


Ferro Flash Namur

n°1

12/82

- 
- page 1 - EDITORIAL
- VIE DU CLUB
- page 2 - NOUVEAUTES Les modèles
annoncés par les firmes
- page 3 - MODELISME Les voitures
prussiennes à 3 essieux
- page 8 - EN PARCOURANT LES REVUES
- Résultats du REFERENDUM
sur les modèles belges
les plus demandés
- AGENDA
- page 9 - DOCUMENT Suppression des
voitures de 3ème classe

FERRO FLASH - NAMUR est la revue du Rail Miniature Mosan.

Secrétariat : Jean-Marie WARZEE 33 route de Gembloux
5002 SAINT SERVAIS

Compte bancaire : 001 - 0013804 - 09
Michel HERBIET
NAMUR

Local : Centre Socio-Culturel Communal
Plateau de Belle-Vue; rue du Trèfle
5100 JAMBES (Montagne)

Les articles de FERRO FLASH - NAMUR ne peuvent
être reproduits sans l'accord de leur auteur.

éditorial

BIBLIOTHEQUE R.M.M.

VALEUR : F

DATE D'ENTREE : 11 SEP. 1986

VISA : in nouveau FERRO FLASH

"FERRO FLASH NAMUR", tiens, voilà du nouveau !

Oui, après bien des éclipses, revoici FERRO FLASH, édité cette fois par le Rail Miniature Mosan. Pourquoi ?

Dès sa création, FERRO FLASH a été la revue commune de nos deux clubs, le Club Ferroviaire du Centre et le Rail Miniature Mosan. Or le C.F.C. nous a avertis, fin septembre, qu'il ne souhaitait plus éditer la revue en commun avec nous. Il y a plusieurs raisons à cette rupture, et il est juste de reconnaître que notre club en porte une part de responsabilité.

Les choses en étant là, il fallait trouver une solution, et vite. Comme une telle "issue fatale" avait été pressentie, nous avons déjà étudié les possibilités d'imprimer notre propre bulletin d'information. Imprimer, c'est faisable. Encore faut-il avoir quelque chose à imprimer, et quelque chose qui en vaille la peine, car avec FERRO FLASH, nous avons été longtemps gâtés.

C'est ici que se pose LA question. Le R.M.M. peut-il réaliser sa propre revue ? La réponse dépend de nous tous.

Notre club compte aujourd'hui 90 membres environ, ce qui nous situe dans la bonne moyenne des clubs du Royaume.

Alors, pourquoi pas ? N'y a-t-il pas parmi nous - comme dans les autres clubs - des modélistes (éminents), des collectionneurs (avidés), des photographes (enragés), des voyageurs (infatigables), des spécialistes (incollables), des bricoleurs (de génie), bref, en toute modestie, des ferrovipathes de toute espèce capables de pondre de temps à autre un article, un schéma, une photo dont tous pourraient profiter ?

On relève le défi ?

vie du club

* Notez les dates de nos prochaines réunions mensuelles : les 17 décembre, 21 janvier, 25 février, 25 mars, 22 avril, 20 mai, 24 juin, 29 juillet, 26 août, 23 septembre, 28 octobre, 29 novembre, 23 décembre.

* Le 21 janvier aura lieu l'Assemblée Générale statutaire du R.M.M. au cours de laquelle doivent être élus certains membres du comité.

Sont sortants et rééligibles en 83, MM. Charles FOURNY (président),
Michel HERBIET (trésorier),
André-Marie DUCARME (secrétaire adjoint).

En outre, de nouvelles tâches sont aujourd'hui à assumer, avec la construction du réseau et l'édition de la revue. C'est pourquoi le comité proposera la modification des statuts par l'élargissement du comité à sept membres au lieu de cinq. Conformément aux statuts, les membres élus au comité répartissent les responsabilités entre eux lors de leur première réunion.

Nous faisons donc appel aux candidats : notre club ne pourra vivre que si toutes les tâches sont effectivement prises en charge.

Les candidatures sont à adresser au secrétariat pour le 15 janvier.

* Les COTISATIONS 1983 ont été maintenues au niveau de 1982 :

membres adultes 500 Fr.
jeunes de moins de 18 ans 250 Fr.

à verser avant le 15 mars au compte 001-0013804-09 de M. Michel HERBIET avec la mention "cotisation RMM 1983",
ou à payer lors de la réunion mensuelle.

* BIBLIOTHEQUE Le bibliothécaire lance un appel pressant à tous les membres :
ne conservez pas trop longtemps les revues ou les livres que vous avez empruntés au club. Certains ouvrages sont en prêt depuis un an, deux ans, ou parfois même davantage ! Dans ces conditions, qui peut encore les lire ?

* FERRO FLASH Comme vous avez pu le lire dans l'éditorial, la revue repart, cette fois séparément, au C.F.C. et au R.M.M. Le présent numéro n'est encore qu'un "embryon" de FERRO FLASH.
FERRO FLASH NAMUR sera bimestriel, avec parutions en février, avril, juin, août, octobre et décembre. Il devrait comporter les rubriques habituelles: vie du club, actualité ferroviaire, modélisme, petites annonces, publicité, etc.

Nous attendons avec impatience vos articles, schémas, photos (des photos peuvent être reproduites si elles sont bien contrastées)...
Vos oeuvres sont à adresser à Jean-Marie WARZEE, 33 route de Gembloux, 5002 SAINT SERVAIS, avant le 1er de chaque mois de parution.

* EXPOSITIONS Comme l'année précédente, il y eut en octobre une petite participation du R.M.M. à l'exposition annuelle du Club de Maquettes de Namur. Cette fois, les trois branches du modélisme namurois s'étaient associées, avec la participation d'un tout nouveau club de maquettes navigantes.
Entre modélistes, même d'horizons fort différents, il y a bien des avantages à se connaître : que de petits trucs, tours de main, produits "miracle" échangés lors de telles rencontres !

Au printemps 84, nous pourrions organiser à Jambes une grande exposition : à cette époque le réseau devrait être suffisamment avancé pour que des trains y circulent. D'ores et déjà, on peut préparer modèles, bâtiments, dioramas, objets de collection, montages photographiques... on y sera bientôt !

Horizon plus lointain (mais pas si lointain que ça): septembre 85. Ce sera le 20e anniversaire du Rail Miniature Mosan, mais aussi le 150e du rail et le 50e de la traction électrique en Belgique. A ce moment aura lieu en Belgique le congrès annuel du MOROP. Dès lors...

* RESEAU Pour rappel, les réunions "réseau" ont lieu les vendredis où il n'y a pas réunion générale. Tous les membres y sont évidemment les bienvenus.
Pour le moment, les adeptes de la scie sauteuse seront particulièrement bien reçus.

nouveautés

Ceux qui auront visité en novembre l'exposition de l'ARBAC à la Gare Centrale auront pu y voir diverses promesses de modèles bien de chez nous. Au stand JOCADIS, des voitures GCI (encore incomplètes): elles devraient sortir ce mois-ci. L'année prochaine devrait voir la voiture GCI de 1ère classe ainsi que le fourgon. Sont promises également des voitures omnibus type M1. Et ce n'est pas tout: D.J.H. nous promet les deux locos à vapeur les plus demandées, la type 10 et la type 29. Rien que ça ! Autre rumeur qui se précise: la sortie chez ROCO des voitures K. A vos tirelires !

A la fin de la première guerre mondiale, la Belgique a reçu un lot important de locomotives, voitures et wagons "armistice", pour la plupart d'origine prussienne, mais aussi bavaroise, saxonne, etc.

