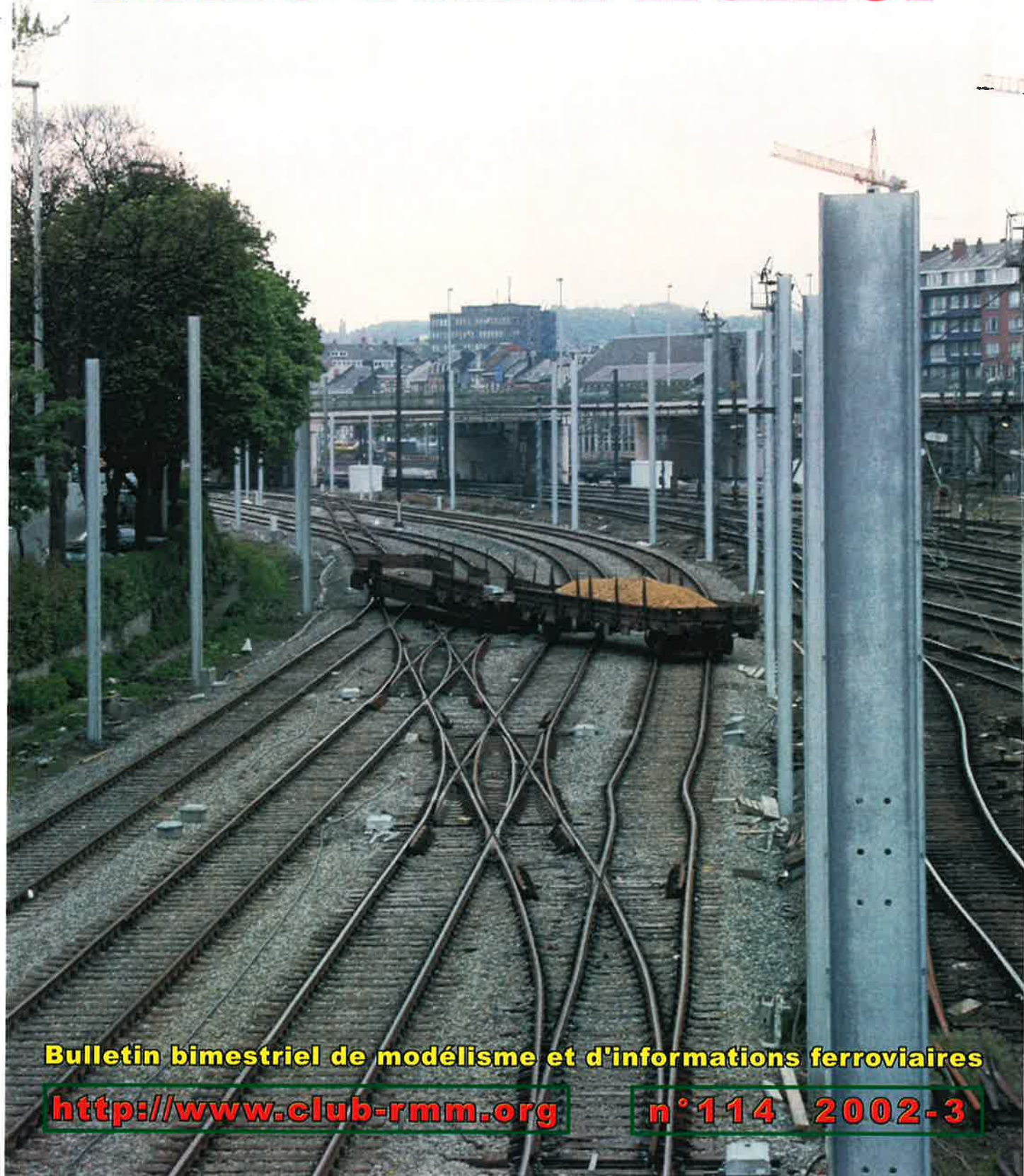


Rail Miniature Mosan

Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise

Ferro Flash Namur



Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

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

n° 114 2002-3

VIE DU CLUB



Escapade du Rail Miniature Mosan à Trier (D), le 1 mai 2002 (photos Jean-Claude Botspoel).

La locomotive vapeur de la DB AG 94 1538 tracte une rame de voitures anciennes sur les voies autour de Trier au plus grand plaisir de la foule très nombreuse venue pour goûter à cette nostalgie.

Arrêt en gare de Kordel.

Dans la voiture voyageurs nous pouvons reconnaître : Georges, Philippe, Marc, Vincent, et les autres...



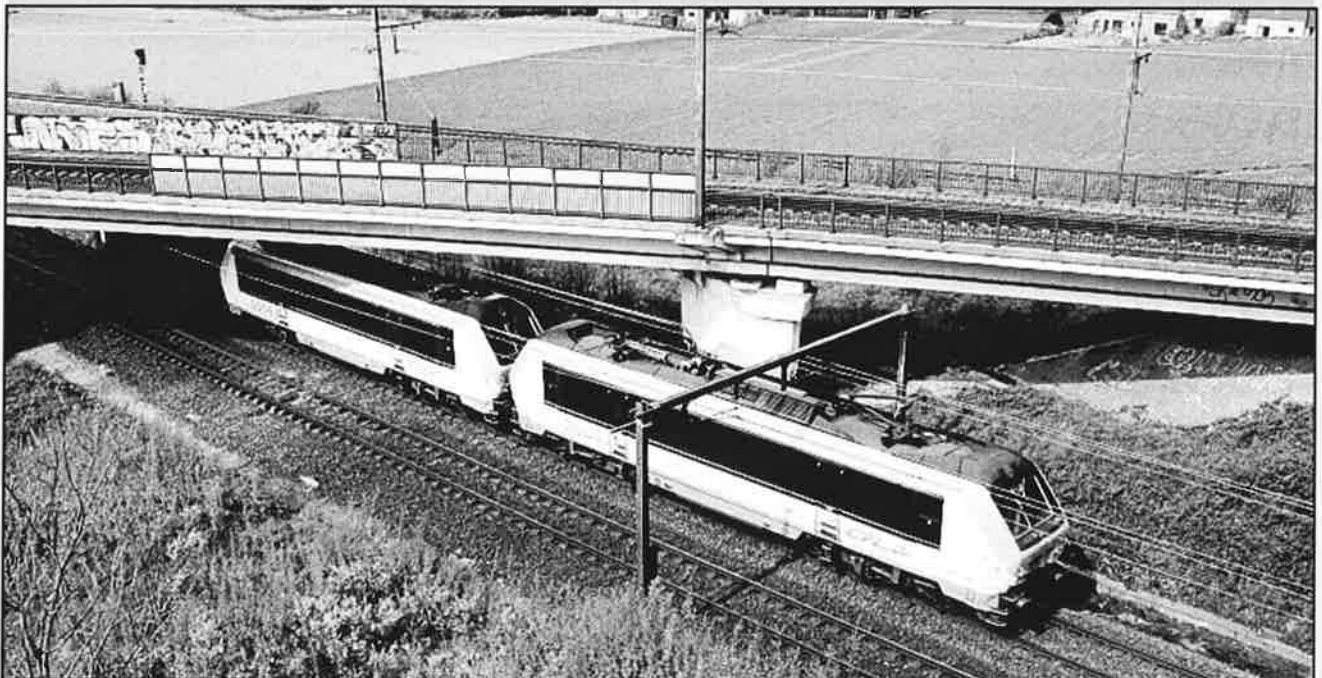
On a beau conduire une locomotive à vapeur, le modernise refait surface : le conducteur téléphone....



Gare de Rixensart (MRX), 20 avril 2002, l'automotrice 255 en voie 1 si on accepte que l'indication «2» qui est à l'envers sur l'autre qui représente effectivement la voie n°2.

Photos extraites du site Internet de Patrick Maes : <http://web.wanadoo.be/papymbelge>

Saut-de-mouton de Louvain-La-Neuve, 23 avril 2002, les motrices électriques 3005 et 3006 des CFL montent vers Namur sur la ligne 161. La voie au dessus : l'embranchement qui quitte la gare de LLN (à droite hors la photo) vers la gare d'Ottignies en rejoignant la ligne 161 (plus loin à gauche hors la photo). La seconde partie de l'embranchement venant de Bruxelles vers LLN est cachée par le saut-de-mouton, mais on aperçoit à gauche, dans le fond, le signal de contre-voie.



Programme des réunions au RMM et les activités ferroviaires "d'ailleurs"

(Informations réunies par Jean-Claude Botspoel, l'agenda Fébelrail,
et tous ceux qui voudront bien nous informer de leurs activités...)

Chaque nouvelle parution de l'agenda est une mise à jour : les dates sont confirmées ou modifiées ! (***) = vaut le voyage.

Bourses et activités revenant régulièrement

Tous les 2e dimanches du mois : LIEGE : bourse du Jouet et toutes collection au Palais des Congrès; 7>15h.

Tous les 3e dimanches du mois : WOLUWE-SAINTE-LAMBERT : bourse du jouet au Shopping Center.

Tous les 2e dimanches du mois d'avril à octobre : LA LOUVIERE : circulations par l'Association Vaporiste du Centre, rue G. Boël, Institut technique; 10>18h.

Tous les W.E. et J.F. jusqu'au 6 octobre (uniquement le dimanche et J.F. en juillet et août) : FOREST : circulations du Petit Train à Vapeur, Parc du Bempt, Chaussée de Neerstalle, 323 B; Bruxelles.

Juin 2002

..... 2..... SINT NIKLAAS : bourse, zaal Den Hof, Hendrik Heymanplein.

.... 7..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : matériel SNCF, CFL, CFF, FS, époques IV et V + **Réunion du Comité**.

..... 9..... HEER-AGIMONT : Expo Bourse Autos/Trains, à l'ancienne Gare; 10>18h.

.... 14..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement. Parution de **ffn 114**.

..... 14..... CFFL : Dias sur «Les américains d'après-guerre» par Jean Dubuffet.

..... 16..... WOLUWE : bourse, 9>13h.

..21.. Réunion mensuelle du RMM :

Vidéo sur la STIB par Guy Lahaye : Etude Tram 2000, présentation de dépôt et enquêtes auprès du public.

..... 22..... AMAY : expo et bourse de modèles réduits. Salle IPES, avenue Delchambre, 6. 9>18h.

..22 et 23 .. ARLON : expo-bourse au hall polyvalent organisée par le Train Modèle Sud (TMS); 10>18h. <http://www.multimania.be/csamyn>

..... 23..... KÖLN : bourse Adler, Martin Strasse; Gürzenich. 11>16h.

.... 28..... Réunion réseaux : travaux sur le réseau H0 «US». Circulations sur le réseau H0 «Mosan».

..... 29..... PFT : VOYAGE INAUGURAL DE LA 7005. Bruxelles-Midi (08:45) - Quenast - Clabecq (séance photo dans les anciennes forges) - Feluy - Manage. Voitures M1 + une autre loco Diesel. Retour Bruxelles-Midi (19:30). Prix : 27,00 €. Compte : 001-1201789-35 du PFT.

..29 et 30 .. ANTWERPEN : vente aux enchères «Veilingen Vercauteren», Verlatstraat, 18. Catalogue visible dès le 20 juin sur Internet à l'adresse : http://gallery.uu.net.be/Veiligen_Vercauteren

Juillet 2002

.....5..... Réunion réseaux : travaux sur le réseau H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains internationaux de toutes nationalités époques IV et V.

.... 6 et 7 DENDERMONDE : week-end du train vapeur B.V.S. (25 ans) animation et exposition en gare, horaire avec navettes supplémentaires

.... 12..... Réunion réseaux : : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

..19.. Réunion mensuelle du RMM :

..... 21..... FOREST : circulations spéciales du «Petit train à vapeur»

..... 21..... DENDERMONDE : week-end du train vapeur B.V.S.

.... 26..... Réunion réseaux : travaux sur le réseau H0 «US». Circulations sur le réseau H0 «Mosan».

Août 2002

.....2..... Réunion réseaux : travaux sur le réseau H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de marchandises de toutes nationalités époques IV et V.

..... 4..... DENDERMONDE : circulation du train vapeur B.V.S.

..... 9..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement. Parution de **ffn 115**.

..... 10..... **PFT : VOYAGE D'ADIEU AUX «51»**. Bruxelles-Midi - Leuven - Landen - Liège - Trois-Ponts - Wévercée - Sourbrodt - Bullingen.

Avec les voitures K et la voiture-buffet. Bütgenbach vers 13:15. Retour à 16:45, arrivée Bruxelles-Midi vers 21:00.

Le programme photos continue sur Bütgenbach - Bullingen. Prix : 30,00 € (abonnés «En Lignes»), 35,00 € (non membres). Enfants 15,00 €.

Enfants sous 6 ans : gratuit. Inscriptions : 001-1201789-35 du PFT.

..... 11..... AMAY : bourse autos/trains, au Gymnase Communal, Rue de l'Hôpital.

..... 15..... DENDERMONDE : circulation du train vapeur B.V.S.

.... 16..... Réunion réseaux : travaux sur le réseau H0 «US». Circulations sur le réseau H0 «Mosan».

..... 18..... DENDERMONDE : circulation du train vapeur B.V.S.

..23.. Réunion mensuelle du RMM :

.... 30..... Réunion réseaux : travaux sur le réseau H0 «US». Circulations sur le réseau H0 «Mosan» + **Réunion du**

Comité

Septembre 2002

- 1..... HOESELT : bourse de trains, Kulturelcentrum, Lindekapelstraat, 7; 9>13h.
 1..... DENDERMONDE : circulation du train vapeur B.V.S.
 1..... ANTWERPEN : vente aux enchères organisée par Veilingen Vercauteren à l'Hôtel des Ventes Bernaerts. (052.20.33.03.)
 1..... LILLE : excursion du RMM (voir l'encadré en page 4 : «excursion à Lille le 1 septembre».)
 6..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» SNCF, CFL, CFF, FS époques IV et V.
 7 et 8..... SAINT-GHISLAIN : journées du Patrimoine, ouverture de toutes les gares de Saint-Ghislain, inter circulations de matériel du PFT.
 7 et 8..... BINCHE : Expo et bourse de trains miniatures au «Kursaal», avenue Wanderpepen (route vers Charleroi). Info : 064.33.85.78.
 8..... VILVOORDE : bourse, Star Zaal rue De Brouwere; 9>13h.
 8 au 14..... LYON (F 69) : congrès du Morop, exposition quartier Part-Dieu les 7 et 8.
 13..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement
 14..... DENDERMONDE : circulation du train vapeur B.V.S.
 14-15..... BLETCHLEY (GB) : exposition des 35 ans de la «N Gauge Society», avec la participation des réseaux «N» du R.M.M. et du MOBOV.
 14 et 15 NAMUR : inauguration de la gare restaurée. Exposition avec la participation du RMM. (mais le réseau N est à Bletchley)
 14-15..... FOREST : Grande fête de la vapeur au «Petit train à vapeur» (PTVF) dans le parc du Bempt, chaussée de Neerstalle, 323b; 10>18h.

..20.. Réunion mensuelle du RMM :

- 22..... ANTWERPEN : bourse au Fort de Mercksem, organisée par l'ATA; 9>13h.
 22..... ANTWERPEN : bourse organisée par l'Antwerpse Treinclub, Blauwezaal Antwerpse Miniaturstad Cockerill-Kaaf, Hangar, 15; 9>13h.
 21-22..... GOSELIES : expo/bourse, Centre Culturel, rue Haute, 1.
 27..... Réunion réseaux.
 28-29..... QUEVAUCAMPS : exposition de Modélisme au Centre Culturel Deghouys.

Octobre 2002

- 4..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» SNCB, voyageurs et marchandises, époques II et III.
 5 - 6..... FOREST : dernier week-end de la saison du train à vapeur.
 6..... AYWAILLE : bourse à la salle St. Raphaël.
 9 - 10..... KARLSRUHE : TRAM-TRAIN 2002, «10 ans de Tram-Train entre Karlsruhe et Bretten». Traduction simultanée allemand/anglais/français.
 Contact : info@tramtrain.org Information complémentaires : <http://www.tramtrain.org> Initiateurs : Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG) et VDV-Akademie. Organisation par «Transport Technologie-Consult» à Karlsruhe (ing. A. Nils Jänig), <http://www.TTK.de> Autre sites à consulter pour la promotion du transport en commun : <http://www.transportpromotion.de>
 12 au 20..... MAROC : voyage du PFT. Renseignements et inscriptions : 02.477.60.13.62.
 11..... Réunion réseaux, : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement. Parution de **ffn 116**.
 13..... ANTWERPEN : bourse organisée par l'Antwerpse Treinclub, salle bleue Antwerpse Miniaturstad au quai Cockerill Hangar, 15; 9>13h.
 13..... ANTHEIT : bourse autos/trains, Caserne du Lieutenant Binamé, salle des Spiroux, rue de Leumont, 118; 9>13h.

..18.. Réunion mensuelle du RMM :

- 19..... HASSELT : Modelbouw 2002. Grenslanndhallen 10>18h.
 20..... JUPLLE : bourse organisée par Ferro-Liège, ancienne école des Accasias, rue du Couvent, 105; 9>13h.
 25..... Réunion réseaux.
 27..... STEINSEL (L) : bourse autos/trains, Hall Basket.
 27..... OUD-HEVERLEE : bourse autos/trains, Zaal De Roosenberg, Zoet Water, organisé par le Leuvense Modeltreinclub de 9 à 13h..

Novembre 2002

- 3..... LINGER (L) bourse au Centre Sociétaire; 10>19h.
 3..... SINT NIKLAAS : zaal Den Hof, Hendrik Heymanplein.
 7-10..... KÖLN-DEUTZ (D) : exposition de Modélisme Ferroviaire, Messe-Hallen ****
 8..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» DB et ÖBB, époques IV et V.
 9-10..... ANTWERPEN : vente aux enchères organisée par Veilingen Vercauteren à l'Hôtel des Ventes Bernaerts. (052/203303).
 9-11..... AISEAU-PRESLES : expo à la maison communale - halls 3-4; 10>19h.
 10..... ANTWERPEN : bourse organisée par l'Antwerpse Treinclub, salle bleue Antwerpse Miniaturstad au quai Cockerill Hangar, 15; 9>13h.
 10..... GILLY : école de la cité Germinal (Gilly Soleilmont).

..15.. Réunion mensuelle du RMM :

- 16-17..... BRUXELLES : Mondial of mini cars de jouets anciens et trains 0 à la Pyramide, place Rogier; samedi 13>18h30, dimanche 9h30>15h30.
 17..... KRUIBEKE : bourse à l'école.
 22..... Réunion : mise en place des locaux en vue de la journée de demain.

..23.. Journée de modélisme ouverte au public dans les locaux du R.M.M.

- de 10 heures à 18 heures : atelier de modélisme, circulations sur les réseaux H0 «Mosan», H0 «US» et N.
 23..... KAPELLE (NL) près de Goes. Bourse d'échange De Vroon, Vereekstraat, 74. 10>15h30.
 24..... POULSEUR : bourse du PTA, trains et autominiatures, jouets.... Ruc d'Esneux, 19 B; 9>15h.
 27..... VILVOORDE : bourse Star zaal, de Brauwerestraat.
 29..... Réunion réseaux.

Décembre 2002

- 1..... ANTWERPEN : bourse organisée par l'ATA au Fort de Mercksem de 9 à 13h.

Les amis nous informent

Les activités ferroviaires sont indiquées principalement dans l'agenda.

Certains détails complémentaires apparaissent dans cette rubrique non exhaustive.

Les mentions sont gratuites et n'ont aucun caractère publicitaire, elles sont données à titre purement informatif et sans aucune responsabilité de la part de la rédaction de Ferro Flash Namur.

«Benelux Railway Society»

Nouveau nom de la seule association anglaise s'occupant des chemins de fer belge, néerlandais et luxembourgeois. Elle abandonne son ancienne appellation de «Netherlands Railway Society».

Contact : Ralph Hanley, Pitts Deep, Stonehills; Fawley - SO45 1DU - GB SOUTHAMPTON.

JE CHERCHE

Pour compléter ma collection de «Journal du Chemin de Fer», je cherche les numéros 12, 13, 14 et 30.

Si vous avez une solution pour moi, voici mes coordonnées : Alain Jennes, Couriel : mimbi@tref.nl

Tél le soir : 0031.45.571.23.03 ou au boulot : 087.55.78.48.

P.F.T.

En 2001, le matériel du PFT a circulé sur la ligne 128 entre Spontin-Sources et Dorine-Durnal. Il ne devrait pas y avoir de prolongation en 2002. Néanmoins, une convention pourrait être signée avec la SNCB afin de définir la zone d'exploitation entre Ciney et Dorinne-Durnal si le troisième contrat de gestion liant la compagnie nationale à l'Etat met à l'ordre du jour les conventions avec les associations exploitant les chemins de fer touristiques récompensant enfin leurs efforts en développant des partenariats.

Comme nombre d'engins sont radiés des écritures à la SNCB, suite au renouvellement intensif du parc, le PFT s'est porté acquéreur, en 2001, de la locomotive électrique 1805, de la locomotive Diesel 5128, des locotracteurs 7005, 8428 et 9209.

En 2002, le locotracteur 8524 et la locomotive Diesel 5183. Voici, en deux ans, 7 engins moteurs qui seront préservés par une association touristique.

Comme nous en parlions dans FFN 113, la 230-084 des chemins de fer roumains a été acquise et fait l'objet d'une révision approfondie dans le pays. C'est une P8 construite par Henschel en 1921.

Voyage d'adieu aux «51»

Samedi 10 août : Bruxelles-Midi - Liège - Trois-Ponts Bütgenbach - Büllingen. Voir l'agenda à la date.

Commandes groupées : un service RMM

Il est à nouveau possible de commander des pièces électroniques sous la forme d'un ordre groupé. C'est un service et une facilité que rend le club à ses membres, via le document d'inscription figurant au dos de la porte du local. Il est prélevé par le trésorier, Didier Delfosse, le premier vendredi du mois. La Maison Farnell livre dans le mois.

