

# Rail Miniature Mosan

Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise

## Ferro Flash Namur

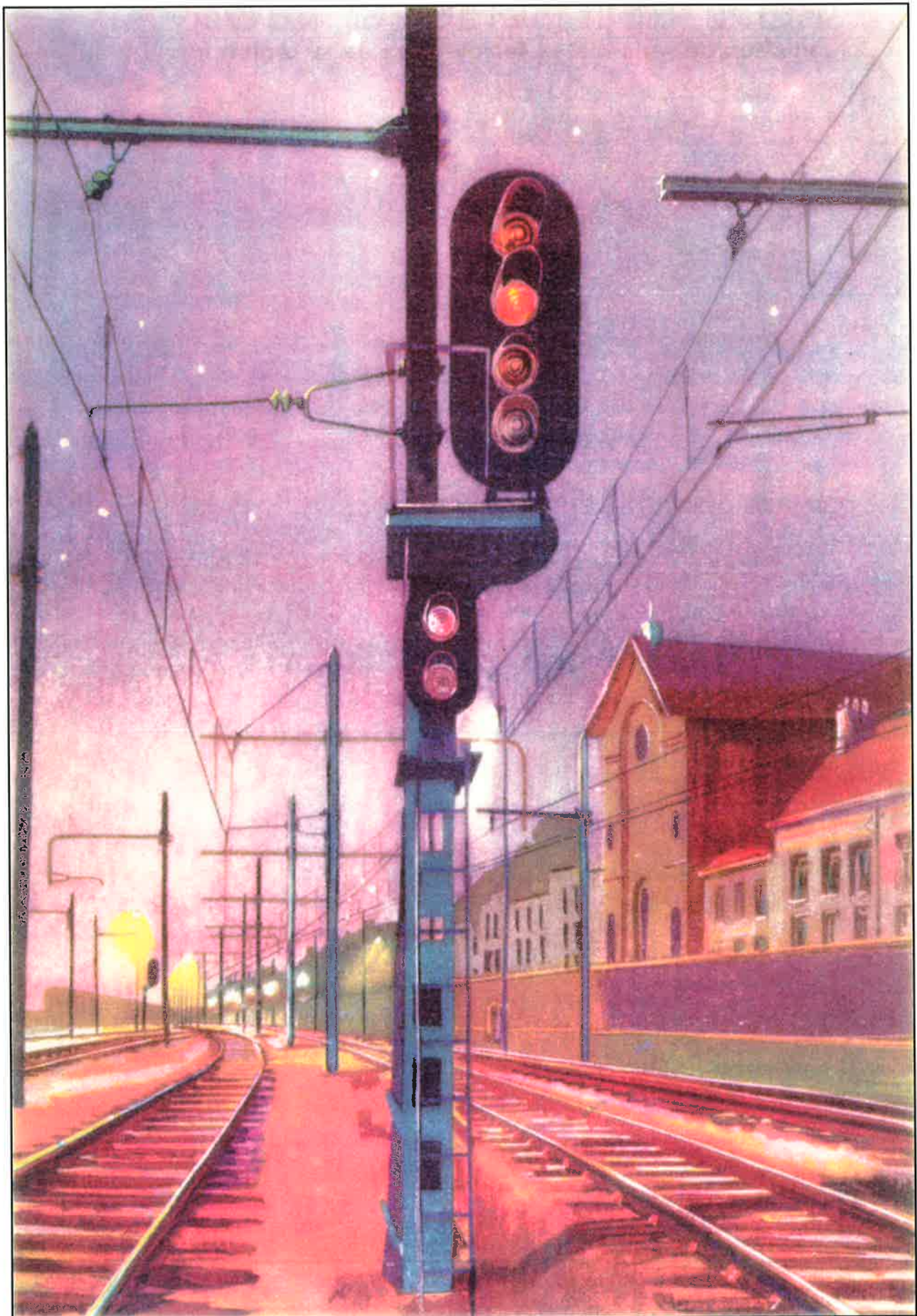


Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

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

n° 115 2002-4





Signal lumineux de sortie à la gare de Bruxelles-Nord. (dessin en couleurs paru dans «Au fil du Rail» de Fernand Lebbe)

# Les règles de bonne conduite sur le réseau H0 «à décor mosan»

Suite à quelques problèmes survenus parmi les usagers du réseau H0 «à décor mosan» et afin d'éviter toutes frictions inutiles entre les membres, le Comité a émis le souhait de voir naître une directive concernant l'utilisation du réseau afin d'assurer une convivialité indispensable à la vie en club.

Nos amis André Delsemme (vice-président) et Philippe Bruniaux (médiateur) se sont penchés sur le sujet et nous proposent le texte qui suit. Cette directive a reçu l'approbation du Comité, le 12 avril 2002.

## Rappels importants

### Les responsables du réseau H0 à décor «mosan»

Claude RIGUELLE et Michel ARCHAMBEAU sont les responsables du réseau H0.

### Le respect obligatoire des circulations prévues à l'agenda de FFN

- **à thèmes le 1er vendredi du mois** et largement décrits dans l'agenda de Ferro Flash Namur;
- **priorité aux Märklinistes (membres du club) le 2ème vendredi du mois :**
  - à cette occasion la 1<sup>ère</sup> voie doit toujours être libérée car elle est alimentée en courant alternatif et réservée aux circulations «3 rails».
  - seuls, les Responsables du réseau H0 (ou leurs mandatés) sont habilités à la commutation en 3 rails.

### Les réunions mensuelles

- **Lors des réunions mensuelles**, l'assistance à la partie introductive (vie du club) est obligatoire.

### Technique et matériel

- Tous les problèmes techniques (aiguillages, alimentation...) et de décor (dégâts...) doivent être immédiatement signalés aux responsables H0.
- Le matériel doit être en état de fonctionnement et aux normes (écartement des essieux, dimensions des boudins de roues,...).
- Il est interdit de circuler à contre-voie, sauf autorisation des responsables H0.

### Partie visible du réseau

**Afin de respecter le décor** il est rappelé à tous les utilisateurs :

- Qu'il est interdit de remettre soi-même en voie du matériel déraillé sur la partie décorée,
- Qu'il faut en ce cas faire appel aux deux responsables ou à un membre du comité,
- Qu'il est défendu d'utiliser la partie visible comme banc d'essai pour le matériel tracté ou remorqué,

- Qu'il faut éviter de poser quoi que ce soit sur la Meuse.
- Le seul arrêt autorisé (sauf arrêt photo) ne peut s'effectuer qu'en gare de Hun, sur la ligne 154, et ce pour une courte durée.

### Partie cachée du réseau

- **Afin de permettre à tous de circuler**, il est recommandé à chaque membre utilisateur de n'occuper qu'une des sept voies du faisceau.
- Les visiteurs de la partie arrière du réseau sont les bienvenus. Ils veilleront cependant à ne pas gêner ceux qui manipulent du matériel afin d'éviter des dégâts.
- Ne manipulez aucun des trois tableaux de commandes sans y avoir été initié. (voir «formation» ci-dessous).
- Ne laissez jamais traîner votre matériel ! Rangez-le au fur et à mesure ou disposez-le sur les étagères prévues à cet effet.
- Ne manipulez jamais de matériel sans l'autorisation de son propriétaire !
- Le club fermant à 23h30, nous vous invitons à ranger votre matériel à partir de 23h00.
- Le dernier utilisateur devra toujours :
  - Éteindre les vidéos et débrancher leurs alimentations (prises).
  - Veuillez à fermer les armoires à matériel (clés au trousseau de l'alimentation réseau).
  - Couper l'alimentation générale du réseau et ramener la clé au bar.