Parmi les voitures, il y en eut à 2, 3, ou 4 essieux. Certaines possédaient une plate-forme (ouverte ou fermée) à chaque extrémité et un couloir central. D'autres, fort nombreuses, étaient à compartiments séparés et à portières latérales multiples. Toutes étaient à caisse en bois et tôlees.

A la SNCB, les voitures tôlees à 3 essieux formaient le type X et celles à 4 essieux le type W (plus quelques HV RIC type J reclassées en 1951 parmi les W). Quelques unes de ces voitures "armistice", venues du Nord Belge, formaient le type Z et avaient gardé une numérotation différente (à 4 chiffres au lieu de 5). Un certain nombre de ces voitures ont été utilisées jusque dans les années soixante, aussi bien en Flandre qu'en Wallonie. Elles ont disparu peu à peu, en même temps que les GCI (type P).

Les documents que j'ai pu rassembler jusqu'à présent ne me permettent pas encore d'identifier chaque type avec précision, car les variantes, parfois mineures, à l'intérieur d'une même série furent très nombreuses. Un exemple: les 3 voitures X ex-prussiennes qui ont circulé au CFV3V étaient immatriculées dans la même série à la SNCB mais n'étaient pas vraiment identiques. Des séries de voitures qui étaient considérées comme identiques dans les états de matériel comportaient en fait des exceptions dont on trouve trace sur d'anciens plans de la SNCB.

De plus, lors de la renumérotation du matériel à voyageurs (avis 29M du 10/7/57) consécutive à la suppression de la 3ème classe en 1956, les anciennes voitures non métalliques ne furent pas renumérotées, ce qui ne simplifie pas le problème.

J'espère réunir un jour une documentation complète sur le sujet, et je serais très heureux si quelqu'un pouvait m'y aider (listes, plans, photos...)

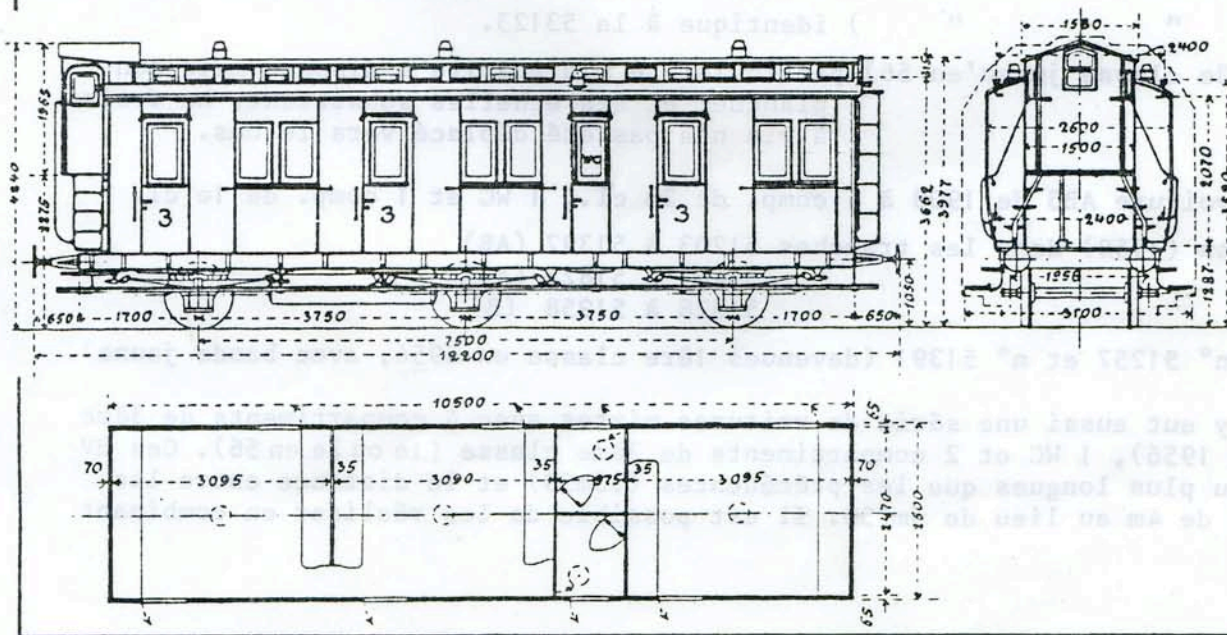
En attendant, pour être utile aux modélistes qui voudraient réaliser les versions belges de ces jolies voitures, je m'en tiendrai ici à des données bien établies.

LES VERSIONS BELGES DES VOITURES ROCO.

Les quatre modèles de voitures tôlees à 3 essieux d'origine prussienne sortis cette année par ROCO font partie des séries construites entre 1905 et 1911. Ces quatre modèles ont existé en Belgique.

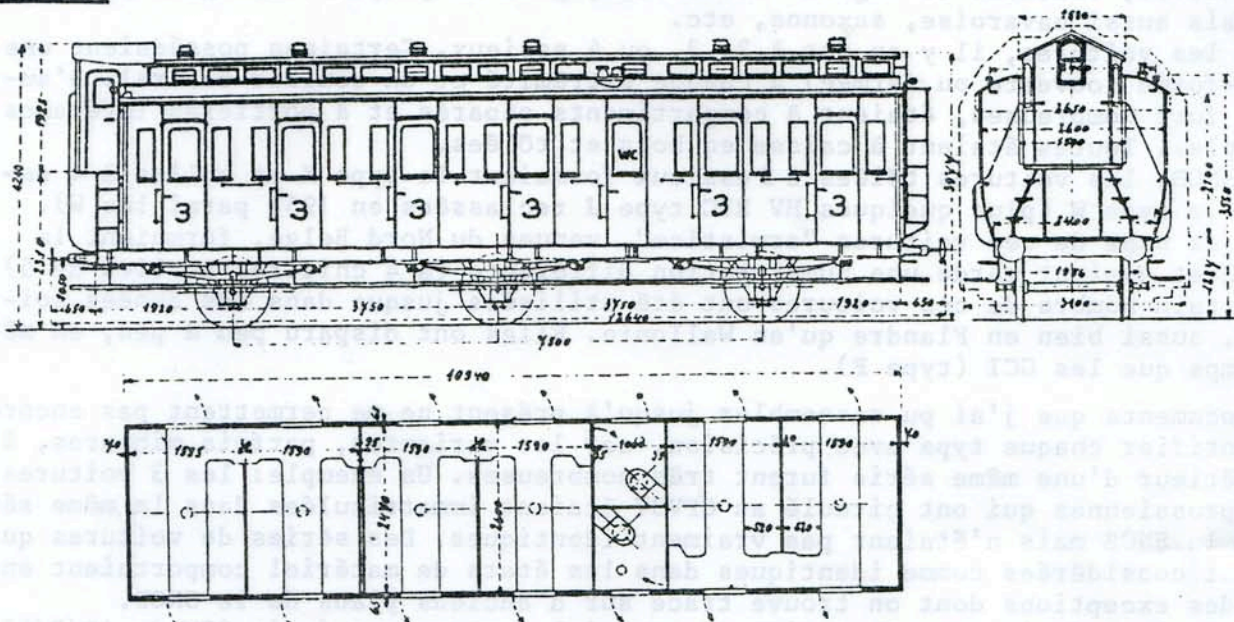
Un exemplaire de la voiture postale (ref. 44208 A) jouit d'une retraite dorée au CFV3V, comme voiture bar. Y en eut-il plusieurs à la SNCB ? Je ne trouve en tout cas nulle trace de ce type de voiture dans les documents réunis jusqu'ici.