Le catalogue, en 2 volumes, se trouve dans la bibliothèque du club. Volume 1 : «composants électroniques», volume 2 : «électricité et mécanique».

Excursion à Lille, le 1 septembre

Le point de départ de l'excursion sera le Centre Denis Papin de Oignies qui est un musée de la mine et des chemins de fer avec ce jour là une exposition de modélisme.

Le rendez-vous est fixé à l'entrée du musée à 10h30. Pour s'y rendre, prendre l'autoroute A1 Lille-Paris qui longe la ligne à grande vitesse, sortir à la sortie 18, suivre la direction Oignies par une route dans un paysage minier désertique. Le musée est immédiatement après le carrefour où il est indiqué Oignies-Centre.

Après la visite du musée, vers 12h30, on reprendra l'autoroute A1, mais cette fois en direction de Lille, pour se rendre au parking des 4 cantons. On y laissera les voitures (parking gratuit et surveillé). Ensuite on empruntera le VAL à destination de la gare SNCF de Lille-Flandres.

Les participants auront alors un temps libre pour visiter cette gare, la gare de Lille-Europe où s'arrêtent les TGV, et ... manger dans un des nombreux établissements du quartier.

A 14h30, on empruntera à Lille-Flandres le bus n°9 à destination de «Marquette» où l'on empruntera le tram historique de l'Amitram.

Enfin, retour par le bus et le VAL vers les «4 cantons» pour y retrouver les voitures.

Ceux qui le désirent peuvent profiter de cette occasion pour visiter la célèbre braderie de Lille...

Sites Internet à consulter :

<http://home.nordnet.fr/~mlancel/papin/papin.html>
<http://www.amitram.asso.fr/>

Ferro Flash Namur

Une référence dans le monde du Modélisme Ferroviaire

Dernières et ultimes humeurs sur les P8 et les G8

(suite des FFN 104, 105, 107, 112)

NDLR

Ce dernier article de la série sur les P8 et G8 vous est présenté sous forme d'un clin d'oeil de l'auteur. Connaissant l'ami qui nous avait écrit cette série d'articles, le Comité de Rédaction avait choisi le titre.

Une précision de l'auteur

Un aimable lecteur m'a téléphoné pour me complimenter après lecture de mes articles «P8 et G8» (les fleurs). Etant imbu et fier de moi, je l'en remercie.

Ensuite, il me fait remarquer (le pot) que le titre ne précise pas qu'il s'agit de G8¹ alors qu'il est intéressé et passionné par les G8 et la version SNCB.

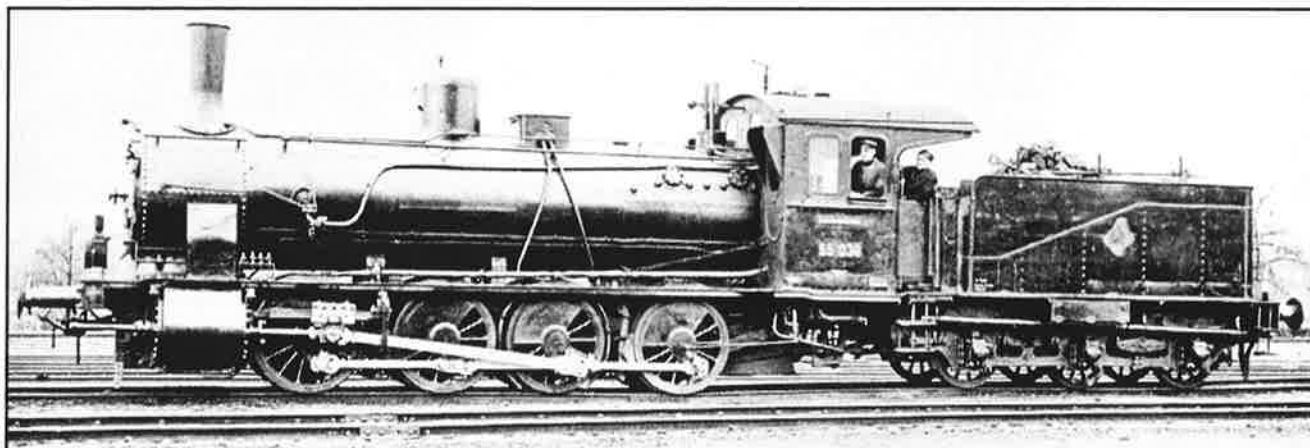
Je tiens d'abord à préciser à cet aimable lecteur (et aux autres) que :

je ne suis que correspondant-collaborateur épisodique à la revue FFN. Le titre générique a été proposé suite à la demande du Comité de rédaction de rédiger, grâce à ma *haute science spécialisée*, une «P8 & G8 Story», ceci du fait de la mise sur le marché par deux firmes allemandes de nouveaux modèles de ces locos, et ce, à différentes échelles.

Je prie cet aimable lecteur (et les autres) de bien vouloir relire la page 7 du numéro 112 (2002-1), premier chapitre après l'introduction : «Avant que je vide... les modèles réduits de G8¹ n°55 2501 à 55 5665, un peu d'histoire». N'est-ce pas clair et explicite ?

Des corrections ont été effectuées à ma demande tout au long du texte mais malheureusement il y a deux ou trois oublis. Mais pour Fleischmann, Trix et Märklin,

Appellation prussienne	G7 ¹	G7 ²	G7 ³	G8	G8 ¹	G8 ²	G8 ³	G9
Numérotation DRG de 1925 de à	55 001 55 694	55 701 55 1412	56 001 56 005	55 1601 55 2268	55 2501 55 5665	56 2001 56 2916	56 101 56 185	55 2301 55 2433
Type de construction	D-n2	D-n2v	1'Dn2v	D-h2	D-h2	1'D-h2	1'D-h3	D-n2
Longueur hors tampons, en millimètres	16.613	16.620	16.283	17.968	18.290	16.995	16.995	16.758
Diamètre des roues motrices, en millimètres	1.250	1.250	1.250	1.350	1.350	1.400	1.400	1.260
Vitesse maximale, en km/h marche en avant marche en arrière	50 50	45 45	45 ?	55 50	55 50	65 50	65 50	45 45
Année de construction	1894/1917	1895/1911	1893	1902/1913	1913/1921	1919/1927	1919/1920	1908/1911
Tender	3T12	3T12	3T12 3T16,5	3T12 3T16,5 2'2'T16	3T16 3T20 2'2'T21,5	3T16,5 3T20 2'2'T21,5	3T20	3T12
Retrait du service	1957 DB 70' DR	1946	vente Cie privées	1955 DB 1968 DR	années '70 DB & DR	1968 DB 70' DR	1948 vente Cies privées	vente à Cies privées?



Locomotive G7¹, BR 55 038 (photo Carl Bellingrodt, janvier 1931).

on parle bien de G8¹.

Maintenant, je veux souligner et peut-être apprendre à cet aimable lecteur (et aux autres) que leur revue est le résultat du travail de deux ou trois membres dont un seul s'occupe de la rédaction électronique, la sélection des photos, la mise en page, la correction, et j'en passe... Alors, il arrive parfois qu'il manque une virgule ou un rivet.

La réponse au courrier

Après cette longue explication, venons au sujet qui passionne cet aimable lecteur (et les autres). Pour finir une fois pour toutes avec ce chapitre des G8 prussiennes, voici un tableau mentionnant les principales caractéristiques de G8^{0-1-2 et 3} avec, en prime, la G9 (vapeur saturée et roues de 1260mm) et la G7¹ que Piko annonce pour cette année et... et... la G7² (vente en Belgique D.J.H./Jocadis, hé oui) et, ouf, la G7³ de 1893. Je crois que les lecteurs seront satisfaits.

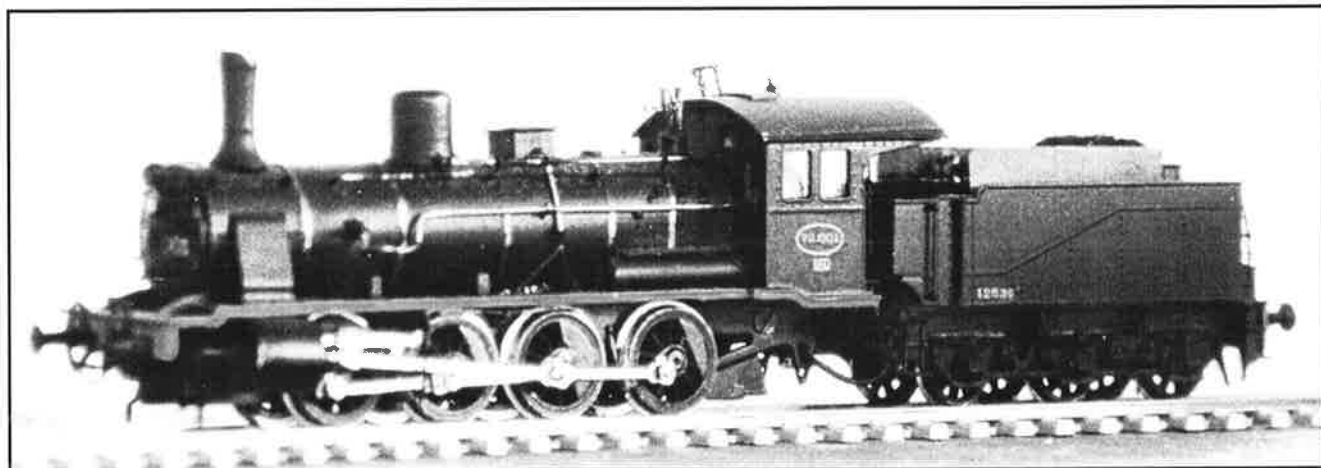
Ne soyez pas étonnés : les G8^{2&3} sont des locomotives

«Consolidation» 2-8-0 et non des 0-8-0 comme les autres G8.

Les ² & ³ ont été construites avant 1925 encore sous l'Administration Prussienne et, lors de la numérotation DR de 1925, elles ont été incluses dans les BR 56 et pas dans les BR 55. Élémentaire, n'est-il pas, mon cher Watson ?

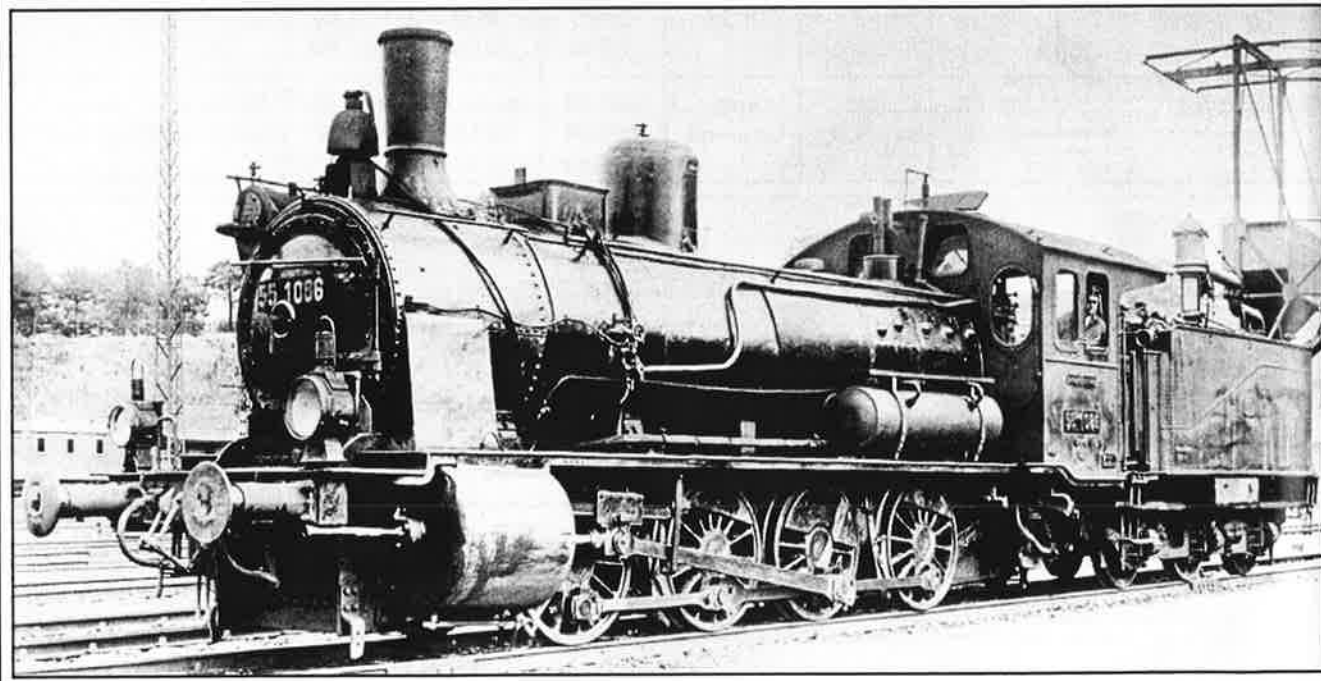
J'attire votre attention sur ce fait : mon texte concerne les machines allemandes et malgré ma haute spécialisation, je ne vends pas encore la bible prussienne «Reichsbahn» le dimanche matin. Donc, il n'est pas impossible qu'un ou des lecteurs apportent des modifications ou des améliorations intéressantes : d'avance, je les en remercie.

Concernant les livrées des locomotives belges, leur numérotation de 1925 et de 1931, ensuite celle à 4 et 5 chiffres d'après 1946, veuillez, je vous prie, consulter l'excellent ouvrage du regretté Phil Dambly : «Vapeur en Belgique», tome 2 ou alors questionnez certains membres du RMM qui en connaissent un morceau.



La 72.001 de la SNCB, modèle réduit à l'échelle HO produit par D.J.H./Jocadis, assemblé et peint par l'auteur. Le modèle de la 72.001 est issu de la G7² arrivée en 1923 au dépôt Nord-belge de Frameries sous le n°4636 des KPEV, puis à Saint-Martin ensuite à Namur de 1934 à 1940. Reprise par la SNCB en 1941, elle y devint le type 75 (7536), puis en 1946 le type 72 (72.001).

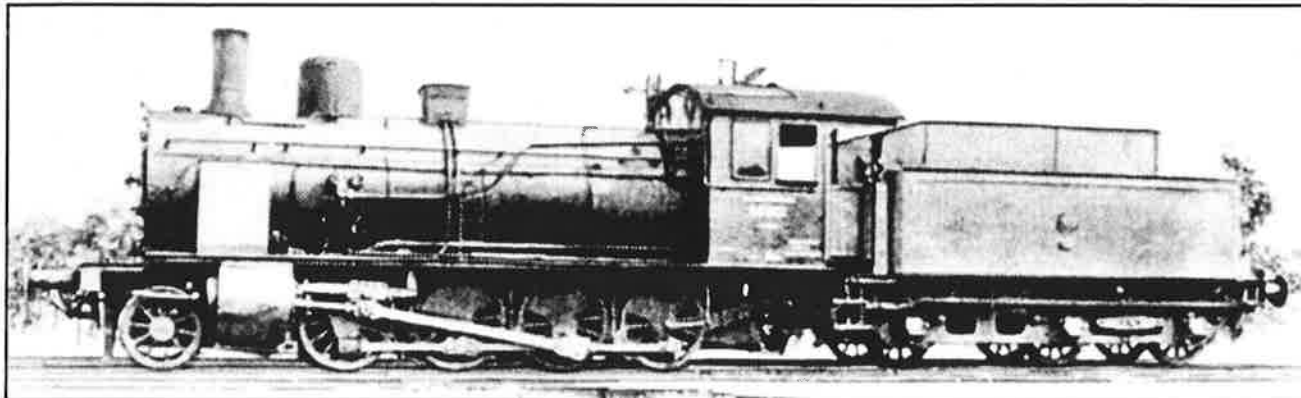
En bas : Locomotive prussienne G7², BR 55 1086 (photo Carl Bellingrodt, 1927).



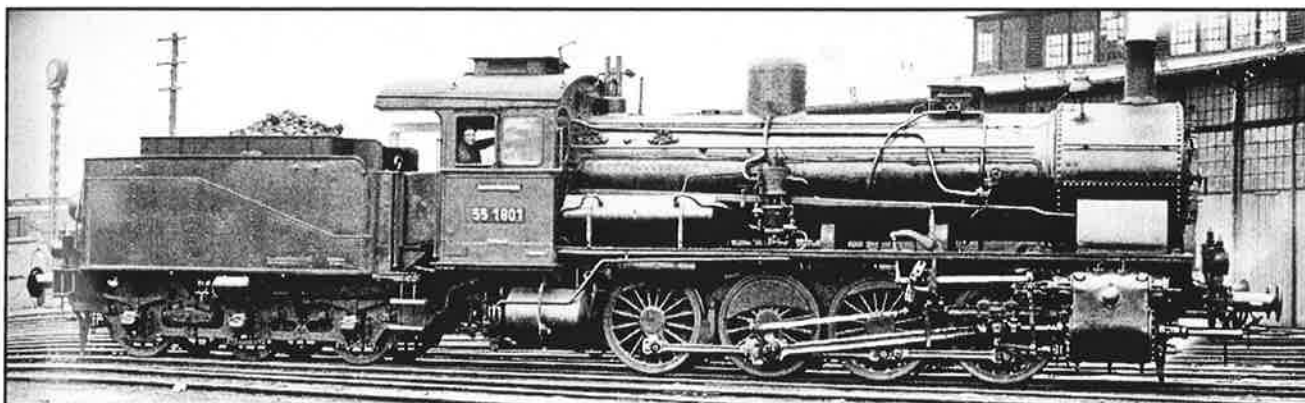
Personnellement, j'en connais deux que je qualifie de «H.S.S.H.» Haute Sommité, Spécialisé et Historien) des Chemins de fer belges : Messieurs Jean Dubuffet et Michel Herbiet.

Voilà, c'est fini, F I N I et comme dans les dessins animés des années 40/50 de la Warner Bros, je vous dis : «That's all Folks!». *Jean-Pierre Van Hoof.*

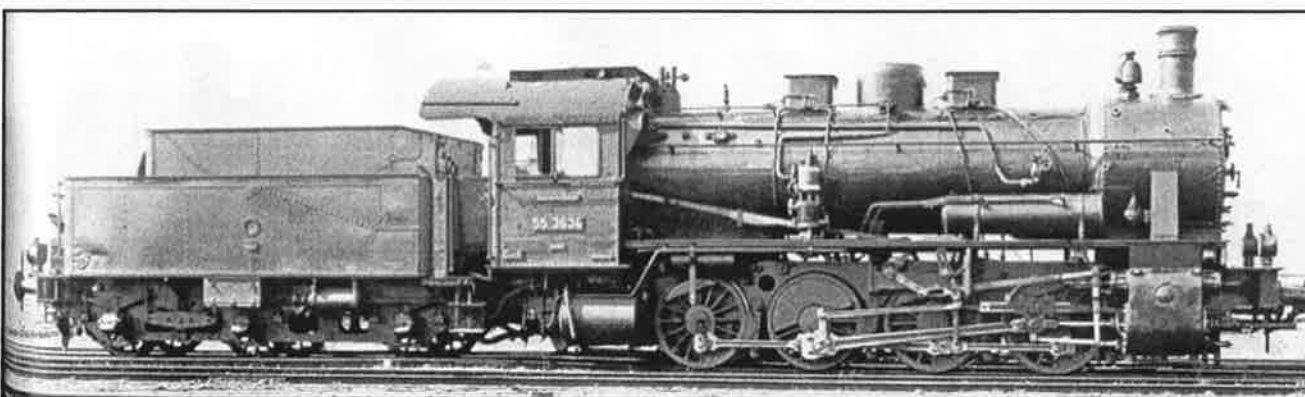
That's all Folks!



Locomotive G7³, probablement la BR 56 001
(photo extraite du livret «Taschenbuch Deutsche Dampflokomotiven» de Horst J. Obermayer, édition Franckh.)