### Formation humaine

Toute personne non initiée à la manipulation des tableaux de commande devra :

- Soit demander à un utilisateur expérimenté de tracer l'itinéraire de son convoi ;
- Soit **demander à être formé** par un des responsables du réseau H0 ou un membre mandaté). Il se feront un plaisir de vous écoler.

**Des erreurs de manipulation peuvent entraîner des pannes irrémédiables (impossibles à réparer) qui priveraient alors tous le monde de pouvoir encore circuler...**

### Nécrologie

Nous avons le regret de vous annoncer le décès de notre membre Philippe ANTOINE et celui de Monsieur Joseph BOTSPOEL, père de notre Président Jean-Claude.

Une délégation du club a assisté aux cérémonies de funérailles



## 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 2<sup>e</sup> dimanches du mois : LIEGE : bourse du Jouet et toutes collection au Palais des Congrès; 7>15h.

Tous les 3<sup>e</sup> dimanches du mois : WOLUWE-SAINT-LAMBERT : bourse du jouet au Shopping Center.

Tous les 2<sup>e</sup> 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.

Des occasions de faire des photos ferroviaires : <http://users.skynet.be/sky34004/clic.htm>

### 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..... BÜTGENBACH : voyage d'adieu aux Diesel série 51, organisé par le PFT. Bruxelles-Midi, 08:20, Wévercée, rame scindée avec une partie vers Sourbrodt et Bullingen (photos), l'autre vers Bütgenbach, 13:15. Train avec voitures K et voiture-buffet. Retour prévu : Bütgenbach, 16:45 Bruxelles-Midi, 21:00.

.. 10 et 11 .. MALDEGEM : fête du rail au Stoomcentrum. 10>17h.

..... 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.

..... 18..... BRUNIG (CH) : voyages spéciaux organisés par le Ballenberg Dampfbahn. <http://www.dampfbahnen.ch> Egalement les 01-09 et 15-09. Interlaken-Ost : 09:52, Oberried, Brienz, Brienzwilser, Meiringen, Brünig-Hasliberg, Lungern, Giswil : 13.01 / 14:44, Interlaken-Ost : 17:13.

..... 24..... PFT : voyage en train avec une locomotive Diesel. Essen 17:17, Antwerpen-Oost 17:43, Herenthals 18:16, Mol 18:36, retour Essen 21:48.

### ..23.. Réunion mensuelle du RMM :

.. 24 et 25 .. GHLIN : Concours et bourse organisée par les Amis du Modélisme, aux Ets. Brassico à Ghlin. Le 24, 10>18H. Le 25, 9>18h.

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

### Septembre 2002

..... 1..... BRUNIG (CH) : voyages spéciaux organisés par le Ballenberg Dampfbahn. <http://www.dampfbahnen.ch> Egalement les 18-08 et 15-09.

..... 1..... HOESELT : bourse de trains, Kulturelzentrum, 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. Bourse trains miniatures et photos ferroviaires au Musée du Rail de Saint-Ghislain, entrée gratuite. Trains miniatures H0, 1 et 7 pouce ¼. Infos : <http://www.pftsp.be> Présentation de locomotives-musée en action.

....7 et 8... BINCHE : Expo et bourse de trains miniatures au «Kursaal», avenue Wanderpepen (route vers Charleroi). Info : 064.33.85.78.

..... 7..... BELIMAGE EXPRESS : train historique tracté par une diesel série 59. Bruxelles-Midi : 08:00, Charleroi : 09:00, Walcourt : 09:45, Mariembourg : 11:30, Olly : 12:30, Treignes : 13:15 retour 19:00, Mariembourg : 19:45, Charleroi : 21:00, Bruxelles-Midi 22:15.

....7 au 9... VALVERT : portes ouvertes, navettes avec la 26.101 du PFT entre Marbehan et Etalle (raccordement Valvert).

..... 8..... VILVOORDE : bourse, Star Zaal rue De Brouwere; 9>13h.

..... 8..... ANTWERPEN : 100 ans de tramway. Parade de trams historiques sur la ligne 8 en direction du Kunstenaar Koninglik Museum. 14>17h.

....8 au 14... LYON (F 69) : congrès du Morop, exposition dans le 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.

....14-15... FOREST : Grande fête de la vapeur au «Petit train à vapeur» (PTVF) dans le parc du Bempt, chaussée de Neerstalle, 323b; 10>18h.

..... 15..... LA-LOUVIERE EXPRES : en gare, voie 1. Exposition de matériel historique de la remise d'Haine-Saint-Pierre.

..... 15..... BRUNIG (CH) : voyages spéciaux organisés par le Ballenberg Dampfbahn. <http://www.dampfbahnen.ch> Egalement les 18-08 et 01-09.

.....15..... CLERMONT-FERRAND (F63) : train vapeur organisé par l'Association de la 141 R 420. Clermont-Ferrand 07:13, Montluçon 09:31/10:28, Saint-Gervais-d'Auvergne 12:07/14:55, Les Fades 15:12/15:38, Clermont-Ferrand 17:38.

### ..20.. Réunion mensuelle du RMM :

«A toute vapeur de Bruxelles à Cheyenne» (vidéos de films anciens présentées par Michel Herbiet)

..20 au 22.. SAINT-ETIENNE (F) : 175<sup>e</sup> anniversaire du premier chemin de fer d'Europe continentale. Trains spéciaux vapeur 140 R 420 et

- Marc Seghin, exposition de matériel en gare Saint-Etienne et ligne d'Andrézieux.
- ..21 et 22 .. MARIEMBOURG - TREIGNES : festival vapeur du CFV3V.
- ..21 et 22 .. FROISSY-LA-NEUVILLE (F) : musée des chemins de fer à voie étroite de la Haute Somme organisé par l'APPEVA. D.329, à 3km au sud de Bray-sur-Somme.
- ..21 et 22 .. GOSELLES : expo/bourse, Centre Culturel, rue Haute, 1.
- ..21 et 22 .. VILLENEUVE-LA-GARENNE (F92) : Chemin de fer des Chantraines. Inauguration de la gare, Train à vapeur, Diesel, visite du dépôt, modélisme, exposition, voitures anciennes, etc. 10>18h. <http://perso.wanadoo.fr/cf-chantraines/>
- ..... 22..... ANTWERPEN : bourse au Fort de Merksem, organisée par l'ATA; 9>13h.
- ..... 22..... ANTWERPEN : bourse organisée par l' Antwerpse Treinclub, Blauwezaal Antwerpse Miniaturstad Cockerill-Kaai, Hangar, 15; 9>13h.
- ..... 22..... BRUNIG (CH) : circulation vapeur sur les lignes : Interlaken-Ost (09:25) - Grinderwald (10:50 / 11:20) - Interlaken-Ost (12:19) et Interlaken-Ost (15:00) - Lauterbrunnen (15:45 / 16:10) - Interlaken-Ost (16:46).
- ..24 au 27.. BERLIN (D) : InnoTrans/BahnBau 2002. Salon international de l'industrie ferroviaire.
- .... 27..... Réunion réseaux.
- ..27 et 28 .. DUNIERES - SAINT AGREVES (F) : cent ans de chemin de fer entre les deux localités. W.E. spécial vapeur.
- ..27 au 29 .. LIEGE : «Mini-Maxi» salon du modélisme, Hall des Foires de Coronmeuse. vendredi 27 : 16>22h; samedi 12>22h; dimanche 12>20h.
- ..28 et 29 .. WEZEMBEEK-OPPEM : exposition ferroviaire du CFC section de Bruxelles. Ecole communale néerlandophone, Rue Marcellis, 134, 10>18h. réseau modulaire H0 des «Papys-Trains», réseau digital 2/3 rails, réseau N japonais, réseau américain LGB, réseaux pour enfants.
- ..28 et 29 .. QUEVAUCAMPS : exposition de modélisme au Centre Culturel Deghousy.