Réf. 44205 A : voiture de 4ème classe à 3 grands compartiments.



Il y en eut à la SNCB, et plus d'une. J'en trouve trace jusqu'en 1952 sur les photos publiées. Combien y en eut-il ? Jusqu'à quelle époque sont-elles restées en service ? Comment avaient-elles été aménagées ? Quels numéros portaient-elles ? Les renseignements seront les bienvenus.

Réf. 44206 A : voiture de 3ème classe à 6 compartiments + WC (C3 de 1908)



Ces voitures étaient immatriculées (en 1950) dans la tranche 53001 à 53998. En Belgique, les guérites avaient pour la plupart disparu vers 1950. Un des deux WC accolés avait été supprimé et l'aménagement de deux compartiments inversé, afin de ménager un couloir latéral continu. Deux des trois voitures prussiennes CFV3V actuellement à Zolder appartenaient à ce type. La troisième, bien qu'immatriculée dans la même tranche, était légèrement différente.

Voici quelques exemples de voitures réelles aisément réalisables au départ de la voiture ROCO :

- HV n° 53123 (devenue 2e cl. en 1956) existe toujours (TTZ)
- HV n° 53313 (" ") particularité : les chiffres de classe ne sont placés que sur les portières extrêmes, les autres portes ont sans doute été bloquées par la suite comme sur beaucoup de HV.
- HV n° 53370 (" ") particularité : toiture sans lanterneau, un peu plus bombée.
- HV n° 53613 (" ") identique à la 53123.
- HV n° 53918 (3e classe jusqu'en 56) particularité : la guérite a disparu mais son plancher et ses échelles subsistent. Le frein à vis n'a pas été déplacé vers le bas.

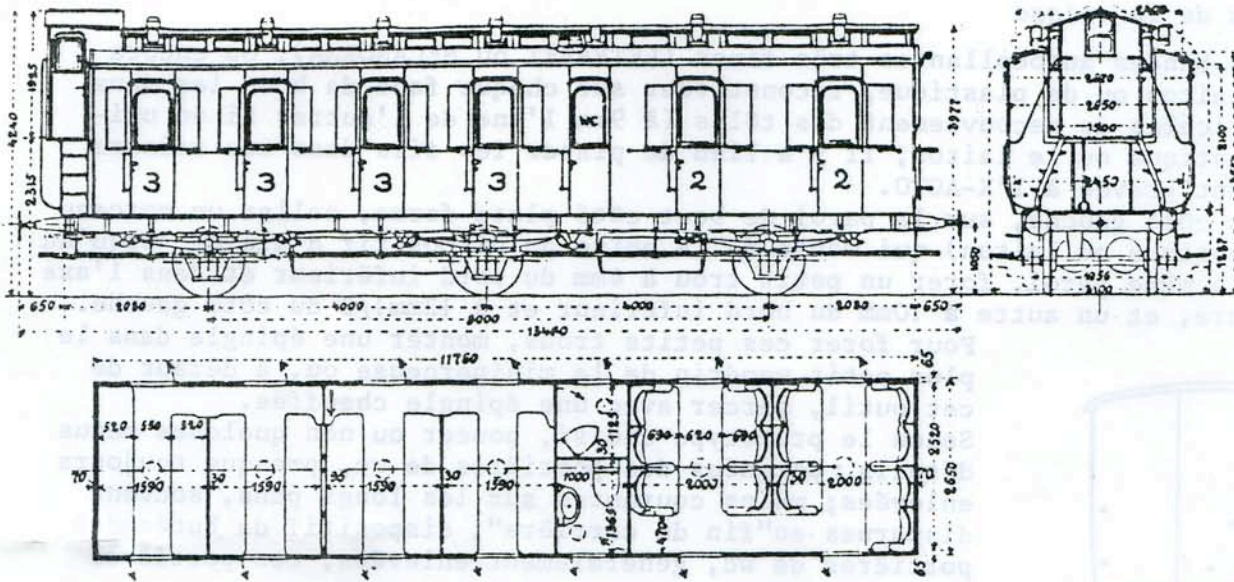
Réf. 44207 A : voiture AB3 de 1908 à 4 comp. de 2e cl., 1 WC et 1 comp. de 1e cl.

Immatriculation (1950) dans les tranches 51203 à 51397 (AB)
51461 à 51827 (AB)
51828 à 51958 (B)

Exemples : HV n° 51257 et n° 51391 (devenues 1ère classe en 1956, avec bande jaune).

En outre, il y eut aussi une série de voitures mixtes avec 4 compartiments de 3ème classe (2e en 1956), 1 WC et 2 compartiments de 2ème classe (1e ou 2e en 56). Ces HV étaient un peu plus longues que les précédentes (13m50) et la distance entre les essieux était de 4m au lieu de 3m750. Il est possible de les réaliser en combinant

les références ROCO 44206 A et 44207 A. Voir plan ci-dessous.
 A 2 x 630 fr., ce travail n'est pas recommandé comme première initiation au "kit-bashing" (= charcutage, pour les puristes), car il faut modifier caisse, châssis, marchepieds et toiture, sans oublier l'aménagement intérieur et les vitrages.



Immatriculation (en 1950) dans les tranches 52303 à 52535 (BC) et 55103 à 55992 (C), moins quelques exceptions, d'un autre type (HV n°52310, n°52319, n°52320 et n°52457).

Exemple : HV n°55579, 3e classe jusqu'en 1956 puis 2e classe.

TRANSFORMATION ET DÉCORATION DES VOITURES ROCO.

Je décrirai ici les modifications à apporter pour réaliser les versions d'après guerre. Pour la période d'entre deux guerres, il suffira de repeindre et de numéroter les modèles ROCO.

Démontage Suivre l'ordre indiqué ci-dessous :

- 1° extraire les mains montoires en métal (côté guérite) en commençant par le bas.
- 2° enlever la guérite en la pinçant fortement entre les doigts pour dégager les ergots de fixation.
- 3° introduire une lame ou un fin tournevis entre caisse et châssis (du côté opposé à la guérite) puis les séparer en faisant levier. Une fois que les premiers ergots sont sortis de leur logement, les autres viennent aisément.
- 4° séparer les marchepieds du châssis proprement dit, en pinçant légèrement les ergots de fixation.
- 5° extraire de la voiture l'aménagement intérieur.
- 6° retirer les vitrages (repousser vers l'intérieur puis tirer).
- 7° enlever la toiture (repousser les 3 ergots d'un même côté à l'aide d'un tournevis).

Ponçage et bouchage

Sur la caisse : poncer tous les détails sur les parois de bout, sauf la petite boîte du dispositif d'alarme. N.B. Ceci ne vaut pas pour la HV n°53918 pour laquelle on s'en rapportera aux photos disponibles.

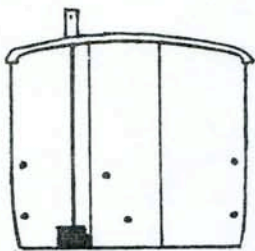
Ensuite boucher les trous, sauf ceux des mains montoires inférieures. Pour ce faire, je conseille le produit STUCCO de MO-LAK qui ne détériore pas le plastique, sèche vite et ne pose quasi aucun problème de retrait au séchage. Après un

séchage complet (patience!), poncer à nouveau, au papier émeri très fin légèrement mouillé, afin d'obtenir une surface bien lisse, exempte de rayures. Pour la toiture : boucher les côtés du lanterneau au moyen de deux bandes de plasticard de 2,8 mm de large. Compléter la toiture à l'endroit de la guérite disparue, toujours au moyen de plasticard (19 x 5 x 1mm). Boucher les trous et poncer.