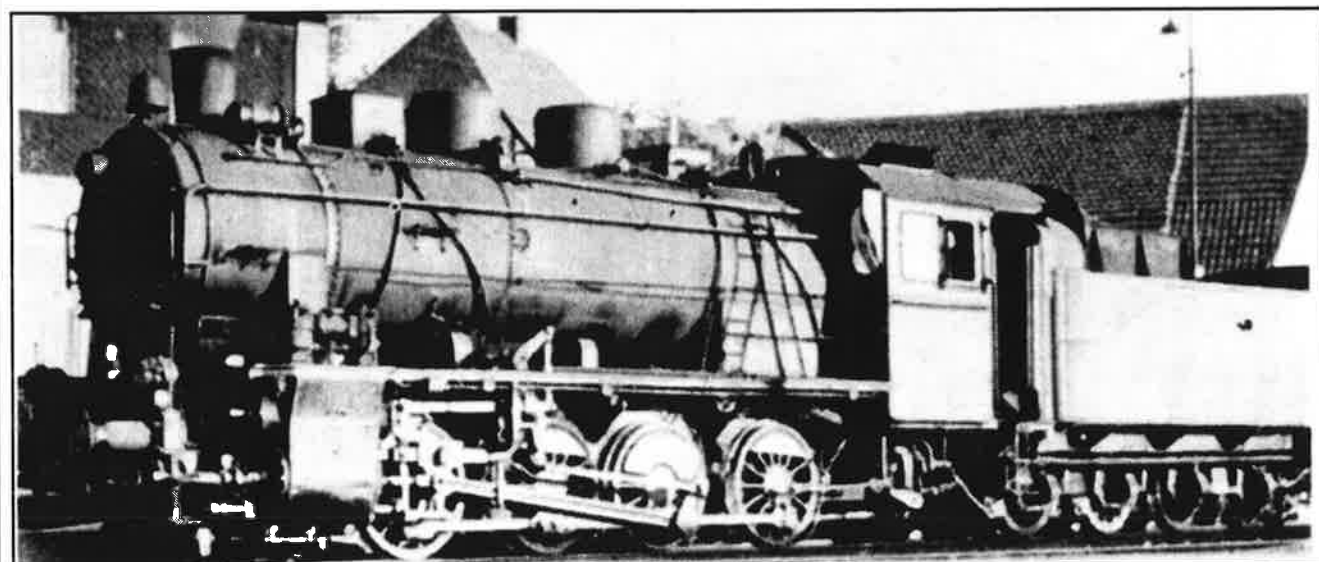
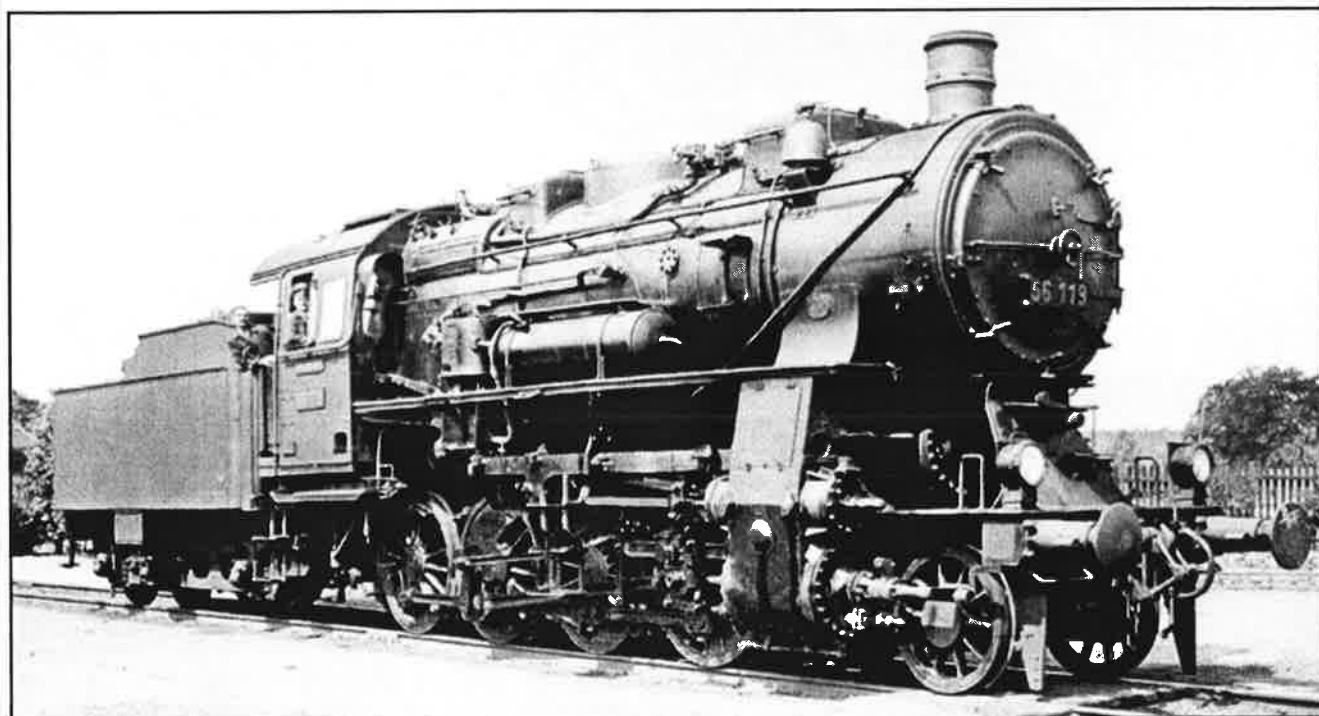
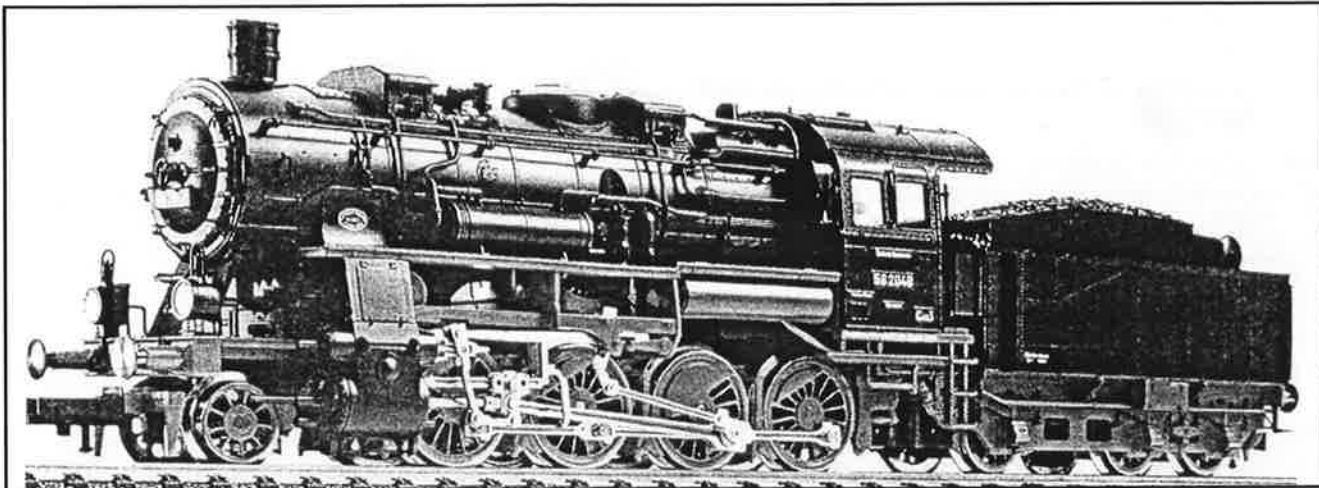
Pour comparaison des deux modèles de locomotives G8 et G8¹ : ci-dessus, la G8, BR 55 1801
Ci-dessous : la G8¹, BR 55 3634



(Les quatre photos du bas sont de Carl Bellingrodt et extraites de «Reichsbahn-Dampflokomotiven», édition Eisenbahn-Kurier).



A gauche : G8, BR 55 2255 avec un tender 2'2'T16. A droite : G8², BR 56 2816 (juin 1934).



Légendes de cette page :

En haut : modèle réduit de la G8², BR 56 2048, exécuté en HO et en N par Fleischmann.

Au centre : la G8³, BR 56 119 (photo Carl Bellingrodt, extraites de «Reichsbahn-Dampflokotiven»).

En bas : locomotive G9, BR 56, numéro illisible (photo extraite du livret «Taschenbuch Deutsche Dampflokotiven» de Horst J.Obermayer, édition Franckh).

Des voitures USI K4 de la SNCB ont bien un «37»

Dans notre article «Les voitures K4 de la SNCB et leurs reproductions à l'échelle H0 (FFN 111, pages 21 à 23) l'auteur, Michel Herbiet, faisait remarquer que la numérotation UIC de la voiture de la référence 12003-3 de LS Models n'était pas reprise dans la numérotation appliquée par la SNCB sur les 55 voitures de ce type achetées à la SNCF. En effet, la numérotation UIC de la SNCB pour ces voitures est 50 88 20-38 401-6 à 50 88 20-38 455-2 alors que le numéro de la voiture réf 12003-3 est le 50 88 20-37 326-6.

Cette différence de numérotation n'avait pas échappé non plus à Guy Van Meroye qui, dans son article paru dans Train Miniature Magazine n°15 (janvier-février 2002), écrivait en page 15 que *si la numérotation de la voiture de 2ème classe référence 12003-1 est plausible, selon les sources que l'on consulte, celle de la 2ème classe référence 12003-3 n'est pas entièrement conforme (20-37 au lieu de 20-38). Ce n'est pas frappant quand la voiture roule sur le réseau, mais pour le même prix, on aurait tout de même aimé une numérotation tout à fait exacte.*

Notre ami Alain Jennes, que nous remercions au passage, nous relève et nous prouve par des photos prises en Hollande (témoins irréfutables) que des voitures K4 portent une numérotation avec le «37». Il s'agit de voitures K4 louées en 1999 aux chemins de fer néerlandais (NS). Remarquons cependant que si les voitures de 1ère classe se contentent uniquement du nouveau nombre 37, celles de 2ème classe adoptent

également le nombre 37 mais également un nouveau numéro d'ordre dans la série (dans les 300 au lieu des 400). Notons également sur les voitures la disparition du sigle SNCB remplacé par celui des NS.

La référence 12003-3 de LS Models porte donc bien un bon numéro mais cette voiture est destinée à être louée aux NS.

Les modélistes auraient certainement préféré une voiture immatriculée à la SNCB comme la référence 12003-1.

En consultant le site de LS Models, nous remarquons que deux nouvelles voitures sont prévues : une équipée de bogies Y28 (réf. 12131) et l'autre de bogies Y24 (réf. 12132). Osons espérer une numérotation bien SNCB.

Note de la rédaction :

Raisons de l'application du nombre «37» en lieu et place du «38».

Numérotation de la voiture utilisée par la SNCB :
référence LS Models 12003-1 n°50 88 20-38 406-5.

50 : voiture utilisée en service intérieur.

88 : administration propriétaire : SNCB.

20 : 2 = voiture de 2ème classe,

0 = voiture à 10 compartiments.

38 : 3 = vitesse maximum 140 km/h.

8 = caractéristique du chauffage : 3.000 Volts continu de la SNCB.

406 numéro d'ordre dans la série.



Voiture K4 de la SNCB louée aux Nederlands Spoorwegen et, partant de là, une immatriculation conforme avec le réseau sur lequel elle va circuler. La photo a été prise en Belgique par Daniel Piron (LS Models). Il est probable que cette voiture ai encore roulé quelque temps sur le réseau SNCB (en période de non chauffage) avant de partir en Hollande où le sigle de la SNCB sera remplacé par celui des NS. Ces voitures ont été louées pour une période de trois ans : jusqu'à fin 2002. Selon certaines sources bien informées, la location pourrait s'étaler jusqu'en fin 2003.

5 : chiffre de contrôle.

Numérotation d'une voiture SNCB louée aux NS: référence LS Models 12003-3 n°50 88 20-37 326-6.

50 : voiture utilisée en service intérieur.

88 : administration propriétaire : SNCB.

20 : 2 = voiture de 2ème classe,

0 = voiture à 10 compartiments.

37 : 3 = vitesse maximum 140 km/h

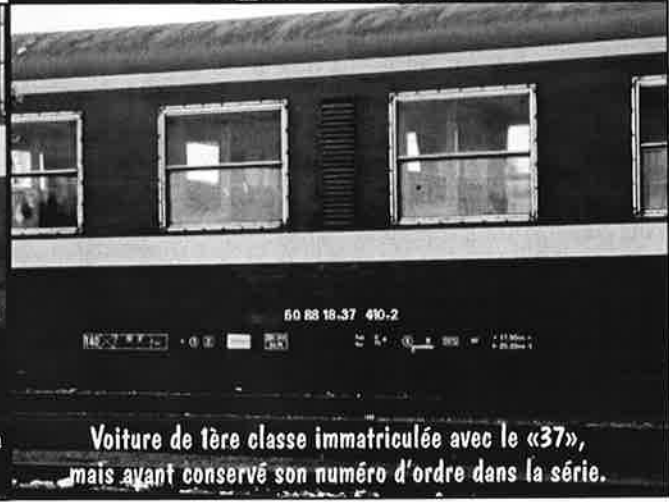
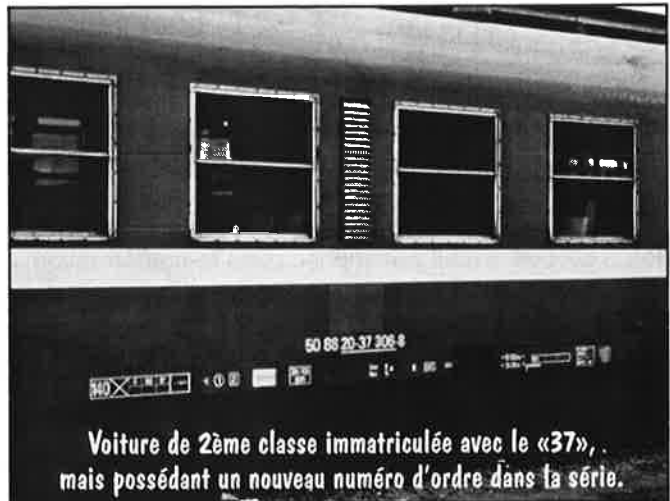
7 = caractéristique du chauffage : 1.500 Volts continu des NS.

326 numéro d'ordre dans la série.

6 : chiffre de contrôle.

Michel Herbiet.

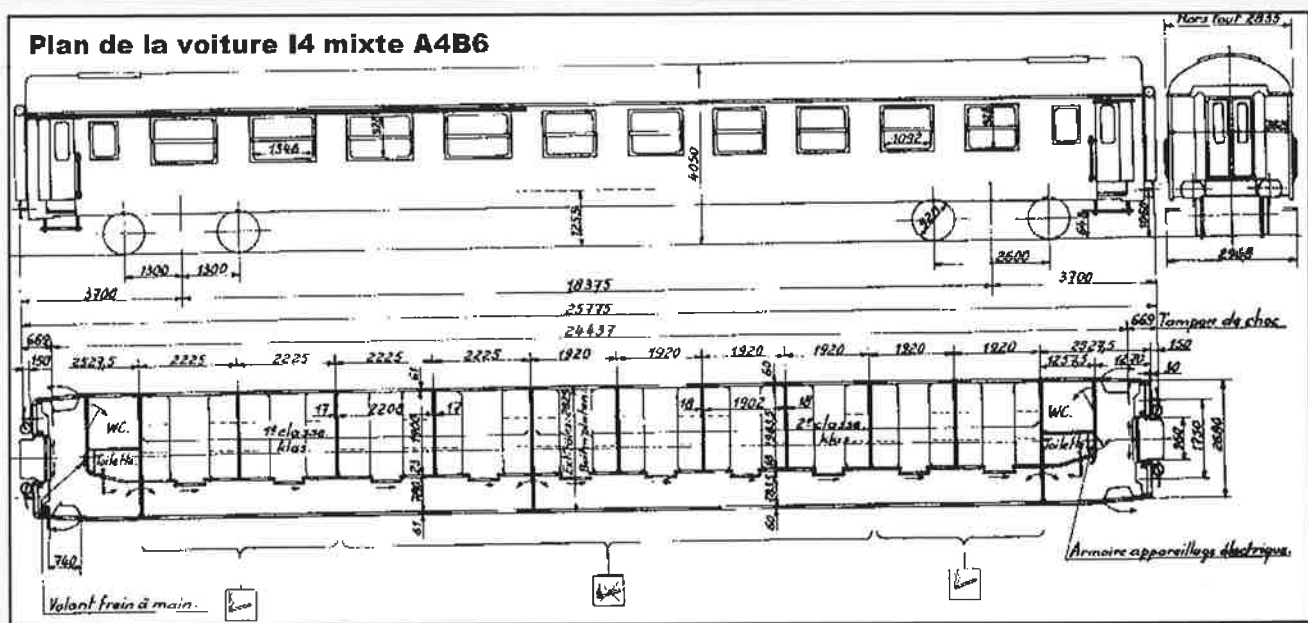
Photos ci-contre de Alain Jennes.



Une K4 de la SNCB louée aux NS depuis 1999 en vue de faire face à la pénurie chronique de voitures voyageurs aux Pays-Bas.

Les voitures K4 sont engagées sur les relations IC : Den Haag CS - Venlo et Den Haag CS - Heerlen. En moyenne, trois trains sur quatre comportent des voitures K4. Elles sont toujours situées côté Venlo et Heerlen.

Remarquons que les hollandais ont supprimé la moitié des compartiments fumeurs : la ligne bleue a été dissimulée au regard par un autocollant blanc (photo Janghely, parue dans le Journal du Chemin de fer n°125).



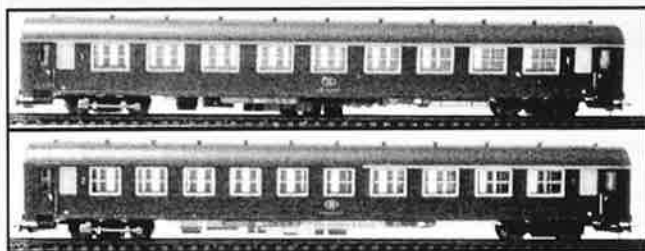
1974 furent remplacées par un nouveau matériel se composant de 59 voitures des NS et 12 locomotives SNCB série 11. Les seize voitures I4 de la SNCB furent introduites à nouveau dans le service international sous une nouvelle livrée orange C1.

A part quatre voitures réservées au groupement «RAILTOUR» à livrée spéciale, les vingt deux autres voitures reçurent également cette livrée orange C1 en 1987.

Leur reproduction à l'échelle H0

Deux voitures sont reproduites en livrée verte, époque IV, en collaboration avec la sprl JOCADIS et uniquement en vente chez ce détaillant. Il s'agit de :

- Une voiture de 1^{ère} classe à 9 compartiments (A9) (réf : JOC 42302).
- Une voiture mixte à 4 compartiments de 1^{ère} classe et 6 de 2^{ème} classe (A4B6) (réf : JOC 42303).



Voitures I4, A9 (JOC 42302) et A4B6 (JOC 42303)

Deux voitures sont reproduites en livrée orange C1 et en vente chez tous les détaillants. Il s'agit de :

- une voiture de 1^{ère} classe à 9 compartiments (A9). Il s'agit d'une voiture ayant fait partie des 16 voitures destinées aux rames «BENELUX» (réf : 12113).
- une voiture mixte à 4 compartiments de 1^{ère} classe et 6 de 2^{ème} classe (A4B6). Elle n'a pas fait partie des rames «BENELUX». (réf : 12123).

La mise sur le marché d'une voiture en livrée «Memling» est prévue pour le quatrième trimestre 2002 sous la référence LSM n°12125.



En haut : voiture I4 de 1^{ère} classe en livrée orange C1 (réf. LS Models : 12113, épuisée).

En bas : voiture I4 mixte A4B6 en livrée orange C1 (réf. LS Models : 12123, épuisée.)

Disponible 2003 : les références LS Models 12114 et 12124, respectivement I4 B9 ex-I4 A9 et I4 B10 ex-I4 A4B6.

Les voitures I5

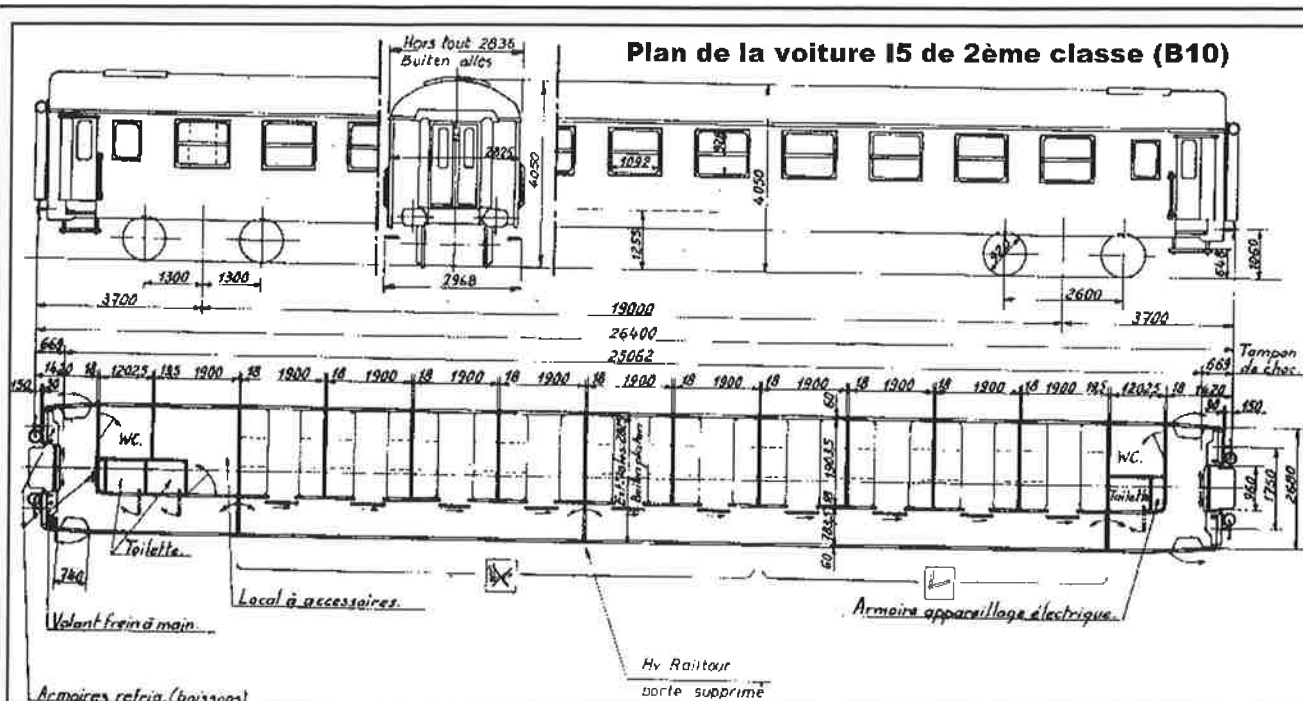
La naissance des I5

En 1965, la SNCB ne disposait que de 40 voitures-couchettes (type I3), nombre insuffisant vu la demande croissante de la clientèle désirant se rendre à l'étranger par train de nuit mais en n'utilisant pas les voitures-lits peut-être plus confortables mais plus onéreuses. Aussi, la SNCB fit construire à partir de 1966 de nouvelles voitures-couchettes à 10 compartiments (un de plus que les I3). Livrées en 1967, elles furent désignées type I5 et leur livrée était le vert classique de la SNCB.

La livrée «RAILTOUR»

En 1973, seize voitures furent réservées à l'agence «RAILTOUR». Cette dernière visait la promotion, l'organisation et la vente de forfaits touristiques par rail, en formule «tout compris». Elle avait été fondée en 1957 par quatre agences de voyages. La SNCB en devint actionnaire en 1970.

Les seize voitures réservées à cette agence portaient la mention «RAILTOUR» sur leurs flans, certaines une fois sur chaque flan; d'autres, deux fois sur chaque flan.