## Octobre 2002

- ....3 au 6.... RHENANIE (D) : Circulations vapeur sur les lignes Koblenz - Giessen (Lahntalbahn), Limburg - Siershahn (Oberwesterwaldbahn), Limburg Altenkirchen (Untewesterwaldbahn). Avec les locomotives 01 118, 03 1010, 03 2295, 78 468, 50 3610, 50 2740, 52 4867, 52 8134. Dessertes régulières cadencées voyageurs et marchandises. GRATUIT ! <http://www.raviedampf.de/> et <http://www.plandampf-westerwald.de/>
- .... 5 et 6 .... KOBLENZ (D) : 100 ans de la gare principale. Animation par le Musée Allemand du Chemin de fer de Koblenz-Lützel.
- .... 5 et 6 .... NISTERTAL-BAD MARIENBERG (D) : présentation de matériel ferroviaire.
- ....4..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» SNCB, voyageurs et marchandises, époques II et III.
- .... 5 et 6 .... FOREST : dernier week-end de la saison du train à vapeur.
- ..... 6..... AYWAILLE : bourse à la salle St. Raphaël.
- ... 9 et 10... KARLSRUHE : TRAM-TRAIN 2002, «10 ans de Tram-Train entre Karlsruhe et Bretten». Traduction simultanée allemand/anglais/français. Contact : [info@tramtrain.org](mailto:info@tramtrain.org). Informations 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. Grenslanndhallen10>18h.
- ..... 20..... JUPILLE : 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 au 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 et 10 ... ANTWERPEN : vente aux enchères organisée par Veilingen Vercauteren à l'Hôtel des Ventes Bernaerts. (052/203303).
- ...9 au 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, Vereckstraat, 74. 10>15h30.
- ..... 24..... POULSEUR : bourse du PTA, trains et autominiatures, jouets.... Rue 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 Merksem de 9 à 13h.
- .... 6..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» voyageurs et marchandises toutes nationalités (sauf SNCB), époques II et III.
- ..... 8..... HOESELT : bourse de trains, au centre Culturel, Lindkapelstraat, 7 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.

### P F T.

«LE CHEMIN DE FER DU BOCQ»

CINEY - SPONTIN - YVOIR

Parution au mois d'août

d'un livre historique sur la ligne 128,

96 pages dont 8 en couleurs

Le prix sera de 13,00 €

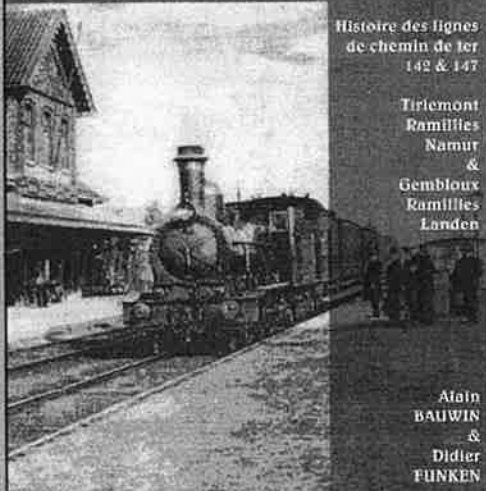
### JE CHERCHE

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, Courriel : [mimbi@tref.nl](mailto:mimbi@tref.nl)

Tél le soir : 0031.45.571.23.03 ou au boulot : 087.55.78.48.

## La Croix de Hesbaye



### La Croix de Hesbaye

De Alain Bauwin et Didier Funken. Découvrez l'histoire d'une partie de la Hesbaye à travers la construction et l'exploitation de deux voies ferrées actuellement réaffectées dans le cadre du projet RAVeL. A travers 192 pages agrémentées de 179 illustrations, plans et documents d'époque, assistez à la naissance, l'apogée et enfin l'abandon d'un mode de transport rural, ainsi qu'à toute l'effervescence qu'il suscitait aux confins de nos villes et villages hesbignons.

Pour commander cet ouvrage, versez la somme de 24,00€ (majorée de 4,00 € pour frais d'expédition) sur le compte 000-1254301-91 de Bauwin Alain, rue Léon Delhache, 29; 1367 Ramillies.



Renseignements : 081.87.85.00 après 18h et le week-end.

Prix spécial de 22,00 € pour les membres R.M.M. en commandes groupées via le secrétariat du club avec enlèvement du livre au local.

### Commandes de cartes postales sur les trams et la SNCV.

TRAMANIA asbl, c/o P. Dussart,

Avenue des Linottes, 1; 1160 Bruxelles.

Renseignements Courriel : [pdussart@jppbe.jnj.com](mailto:pdussart@jppbe.jnj.com)

«Chemins de fer régionaux et urbains» n°290 : le guide 2002 des réseaux touristiques fédérés en France, Suisse et Belgique.

«Charleroi - Marcinelle - Nalines» livre (en voie d'épuisement) sur cette ligne SNCV, 96 pages, 110 illustrations.

### Rectifications sur FFN 113, des légendes de la page 16.

Il y a : page 19, il faut : page 17.

Il y a : page 20, il faut : page 18.

Il y a : page 21, il faut : page 19.

Il y a : page 22, il faut : page 20.

Il y a : pages 20 à 22, il faut : pages 18 à 20

Ci-dessous : véhicule automoteur d'extrémité de la rame VT 11.5 DB proposé en H0 par Märklin et Trix.



# CINEY - SPONTIN - YVOIR

## le Chemin de fer Touristique du Bocq

### Conférence de presse du PFT

Ce mardi 2 juillet, notre «membre du comité attaché aux relations extérieures», Jean-Pierre Lobet, retenu par ses obligations professionnelles, avait délégué le Rédac'chef pour assister à la conférence de presse donnée par le PFT en gare de Spontin.

Accueil par Baudouin Dieu, Xavier Vermeir et Alain Defêchereux. Une bonne vingtaine de personnes sont présentes dont un journaliste de «Vers l'Avenir» aisément reconnaissable aux logos sur son moyen de transport.

Un exposé nous est fait par Baudouin Dieu (sympa). L'essentiel est repris dans la farde de presse qui nous est remise et que je me permets de diffuser dans l'article ci-après.