Préparation de la caisse

Au moyen de bandes autocollantes très fines (LETRASET ou MECANORMA), ou encore de fil de laiton ou de plastique, reconstituer sur chaque face de bout les deux lignes verticales de recouvrement des tôles (à 9mm l'une de l'autre) Si on utilise le plastique ou le laiton, il y a lieu de placer les fils dans une rainure préalablement gravée à l'X-ACTO.

A 8mm1/2 du côté gauche, sur la paroi de bout côté plate-forme, coller un morceau de fil (plastique ou laiton) qui monte de la boîte du dispositif d'alarme jusqu'au toit. Sur la même paroi, forer un petit trou à 4mm du bord inférieur et dans l'axe de la voiture, et un autre à 10mm du bord inférieur et à 12mm1/2 du côté gauche.



Pour forer ces petits trous, monter une épingle dans le plus petit mandrin de la miniperceuse ou, à défaut de cet outil, percer avec une épingle chauffée.

Selon le prototype choisi, poncer ou non quelques menus détails : poignées des portières de wc, presque toujours enlevées; mains courantes sur les longs pans, souvent disparues en "fin de carrière"; dispositif de butée des portières de wc, généralement enlevées, ces portières étant bloquées.

Peinture et décoration de la caisse

Commencer par appliquer une couche de peinture mate HUMBROL (noir ou vert foncé), afin d'oblitérer les marquages allemands d'origine (qu'il est possible d'enlever à la gomme abrasive, mais ce n'est pas facile partout). Bien insister sur les bandes de LETRASET qui prennent mal la peinture. Après séchage complet (24h), on peut passer la couche de finition : vert SNCB ou DACKER ou DJH. Bien laisser sécher. Si on se sent capable de le faire, peindre les poignées de portière en couleur laiton (HUMBROL 91).

Apposer les numéros de classe sur les portières, la base du chiffre juste au niveau supérieur des charnières inférieures, puis le numéro d'immatriculation de la voiture et les indications bilingues "non fumeurs - niet roken". Pour ce travail, je recommande les décalcomanies (HOBBY 2000, 75 fr. la planche) plutôt que les transferts à sec d'un emploi assez délicat. La décalcomanie humide peut se placer "au millipoil". Ne pas oublier les chiffres de classe de part et d'autre des deux parois de bout, à hauteur des mains montoires, ni le sigle B sous le chiffre de classe, du côté droit.

Quand tout est fini, passer une couche de vernis mat HUMBROL (ou autre).

Fenêtres et aménagement intérieur

Peindre les cadres des vitres mobiles (HUMBROL HP2 "German camouflage red-brown").

Aménagement intérieur: en 3e classe, plancher gris, sièges bruns (HP2 également); en 2e classe (lère ensuite), plancher brun foncé, sièges gris (un gris métallisé assez foncé restitue bien l'aspect du velours); en 2e classe (lère), prévoir des rideaux (gris) que l'on collera derrière les fenêtres.

Coller les vitrages en place après séchage. Attention : le bloc d'aménagement intérieur est trop large de quelques dixièmes de mm, ce qui donne à la voiture un aspect légèrement enflé. Pour éliminer ce défaut, frotter les deux côtés de ce bloc sur une feuille de papier émeri moyen jusqu'à ce que l'ensemble entre dans la caisse munie de vitres sans forcer du tout.

Finition de la toiture

Préparer un rectangle de plastique de 4mm x 2,5mm et de 2mm d'épaisseur environ, à partir de chutes de plastique ou en plasticard. Limer pour lui donner une forme légèrement trapézoïdale. Poncer légèrement sa base pour qu'il puisse se placer à la verticale sur la toiture, juste à l'aplomb de la tige du dispositif d'alarme. Une autre tige relie cette protubérance au lanterneau. Travailler d'après photo

est évidemment l'idéal pour tous les petits détails.

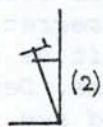
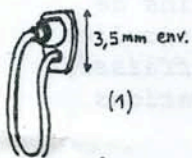
Peinture du toit : celui-ci était recouvert de toile enduite de FLINTCOTE. Pour en restituer l'effet, j'utilise de la couleur noir mat vinylique "FLASHÉ" (Lefranc et Bourgeois, disponible chez les marchands d'articles de dessin, ou un produit similaire.)

Une fois cette couche de base sèche (ce qui va très vite), il faut lui donner les nuances requises à la gouache : des touches de blanc avec un peu de bleu puis de noir avec un peu de brun et/ou de vert. Les touches successives se recouvrent en se mélangeant jusqu'à donner après séchage l'aspect de la toile enduite et patinée. Aucun problème : si on n'est pas satisfait du résultat, on recommence. Plus il y aura d'épaisseur de couleur, mieux cela vaudra d'ailleurs. Au besoin, on se familiarisera avec cette technique sur un morceau de plastique ou sur l'intérieur de la toiture.

Le toit terminé est alors encliqueté dans la caisse. Puis les marchepieds et la caisse sur le châssis (dont toutes les inscriptions allemandes ont été recouvertes de peinture noire).

Détaillage final

Représenter les cablots d'éclairage⁽¹⁾ aux deux extrémités de la voiture, ainsi que les conduites de frein en col de cygne. Pour ce faire, se baser sur les photos et utiliser ce qu'on trouve (chutes diverses, récupération, plasticard, fil de laiton).



Un mot sur les photos : on peut se procurer les photos des modèles cités dans l'article au Musée des Chemins de fer, à la Gare du Nord (50 fr. pièce) S'adresser à la préposée, à gauche en entrant.

Le musée est ouvert de 9 à 17 h. tous les jours sauf les samedis, dimanches et les jours fériés. On y trouvera énormément de photos de locos (vapeur), voitures et wagons. On commande et paie les photos sur place et on les reçoit par la poste peu de jours après. Un remarquable service pour les modélistes !

Côté plate-forme, le cablot d'éclairage est fixé sur le devant de la plate-forme et rattaché à la caisse (le trou a été foré au préalable, voir p.6). De l'autre côté, le dispositif est monté directement sur la caisse.

Réaliser la commande de frein à vis en fil de laiton soudé. Le fixer à la caisse au moyen d'une goupille en fil de laiton et enfichée dans le trou prévu à cet effet à 10 mm au-dessus de la plate-forme. Attention, la goupille doit ne pas être trop enfoncée : le frein doit être incliné et suffisamment écarté de la caisse,⁽²⁾ pour pouvoir être manoeuvré sans toucher la paroi. Là aussi, observer les photos.

Pour terminer, pratiquer deux trous dans la traverse de tête, de part et d'autre et au-dessus des tampons. Réaliser le garde-corps en fil de laiton ou, de préférence, d'acier plié à la pince, et le coller en place dans les trous (Cyanolit).

Peindre ces petits détails en noir et le garde-corps en vert.

Et voilà, c'est fini, ou presque. Presque car certaines voitures avaient reçu une dynamo et des accumulateurs. On peut figurer ceux-ci au moyen de chutes diverses ou de plasticard... si le modèle choisi le requiert. De même, les essieux à roues pleines pourront être remplacés par des essieux munis de roues à rayons si on le désire ou si les photos l'indiquent : cela variait au gré des révisions.