En 1974, toutes les voitures I5 furent peintes en bleu foncé avec trois bandes horizontales bleu clair. Les portes furent également peintes en bleu clair. Quant aux seize réservées à «RAILTOUR», elles arboraient en plus, sur leurs flans, le sigle de l'agence: blanc en forme de losange avec centre en jaune-orange.

En 1982, les bandes bleu clair de ces seize voitures seront remplacées par des bandes aux couleurs de l'arc-en-ciel.

A partir de 1984, les voitures non-réservées à «RAILTOUR» reçurent une livrée amputée des trois bandes horizontales bleu clair appliquées, en 1974, elles étaient toujours peintes en bleu foncé avec portes en bleu clair.

En 1990, elles adoptent la livrée des I6 transformées en voitures-couchettes : c'est à dire toujours peintes en bleu mais avec une large bande de couleur rose appliquée en dessous des fenêtres. Au milieu de cette bande un fin filet de couleur rouge : la livrée telle que nous les voyons actuellement sur le réseau.

Leur reproduction à l'échelle H0

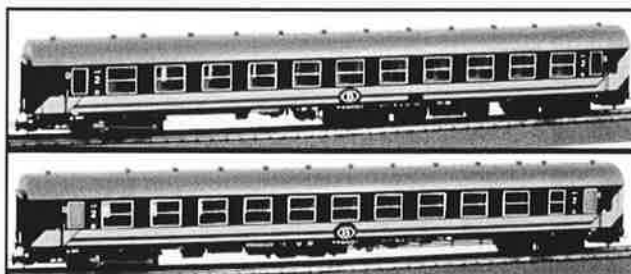
Trois voitures sont reproduites en livre verte, époque IV, en collaboration avec la sprl JOCADIS et uniquement en vente chez ce détaillant. Il s'agit de :

- Une voiture (non-réservée à «RAILTOUR») (réf : JOC 42300.)
- Deux voitures réservées à «RAILTOUR» avec mention de ce nom sur les flans. il s'agit de la référence : JOC 42301, set de deux voitures dont l'une porte la mention une fois sur chaque flan, l'autre deux fois.



Voiture I5, référence JOC 42300

Deux voitures sont reproduites en livrée 1990 (bleu/rose) et en vente chez tous les détaillants. Il s'agit d'un set de deux voitures (référence 12006 I et II) avec bien entendu deux numérotations différentes. Il apparaît que le logo «B» de notre SNCB est placé sur l'une des deux voitures plus haut vers la fenêtre tandis que sur l'autre il est placé plus bas vers le fond de caisse. Cela doit s'avérer exact car LS Models ne travaille que



Voitures I5 de 2ème classe dans la livrée actuelle : le bleu à bandes roses et ligne rouge. Celle du bas possède un sigle décalé plus vers le bas de la caisse.

d'après photos. Maintes fois, on a remarqué que certains ateliers SNCB faisaient preuve de fantaisie avec le pinceau ce qui crée des différences dans la livrée du matériel.

Michel Herbiet. Plans empruntés à «50 ans de transport voyageurs» tome 2 de G. Close et Michel Thiry. Images extraites du «Journal du Chemin de fer» n°127, mai/juin 2002.



Le salon du modélisme de Charleroi : 10 ans !

Le Salon du Modélisme de Charleroi fêtait cette année ses 10 ans d'existence. Décrié, mais visité ! C'est la conclusion immédiate de mes rencontres le samedi matin avec nombre de mes amis du RMM...

Il faut pourtant se rendre à l'évidence : toujours les mêmes exposants, surtout dans le train, m'a confié l'un d'eux.

Le salon s'ouvrait à 10 heures. Je m'y suis présenté à 10h20 afin d'assister pour vous à l'inauguration de 10h30 et à la cérémonie modélistique officielle annoncée dans le périodique de Febelrail.

Après la file d'attente de plus de 50 mètres (il n'y avait qu'une seule caisse tenue par une dame d'âge) j'ai déboursé 6,50 € pour pouvoir visiter le hall 2 et le hall d'honneur et les pistes dans le hall 1.

J'étais sur place à 10h45, juste pour entendre la fin de l'exposé de Monsieur Jacques De Deurwaarder, Président de Febelrail, qui remettait officiellement et sans s'être préalablement assuré de qui était là ou pas, les prix du «Modèle de l'Année 2001» à ceux qui les avaient mérités par la qualité de leur production jugée par la Commission Modélisme de Febelrail, présidée



Jacques De Deurwaarder, Président de Febelrail, à la tribune de Charleroi-Expo, remet à Monsieur Goris trois des quatre «Prix du Modèle de l'Année 2001» : mérite oblige. Au centre, l'organisateur du salon du modélisme de Charleroi.

Le représentant de Os.Kar, ci-dessous, en «trouble fête» recevra quand même le quatrième...



par Philippe Callaert (absent aujourd'hui).

Le prix du Modèle de l'Année 2001

Prix attribué dans la catégorie «Matériel de traction» pour Trix avec sa locomotive électrique 2338, (réf. 22749). Malgré des appels pressants au micro, pas de M. Goris...

Prix attribué dans la catégorie «Matériel remorqué voitures» pour Märklin avec ses voitures M2. Malgré des appels pressants au micro, pas de M. Goris...

Prix attribué dans la catégorie : «Matériel remorqué wagon» pour Os.Kar avec son Rmms (réf. 4007). Heureusement, le représentant d'Os.Kar était là (avec une jolie dame). Il avait déjà remporté ce prix l'année dernière à Blankenberg.

Prix attribué dans la catégorie «Matériel de décor» pour Kibri avec sa gare belge. Malgré des appels...

Retenu par la foule à l'entrée (la file des visiteurs décrite plus haut) Monsieur Goris est arrivé en retard et la cérémonie, manquant lamentablement et totalement de panache (quel contraste avec Blankenberg !), a heureusement été presque recommencée pour lui.

Représentant Märklin et Kibri, M. Eric Goris est reparti heureux (on le comprend) avec trois des quatre prix attribués... Félicitations pour la qualité de son travail et celui de l'équipe de Märklin-Belgique.

Après quoi, l'Echevin des Sports et des Loisirs de la Ville de Charleroi, M. Claude Despiegeleer a pris la



Monsieur Claude Despiegeleer pendant son intervention. A droite, l'organisateur du salon récompensé pour ses 10 ans «d'assiduité».

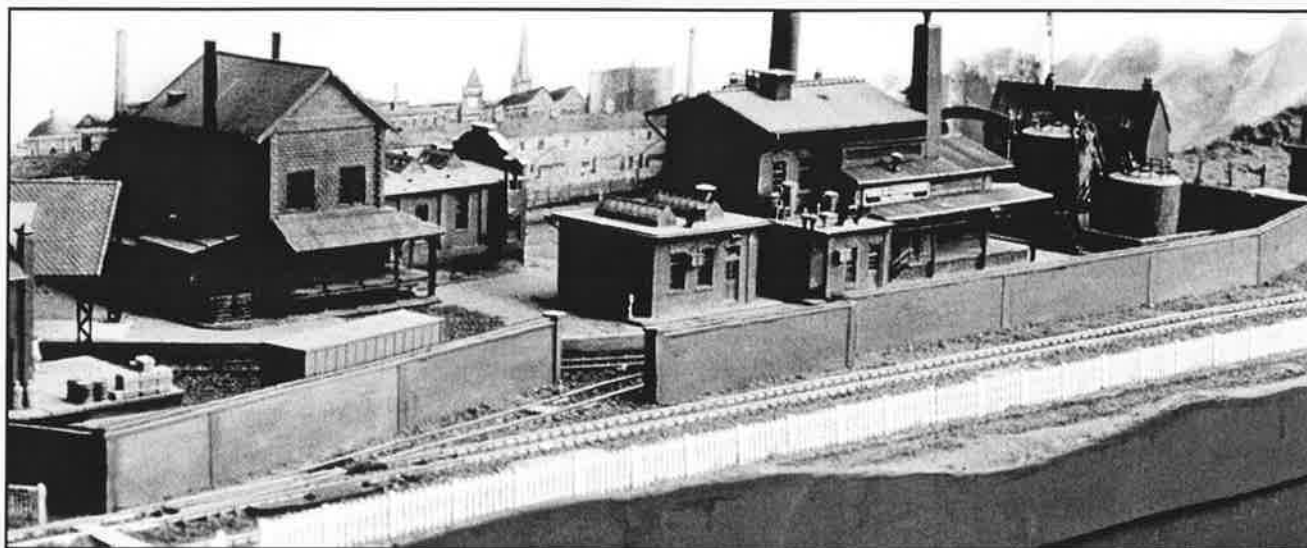


parole pour remettre à l'organisateur du salon un fanion souvenir pour ses 10 ans de travail à la renommée de la Ville.

Les réseaux

Le club de Mons (CFM) s'était déplacé avec un réseau modulaire H0, présentant une suite de décors dans les modules qui se complétaient agréablement les uns les autres créant des sites réalistes en fonction de l'état d'esprit de leurs concepteurs.

D'autres clubs comme celui de Trazegnies et d'Ottignies montrent leur désir de vouloir faire les choses en grand comme le témoigne les dimensions de leur réseau H0,



mais les modules sont assez disparates et sans suite dans le thème de leur décor. Ce manque de cohérence est préjudiciable à leur image. Pourtant, on sent qu'ils veulent bien faire.

Un grand absent partout : le beau fond de décor réaliste.

Il y avait un superbe réseau au décor «US» mais je ne l'ai point vu. Notre Président, lui, l'a remarqué et s'en est régalé !

Le C.F.C. (Centre) était présent avec sa section Vapeur vive et un stand du club à côté de celui d'un commerçant de Haine-Saint-Pierre bien connu de notre club (qui nous a fait un exposé sur le «Digital (universel) DCC Lenz» le 24 mai avec Etienne Josse le sémillant secrétaire du CFC Centre et Jean-Pierre.

Quelques autres petits réseaux étaient visibles dans les échelles connues.

Bourses de matériel par des vendeurs spécialisés et quelques commerçants vendent outillages et boîtes de montage, mais la part belle de l'exposition est heureusement laissée au modélisme personnel et associatif.

La vapeur était présente par diverses associations comme «Le Petit Train à Vapeur de Forest».

Mais mon intérêt s'est fixé sur «l'Association Vaporiste du Centre asbl», Rue Gustave Boël,23; 7100 La Louvière. Site Internet : <<http://users.win.be/W0080404/menu.htm>> (avec le W en majuscule). Un article complet lui est consacré dans ce numéro.

Nautisme

La section nautisme présentait de superbes réalisations à toutes échelles dont les plus «gros» représentants étaient les porte-avions «Entreprise» et «Nimitz». Les présentations se succédaient agréablement dans le grand bassin où l'un des pilotes portait l'uniforme d'officier de marine.

Quelle patience pour assembler une caravelle tout en bois et cordages...

Aéromodélisme

Des avions, presque plus légers que l'air, volaient au dessus de la tête des visiteurs propulsés par un moteur élastique actionnant l'hélice. Une exposition statique de modèles dans de grandes échelles. Un



ballon soutenant une caméra vidéo émettrice et pilotée pour réaliser des vues aériennes.

Les avions, de taille acceptable, réalisaient leurs acrobaties et leurs atterrissages dans la moitié du vaste hall 1.

Voitures

Piste d'essais et de courses dans le hall 1. Un challenge en 3 parties était organisé dans l'après-midi du samedi. Un bruit assourdissant garanti et une belle pollution

intérieure à l'huile de ricin. Camions et bolides.

Figurines et dioramas

Je dois avouer que je n'ai pas visité cette section par manque de temps. Mais, elle était aussi importante que les autres années et certainement tout aussi intéressante. C'est d'ailleurs dans celle-ci que l'on y avait trouvé le plus de merveilles. Une française était venue présenter ses maisons de poupées : superbe.

Claude Carpet



En haut : Wavre (GWV), 20 avril 2002, locomotive Diesel .5105 en tête d'une rame de wagons transcéréales destinés au transport de froment, orge et houblon. (Photos Patrick Maes, extraites de son site Internet : <http://web.wanadoo.be/papymbelge>).

En bas : Louvain-La-Neuve-Université (LNO), le 30 mars 2002, locomotive Diesel .6257 de l'Infrastructure en tête d'une rame de wagons trémies à ballast.



Association Vaporiste du Centre

Un projet valorisant

Une association s'est développée autour d'un projet scolaire à haute valeur ajoutée quant à la gratification du travail effectué par des jeunes !

L'Institut Technique Saint-Joseph de La Louvière a motivé ses 5 sections : Construction-Gros Oeuvre, Menuiserie, Electricité, Machine-outil Usinage, Soudure dans la construction complète d'un réseau modèle pour exploitation en vapeur vive.

Leur réseau est situé derrière l'Ecole Technique, rue Gustave Boël, 23 à La Louvière (la chaussée qui va du rond-point de la gare jusqu'à Houdeng-Aimeries), dont l'un des professeurs a conçu le projet que je vais me permettre de vous décrire dans cet article.

Dans toutes les écoles techniques, les élèves apprennent la théorie en classe, puis effectuent les travaux pratiques qu'ils sont amenés à démolir ensuite ne serait-ce qu'en raison du manque de place ou d'obligation de récupération des matériaux.

Pourquoi, c'est dit le professeur, ne pas construire définitivement, ne rien démolir et ainsi gratifier l'élève de la vue de la pérennité de son travail. C'est ainsi qu'est né le projet !

1997 : les débuts

Sur un terrain de 2,5 hectares, vont prendre place

bâtiment de gare, château d'eau, rotonde, plaque tournante, ponts, cabine de signalisation...

Section «Construction - Gros Oeuvre»

17.000 briques néo-romanes, 2.000 blocs lourds en béton de 30x40, 3.000 blocs de terre cuite de 14cm, 70 m³ de béton pompé, 700 tonnes de scories, 1.000 m³ de terrassements, 10 tonnes de ciment ont été nécessaire pour réaliser les bâtiments.

La gare est une réplique de celle de La Louvière-Bouvy reproduit à l'échelle 8/10, avec tout le confort : toilettes, buffet, etc....

Rotonde, pont tournant manuel, poste d'aiguillages, double voie en gare, signalisation lumineuse complètent l'installation.

Section «Menuiserie»

Quatre m³ de Méranti ont été nécessaires pour construire 9 portes simples, 1 double, 38 châssis, 4 doubles portes de garage; auxquels on a ajouté : 300 m de chevrons 6/9, 800m de voliges 4/4 x100, 800 m de lattes à pannes, 800 m de contre lattes, 100 m de tasseaux brevetés.

Section «Electricité»

Elle a réalisé tous les équipements des bâtiments et



Site de l'Association Vaporiste du Centre. A l'avant-plan : la plaque tournante, manoeuvrable à la main, située devant la rotonde. A l'arrière-plan : le bâtiment de la gare. Au centre : quatre superbes locomotives à vapeur attendent d'entrer en service.



En haut : la rotonde avec ses quatre voies. Le machiniste manoeuvre sur la plaque tournante. (photos A.V.C.)

En bas : rencontre de locomotives à vapeur sous la cabine de signalisation, celle de droite est manoeuvrée par un jeune mécanicien. En arrière-plan sur la droite : le château d'eau. Depuis la prise de vue, une seconde voie a été installée.



le câblage du réseau.

Section «Machine Outils - Usinage» et section «Soudure»

Fabrication de deux locomotives à vapeur vive du type «Waldenburg», réalisées à l'échelle 1/5.

200 pièces dessinées et usinées par locomotive, 400 kilos d'acier, d'acier inox ou de bronze... Les machines peuvent tracter 3 à 4 tonnes.

Réalisation d'un réseau initial de 600 mètres à l'écartement 7 pouces 1/4, en rails à l'échelle posés sur traverses de bois. Aiguillages à commande électro-pneumatique.

Les extensions de 2000-2001

Le projet s'est poursuivi dans l'année scolaire 2000-2001 par l'extension du réseau consistant à l'agrandir de 960 mètres à 2 kilomètres. Construction de ponts en pierres, bois et acier ainsi que la signalisation électrique.

Extensions futures

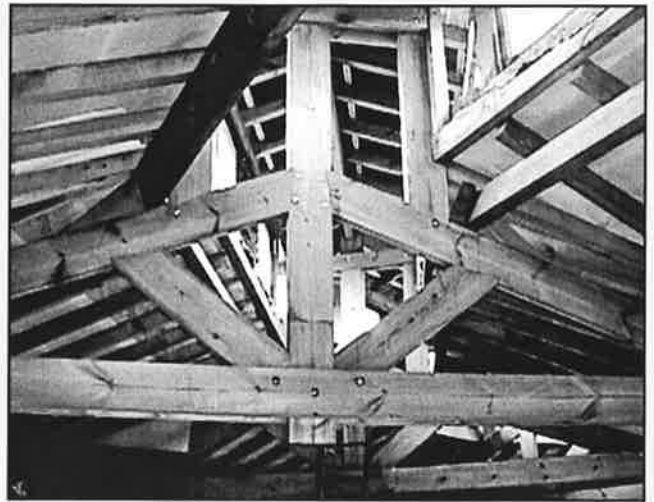
Le projet se poursuivra. Le planning est déjà établi pour les cinq prochaines années.

Visites des lieux et circulations vapeur

Les circulations ont lieu sur le site tous les deuxièmes dimanches du mois, d'avril à octobre de 10h à 18h.

Grand parking gratuit derrière les ateliers de l'Ecole Technique. Entrée par un passage sur le côté gauche de l'école qui vous conduit devant des bâtiments, le réseau est accessible par la droite de ceux-ci.

Secrétariat : Christian Harcadioux, Chaussée Brunehaut, 79; 7134 Ressaix. harcadiouxch@swing.be

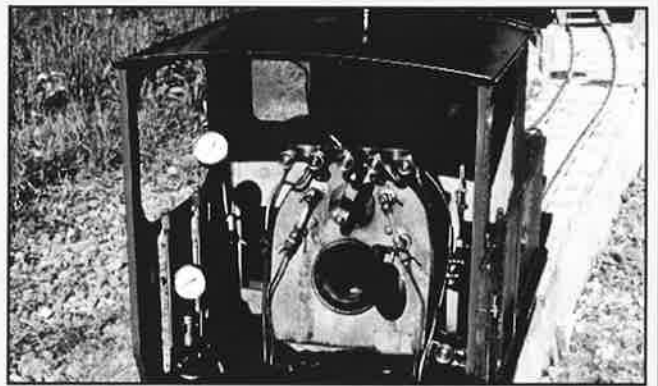


Détail de la charpente de la rotonde. Réalisée par la section Menuiserie de l'Institut Technique Saint Joseph.

Site Internet :

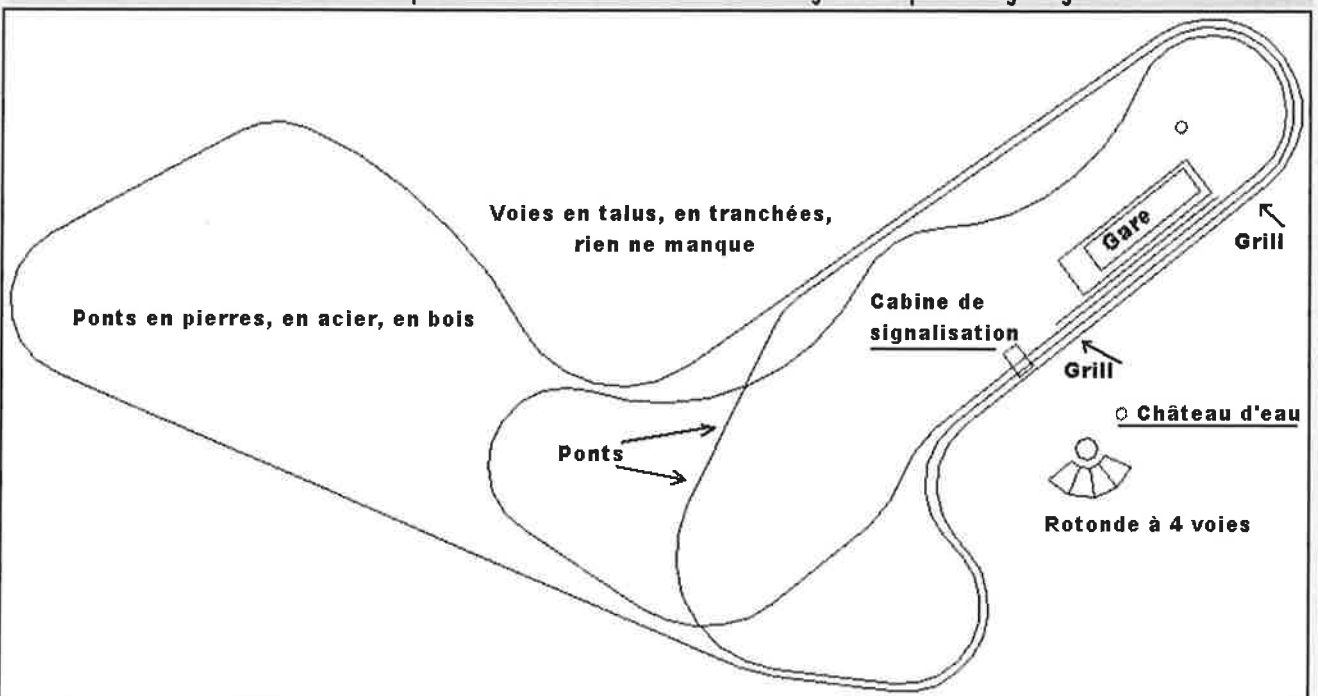
<<http://users.win.be/W0080404/menu.htm>> (avec le W en majuscule).

