.98.80 ..... Courriel : [vice-president@club-rmm.be](mailto:vice-president@club-rmm.be)

Secrétaire ..... Jean-Pierre Lobet ..... Rue Auguste Leblanc, 36 ..... 5002 SAINT-SERVAIS.  
 ..... GSM : 0477-55.49.04 ..... Courriel : [secretaire@club-rmm.be](mailto:secretaire@club-rmm.be)

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

Compte Banque ..001-6111341-29 du "Rail Miniature Mosan asbl".  
 ..... BIC : GEBABEBB IBAN : BE26 0016 1113 4129.

Local ..... Centre Associatif et Culturel de Géronsart, Rue du Trèfle n°3, 5100 JAMBES.  
 Les statuts et le règlement d'ordre intérieur sont affichés aux valves du club et sur son site Internet : <http://www.club-rmm.be>.

# Ferro Flash Namur

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

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

Diffusion ..... Didier Delfosse, rue de Furnaux, 26 b, 5640 METTET. [webmaster@club-rmm.be](mailto:webmaster@club-rmm.be)

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

Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable. Les articles signés n'engagent que leur auteur. Les articles non signés sont censés être écrits sous la responsabilité de l'équipe de rédaction. Tout texte, photo, nouvelle sont communiqués à titre purement informatif pour le lecteur et ne peuvent en aucun cas être assimilés à de la publicité : le bulletin s'en veut dépourvue et ne veut être infodé à quelque titre que ce soit à un producteur, fabricant, marque ou entreprise ayant ou non rapport avec le modélisme. Autant qu'il est possible, nos sources sont mentionnées lorsqu'elles nous sont connues.

## Vie du club

Réunion hebdomadaires et mensuelles ..... pages 1 à 3  
 Agenda des réunions au RMM ..... page 28

## Actualité ferroviaire

La HLD 6255 "Infrabel" dans sa nouvelle livrée ..... page 2 de couverture

## Documentation

Le chemin de fer à Antwerpen ..... pages 4 et 5

## Modélisme

Les modules électroniques de Littfinsky Daten Technik (LDT) ..... pages 6 à 8  
 La 40CC Maxima de Voith ..... page 9  
 Réédition de gares belges en H0 - Projet de gare "Trois-Ponts" ..... page 10  
 Une locomotive vapeur américaine pas comme les nôtres ..... page 11  
 Réaliser une locomotive vapeur SNCB au départ d'une KPEV, DRG, DR, DB, ÖBB ..... page 12  
 BR50 et BR52 transformées en type 25 et type 26 SNCB ..... pages 13 à 22  
 Une BR52 de la Werhmacht chez Roco ..... page 27

## Rétro rail

Locomotive vapeur type 64 de la SNCB (suite de FFN 164 à 166) ..... pages 23 à 26

# ferro flash Namur n°167 (2011-2)

secretaire@club-rmm.be  
 ou ffn-rmm@club-rmm.be  
<http://www.club-rmm.be>



Numérisation  
 Sonorisation  
 du matériel roulant  
[www.ferromodelisme.be](http://www.ferromodelisme.be)



Ce deuxième numéro de l'année 2011 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet et Michel Herbiet. Sa diffusion est assurée par Didier Delfosse.

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

### Ferro flash Namur :

Infographie : "MODELISME & GRAPHISME sa",  
 Rue Saint-Marcoux 35; 5651 LANEFFE.  
 071.729561.

Impression : "Copy 2000"; Rue Lebeau 1; 6000 Charleroi.

Suivant la loi du 8 avril 1985, un exemplaire de Ferro Flash Namur est déposé à la Bibliothèque Royale Albert 1er, section du Dépôt Légal.

Page de couverture : Walcourt, 1-3-2011 : bourreuse "Infrabel". Reproduite en HO par Viessmann (photos C. Carpet).

Page 2 de couverture : AC Salzinnes, la HLD 6255 "Infrabel" dans sa nouvelle livrée (photos D. Delfosse).

**NAMUR**  
**Dimanche 5 juin 2011**  
 de 9h à 13h  
**8<sup>ème</sup> Bourse ferroviaire**

Organisée par le

**Rail Miniature Mosan**  
 association sans but lucratif

**à l'Institut Technique  
 Henri Maus**

en collaboration avec l'Association des Professeurs

Place de l'Ecole des Cadets n°4

Renseignements :

[secretaire@club-rmm.be](mailto:secretaire@club-rmm.be) ou [ffn-rmm@club-rmm.be](mailto:ffn-rmm@club-rmm.be)  
<http://www.club-rmm.be>