Il ne reste plus qu'à placer la (les) voiture(s) terminée(s) derrière une belle loco à vapeur et à se régaler du spectacle. Bon amusement !

A-M Ducarme

D'autres articles devraient suivre sur la réalisation de voitures et wagons anciens de la SNCB à partir de modèles commerciaux : il existe encore d'énormes possibilités, de la simple décoration à la reconstruction plus ou moins difficile.

en parcourant

MIBA NOV. 82 *La présentation d'une nouvelle voiture à 2 essieux Fleischmann en série "jouet" (ref.5002). Il s'agit d'une voiture bavaroise à couloir central qui a été utilisée par la SNCB. En dépit de quelques simplifications, le modèle est bien gravé et à l'échelle. Bonne nouvelle si l'on sait que ce modèle, déjà disponible en Belgique, coûte moins de 300 fr.*

LOCO REVUE DÉC. 82 *Un superbe numéro ! (Ce n'est pas la première fois !)*
A lire : un article sur la fabrication d'arbres à la fois bon marché et réalistes, et aussi sur la réalisation de rochers en plâtre par moulage, d'après de vrais rochers, avec des trucs pour la peinture... Passionnant.
Le test de deux belles locos : la P8 Fleischmann en version SNCF et la 150 X (BR 44) de Roco.
Et ce n'est pas tout : comment réaliser un wagon plat court à bogies (Remms) à partir du plat long (Res) de Jouef. Ce n'est pas si difficile, surtout quand tout est si bien expliqué.

RAILWAY MODELLER DÉC. 82 *Les habituelles jolies photos en couleurs ou en noir et blanc de petits réseaux pleins de cette "atmosphère" dont les Anglais ont le secret. En particulier une superbe vieille grange en pierres au toit de tuiles affaissé, un effet bien difficile à rendre en miniature. Des explications dans un prochain numéro, paraît-il. Wait and see...*

référendum

Voici les résultats du referendum fait au RMM pour FEBELRAIL.

En catégorie "VAPEUR", c'est la type 10 qui vient en tête avec 34 intentions d'achat exprimées, talonnée par la 29 (33). On trouve plus loin la type 1 (15) puis la 53 (9), la 40 (7), la 12 (6) et enfin la 7 (4).

Pour l'ensemble des clubs ayant fourni leurs chiffres, c'est la 29 qui l'emporte, suivie de près par la 10.

En catégorie "ELECTRIQUE", la série 29 vient en tête (35), suivie par l'automotrice double 1962 (33) puis, à peu près à égalité, la 27 (26), la "Break" (24) et la série 20 (21). A en juger par les réponses des autres clubs, aucune des locos ne se détache vraiment du lot.

En "DIESEL", la 55 est plébiscitée (40). Plus loin, on trouve à égalité la série 60 et le locotracteur 90/91 (17) puis la 51 (16). Les autres font un faible score. Ailleurs, la 51 vient en tête : affaire de régions...

Les AUTORAILS série 43 sont nettement préférés aux 46 que l'on ne voit pas chez nous (15 contre 8), mais ne semblent guère attirer les modélistes malgré leur intérêt sur un petit réseau.

VOITURES : gros score pour les K (87) et les M4 (82). Les GCI ne sont pas oubliées non plus (65). La voiture couchettes Railtour attire moins (25). Il est vrai que c'est en matériel de service intérieur que nous, modélistes belges, sommes les plus pauvres, et plus pauvres que ça, y a pas !

agenda

Une date à retenir : le samedi 15 janvier.

Monsieur Christian RIVIERE, modéliste bien connu des lecteurs de Loco Revue et membre du RMM, nous a aimablement invités à visiter son réseau à l'échelle 0. Rendez-vous à 14h30 précises au local du club.

document

GROUPE DE NAMUR
Exploitation.

Namur, le 9 décembre 1955.

BULLETIN E. N° 85.

N° 684.- Réduction à 2 du nombre de classes de voitures.

I. La plupart des réseaux européens, dont la SNCB, ont décidé de réduire à 2, à partir du 3 juin 1956, le nombre de classes de voitures, tant en service intérieur qu'en service international.

En conséquence, à partir de cette date, il n'existera plus sur notre réseau que 2 classes dénommées 1re et 2e.

Le 3.6.56 les compartiments de 1re classe (service international) et ceux de 2e classe (services intérieur et international) deviendront des compartiments de la classe supérieure, dénommée 1re classe; tous les compartiments de 3e classe deviendront des compartiments de la classe inférieure, dénommée 2e classe.

De telles modifications entraînent un renumérotage des voitures lequel sera réalisé par phase sous le programme suivant:

1°) voitures du service international (R.I.C.);

- a) du 1 avril au 2 juin 1956, toutes les indications actuelles des classes seront supprimées et remplacées, pour la 1re et la 2e classes actuelles, par des chiffres jaunes sur fond vert en décalcomanie, appliqués sur les vitres des portières et des compartiments; pour la 3e classe, toute indication sera supprimée sauf dans les voitures ABC où il sera fait usage des étiquettes 3 que possède le service E;
- b) le 3 juin, avant la mise en service des voitures, on ne laissera subsister que les chiffres 1 sur les glaces des portières d'entrée et on placera des chiffres 2 sur les portières et sur les compartiments de la nouvelle 2e classe des ABC uniquement; les compartiments de la 2e classe nouvelle (ancienne 3e classe) des autres types de voitures ne seront pas marqués;
- c) à partir du 3 juin et dans le délai d'un mois, les chiffres 1 seront repeints sur la caisse des voitures et des plaques intérieures 1 seront placées; sauf sur les ABC, les chiffres 2 ne seront rétablis que si une décision est prise dans ce sens par l'Union Internationale des Chemins de fer.

2°) en service intérieur:

- a) du 1 février au 2 juin 1956, suppression des chiffres sur les caisses et enlèvement des plaques intérieures; pose de décalcomanies 2 en 2e classe; aucune indication ne subsistera en 3e classe;
- b) le 3 juin, avant la mise en service des voitures, remplacement des décalcomanies 2 par des 1;
- c) à partir du 3 juin et dans un délai de 3 mois, les chiffres 1 et éventuellement 2 seront repeints sur les caisses; le repeinturage du chiffre 2 sur les caisses dépendra des enseignements que fera ressortir l'expérience de la suppression de l'indication de la classe sur ces voitures, entre le 1 février et le 2 juin.

Toutes ces modifications, tant en service intérieur qu'en service international, seront effectuées par les soins des services MA intéressés.

II. Parallèlement à ces modifications des indications de classes, il y aura lieu pour la date indiquée, de faire supprimer là où elles existent encore, les indications de classe dans les inscriptions à l'entrée des salles d'attente; les chst me signaleront les endroits où cette suppression doit être effectuée.

...