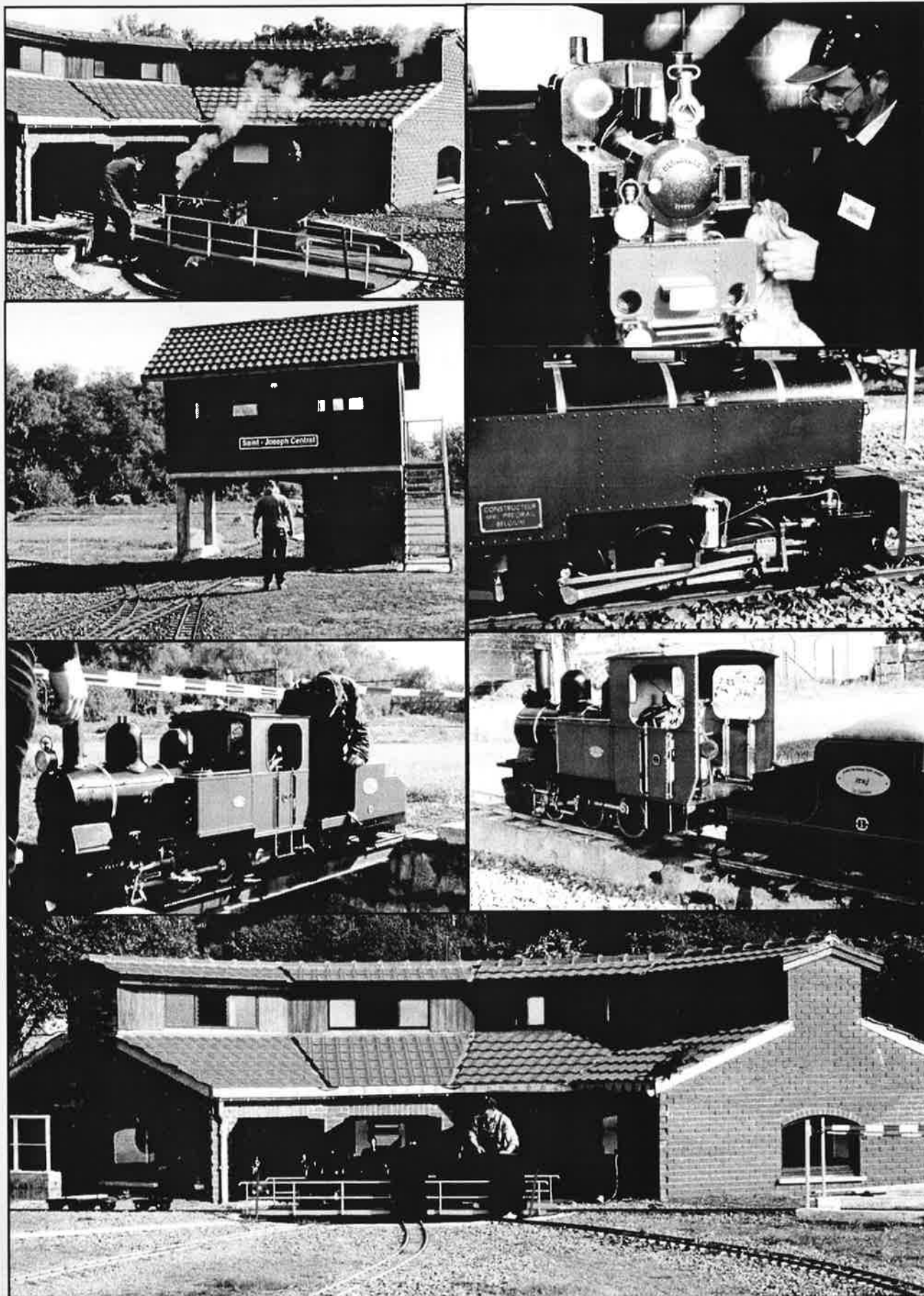
Claude Carpet



Plan du réseau en voies de 7 pouces 1/4. Situation de 2002.

Trois voies en gare : 3 réseaux distincts s'y rejoignent au travers d'un grill d'entrée et d'un grill de sortie avec accès à la plaque tournante dont les voies ne sont pas dessinées mais elles existent ! Les grills comportent aiguillages et traversées.





Sous la rotonde : entretien d'une loco vapeur de construction artisanale. Surplombant les voies : la cabine de signalisation et de commande des aiguillages électro-pneumatiques de la gare de «Saint-Joseph Central».

Les deux photos juste au dessus de la grande du bas : la machine construite par les élèves de l'école avec les plaques constructeur ovales. (photos de cette page : Claude Carpet).

Les autobus du TEC Namur



Gare des bus du TEC à Namur.

Des nouveaux autobus Mercedes pour le TEC Namur ?

Les voici présentés sur plusieurs faces afin de vous permettre une reproduction ou une adaptation de ce qui existe dans le commerce.

Attention : la référence Busch n°47213 reproduit en HO le modèle Renault R312.

A ne pas confondre avec le Mercedes MBO 405 que l'on voit ici.

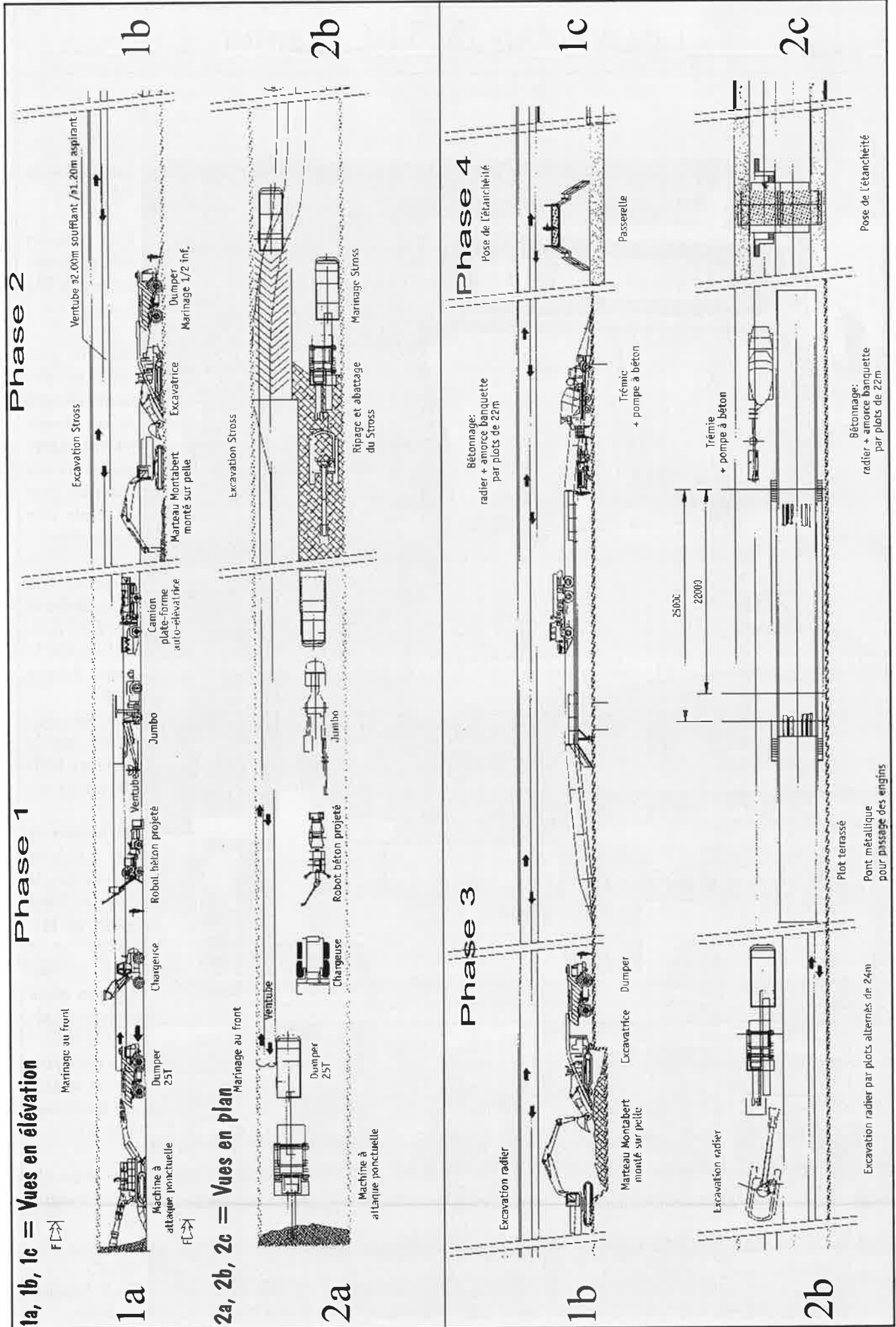
Ces derniers ne sont d'ailleurs pas neufs, il s'agit de 5 bus achetés aux hollandais et 5 achetés en Allemagne en raison du manque d'effectif au TEC.

Viking a reproduit ce modèle sous la référence 7020433.

Photo du bas : la relation Namur - Mettet.

Photos : Claude Riguelle, mai 2002





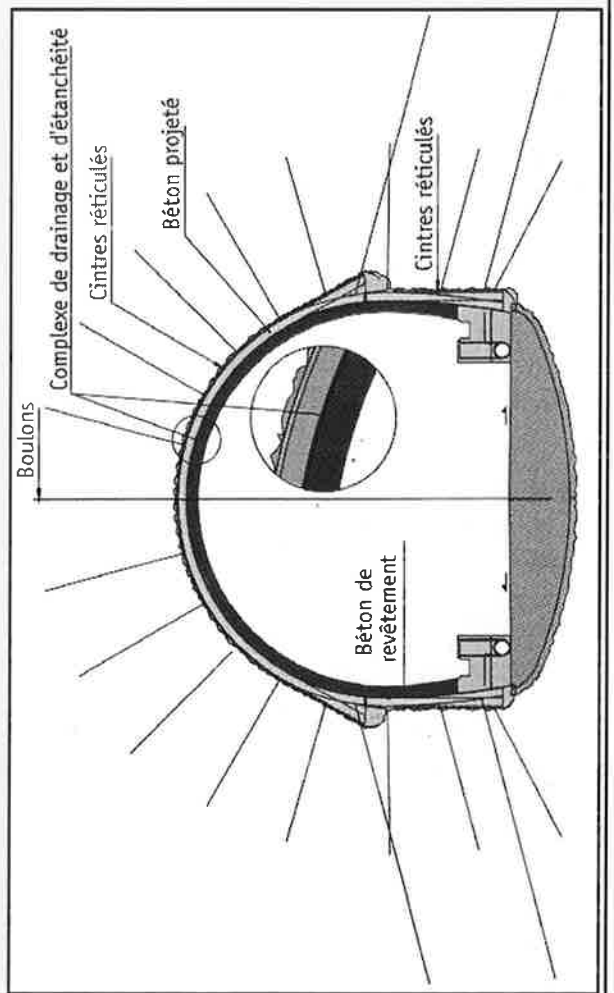
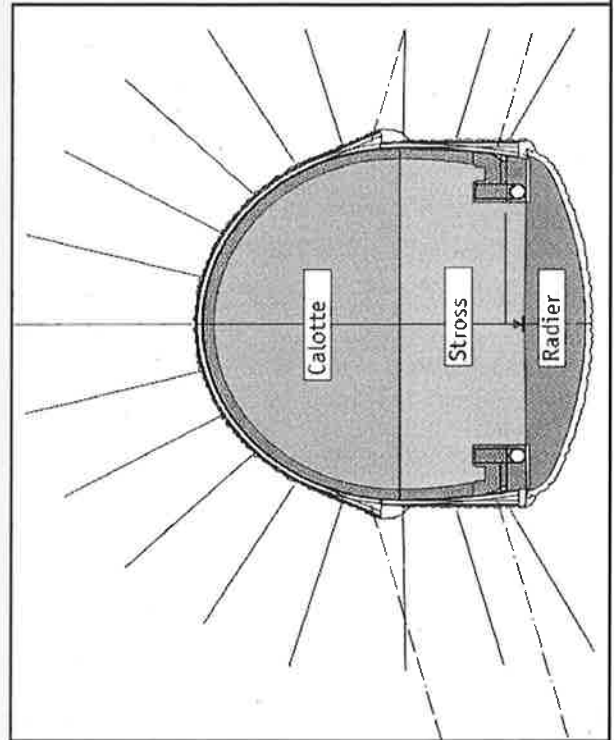
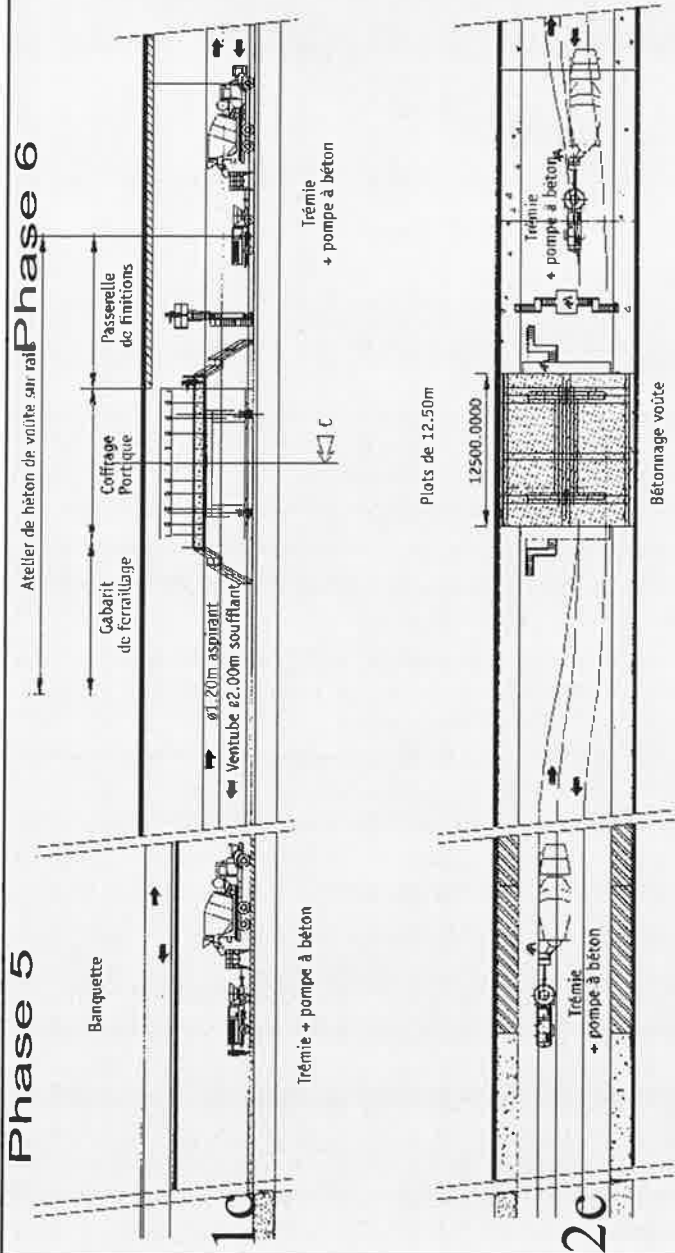
Sur la LGV Bruxelles - Köln : le tunnel à double voie Vaux-sous-Chèvremont - Ayeneux le plus long tunnel ferroviaire belge

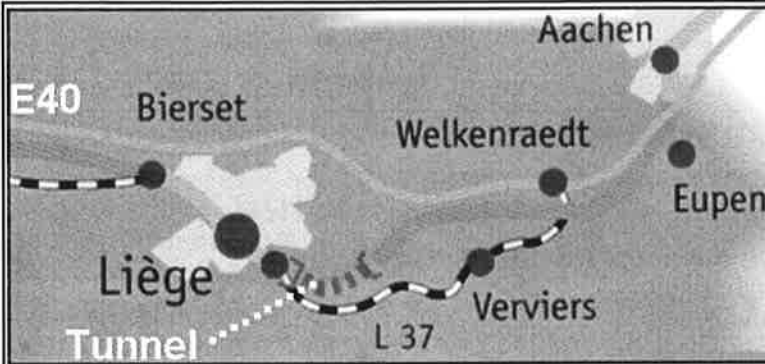
Pour le compte de la SNCB, TUC RAIL construit ce qui deviendra le plus long tunnel du réseau belge avec 5.940 mètres de longueur auxquels il convient d'ajouter de part et d'autre 177 et 388 mètres de tranchées couvertes.

Cet ouvrage d'art d'envergure permettra de s'extraire de la gare des Guillemins et de permettre la liaison aisée à grande vitesse en site propre vers Aachen.

A l'altitude de 90 mètres dans la vallée de la Vesdre à son entrée de Vaux-sous-Chèvremont dans l'entité de Chaudfontaine, le tunnel est en pente régulière de 1,7%. Elle augmente à 2% peu avant la sortie d'Ayeneux dans l'entité de Soumagne pour se retrouver à une altitude de 210 mètres.

La vitesse nominale autorisée de 200 km/h a été retenue

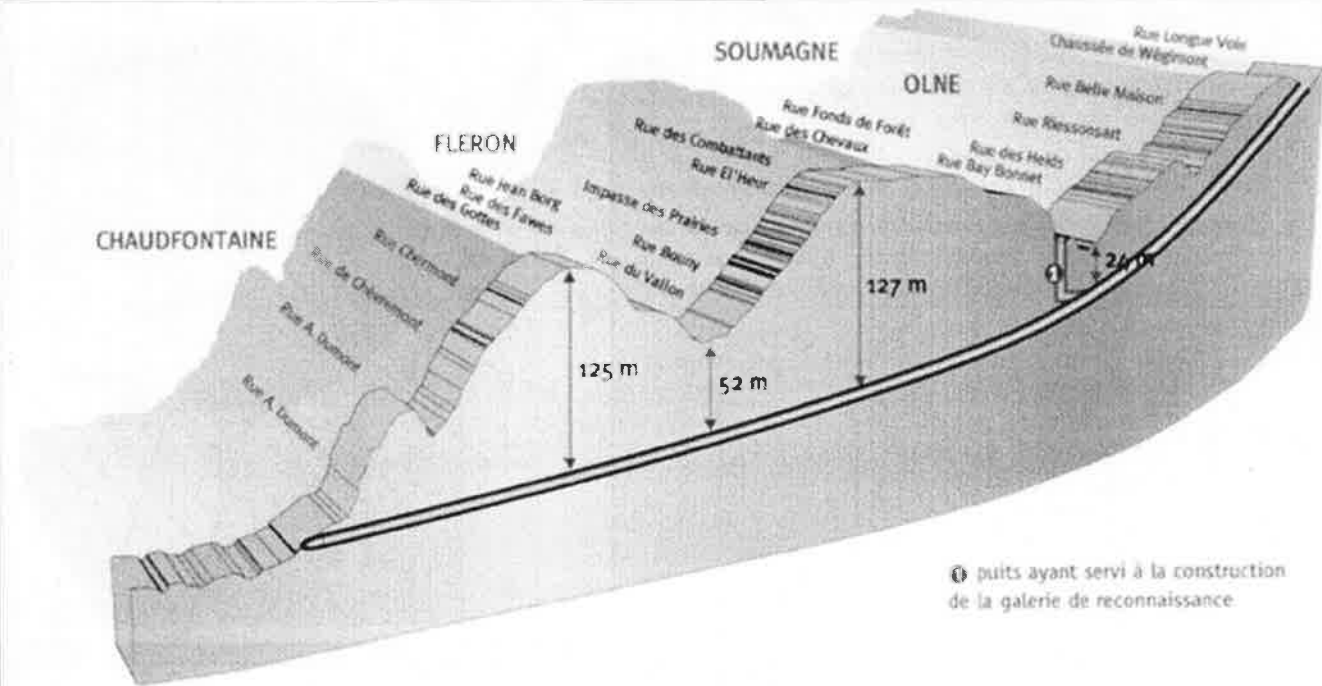




Ci-contre, à gauche : Carte d'implantation du tunnel dans le paysage liégeois.

Ci-dessous : Coupe du terrain et positionnement du tunnel par rapport aux différentes rues et communes.

Extrait de la brochure éditée par la SNCB et TUC RAIL, novembre 2001.



ⓘ puits ayant servi à la construction de la galerie de reconnaissance

pour les calculs des dimensions de la section libre du tunnel (portion située au-dessus du plan de roulement jusqu'à la voûte). De ce fait, le tunnel à double voie aura une section utile de 69m^2 soit une partie à excaver de 110m^2 .

Des entreprises qui ont la maîtrise du sujet

Pour entreprendre de tels travaux, il fallait une association momentanée d'entreprises de taille répondant notamment au critère principal : les connaissances techniques et les références de réalisation de tels travaux d'une telle envergure. Le consortium d'entreprises formé par le français S.M. Bouyges Travaux Publics - les belges CFE sa - Duchêne - les français Dumez-GTM - Fougerolles Borie - le belge Galère sa - et l'allemand Wayss & Freitag A.G. a remporté le marché et les travaux ont pu débuter le 14 mai 2001.

Les délais sont fixés pour une mise à disposition du Maître de l'Ouvrage pour août 2005 car la mise en service de la ligne doit intervenir fin 2006.

La hauteur maximale entre le tunnel et le terrain à l'air libre est de 127 mètres sous la Rue des Combattants à Fléron. La moyenne inférieure est située à 52 mètres sous la rue du Vallon à Fléron. Mais les hauteurs les plus basses sont situées sous la commune de Olne.

La hauteur minimale est de 24 mètres au dessus de la Rue Bay Bonnet.