Suit un parcours dans l'autorail 4602 piloté par



Baudouin Dieu



L'autorail 4602 du PFT nous attend devant la gare de Spontin

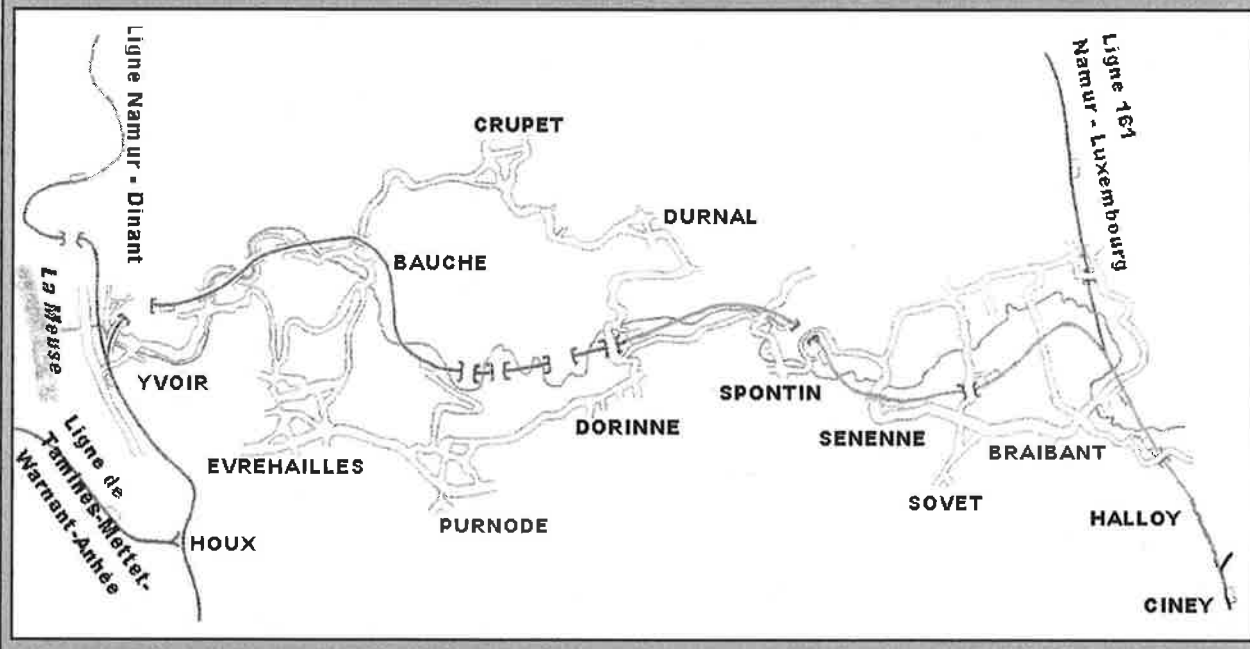
Alain Defêchereux, conducteur à la SNCB, membre du CFLL. Nous partons d'abord à gauche (en regardant le quai) vers Dorinne-Durnal en passant le long de Spontin-Sources et l'ancien four à chaux. Arrêt photos sur le nouveau quai de Dorinne-Durnal. Retour vers Spontin-gare et départ en direction de Ciney (vers la droite en regardant le quai). Nous empruntons la montée vers Senenne, la tranchée entre les rochers de Sovet, le long de sa gare, l'arrivée sur le plateau, la descente vers Braibant-gare tout en longeant la ligne 162 (Namur - Sterpenich) sur une troisième voie parallèle. Arrêt en approche de Braibant et retour pour ne pas prolonger le voyage et quand même laisser les passagers sur leur faim : les journalistes et les autres personnes présentes ont un horaire limité... En gare de Spontin, les verres de l'amitié nous attendent. Il est midi trente quand nous laissons les amis présents.

### La présentation du PFT

L'ASBL «Patrimoine Ferroviaire Touristique», dont les buts sont la préservation, la restauration et la mise en circulation de matériel ancien des chemins de fer belges, fera circuler comme les années précédentes un autorail historique sur la ligne de la vallée du Bocq, dans la province de Namur.

Cette splendide ligne reliait jadis Ciney à Yvoir en passant par Spontin, Dorinne et Purnode. Elle n'est plus utilisée par la SNCB depuis 1983, mais le PFT y fait circuler pendant la période d'été des trains touristiques.

Spontin est un village coquet qui a su conserver son aspect rural et dont le château possède une certaine renommée. Diverses promenades sont possibles et la beauté de la région permet d'y passer une après-midi agréable.







Poste de pilotage de l'autorail 4602, propriété du PFT.  
Au travers du parebrise, les poteaux en béton placés verticalement sur le quai pour la protection des piétons.

La ligne se prolonge ensuite jusque Dorinne-Durnal et s'arrête au pied d'une gare en pierre du pays, transformée en restaurant ; c'est le terminus de la ligne, atteint pour la première fois cette année, après que les bénévoles du PFT aient remis en état les deux kilomètres de voies qui séparent Spontin de Dorinne.

Le PFT dispose de nombreux engins ferroviaires historiques, restaurés par des amateurs qui y consacrent la majorité de leur temps libre. L'abri-musée de Saint-Ghislain est accessible au public sous certaines conditions. Le PFT dispose d'une partie de l'infrastructure de l'AC Schaerbeek pour effectuer les restaurations sur le matériel acquis. Les conducteurs du matériel du PFT sont conducteurs brevetés SNCB.

L'association est reconnue par le Commissariat général au Tourisme de la Région Wallonne.

### Sa saison touristique 2002

Cette saison, les parcours entre Ciney et Dorinne seront effectués tous les dimanches. L'autorail 4602 a été construit en 1952 par les Usines Ragheno de Mechelen, il a été restauré en 1990 et autorisé en 1992 par la SNCB au transport privé des passagers.

Un horaire particulier est prévu le dimanche 4 août, jour de la brocante annuelle de Spontin, où tout le village est occupé par les commerçants.

Le prix demandé varie suivant le trajet et la catégorie du voyageur : adulte ou enfant. La gratuité est accordée en dessous de 4 ans.

	Adulte	Enfant (-12 ans)
Aller-Retour .....	5,00	2,50
Aller simple .....	2,50	1,30
Libre parcours .....	10,00	5,00

### Un livre sur la ligne 128

Une autre nouveauté concerne la publication d'un ouvrage retraçant l'histoire et l'évolution de la ligne 128; comptant 96 pages dont 8 en couleurs, il est vendu au prix de 13,00 € à la boutique PFT installée en gare de Spontin les jours de circulation. Une cassette-vidéo est également disponible.

Tout renseignement complémentaire sur les parcours et activités du PFT peut être obtenu par e-mail adressé à [aldef@win.be](mailto:aldef@win.be) Le site du PFT peut également être consulté : <http://www.pftsp.be>.

### La ligne 128 : Ciney - Spontin - Yvoir

Considérée comme l'une des plus belles sections de chemin de fer de Belgique de par son inscription dans la vallée du Bocq et la présence de nombreux ouvrages d'art (viaducs, tunnels), cette ligne est exploitée pendant la saison touristique, sous la dénomination «Chemin de fer touristique du Bocq», par l'ASBL «Patrimoine Ferroviaire Touristique» (PFT), dont les buts sont la restauration et la mise en circulation de véhicules anciens ayant circulé sur le réseau ferré belge.

### Un peu d'histoire

D'abord concédée à la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux qui devait établir une voie normale entre Ciney et Yvoir, la ligne 128 fut enfin de compte réalisée par les Chemins de fer de l'Etat belge. Le tracé définitif est établi en 1894, l'adjudication prononcée en 1896 et la mise en service réalisée de 1898 à 1907, par phases successives.

La ligne est longue de 21 kilomètres, à voie unique sur la totalité du parcours, avec gares d'évitement et de croisement Douze points d'arrêt la jalonnent : Ciney, Halloy, Braibant, Sovet, Senenne, Spontin, Spontin-Sources, Dorinne-Durnal, Purnode, Evrehailles-Bauché, Yvoir-Carières et Yvoir. La vitesse de la ligne est de 70 km/h.

La ligne est parcourue par des trains de voyageurs, dont le trafic est relativement restreint de par son caractère rural. Toutefois les nombreuses carrières de la région drainent une clientèle d'ouvriers, de même qu'elles fournissent un trafic marchandises non négligeable, dont l'apogée est connue au début des années cinquante. Le chemin de fer transporte également le lin, les betteraves, l'eau minérale de Spontin.

Après avoir été empruntée par les locomotives à vapeur tractant des voitures à voyageurs, la ligne du Bocq a vu circuler des autorails Diesel.

Le déficit d'exploitation enregistré par la SNCB entraîna la fermeture de la ligne au trafic voyageurs le 31 juillet





La tranchée de Sovet et la montée vers Senenne. L'un des superbes ouvrages d'art que l'on peut apercevoir au détour de la voie. Un parcours qui rencontre toutes les variétés de paysages.

1960, de même que le trafic marchandises fut limité à la section Ciney - Evrehailles. Pour la desserte des carrières de la Rochette à Spontin, la voie fut refaite au départ de Ciney en 1980, ce qui n'empêcha pas la fermeture de la ligne totalement le 7 novembre 1983.