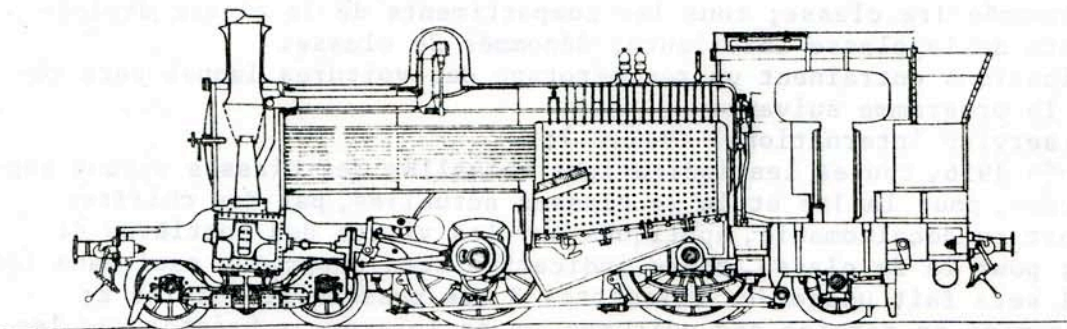
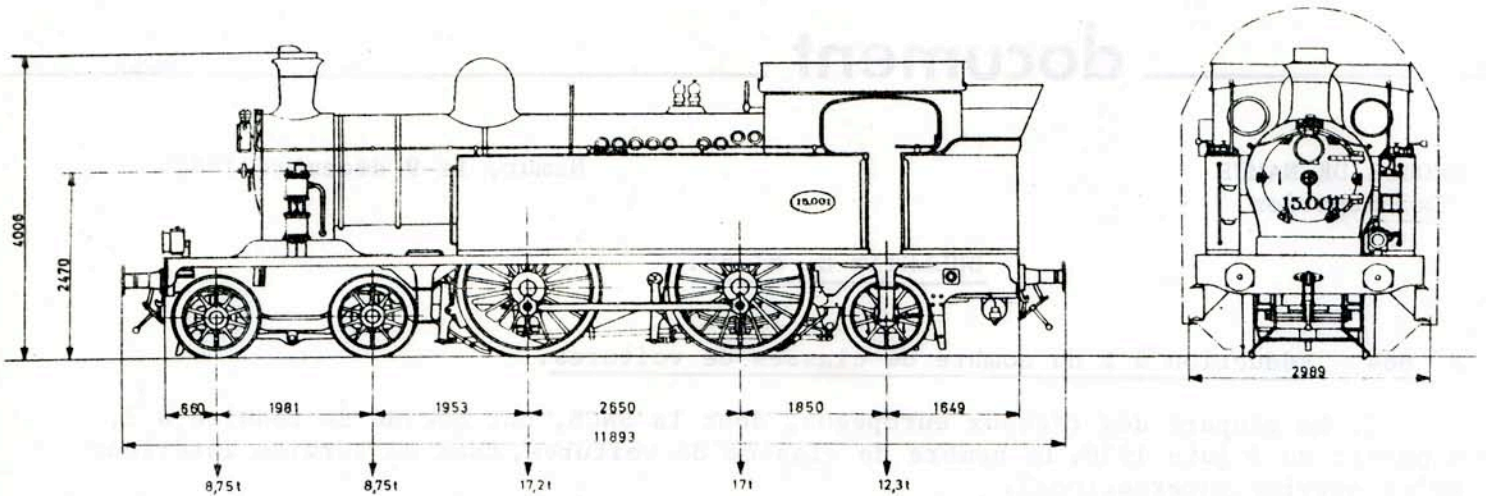
Veillez donner connaissance des modifications prévues aux agents intéressés sous vos ordres.

...

L'Inspecteur Technique principal,

DE SOIGNIE.

LOCOMOTIVE TYPE 15



Type de locomotive : 221 (Atlantic)
 Mécanisme : \varnothing des cylindres 440
 course des pistons 610
 \varnothing roues motrices 1.800
 Chaudière : timbre 12,5 Kgr'/cm²
 grille - longueur 2.450
 largeur 1.030
 surface 2,52 m²
 surface de chauffe du foyer : 11,7 m²
 faisceau tubulaire \varnothing 40/45
 nombre 218
 surface 85,52
 surface total de chauffe 97,22
 corps cylindrique \varnothing moyen 1.324
 ép. tôle 14
 épaisseur du manteau de la boîte à feu : 16 et 20
 épaisseur des tôles du foyer (cuivre)
 ciel 20
 arrière et latérale 16
 tubulaire 16 à 27
 épaisseur tôle tubulaire ds boîte à fumée 22
 capacité de la chaudière 3,530 m³
 volume de la chambre de vapeur 1,330 m³
 surface d'émission de la vapeur 6,100 m²
 capacité des soutes à eau 6,500 m³
 capacité des soutes à charbon 2 t.
 Poids de la loco à vide : 53,125 en ordre de marche 64 t.
 effort de traction : 5,330 t. - poids adhérent 34,2 t.
 date de construction : 1900 à 1908

CHRONOLOGIE DU MATERIEL A VOYAGEURS en BELGIQUE

- =====
- 1858 - Voitures à 2 essieux à 4 compartiments isolés
40 places - longueur: 7,25 m - poids: 7 tonnes
coefficient de charge : 1 place pour 175 Kgr de tare
de longueur : 1 place pour 18 cm de long.
- 1878 - Voitures à 2 essieux à 5 compartiments isolés
50 places - longueur: 10 m - poids: 11 tonnes
coefficient de charge : 1 place pour 220 Kgr de tare
de longueur : 1 place pour 20 cm de long.
- 1887 - Voitures pour train-tramways à 5 compartiments isolés
50 places - longueur: 8,936 m - poids: 8 tonnes
coefficient de charge : 1 place pour 160 Kgr
de longueur : 1 place pour 18 cm de long.
- 1890 - Voitures "Grande Capacité" à 3 essieux à 8 compartiments isolés- 80 places -longueur: 12,5 m-poids: 14,5 t.
coefficient de charge : 1 place pour 181 Kgr.
de longueur : 1 place pour 16 cm de long.
- 1901 - Voitures "G.C.I." à 3 essieux à 8 compartiments et couloir - 64 places - longueur: 15,5 m-poids: 19 t.
coefficient de charge : 1 place pour 299 Kgr.
de longueur : 1 place pour 23 cm de long.
- 1907 - Voitures du train bloc à bogies à 13 compartiments
120 places - long.: 22 m - poids: 37 t.
coefficient de charge : 1 place pour 308 Kgr.
de longueur : 1 place pour 18 cm de long.
- 1921 - Voitures type L à bogies à 10 compartiments
100 places - long. : 18 m - poids: 38 tonnes
coefficient de charge : 1 place pour 382 Kgr
de longueur : 1 place pour 18 cm de long.
- 1933 - Voitures type K à bogies à 12 compartiments
120 places - long.: 22 m - poids: 47 tonnes
coefficient de charge : 1 place pour 388 Kgr.
de longueur : 1 place pour 18 cm de long.

Avantages et inconvénients des voitures G.C.I.

Avantages : - tare peu élevée pour le nombre de places offertes
- voitures chaudes en hiver et fraîches en été.
- peu d'appareillage compliqué d'où entretien facile.

Inconvénients :

- ossature déformable
- peu résistant en cas de collision
- matériel inflammable.

CONCLUSION : Il s'agit d'un matériel délicat qui ne peut subir de chocs brusques. C'est la raison pour laquelle ces voitures ne peuvent être lancées ni manoeuvrées brutalement; chaque choc augmentant le jeu existant dans les assemblages en bois.