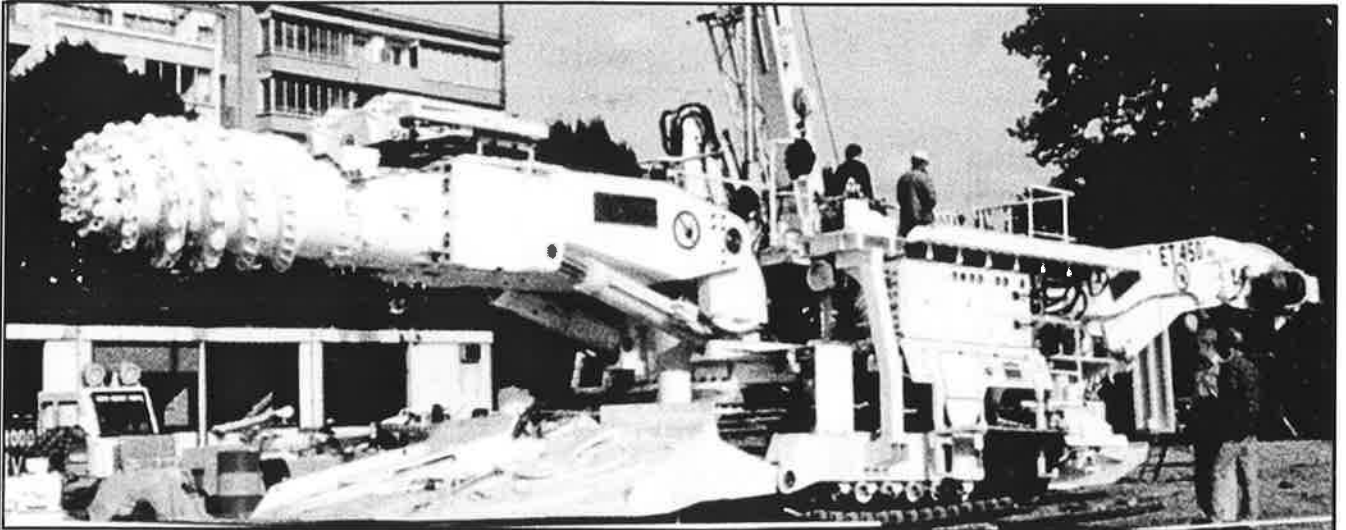
Calme et sécurité pour les «voisins»

Ces données impliquent une sécurité pour les immeubles et un respect de la tranquillité des «voisins».

Aussi, il a fallu prendre des précautions en raison des contraintes de bruit et des vibrations durant le chantier en fonction des jours et des heures !

Si les travaux en souterrain sans incidence à l'extérieur du tunnel ont lieu 24h/24 et 7 jours sur 7, il n'en est pas de même pour les travaux en surface qui ne peuvent avoir lieu que du lundi au vendredi de 7 à 22h et le samedi de 7 à 14h. Les transports routiers ne peuvent s'effectuer que du lundi au vendredi de 7 à 19h. Les organisateurs du chantier doivent se conformer à ces horaires. Les week-ends sont consacrés à l'entretien du matériel et aux travaux de reconnaissance.

Les tirs à l'explosif, pour la zone calcaire de 600 mètres et les bancs en grès dur, sont contrôlés au moyen de mesures des vibrations au droit des immeubles. Les charges doivent être adaptées en fonction des relevés des capteurs qui s'effectuent en permanence et sont transmis via Internet grâce aux systèmes d'enregistrement et de transmission permanents. Toute anomalie sur le chantier peut être détectée et analysée rapidement.



Une machine à attaque ponctuelle

Au front du tunnel, une machine spéciale de 120 tonnes, très sophistiquée attaque le terrain. Il s'agit d'un long bras (comme un doigt) muni d'une fraise de havage de type tarière, pourvue de pics remplaçables. La force est de 150 à 300 kW. La tête de coupe, de type conique axial, permet de moudre les bancs de roche dure par pénétration des divers bancs, en limitant la vitesse de rotation de la fraise.

Cette formidable machine ne fonctionne qu'à l'électricité étant donné que nous sommes dans le fond du tunnel.

La machine peut travailler sur 7,5 mètres de haut. Cette particularité permet d'ouvrir le tunnel sur sa première moitié supérieure.

La photo du haut de page montre le bras et sa fraise. Sous celle-ci, une trémie récupère les éboulis, matériaux extraits sous les jets d'eau, d'où l'emploi des mots «marin» et «marinage au front» dans les schémas précédents. Les débris mouillés sont évacués vers l'arrière au moyen d'une chaîne transporteuse élevant les matières à hauteur des camions d'évacuation.

La manipulation de l'engin se fait au départ de la cabine complètement isolée phoniquement, climatisée et sous atmosphère contrôlée.

Des capteurs permettent à un ordinateur de contrôler l'automate de la machine qui positionne exactement le bras en fonction, entre-autre, du théodolite vidéo asservi servant de capteur de positionnement. L'opérateur manipule un écran tactile. Celui-ci affiche en temps réel un graphique du front d'abattage, la limite théorique et le travail effectué. Ceci permet un parfait contrôle évitant les creusements hors-gabarit, la vision du travail est indépendante de la poussière qui peut sévir au front. Les données de la machine sont enregistrées ce qui permet de visualiser son avancement et le rendement optimisé.

Progression des travaux

La progression s'effectue en 6 phases distinctes :

- La Calotte : partie supérieure du tunnel représentant la moitié en hauteur (voir dessin en coupe).
- Le Stross : partie centrale sous la calotte.
- Le radier : partie inférieure sous le Stross supportant

le ballast et les voies.

- Le complexe de drainage et d'étanchéité.
- Les banquettes.
- Le revêtement.

La ventilation du chantier

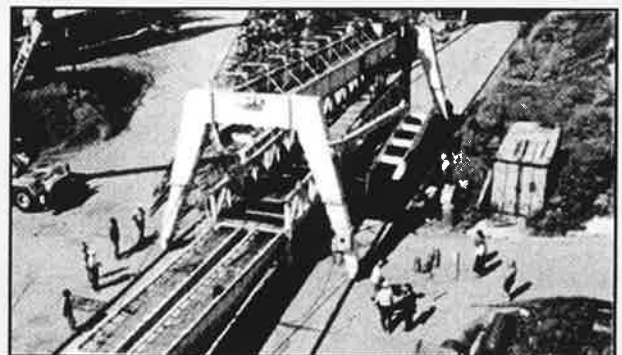
A l'extérieur du tunnel se situe un ventilateur insonorisé qui injecte de l'air frais, jusqu'au front de creusement, par une conduite souple de 2 mètres de diamètre.

Au front de creusement, un extracteur dépoussiéreur refoule air vicié et fumées vers l'extérieur par l'intermédiaire d'une conduite de 1,2 mètres de diamètre. Le système extracteur avance en même temps que le front.

Phase 1 : la Calotte

Elle est réalisée au front de creusement par cycles de 0,80 m à 1,50m de longueur en fonction de la qualité du terrain rencontré. Chaque cycle se divise en :

- La phase de creusement.
- La mise en place d'une première couche de béton projeté fibré.
- La mise en place d'un cintre en acier.
- Le forage et l'installation de boulons d'ancrage passifs d'une longueur de 4 à 6 mètres. Ils assurent l'épinglage dans la roche.
- La mise en place d'une deuxième couche de béton projeté dont l'épaisseur varie en fonction de la qualité des terrains.



Portique sur rails pour le trafic au dessus du ferrailage et du coffrage du radier (phase 3)

Phase 2 : le Stross

Le creusement de celui-ci est effectué alternativement par moitié à gauche et ensuite par moitié à droite afin de laisser en permanence un accès au front de creusement.

Phase 3 : le Radier

Il est réalisé en 3 étapes de 22 mètres de longueur.

- creusement alternativement à gauche puis à droite;
- ferrailage et coffrage;
- bétonnage.

Les accès des véhicules aux creusements sont possibles grâce à un pont roulant surplombant la partie en cours de ferrailage et coffrage.

Phase 4 : Drainage et étanchéité

Le drainage est constitué :

- d'un matelas géotextile drainant et d'un feutre imputrescible de protection fixé à la paroi en béton projeté;
- d'un tuyau drain en PVC de 160mm de diamètre posé à la base des piedroits du tunnel. Il a pour office de récolter les eaux du matelas drainant;
- d'une membrane étanche thermoplastique PVC translucide de 2mm.

L'ensemble est installé au moyen d'une passerelle donnant accès à l'ensemble de la voûte et laissant passer le trafic.

Phase 5 : les Banquettes

Elles sont réalisées de part et d'autre de la voie et constituent les pistes de circulation. Elles contiennent des tuyaux d'un diamètre de 400mm pour l'évacuation des eaux, les caniveaux à câbles, la conduite d'incendie, les anneaux de relevage disposés tous les 30 mètres.

Phase 6 : le Revêtement

Il est constitué d'un anneau en béton coffré de 30cm d'épaisseur. Sa réalisation s'effectue par longueurs de 12,5 mètres. Le coffrage est déplacé au moyen d'un portique circulant sur rails.

Le tunnel sera alors prêt à recevoir voies, signalisation et caténaire



Mise en place des cintres réticulés et des boulons de 4 à 6 mètres de longueur servant à épinglez le tunnel dans la roche.

A l'avant-plan la machine qui perce la roche au droit d'un cintre en acier pour enfoncer les boulons.

A l'arrière-plan, les parois ont déjà reçu une couche de béton projeté et les armatures de renforcement sont parfaitement visibles.

Claude Carpet

Documentation : TUC RAIL sa, photos Denis Moinil.

Sites Internet :

<http://www.sncb.be>

<http://www.tucrail.com>

Une femme peut en cacher une autre...

Ce 27 avril, aux portes ouvertes du dépôt de Luxembourg, de nombreuses locomotives étaient exposées et accessibles au public.

Au pied de la 27001 SNCF, la nouvelle locomotive Fret d'Alstom que l'on pourrait bientôt rencontrer en Belgique, se trouvait un jeune couple avec son enfant dans une poussette.

La jeune femme prend l'enfant dans ses bras et monte en cabine... inhabituel, mais soit. Je suis.

Dans la cabine nous ne sommes que trois. La jeune femme assied l'enfant sur le siège conducteur et, en désignant successivement toutes les commandes et voyants de la locomotive, en décrit leur fonction

à l'intention de l'enfant, le tout avec la plus grande exactitude. J'en suis stupéfait.

M.M. : Madame, je n'ai jamais vu une dame qui sait décrire une locomotive comme cela.

Elle : Oh, je travaille chez Alstom.

M.M. : Puis-je vous demander dans quelle fonction ?

Elle : Au bureau d'études, j'ai participé à la conception de la machine...

M.M. (mentalement) : ouupsss.

Elle poursuit la visite de toutes les locomotives exposées...

Michel Marin

Au fil du rail SNCB

Une suite d'articles pour ceux qui construisent un réseau époque II ou III

Signaux indicateurs d'approche d'avertisseurs

Nous avons donné précédemment la description des règles qui régissent ces signaux.

Signaux indicateurs d'allure

La vitesse des trains, sur une voie ferrée, peut-être limitée par des considérations relevant de la nature même de la ligne (courbes de faible rayon) ou par des causes temporaires (réfection d'un tronçon de voie).

Aussi, ces signaux, qui sont des indicateurs de vitesse, sont-ils de deux sortes :

- permanents
- temporaires.

Si une vitesse unique était autorisée en tout temps le long d'une ligne, ils ne seraient pas nécessaires.

Les lignes comprennent donc des zones dites de ralentissement. Ce sont ces zones qui sont signalées, tant à leur origine qu'à leur fin.

On distingue deux types de signaux :

- le signal de ralentissement;
- le signal de reprise de vitesse.

Ils sont constitués par des tableaux, ayant la forme d'un triangle équilatéral, fixés, soit sur des poteaux de 3 à 4 mètres de hauteur, ou sur les mâts, fûts et mâtreaux des signaux. Ils portent un nombre indiquant la vitesse autorisée. Ces tableaux sont éclairés, la nuit, par réflexion.

Le triangle indicateur d'origine de ralentissement est peint en jaune, avec bordure et chiffres noirs, et sa pointe est dirigée vers le bas.

Le triangle indicateur de reprise est peint en vert avec bordure blanche et chiffres blancs. Il est placé sur sa base.



Tableau placé à l'origine d'un ralentissement fixant la vitesse à 40 Km/h.

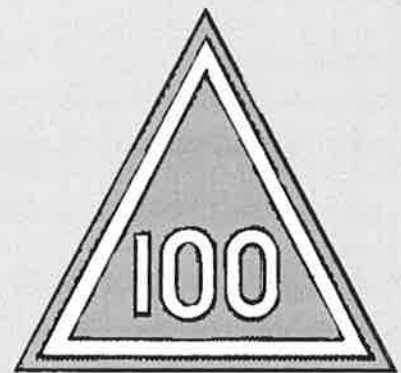
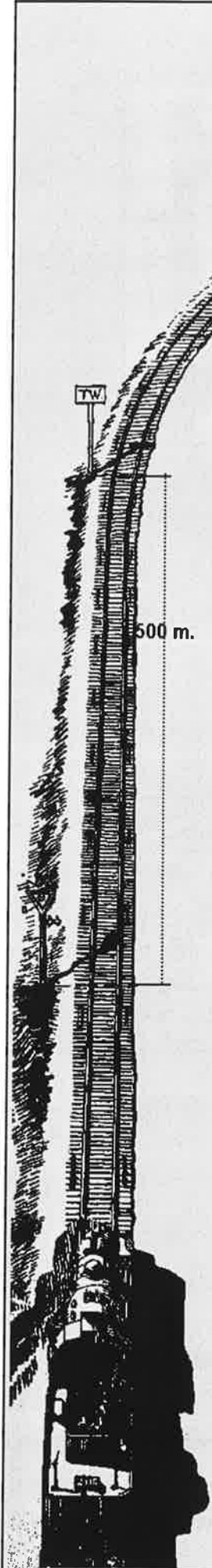


Tableau de fin de ralentissement fixant la nouvelle vitesse à 100 Km/h.



On distingue les indicateurs permanents des indicateurs temporaires, par le fait que ces derniers sont appuyés par un double feu placé sur une même horizontale.

- Double feu jaune pour le ralentissement
- Double feu vert pour la reprise.

L'origine des zones de ralentissement temporaire n'étant pas connue du personnel des trains, elle est repérée, sur le terrain, par un panneau rectangulaire, peint en blanc, et portant les lettres T. W. Premières lettres du mot français Travaux et du mot flamand Werken.

Pour permettre le ralentissement, en temps utile, les



Tableau, annonçant un chantier sur la voie, placé à 500 mètres après le tableau de ralentissement.

indicateurs d'origine de ralentissement sont placés avant la zone. Ceux de reprise, à la fin de la zone. Ces derniers sont également placés à l'origine des lignes et indiquent la vitesse maximum autorisée sur la ligne et le point à partir duquel elle est autorisée.

Depuis 1939, la réglementation d'implantation est la suivante :

La zone de ralentissement n'est pas protégée, à moins de 100 mètres, par un signal d'arrêt. Tableau de positionnement des signaux :

Temporaires	Permanents	Vitesse autorisée
500 mètres	300 mètres	<100 km.h.
700 mètres	500 mètres	>100 <120 km.h.
1.000 mètres	700 mètres	>120 <140 km.h.

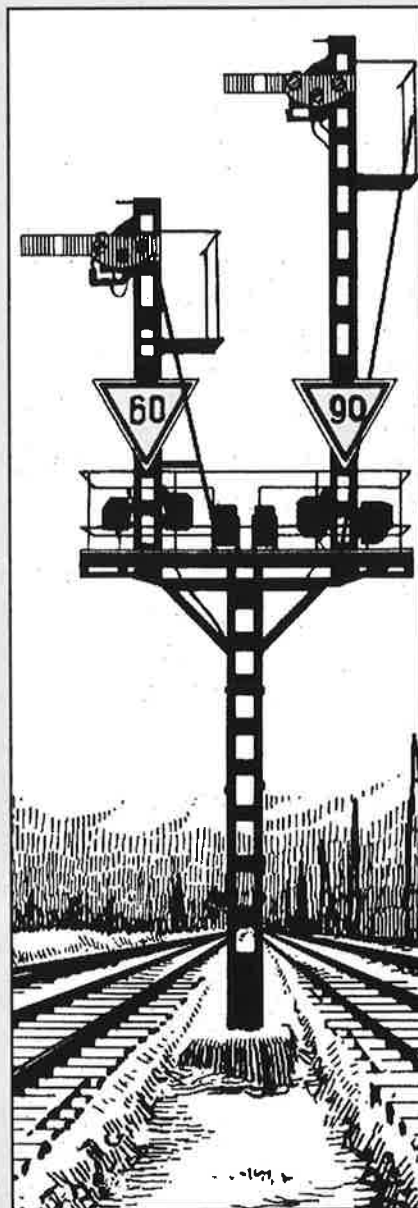
La zone de ralentissement est protégée, à moins de 100 mètres, par un signal d'arrêt. Dans ce cas, le triangle est fixé sur le signal d'arrêt. Le ralentissement peut aisément s'exécuter, en temps utile, le signal d'arrêt étant répété, à distance suffisante, par son avertisseur.

Signaux d'allure placés aux bifurcations

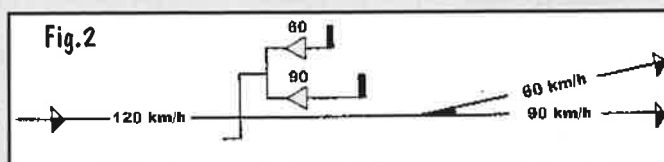
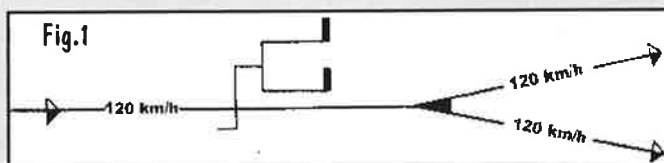
Grands mâtereaux (voies principales)

On ne place pas de triangle de ralentissement si la vitesse maximum de la ligne est maintenue (fig.1).

On place un triangle de ralentissement, si la vitesse de la ligne n'est pas maintenue (fig.2).

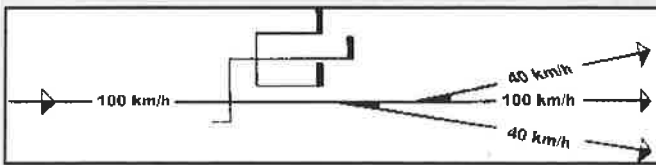


Panneaux de ralentissement placés sur les matereaux indiquant que la vitesse maximum de la ligne n'est pas maintenue (illustration de la figure 2 ci-dessous).

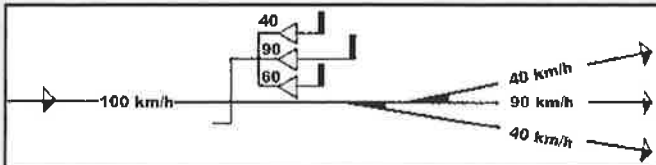


Petits mâtereaux (voies secondaires)

On ne place pas de triangle de ralentissement si la vitesse est limitée à 40 km/h

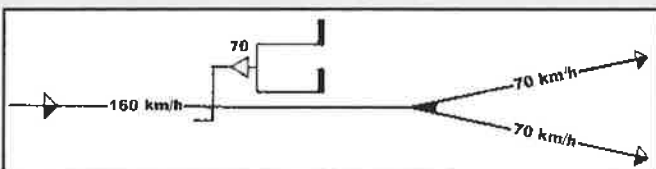


On place des triangles de ralentissement si la vitesse est différente sur une quelconque des voies secondaires et ce, même sur les mâtereaux signalant les voies où la vitesse est limitée à 40 kilomètres à l'heure.



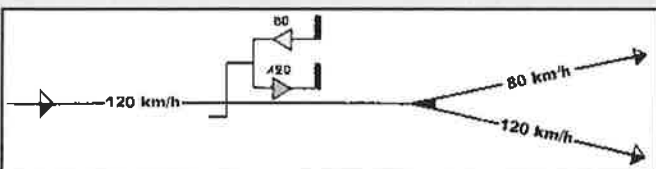
Sur le fût du signal (potence support) :

on place un triangle de ralentissement si la vitesse maximum de la ligne est réduite de façon égale pour toutes les directions.



Cas particuliers.

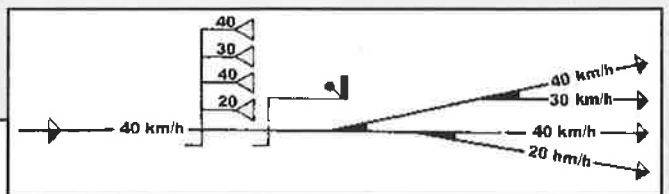
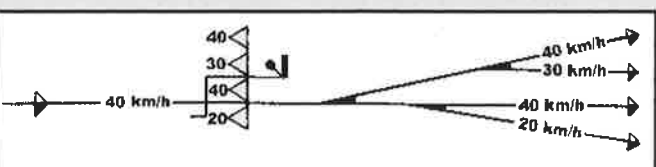
Dans le cas particulier qui se présente pour un sémaphore chandelier à mâtereaux égaux commandant deux voies principales, il faut, si la vitesse doit être réduite sur une des branches de la bifurcation, que le mâtereau correspondant porte le triangle de ralentissement et que le mâtereau correspondant à la branche où ment et que le mâtereau la vitesse est maintenue porte un triangle de reprise; qui confirme que la vitesse est maintenue. C'est le seul cas où un chandelier peut porter un triangle de reprise.



Sémaphores à numéros.

Sur les sémaphores à numéros, où cette réglementation est rendue impossible à appliquer, par la forme même du signal, on étale les triangles de ralentissement sur une même horizontale, dans l'ordre topographique des directions (de gauche à droite).

Ces triangles sont supportés, soit par une tringle fixée au signal, soit par un ou plusieurs supports



indépendants placés au pied du signal.

Il est toutefois autorisé de placer des indicateurs de ralentissement, en aval du signal, à l'origine des voies déviées.

A noter que le signal à numéros ne comporte pas de triangle de ralentissement si la vitesse est identique pour toutes les branches. Rappelons que la vitesse autorisée par un signal à numéros est de 40 kilomètres à l'heure.

En Belgique, il est admis que les mécaniciens possèdent une connaissance approfondie des lignes qu'ils parcourent. En principe donc, les signaux de ralentissement ne doivent pas lui annoncer la vitesse de ralentissement mais ils doivent simplement la lui rappeler. C'est pour ce motif que les triangles sont placés sur le signal d'arrêt assurant la couverture et non sur le signal avertisseur qui précède ce signal d'arrêt. Ce principe a été admis officiellement depuis décembre 1939.

Signaux indicateurs de points de repère

Des poteaux supportant un panneau de verre mat, éclairé par transparence la nuit, situent certains points de repère.



Un poteau, non éclairé la nuit, et portant la lettre «P», en noir sur fond blanc, situe l'emplacement de certaines pédales (appareils qui seront décrits dans le chapitre «Règles de sécurité»).