Après avoir été conservée en état par le Ministère de la Défense Nationale «pour les besoins de la Nation», la ligne est aujourd'hui reprise à l'inventaire des lignes SNCB, dans la catégorie «hors service pour les besoins de la SNCB».

En 1992, le PFT organise le premier parcours en autorail sur la section qui peut être parcourue : Ciney-Spontin. Le succès est tel que, rapidement, une exploitation touristique est envisagée. A partir de 1993, plusieurs parcours sont organisés à la bonne saison, en autorail, rame tractée Diesel ou même en train à vapeur!

### L'entretien

Les membres bénévoles entretiennent la voie et ses abords, ce qui permet de jouir d'une vue sur la vallée. Pour améliorer encore la découverte des



En haut : le nouveau quai de Dorinne-Durnal aménagé par l'Administration Communale d'Yvoir.

En bas : l'annonce du passage à niveau de Braibant, sur la droite l'ancienne gare, à gauche la ligne 162.



panoramas, l'association vient d'acquérir une machine à débroussailler, qui permettra un entretien correct des abords, tout en préservant au mieux la nature et son milieu.

Chaque année, la voie est révisée, et les éléments défectueux remplacés, comme des tire-fonds, des éclisses, etc.

### L'évolution proche et l'avenir

L'année 2002 est marquée par deux faits importants. Le premier est le retour du train en gare de Dorinne-Durnal. Initialement prévue pour 2001, la desserte de cette gare n'avait pu être concrétisée du fait que l'aiguillage d'entrée ne présentait pas toutes les garanties de sécurité exigées par la SNCB. Les travaux hivernaux ont permis de mener à bien cette tâche, tant et si bien que cette année, les trains vont pouvoir arriver au quai construit par les bons soins de la commune d'Yvoir en 2000.

L'autre étape importante franchie cette année est l'établissement d'une convention entre la SNCB et le PFT - gestionnaire de la ligne du Bocq - pour l'exploitation de la ligne 128. La mise en application de cette convention n'interviendra toutefois qu'en 2003, parce que certains points doivent être négociés à nouveau. L'avenir touristique de la ligne 128 est donc aujourd'hui une réalité.

L'objectif pour 2003 sera d'intensifier les circulations,

puisque les contraintes financières actuelles liées notamment aux prestations du personnel SNCB seront levées. Il sera donc plus facile de mettre en marche des trains à la demande, pour des groupes ou des tours-opérateurs notamment.

Inlassablement, les équipes de bénévoles se relaient pour poursuivre les travaux de réhabilitation de la voie. La prochaine étape à franchir est l'arrivée à Purnode.

### Buts poursuivis par le PFT

Le but poursuivi par l'ASBL «Patrimoine Ferroviaire Touristique» reste la jonction de Ciney et Yvoir par la ligne 128 qui longe la vallée du Bocq, en vue d'y faire circuler le matériel historique qu'elle préserve.

### Les atouts de la 128

- Une très belle ligne qui longe le Bocq.
- Proximité de Namur (et Bruxelles).
- Accessibilité facile par le rail et la route.
- Longueur de 20 km.
- Les deux points extrêmes sont reliés au réseau ferré national, ce qui évite l'aller-retour sur le même parcours.
- Les douze kilomètres de voie de Ciney à Dorinne-Durnal sont en bon état au point de vue superstructure (rails et traverses).
- Pas de passage à niveau, hormis celui de Spontin-Sources.
- Ouvrages d'art remarquables : tunnel de Spontin, viaduc de Sovet, viaduc d'Yvoir.

### Exploitation actuelle

- Parcours entre Ciney et Dorinne effectués les dimanches des mois de juillet et août, avec circula-

7, 14, 21, 28/07/2002 - 11, 15, 18, 25/08/2002				
Ciney SNCB	11.05	13.05	15.05	17.05
Braibant	11.12	13.12	15.12	17.12
Senenne	11.24	13.24	15.24	17.24
Spontin	11.28/11.30	13.28/13.30	15.28/15.30	17.28
Spontin-Src	11.33	13.33	15.33	-
Dorinne-D.	11.38	13.38	15.38	-
Dorinne-D.	11.44	13.44	15.44	-
Spontin-Src	11.49	13.49	15.49	-
Spontin	11.52/12.30	13.52/14.30	15.52/16.30	17.33*
Senenne	12.34	14.34	16.34	17.37*
Braibant	12.48	14.48	16.48	17.51*
Ciney SNCB	12.55	14.55	16.55	17.58*

Ciney SNCB	7.30	9.05	10.30	12.05	13.30	15.05	16.30	18.05
Braibant	7.37	9.12	10.37	12.12	13.37	15.12	16.37	18.12
Senenne	7.49	9.24	10.49	12.24	13.49	15.24	16.49	18.24
Spontin	8.00	9.32	11.00	12.32	14.00	15.32	17.00	18.32
Spontin-Src	8.03	9.35	11.03	12.35	14.03	15.35	17.03	18.35
Dorinne-D.	8.08	9.40	11.08	12.40	14.08	15.40	17.08	18.40
<b>Horaire du dimanche 4 août 2002, jour de la brocante de Spontin.</b>								
Dorinne-D.	8.12	9.44	11.12	12.44	14.12	15.44	17.12	18.44
Spontin-Src	8.17	9.49	11.17	12.49	14.17	15.49	17.17	18.49
Spontin	8.30	10.00	11.30	13.00	14.30	16.00	17.30	19.00
Senenne	8.34	10.04	11.34	13.04	14.34	16.04	17.34	19.04
Braibant	8.48	10.18	11.48	13.18	14.48	16.18	17.48	19.18
Ciney SNCB	8.55	10.25	11.55	13.25	14.55	16.25	17.55	19.25

tions renforcées le dimanche de la brocante de Spontin (cette année : le 4 août voir le bas de page).

- Parcours à la demande pour groupes (écoles notamment).
- Respect des normes imposées par la SNCB, tant au point de vue état de la voie et du matériel que du personnel de conduite et d'accompagnement.

### Les moyens du PFT

- Les circulations sont effectuées aux risques et périls du PFT et le remplissage des trains dépend essentiellement de la météo.
  - L'entretien de la voie et de ses abords est du ressort du PFT.
  - La ligne 128 a déjà vu circuler presque tous les engins historiques en état de marche du PFT. Cette année, les navettes seront assurées par l'autorail 4602 construit en 1952 par les usines Ragheno à Mechelen. Il a été restauré en 1990 et a reçu l'agrément en 1992 pour le transport privé de passagers.
- Les recettes ne couvrent pas les dépenses engendrées par l'exploitation, la SNCB appliquant aux circulations des tarifs «commerciaux» hors de proportion avec le service rendu.

Les jours de circulation, la gare de Spontin est ouverte, ce qui permet d'y découvrir les activités et les productions du PFT; la buvette est également accessible.

### L'évolution depuis 2001

- L'accès en gare de Dorinne-Durnal, où un quai, aménagé par la commune d'Yvoir en 2000, est autorisé d'accès par la SNCB.
- Les horaires ont été légèrement adaptés pour mieux rencontrer les souhaits de la clientèle.
- Des travaux de voie ont été opérés en gare de Spontin et à l'entrée de Dorinne-Durnal.
- Le désherbage est effectué de manière écologique grâce à du matériel agricole acquis par l'association.