Jean-Louis COUVREUR

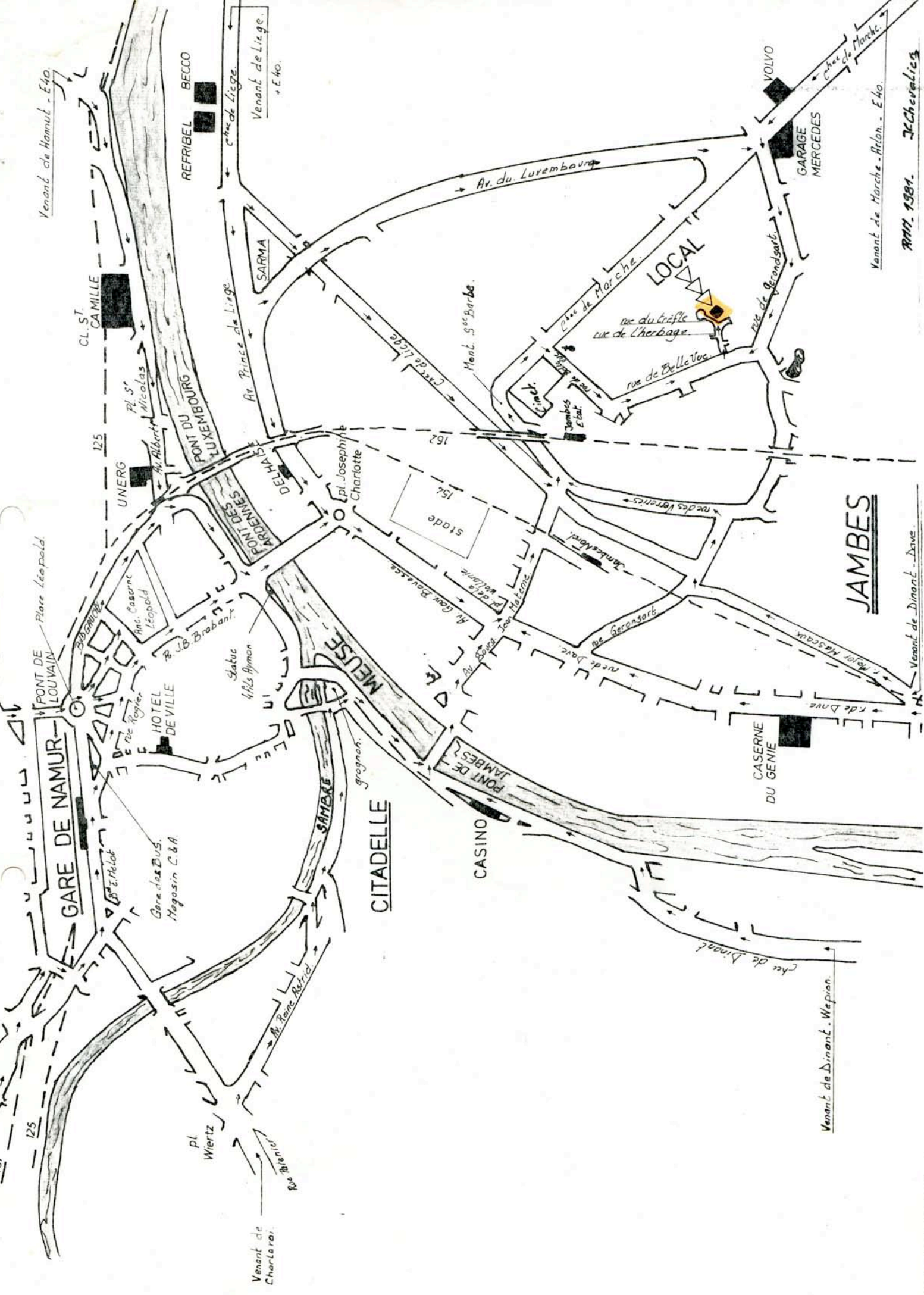
Venant de
Nambloux - Bruxelles.

Venant de Egezeze - Champion - Eto (Louvain)
(Ch. de Louvain)

Venant de Hamut - E40.

Venant de Marche - Arlon - E40.

RM 1981. **JCherevics**



JAMBES

Venant de Dinant - Wepion.

Venant de Dinant - Druve.

GARE DE NAMUR

MEUSE

CITADELLE

CASINO

PONT DE JAMBES

CASERNE DU GENIE

HOTEL DE VILLE

CL. ST. CAMILLE

REFRIBEL BECCO

GARAGE MERCEDES

VOLVO

LOCAL

Gare des Bus, Magasin C & A.

pl. Wiertz

Venant de Charleroi.

Rue Henri D.

grognon.

Statue fils Simon

stade

Rue Gerardaert

Mont S. Barbara

rue de Belle Vue

rue du trèfle

rue de l'herbage

Av. du Luxembourg

Ch. de Marche

Ch. de Marche

Ch. de Marche

Ch. de Marche

125

152

151

152

151

151

151

151

151

151

151

151

151

151

151

151

151

151



CIVICETTE

CIVICETTE

agenda

1983

1983 JANVIER	FEBVIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN
1 S. Circulaire 2 D. S. Agathe 3 S. Gervais 4 M. S. Rigobert 5 S. Se. Emile 6 J. Epiphane 7 V. S. Theobald 8 S. S. Vincent 9 D. S. Marc 10 S. Gervais 11 M. S. Hyacinthe 12 M. S. Alphonse 13 S. S. Jeanne 14 V. S. Marie 15 S. S. Marie 16 D. S. Marie 17 S. S. Marie 18 M. Ch. S. Pierre 19 M. S. Carul 20 S. S. Sebastien 21 S. S. Vincent 22 D. S. Raymond 23 L. S. Thérèse 24 L. S. Thérèse 25 M. Cony. S. Paul 26 J. S. Jean C. 28 V. S. Pierre N. 29 S. S. Franck de S. 30 D. S. Adélaïde 31 L. S. Jean Bosco	1 M. S. Ilyse 2 M. Purification 3 J. S. Blaise 4 V. S. Casimir 5 S. S. Procas 6 D. S. Colette 7 L. S. Romuald 8 M. S. Jean M. 9 M. S. Jean M. 10 J. Se. Apolline 11 V. S. Scholasti 12 S. S. Adolphe 13 S. S. Eulalie 14 L. S. Valentin 15 M. S. Valentin 16 M. S. Margit 17 J. S. Sylvain 18 V. S. Simon 19 S. S. Gabin 20 D. S. Eleuthère 21 L. S. Daniel 22 M. S. Isidore 23 M. S. Pierre Dam 24 L. S. Thérèse 25 M. S. Mathias 26 M. S. Ponce 27 J. S. Jean C. 28 V. S. Pierre N. 29 S. S. Franck de S. 30 D. S. Adélaïde 31 L. S. Jean Bosco	1 M. S. Aubin 2 M. S. Simplicie 3 J. S. Cergonde 4 V. S. Casimir 5 S. S. Procas 6 D. S. Colette 7 L. S. Thom d'A 8 M. S. Jean M. 9 M. S. Jean M. 10 J. Se. Apolline 11 V. S. Scholasti 12 S. S. Adolphe 13 S. S. Eulalie 14 L. S. Valentin 15 M. S. Valentin 16 M. S. Margit 17 J. S. Sylvain 18 V. S. Simon 19 S. S. Gabin 20 D. S. Eleuthère 21 L. S. Daniel 22 M. S. Isidore 23 M. S. Pierre Dam 24 L. S. Thérèse 25 M. S. Mathias 26 M. S. Ponce 27 J. S. Jean C. 28 V. S. Pierre N. 29 S. S. Franck de S. 30 D. S. Adélaïde 31 L. S. Jean Bosco	1 V. Verdrap-Saint 2 S. Franck de P. 3 D. P. Robert 4 L. L. de P. de P. 5 M. S. Vincent P. 6 M. S. Celestin 7 J. S. Armand 8 V. S. Jean P.L. 9 S. S. Stanislas 10 S. S. Stanislas 11 L. S. Gregoire N. 12 M. S. Armand 13 V. S. Armand 14 J. S. Armand 15 D. S. Armand 16 S. S. Armand 17 M. S. Armand 18 M. S. Armand 19 M. S. Armand 20 M. S. Armand 21 L. S. Armand 22 M. S. Armand 23 M. S. Armand 24 M. S. Armand 25 L. S. Armand 26 M. S. Armand 27 M. S. Armand 28 J. S. Armand 29 V. S. Armand 30 S. S. Armand 31 L. S. Armand	1 D. Fête du Travail 2 L. S. S. S. S. 3 M. S. S. S. 4 M. S. S. S. 5 J. S. S. S. 6 D. S. S. S. 7 S. S. S. S. 8 S. S. S. S. 9 S. S. S. S. 10 S. S. S. S. 11 M. S. S. S. 12 J. S. S. S. 13 V. S. S. S. 14 M. S. S. S. 15 D. S. S. S. 16 S. S. S. S. 17 M. S. S. S. 18 M. S. S. S. 19 M. S. S. S. 20 L. S. S. S. 21 M. S. S. S. 22 M. S. S. S. 23 M. S. S. S. 24 M. S. S. S. 25 L. S. S. S. 26 M. S. S. S. 27 M. S. S. S. 28 J. S. S. S. 29 V. S. S. S. 30 S. S. S. S. 31 L. S. S. S.	1 M. S. Jean 2 J. S. Franck 3 V. S. Catharine 4 S. S. Franck 5 S. S. Franck 6 D. S. Franck 7 L. S. Franck 8 M. S. Franck 9 J. S. Franck 10 V. S. Franck 11 S. S. Franck 12 D. S. Franck 13 L. S. Franck 14 M. S. Franck 15 V. S. Franck 16 J. S. Franck 17 S. S. Franck 18 D. S. Franck 19 L. S. Franck 20 M. S. Franck 21 V. S. Franck 22 J. S. Franck 23 S. S. Franck 24 D. S. Franck 25 L. S. Franck 26 M. S. Franck 27 V. S. Franck 28 J. S. Franck 29 S. S. Franck 30 D. S. Franck 31 L. S. Franck