ARRÊT DES ALLEGES

LIMITE DES MANOEUVRES

ARRÊT DES LOCOMOTIVES

Signaux indicateurs de position d'aiguille

Lorsque dans les stations importantes des aiguillages sont manoeuvres à une assez grande distance, du poste de commande, si un aiguillage n'est pas enclenché (en rapport mécanique ou électrique avec un signal) et le

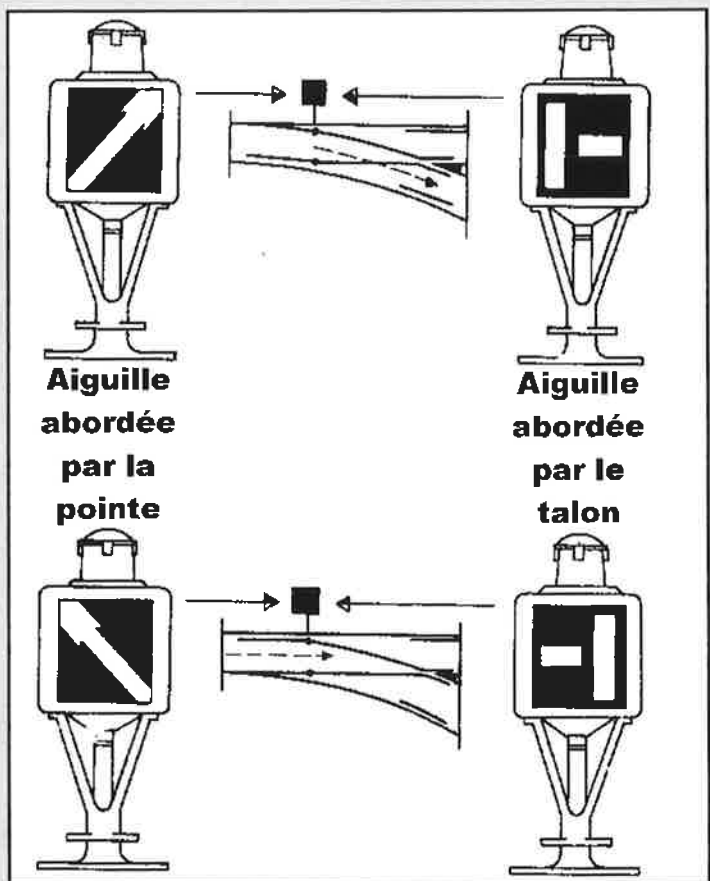
contrôle de ses mouvements n'étant pas effectué par le garde-excentrique, on place à la hauteur du talon de l'aiguillage un indicateur de position d'aiguille. Cet indicateur ne s'adresse qu'au personnel affecté aux manœuvres et aux mécaniciens des

trains en manœuvre. Il se compose d'une lanterne à quatre faces carrées. Cette lanterne suit les mouvements de l'aiguille, à laquelle elle est rattachée mécaniquement, en pivotant sur elle-même à 90° de son axe vertical. Qu'un aiguillage soit abordé par la pointe, ou par le talon, sa position est toujours donnée.

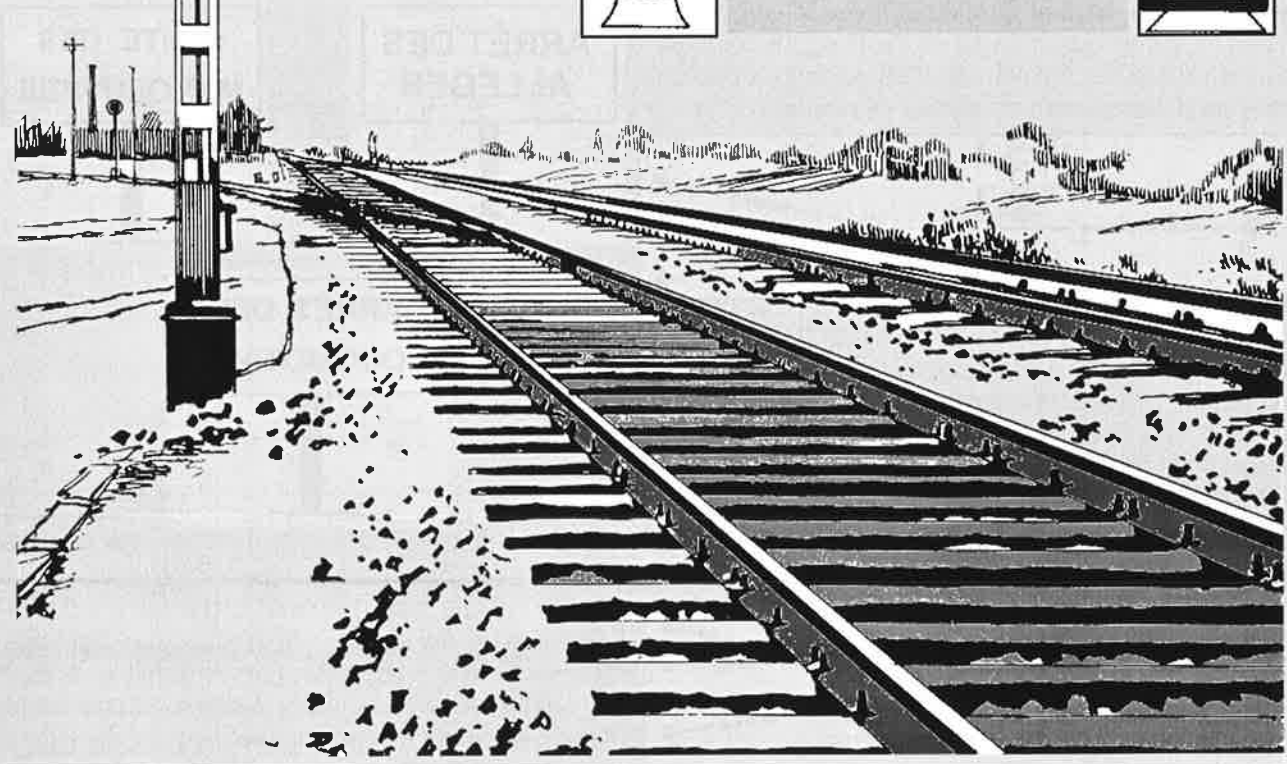
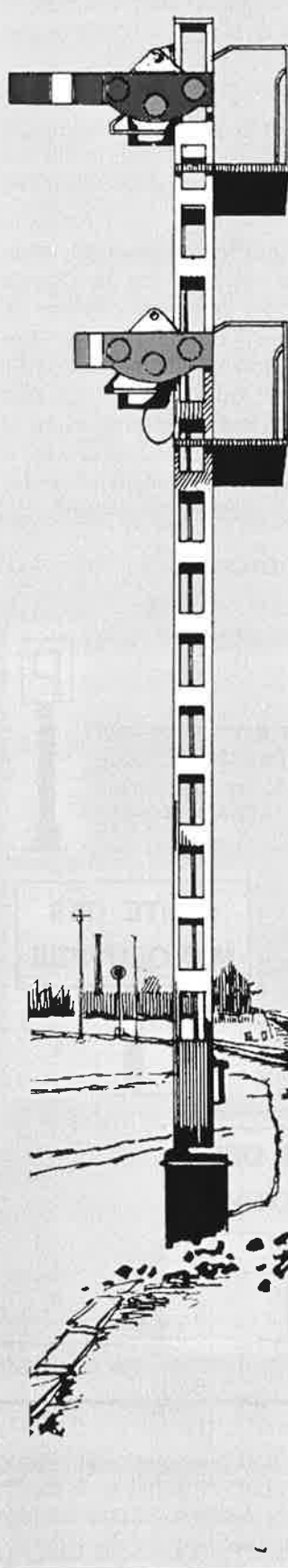
Indicateur de position des butoirs

L'attention des mécaniciens est attirée sur

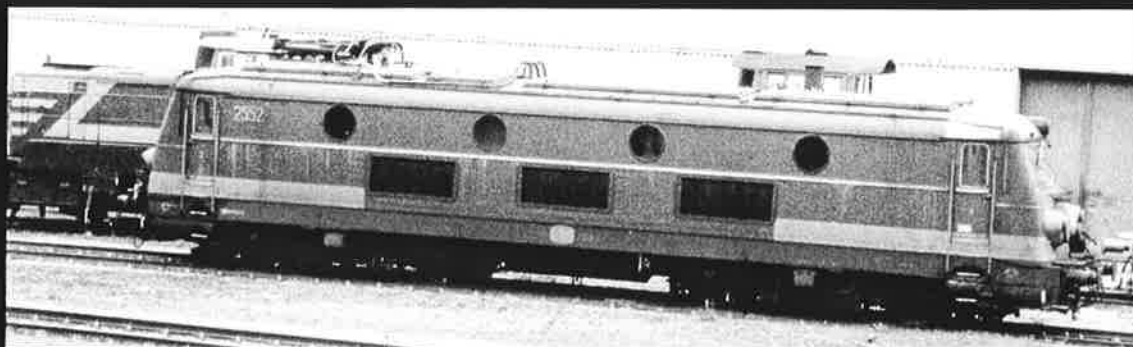
les heurtoirs des voies en cul de sac, par une lanterne munie à l'avant d'un verre blanc mat. Ce verre mat, porte, en couleur noire, une croix dite de Saint-André. Ce verre, qu'il soit de forme ronde ou carrée, est bordé de noir. Les lanternes sont allumées la nuit. Toutefois, il est à remarquer qu'elles ne sont placées qu'aux endroits où elle sont utiles. Une discrimination locale s'impose sur son utilité.



Lanternes indicatrices de position des butoirs.



Photos sur le réseau SNCB



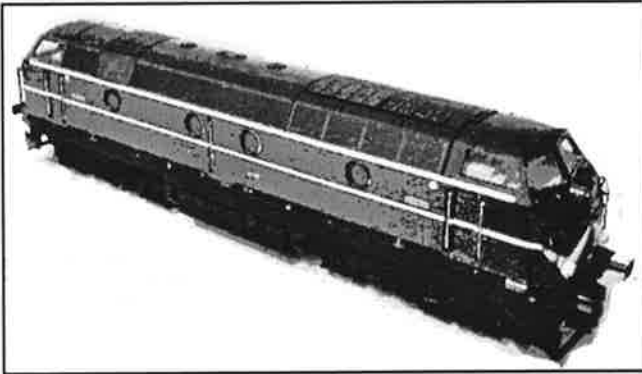
Ces deux photos sont à placer l'une derrière l'autre. La motrice 252 tracte un des 100 wagons plat Sgnss; type 3714B2, porte conteneurs construits en Roumanie et garnis du nouveau sigle de B Cargo. Le parc de ce type de wagons est complété par 300 autres du type 3714B4. La différence perceptible est donnée par les renforts supplémentaires sur les tabliers (Photos Claude Riguelle, AC Salzannes, mai 2002).



Ottignies (LT), 30 mars 2002, l'automotrice 612, dans sa nouvelle livrée, stationne voie 6 (photo Patrick Maes).

Installation d'un décodeur Digital DCC Lenz dans la locomotive Diesel n°205.007 de la SNCB

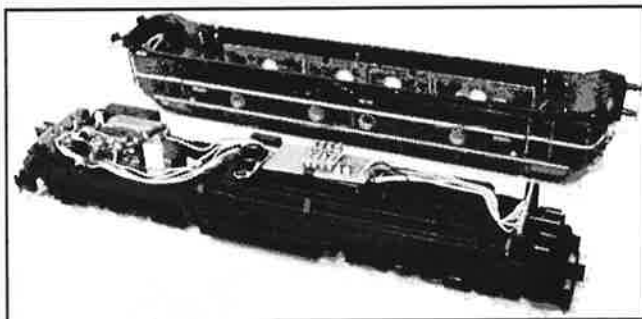
Notre ami Patrick Maes vous propose de «digitaliser» la locomotive Diesel, époque III, immatriculée 205.007 à la SNCB avec le décodeur 1025 A emprunté au système universel DCC de Lenz. Elle a été mise sur le marché pour tracter, entre-autre, la rame de voitures M2 de Märklin (réf. 43530).



Sortie de sa boîte, la référence 22750 de TRIX.

Préparation de la machine

Commençons par désolidariser le châssis de la carrosserie. La vis est située dans le lest au centre sous le châssis. Plaçons le châssis avec le moteur à gauche. L'avant est ainsi à notre droite.



Avant de dessouder quelques fils que ce soient, repérons-les d'abord.

La plaquette centrale

Constituée d'un petit circuit carré (avec 6 diodes), soudé sur un grand circuit rectangulaire (avec 2 diodes) dont le bord droit est garni de 8 soudures.

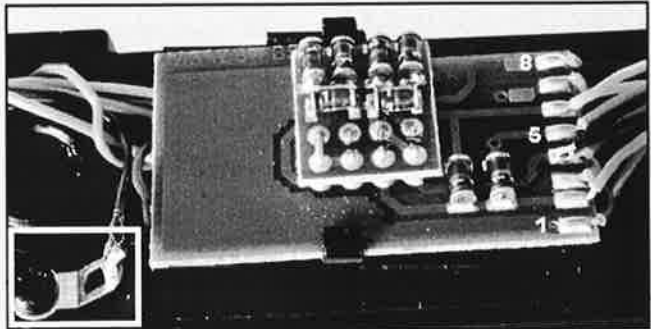
La numéro 1 est la plus proche, la 8 la plus éloignée.

La prise de courant

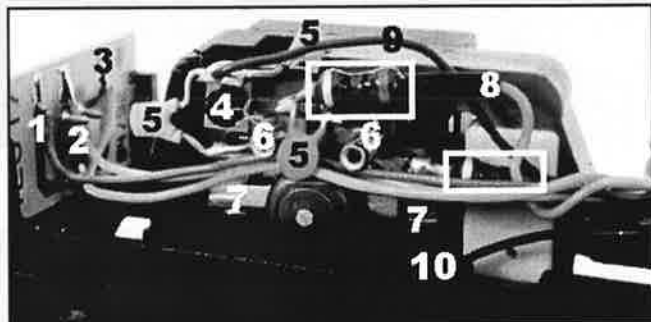
Traversant le châssis, un fil rouge vient du bogie avant, un fil noir du bogie arrière (bogie moteur), ils ont tous deux LA MEME POLARITE car ils sont branchés aux roues de droite et soudés ensemble à la plaquette centrale en position 4.

Donc, sur le châssis existe une cosse de masse qui est l'autre polarité (les roues de gauche). Elle se trouve juste à gauche de la plaquette centrale, au centre de

la photo ci-dessous : une cosse en laiton vissée sur le dessus du châssis. Deux fils bruns y parviennent : un clair (raccordé à la plaquette centrale en position 1) et un foncé (raccordé à la cosse de masse sur le moteur, à gauche).



Entouré de blanc : la cosse de masse vissée au châssis. La plaquette centrale avec ses soudures à droite.



A gauche : la plaquette porte-éclairage avec les connexions 1=gris, 2=jaune, 3=orange (commun).

Détail des connexions du moteur; en entouré blanc : les deux résistances à récupérer.

4 = masse du moteur, 5 = condensateurs, 6 = ressorts de balais, 7 = porte-balais du collecteur, 8 = fil vert et résistance, 9 = fil brun, 10 = fil noir venant du bogie arrière sous le moteur.

Le moteur

Le balai de gauche reçoit :

- une résistance en série (10 ohms) avec le fil vert clair qui est connecté à la plaquette centrale en position 7.
- un condensateur jaune raccordé à la masse du moteur.

Le balai de droite reçoit :

- une résistance en série (10 ohms) avec le fil bleu clair qui est connecté à la plaquette centrale en position 8.
- un condensateur jaune raccordé à la masse du moteur.

Un condensateur brun relie les deux balais.

Les circuits porte-éclairage

Le circuit arrière (à gauche du moteur) reçoit (vu de gauche à droite, côté soudures) un fil gris, un jaune, un orange.

Le circuit avant reçoit deux jaunes, deux gris, un orange.

Les fils oranges sont des communs. En regardant les circuits porte-éclairage, toujours côté soudures, on remarque que le fil arrivant à la soudure gauche n'alimente pas l'ampoule car il n'y a pas de doubles phares : à l'époque un filtre de couleur rouge était placé à l'arrière. Pour les puristes, nous allons étudier la possibilité de respecter la réalité en plaçant une seconde ampoule « grain de blé ».

Tout ce qui concerne cette apport sera écrit en italique. Se procurer deux nouvelles ampoules chez son fournisseur.

Début des travaux

Nettoyer le moteur

Dessouder tous les fils connectés au moteur : les deux résistances et les trois condensateurs aussi. Conserver les résistances en vue de leur emploi ultérieur.

Dessouder tous les fils de la plaquette centrale, enlever la plaquette. Dessouder les fils bruns de la masse du châssis. Déposer les circuits porte-éclairage en les soulevant hors de la rainure. **Ne pas dessouder leurs fils qui sont conservés.**

Votre châssis est à présent « tout nu », seuls dépassent, venant du bas, le fil rouge et le fil noir.

Enlevez le support en plastic noir de la plaquette

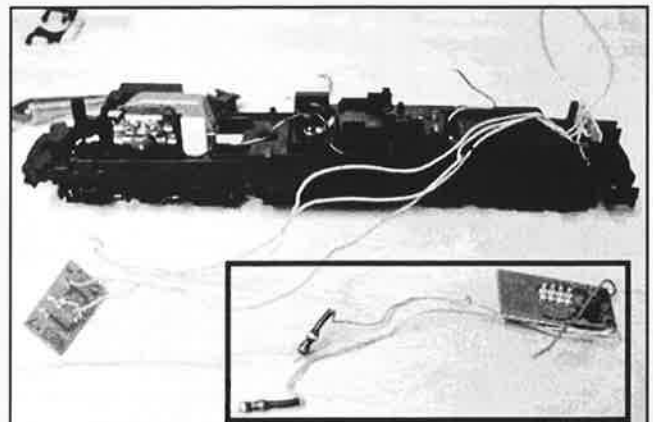
centrale avec un tout petit tournevis cruciforme (non récupéré).

Vérification obligatoire

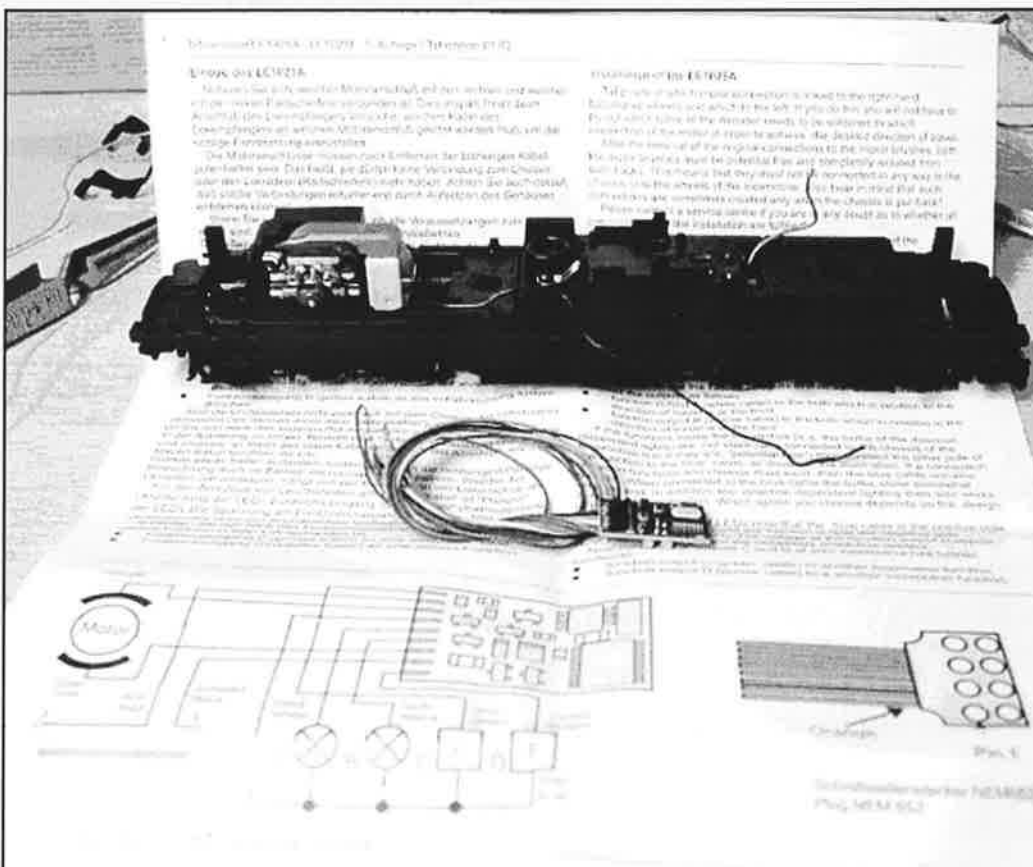
Mesurer les continuités avec un multimètre entre les chaque balai et la cosse de masse du châssis. **Il ne peut pas y avoir de continuité** sinon le futur décodeur fait un « pouf » ou un « pett » lamentable, irrémédiable et définitif.

La mesure s'effectue en plaçant le sélecteur du multimètre sur « Ohm ». Les deux pointes qui se touchent doivent afficher au cadran une résistance minime entre 0 et 3 ohms.

Plaçons les pointes de test entre un balai du moteur et la cosse de masse du châssis. Le cadran doit afficher



Dans le cadre noir : la plaquette centrale où sont encore attachés les fils d'alimentation du moteur. Les deux résistances noires au bout de ces fils sont à récupérer.



Posés sur le mode d'emploi

Le châssis complètement débarrassé de ses fils. Ne dépassent que le noir et le rouge provenant des bogies.

Le décodeur 1025A de Lenz.

une forte résistance en Kohms ou en Mégohms. Même mesure sur l'autre balai.

L'éclairage

Occupons-nous d'abord du circuit porte-éclairage arrière. Il possède, de gauche à droite, un fil gris, un jaune, un orange.

Une des deux résistances de 10 ohms, récupérée au moteur, sera soudée au bout du fil orange. L'autre côté de la résistance est actuellement libre.