### L'avenir

En ce début d'année 2002, la SNCB a proposé au PFT une convention pour la gestion et l'exploitation de la ligne 128 ; ce document nécessite quelques adaptations avant d'être finalisé. La convention pourrait

donc être opérationnelle en 2003, ce qui laissera (enfin) au Chemin de fer Touristique du Bocq la possibilité de se développer. (NDLR : espérons que le nouvel administrateur de la SNCB ne remettra pas en question les conventions avec les lignes touristiques. Que ferait, entre-autre, le BVS à Baasrode ?).



# Wagons et sidérurgie

## Transport de produits finis ou semi-finis

### Le chargement des wagons

Dans les FFN numéros 94, 95, 96, 97, 101, 102, 103, 104, 108 nous vous avons présenté l'essentiel de l'article de notre ami Philippe Bruniaux concernant les wagons se rapportant aux transports dans la sidérurgie et découlant de celle-ci, ainsi que leurs reproductions en H0.

Nous allons poursuivre la troisième partie de ce travail par la suite de la présentation des chargements de wagons avec les produits finis ou semi-finis.

#### Avec des «paillasse» pour le bâtiment

De tels chargements existent dans le commerce sous la marque «M & D».

Ils peuvent être facilement imités en utilisant de la toile moustiquaire grise.

#### Matériel

- Toile moustiquaire grise ou de la gaze (en pharmacie);
- Fil à coudre noir ou brun foncé;

- Gouaches et Humbrol pour la patine;
- Colle et «buddies».

#### Réalisation

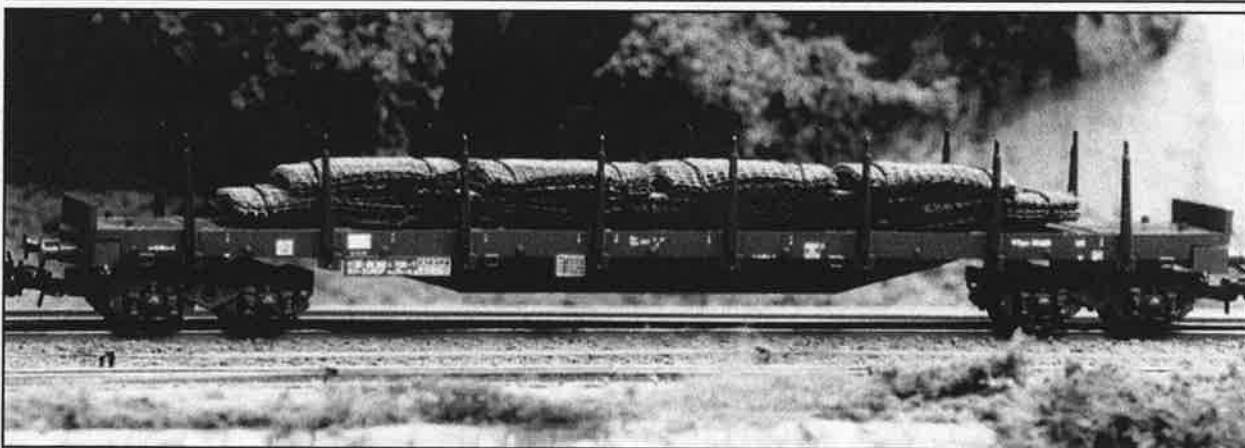
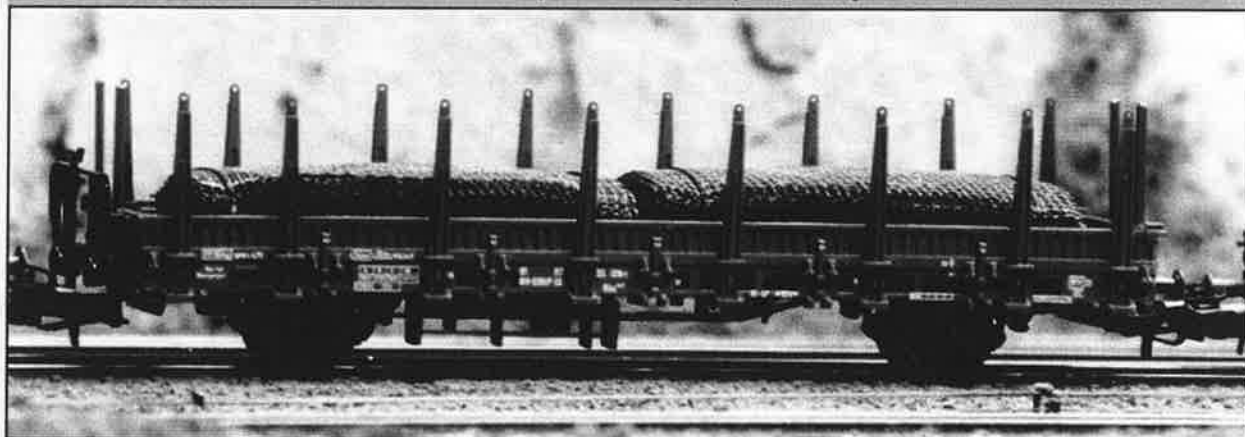
Découpez des rectangles de toile moustiquaire, (pour un rendu plus fin il est aussi possible d'utiliser du «tulle de baptême» ou de la gaze médicale) dimensions possibles :

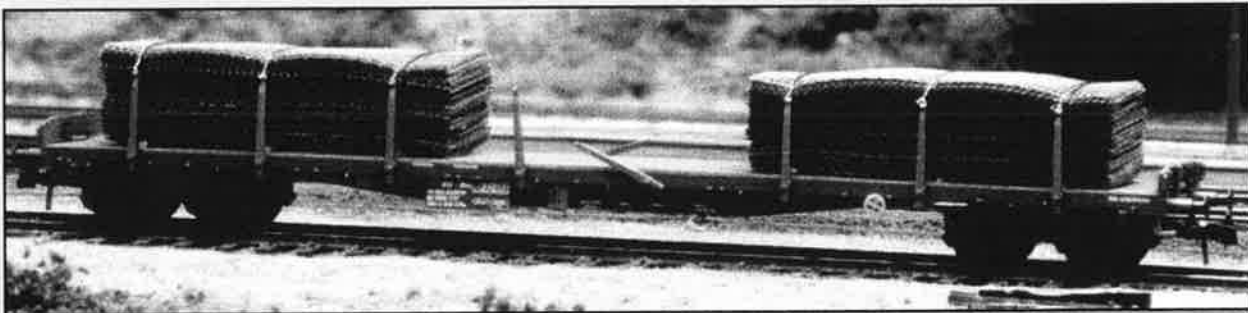
- largeur : 25mm,
- longueur : 32mm, 62mm, 120mm

Collez les uns sur les autres jusqu'à obtenir un paquet de la hauteur désirée.

J'ai fait des paquets 0,5 cm pour ceux d'une longueur de 32mm, de 1 cm pour ceux d'une longueur de 62 mm. Assemblez ceux de 32mm en une longueur de cinq paquets, collez ensuite quatre paquets en quinconce sur une seconde couche. Patinez vos paquets de paillasse à béton en Humbrol n° 113 ou 173. Liez l'extrémité de chaque paquet avec le fil à coudre noir ou brun. Disposez sur un wagon Ks par exemple.

Exemples de chargements de paillasse de treillis pour le bâtiment. En haut : sur wagon Ks. En bas : sur wagon Rs. (photos Claude Carpet, prises lors du concours de chargements de wagons ayant fait l'objet du «Prix Michel Foulon»).





Paillasses sur un wagon plat à bogies des CFF, réalisation Etienne Dehasse présentée au concours de chargement de wagons «Prix Michel Foulon».

## Des fers longs

### Matériel

- Fils d'aciers (corde à piano) de 0.25mm;
- Fil à coudre noir ou brun foncé;
- Gouaches et Humbrol pour la patine;
- Colle et «buddies»
- Allumettes blanches.