1983 JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE
1 V. S. Romuald 2 S. S. Vastien 3 D. S. Anathole 4 L. S. Odon 5 M. S. Am. M. Z. 6 M. S. Transzouan 7 J. S. Cyr. & Math. 8 V. S. Eustache 9 S. S. Leonard 10 D. S. Eulalie 11 L. S. Godevive 12 M. S. Jean Guai 13 M. S. Eugène 14 D. S. Bonavent 15 V. S. Henri 16 S. N. D. du M. C. 17 D. S. Alais 18 L. S. Germain 19 M. S. Verc. Paul 20 M. S. Marguer 21 J. S. Marie M. 22 S. S. Apollin 23 S. S. Apollin 24 D. S. Christine 25 L. S. Jacques 26 M. S. Anne 27 M. S. Pantimon 28 S. Innocent 29 S. Marie 30 M. S. Rosa 31 L. S. Raymond	1 L. S. Sophie 2 M. S. Alphonse 3 M. S. Lydie 4 J. S. Dominique 5 V. N. D. des N. 6 S. Tamsig 7 D. S. Galvan 8 L. S. Craxia 9 M. S. Florian 10 M. S. Laurent 11 J. S. Suzanne 12 V. S. Claire 13 S. S. Hypolyte 14 D. S. Eulalie 15 L. S. Assomption 16 M. S. Joachim 17 M. S. Hyacinthe 18 J. S. Helene 19 V. S. Jean Eud 20 S. S. Bernard 21 D. S. Jeanne F. 22 L. S. Caru lim 23 M. S. Claude 24 M. S. Barnolom 25 S. S. Louis 26 M. S. Zéphyrin 27 M. S. Césaire 28 D. S. Augustin 29 L. S. J. B. 30 M. S. Rosa 31 M. S. Raymond	1 J. S. Gilles 2 V. S. Etienne 3 S. S. Gregoire 4 D. S. Florentin 5 L. S. Bertr 6 M. S. Madeleine 7 M. S. Regine 8 J. Nat. S. Verige 9 V. S. Gildan 10 S. S. Nic. de Tol 11 M. S. Etienne 12 L. S. Nom de M. 13 M. S. Amg 14 M. Ex. Se. Croix 15 S. S. Nicodème 16 V. S. Corneille 17 L. S. Lambert 18 D. S. Sébastien 19 M. S. Jeanne 20 M. S. Eulalie 21 M. S. Maurice 22 S. S. Lin 23 M. S. N. D. de M. 24 M. S. Louis 25 M. S. Zéphyrin 26 M. S. Césaire 27 M. S. Augustin 28 L. S. J. B. 29 M. S. Rosa 30 M. S. Raymond	1 S. S. Henri 2 D. S. August G. 3 L. S. Ther. E. J. 4 M. S. Frank J. A. 5 M. S. Pascale 6 J. S. Bronn 7 V. N. D. du S. R. 8 S. S. Brigitte 9 S. S. Charles 10 L. S. Gerson 11 M. S. Gominare 12 S. S. Wilfrid 13 J. S. Edoard 14 V. S. Carste 15 S. S. Thérèse 16 D. S. Eulalie 17 L. S. Hedwige 18 M. S. Luc 19 M. S. Sarrnan 20 J. S. Jeanne 21 V. S. Ursule 22 S. S. Eulod 23 D. S. Sébastien 24 L. S. Raphael 25 M. S. Christy 26 M. S. Evarist 27 M. S. Florent 28 M. S. Simon 29 L. S. Alfred 30 D. S. Lucien 31 L. S. Quentin	1 M. Toussaint 2 M. Trépassés 3 J. S. Hubert 4 V. S. Charles 5 S. S. Zacharie 6 D. S. Léonard 7 L. S. Wandou 8 M. S. Hésus 9 M. S. Mathurin 10 J. S. Anath A. 11 V. S. Marie 12 S. S. Marie 13 D. S. Stm. K. 14 L. S. Josephat 15 M. S. Léopold 16 M. S. Edmund 17 J. S. Gregoire 18 V. S. Hilde 19 S. S. Ensis 20 D. S. Félix de V. 21 L. S. P. de N. D. 22 M. S. Clément 23 M. S. Clément 24 L. S. J. de la Cr. 25 M. S. Christy 26 M. S. Jean B. 27 D. S. Avelin 28 L. S. Sophie 29 M. S. Sabirin 30 M. S. André 31 L. S. Quentin	1 J. S. Edo 2 V. S. Béatrice 3 S. S. Franck 4 D. S. Franck 5 L. S. Franck 6 M. S. Franck 7 M. S. Franck 8 J. S. Franck 9 V. S. Franck 10 S. S. Franck 11 D. S. Franck 12 L. S. Franck 13 M. S. Franck 14 M. S. Franck 15 J. S. Franck 16 V. S. Franck 17 S. S. Franck 18 D. S. Franck 19 L. S. Franck 20 M. S. Franck 21 V. S. Franck 22 J. S. Franck 23 S. S. Franck 24 D. S. Franck 25 L. S. Franck 26 M. S. Franck 27 V. S. Franck 28 J. S. Franck 29 S. S. Franck 30 D. S. Franck 31 L. S. Franck



ferro flash namur

**vous présente
ses meilleurs vœux
pour 1983.**