En tirant bien droit pour ne pas endommager la lampe, enlever la pièce en plastic noir protégeant celle-ci. Une autre ampoule « grain de blé » est soudée proprement et bien droit dans les deux bornes libres dépassant dans le bas du circuit. S'inspirer de la façon dont celle d'origine a été placée. Remettre délicatement en place le profil en plastic noir. Il doit toucher le circuit.

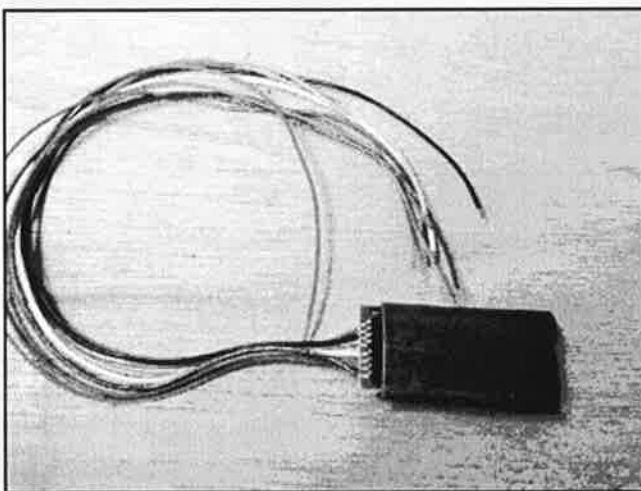
Pour le circuit porte-éclairage avant, le travail est identique.



Plaquette porte-éclairage avant : 1 = jaune, 2 = gris, 3 = orange (commun).

Le décodeur

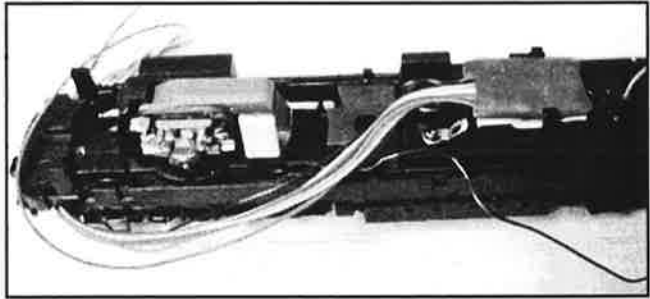
A manipuler avec le plus grand soin. Eviter de toucher avec les doigts les parties électroniques : attention à l'électricité statique, ennemie des micro-montages électroniques.



Le décodeur Lenz 1025A sorti de l'emballage

Introduire le décodeur dans une gaine isolante : un morceau de gaine rétractable.

Coller sur cette gaine le morceau de double face fourni avec le décodeur. Placer le décodeur à la place de l'ex-plaquette centrale de la machine.



Décodeur installé et collé à la place de la plaquette centrale. Les fils sont encore libres.

Raccord d'alimentation du décodeur

Commencer par repérer le fil noir et le fil rouge qui viennent du bas, les raccorder ensemble et les connecter au fil rouge du décodeur.

Raccorder le fil noir du décodeur à la cosse de masse sur le châssis près du décodeur.

Raccord d'alimentation du moteur

Raccorder maintenant les fils du moteur suivant le plan fourni : le gris au balai droit, l'orange au balai gauche.

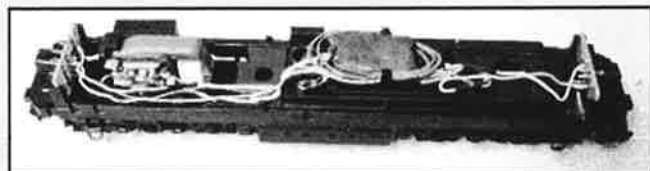
Raccord d'alimentation de l'éclairage

Raccorder le fil bleu du décodeur aux deux résistances situées au bout de chaque fil orange des circuits porte-éclairage qui deviennent alors le commun des lampes.

Raccorder le fil blanc du décodeur au fil gris, le fil jaune du décodeur au fil jaune. Vérifier si l'éclairage fonctionne suivant le sens de marche. Dans le cas contraire permuter le raccord : blanc du décodeur au jaune et jaune du décodeur au gris.

Raccord des fonctions

Les fils mauve et vert ne sont pas utilisés sauf si vous voulez éclairer la cabine du conducteur... Alors, enroulez-les autour du décodeur en isolant les bouts.



Le châssis vient de recevoir le décodeur 1025 A de Lenz. Les raccords électriques sont terminés.

Remontage du modèle

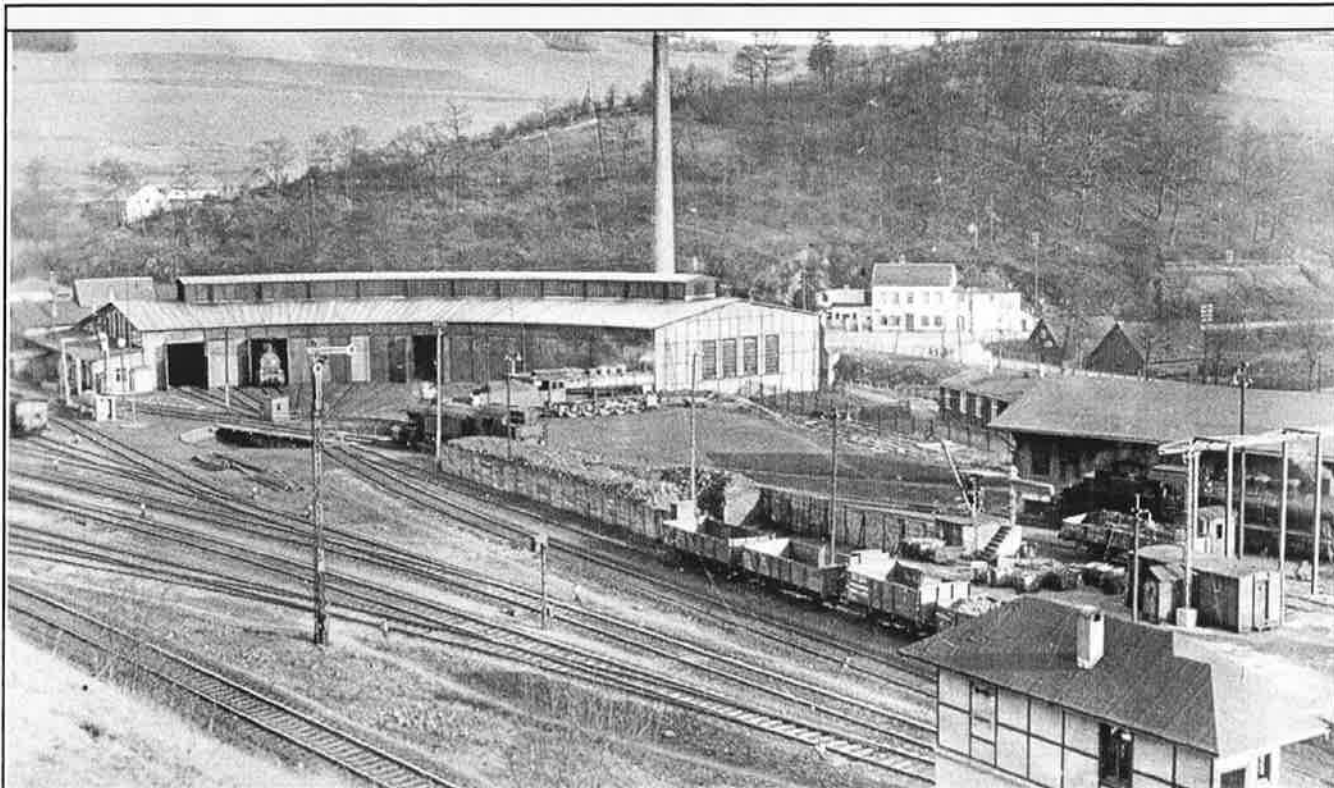
Après avoir effectué les essais de fonctionnement, voici le moment de remettre en place la carrosserie sur son châssis en n'oubliant pas de refixer la vis !

Votre modèle est pourvu de l'éclairage permanent des feux et d'un réglage fin du déplacement.

Vous voici prêt à rouler !

Bon amusement.

Texte et photos de Patrick Maes.



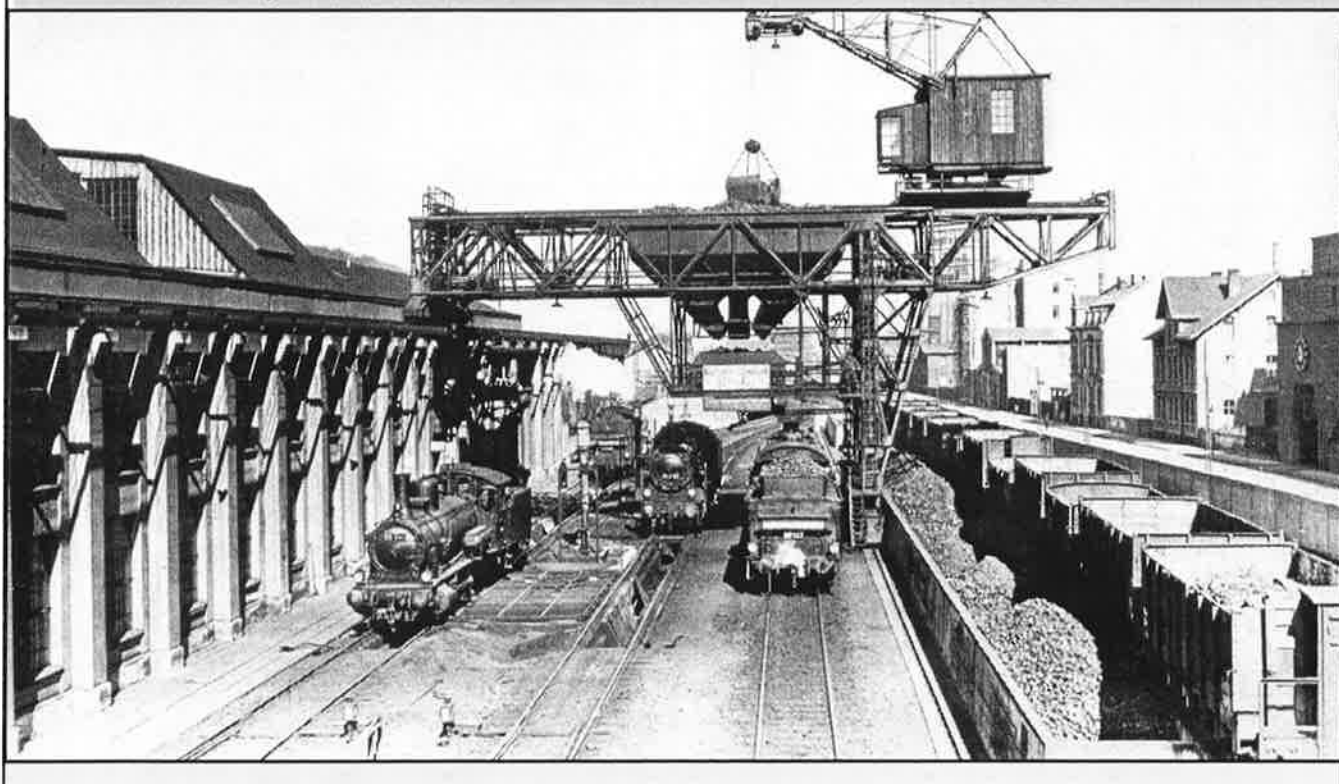
La photo du haut est prise à Bw Brügge (Westfalen).

Dans la rotonde, porte 2, une BR 94, ex-T16.1 KPEV (notre type 98); juste après la dernière porte de droite de la rotonde, une BR 57 ex-G10 KPEV (notre type 90). Une autre stationne à l'extrême droite de la photo devant le bâtiment. Devant la plaque tournante, une BR96.0 (ex-Bayerische Gt 2x4/4) stationne en vue de servir de locomotive d'allège pour la rampe Brügge - Lüdenscheid.

Photos de Carl Bellingrodt, parues dans «Reichsbahn-Dampflokomotiven», édition Eisenbahn-Kurier.

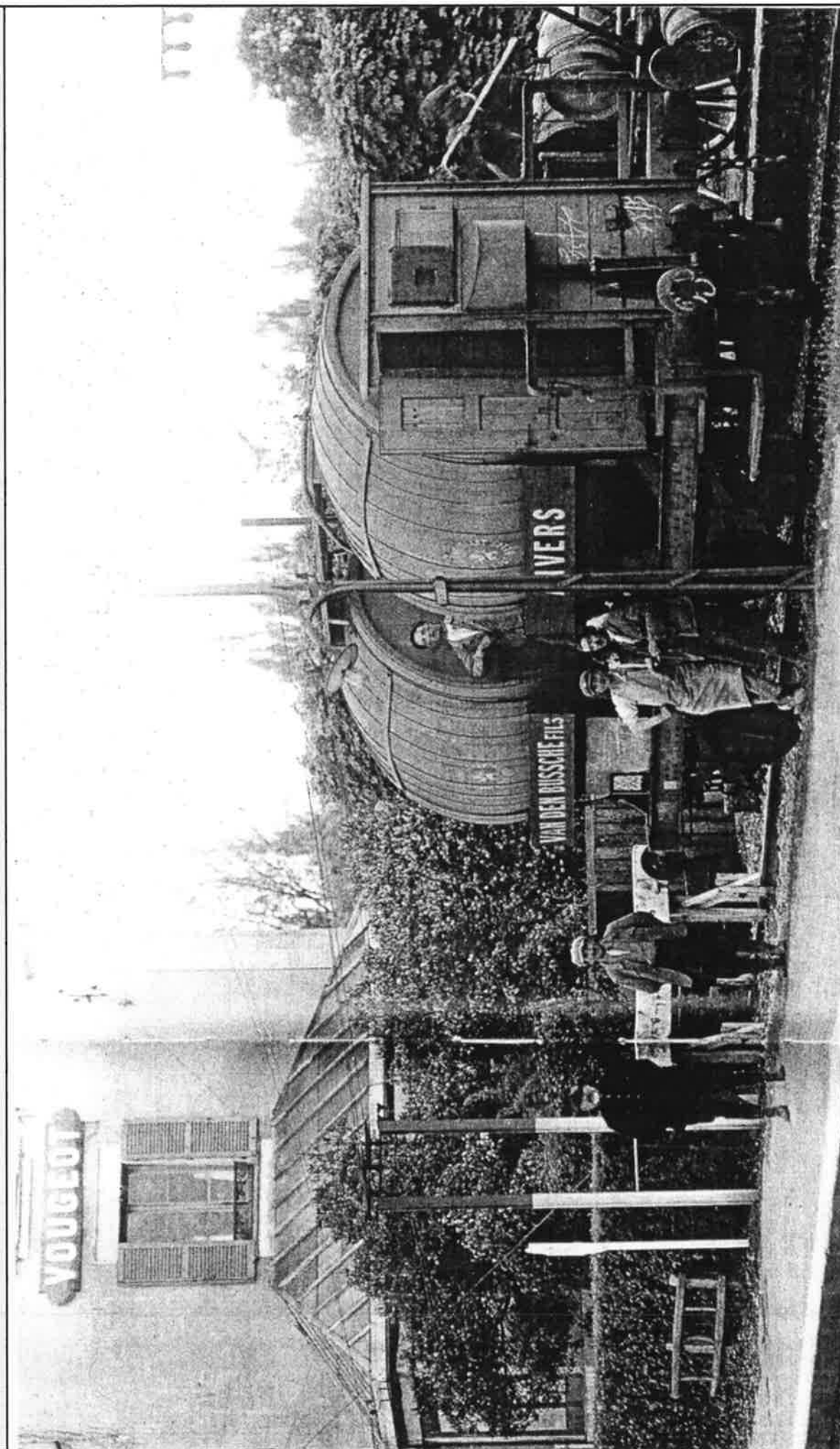
La photo du bas est prise le 21 mars 1931 à Bw Hagen-Eck.

A gauche, la 55 540 ex-G7' KPEV (notre type 71) de Bw Hagen-Eck; derrière elle, la 38 2196 ex-P8 KPEV (notre type 64) de Bw Diering-hausen; au centre, la 38 2194 ex-P8 KPEV (notre type 64) de Bw Siegen; à droite, la 39 141 ex-P10 KPEV (notre type 67, mais il n'y en a eu qu'un seul exemplaire) de Bw Hagen-Eck.



Wagon foudre de l'Etat belge de l'époque II, avec guêrite serre-frein (la porte est ouverte sur la photo), stationnant en gare de Vougeot (F) afin de quérir le précieux liquide pour compte de Van Den Bussche fils à Antwerpen. Les foudres sont marqués du sigle de l'Etat, mais le wagon ne comporte pas de numérotation visible à moins que les deux personnages du centre ne la dissimulent.

Sous le nom Van Den Bussche fils, le cadre est garni de marques à la craie. La France n'était pas le seul pays à posséder des wagons foudres....
Document repris en livre ouvert, amicalement transmis par Alain Bauwin, faisant suite à l'article paru dans LocoRevue n°655 sur le transport du vin.



Rail Miniature Mosan

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

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

Outre les réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction d'un grand réseau H0 (*décor Mosan*), d'un réseau modulaire N (*décor Athus-Meuse*) et d'un réseau H0 (*décor US*) ainsi que la circulation de convois sur ceux-ci.

Comité du Rail Miniature Mosan :

Président, *représente le réseau H0 US* Jean-Claude Botspoel
 Vice-président, *représente le réseau H0 Mosan* André Delsemme
 Secrétaire, *représente le réseau N* Daniel Braibant
 Trésorier Didier Delfosse
 Communication(s), Secrétaire adjoint Jean-Pierre Lobet
 Médiateur Philippe Bruniaux
 Rédac'chef FFN Claude Carpet

Responsables, animateurs d'activités :

Réseau H0 «Mosan» Michel Archambeau,
 Claude Riguelle.
 Réseau H0 «US» Jean-Claude Botspoel,
 Jules Falque.
 Réseau N «Athus-Meuse» Jacques Quoitin.
 Bibliothèque André Neles.

Cotisations annuelles.

Membre bienfaiteur 45 €.
 Membre ordinaire * 30 €.
 Membre junior (- de 18 ans) 15 €.

Abonné à Ferro Flash Namur,
 (uniquement le service Ferro Flash) 18 €.
 Pour l'étranger 22 €.

* Pour un second membre d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 22 €.

Président Jean-Claude Botspoel, Rue Saint Hadelin, 21; 5561 CELLES.
 Tél : 082.66.76.60 Courriel : botspoel@skynet.be

Secrétaire Daniel Braibant, Rue de la Gare, 98; 5544 AGIMONT.
 Tél : 082.64.54.33 GSM : 0478.47.04.47 Courriel : daniel.rmm@skynet.be

Trésorier Didier Delfosse, Rue de Furnaux, 26 b; 5640 METTET
 Tél : 071.72.51.62 GSM : 0477.65.64.86 Courriel : didier.rmm@skynet.be

Compte Banque .. 360-0053510-69 du "Rail Miniature Mosan"

Local Centre Culturel de Géronsart, Rue du Trèfle, 5100 JAMBES.
Les statuts et le règlement d'ordre intérieur sont affichés aux valves du club.

Ferro Flash Namur

Rédaction et Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME-METTET,
 éditeur responsable Tél : 071.72.95.61. Téléfax : 071.72.95.62.
 Courriel : ffn-rmm@skynet.be

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

Diffusion Didier Delfosse, rue de Furnaux, 26 b, 5640 METTET. Voir «Trésorier» ci-dessus.

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

Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable.

Les articles signés n'engagent que leur auteur. Les articles non signés sont censés être écrits sous la responsabilité de l'équipe de rédaction. 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 inféodé 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

Le voyage du RMM à TRIER.....	couverture 2
Programme des réunions du R.M.M. et agenda des activités ferroviaires «d'ailleurs»	2
Les amis nous informent	4

Courrier des lecteurs

Dernières et ultimes humeurs sur les P8 et les G8	5
Les voitures USI K4 de la SNCB ont bien un «37»	9

Documentation

Association des Vaporistes du Centre	17
Sur la LGV Bruxelles - Köln : le tunnel à double voie Vaux-sous-Chèvremont - Ayeneux	23
Photos sur les réseaux	1, 16, 35
Wagon foudre belge époque II à Vougeot	36

Modélisme

Les voitures I4 et I5 et leurs reproduction en H0	11
Les autobus du TEC	21
Installation d'un décodeur Digital DCC Lenz dans la locomotive Diesel 205 007 de la SNCB	32

Au fil du rail SNCB (pour les réseaux de l'époque II ou III)

La signalisation de la voie ferrée : le rôle des signaux	27
--	----

ferro flash Namur n°114 (2002-3)

Ce troisième numéro de l'année 2002 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet (pour l'infographie), Michel Herbiet et Jean-François Lacassaigne. La diffusion est assurée par Didier Delfosse.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro : Alain Bauwin, Jean-Claude Botspoel, Alain Jennes, Patrick Maes, Claude Riguelle, Jean-Pierre Van Hoof et les autres volontaires... qu'ils soient ici remerciés pour leur précieux et indispensable travail.

Ferro Flash Namur est entièrement réalisé en couleurs avec «Indesign 1.5» d'Adobe et «Corel Photopaint».

Pour des raisons budgétaires, **Ferro Flash Namur** est imprimé en noir et blanc à 140 exemplaires. Seules les pages 1 et 2 de couverture sont néanmoins proposées en couleurs.

Photo de couverture : Gare de Namur sur les voies encore en travaux, vendredi 3 mai fin d'après-midi, deux wagons plats Rs n'en ont fait qu'à leur tête. Les aiguillages ne sont pas encore à commande électrique, une barre de fer permet de changer la position des lames d'aiguilles. Il n'en fallait pas plus pour provoquer une révolte des bogies qui ont décidé de ne pas suivre le chemin imposé... Chacun a choisi sa voie indépendamment des autres forçant le travelage de celle de droite à le suivre ! S'il n'y avait eu cette déformation, on aurait pu croire à l'installation d'un barrage de protection (photo Alain Jennes, 3 mai 2002).