### Réalisation

Liez des paquets de seize fils d'acier avec le fil à coudre. Longueur selon votre wagon plat (140 mm pour un Ks, 200mm maximum pour un wagon long). Collez en six paquets sur quatre allumettes blanches pour un Ks, plus pour un wagon plus long. Patinez en brun rouille Humbrol n° 113 ou 173. Disposez sur votre wagon.

## Des poutres et des poutrelles

### Matériel

- Profilés «Poutre» ou «poutrelles» en laiton ou en plastique (ex. Faller);
- Fil à coudre noir ou brun foncé;
- Gouaches et Humbrol pour la patine;
- Colle et « buddies »

### Réalisation

Découpez vos poutres ou poutrelles selon la longueur de votre wagon (ex. 140mm pour un Ks). Deux couches

de poutres ou poutrelles collées en quinconce sont suffisantes. Peindre votre chargement en gris Humbrol n° 87 ou 92, patinez en rouille Humbrol n° 113 ou 173. Collez vos poutres ou poutrelles sur des allumettes blanches coupées à la largeur de votre wagon. Disposez sur votre wagon.

## Des bobines de câbles

Un tel chargement existe dans le commerce sous la marque Ladegüter Bauer (réf. Lad 3053), et sous la marque Kibri (n° B-9921).

Vous pouvez également réaliser vous-même un chargement semblable : Référence l'article dans R.M.F. 398, février 1998 , «Comment charger des objets cylindriques» dans «Dossier fret SNCF»

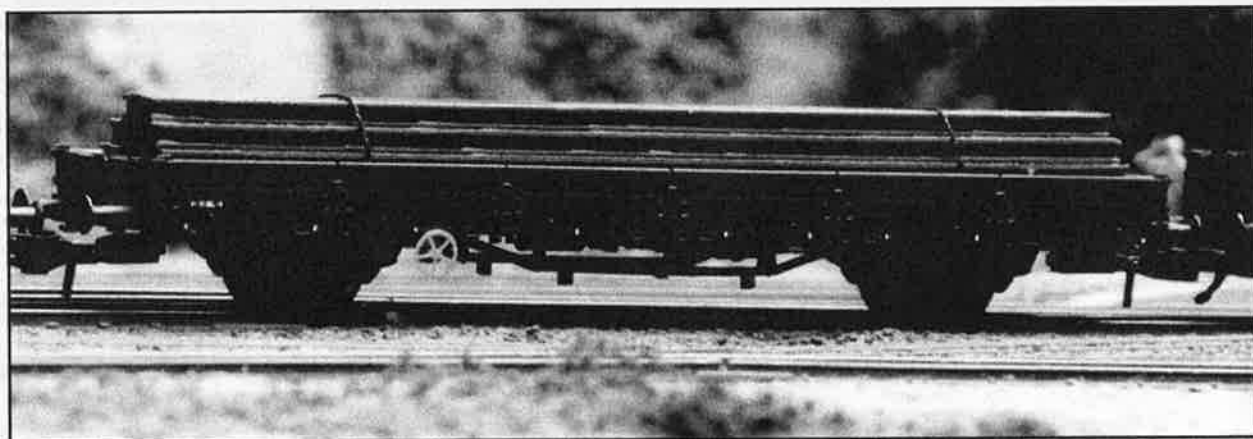
### Matériel

- Bobines de câble autre marque, ou encore des canettes pour machine à coudre
- Allumettes blanches
- Gouaches et Humbrol pour la patine;
- Colle et « buddies ».

### Réalisation

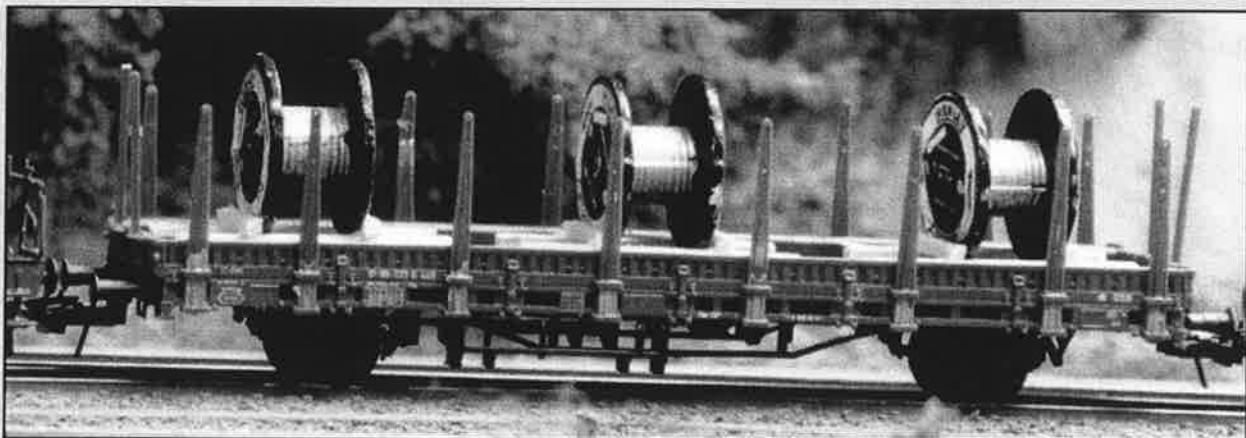
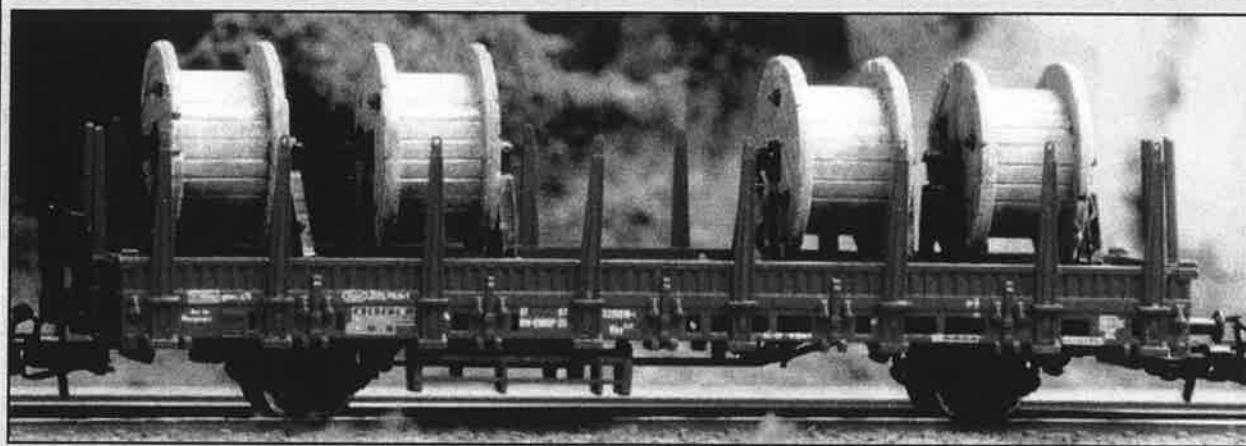
Bobines de câble d'autres marques, de récupération ou canettes.

Le principe sera de bloquer les bobines grâce à des allumettes. Selon la dimension de vos bobines, vous pourrez les disposer longitudinalement ou verticalement par rapport à la voie.



Poutrelles sur wagon plat à 2 essieux.





Bobines de câbles en retour vers la câblerie.

Découpez vos allumettes pour pouvoir y placer deux ou trois bobines verticalement et de façon à ce que la bobine ne touche pas le fond du wagon. Bloquez ensuite la bobine grâce à des sections d'allumettes très légèrement plus courtes que la largeur de votre wagon.

Salir votre chargement à la gouache. Disposez sur votre wagon.

## Des rouleaux de fil

### Matériel

- Vous pouvez trouver ce chargement tout fait, ou tenter de le réaliser avec un fin fil de cuivre

- Allumettes blanches
- Gouaches et Humbrol pour la patine;
- Colle et « buddies » ;
- Fil à coudre noir ou brun.

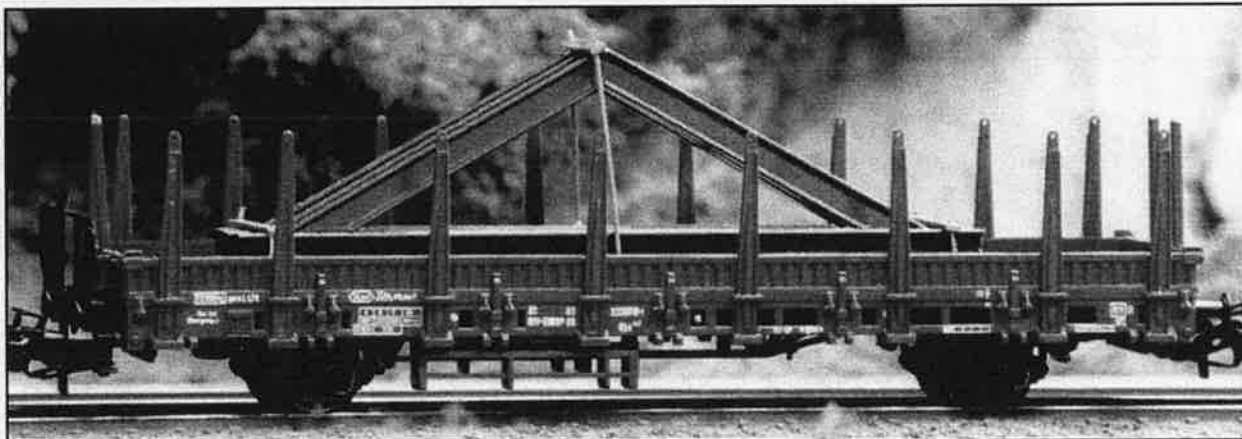
### Réalisation

Pour réaliser votre rouleau, enroulez votre fil de cuivre autour d'un crayon de section circulaire jusqu'à obtenir la bobine de fil désirée. Liez votre rouleau avec le même fil de cuivre en deux points diamétralement opposés. Peindre votre rouleau en couleur alu ou acier, patinez ensuite avec un peu de couleur rouille.

Remarquons que c'est plutôt complexe à réaliser.



Tombereau Eaos des CFF chargé avec des rouleaux de fils, réalisation Etienne Dehasse



Chargement réalisé avec des charpentes métalliques de Ladegüter Bauer.

Préparez ensuite, avec des allumettes, des cadres de fixation sur lesquels vous disposerez et lierez vos rouleaux avec du fil à coudre noir ou brun. Disposez ensuite sur le wagon et fixer avec des buddies.

### Des charpentes métalliques

Un tel chargement existe dans le commerce sous la marque Ladegüter Bauer (réf. Lad 3053)

Et il nous semble difficile à imiter.

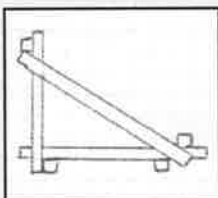
### Des ancres de navire

#### Matériel

- Ancres à se procurer dans un magasin de modélisme naval. Veillez au gabarit en hauteur et en largeur en fonction de votre wagon.
- Allumettes blanches
- Gouaches et Humbrol pour la patine;
- Colle et «buddies»;
- Fil à coudre brun ou noir.

#### Réalisation

Il va vous falloir , avec des morceaux d'allumettes blanches réaliser un bâti qui va soutenir la partie inférieure de l'ancre (la griffe), et aussi la partie supérieure à laquelle s'accroche la chaîne. Référez-vous au schéma suivant



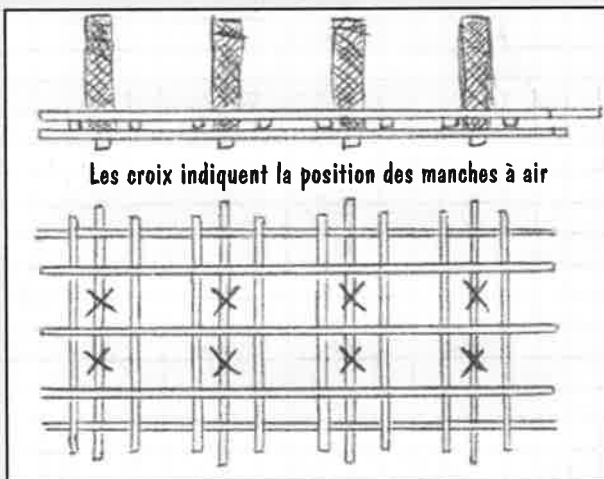
et à la photo. La base du bâti sera constituée d'allumettes dont la dimension sera celle de la largeur de votre wagon.

Collez l'ancre à son bâti et liez là avec le fil à coudre. Disposez ensuite sur le wagon et fixer avec des buddies.

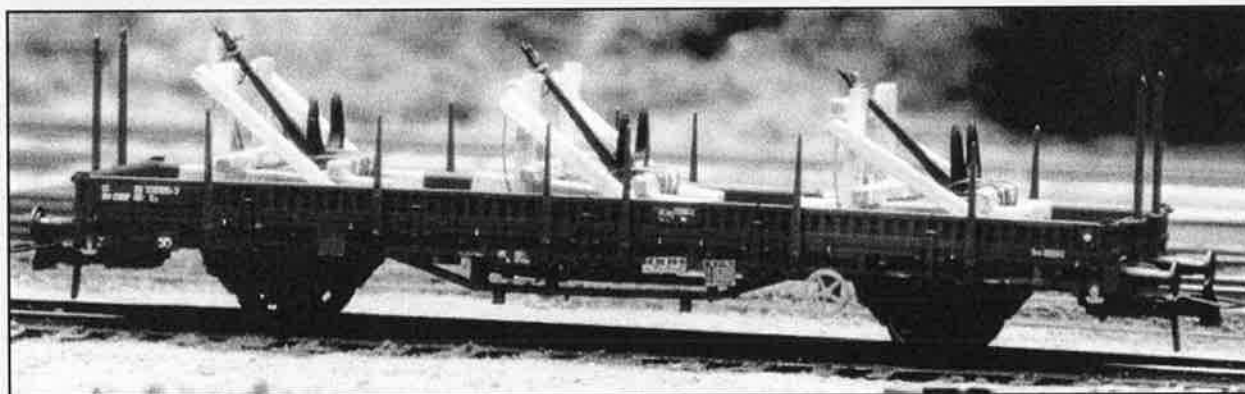
### Des manches à air de navires

#### Matériel

- Manches à air à se procurer dans un magasin de modélisme naval, attention au gabarit et à l'échelle.
- Allumettes blanches.



Les croix indiquent la position des manches à air



Wagon plat chargé avec des trois ancres de navires, réalisation Philippe Bruniaux.



- Gouaches et Humbrol pour la patine.
- Colle et «buddies».
- Fil à coudre brun ou noir.

### Réalisation

Il va vous falloir, avec des morceaux d'allumettes blanches réaliser un bâti qui va soutenir la partie inférieure de la manche à air et la caler quelques millimètres plus haut. La base du bâti sera constituée d'allumettes dont la dimension sera celle de la largeur de votre wagon, et la base de chaque paire de manches à air posera dessus. Ensuite réalisez un quadrillage. Référez-vous au schéma suivant et à la photo..

Collez les manches à air au bâti. Disposez ensuite sur le wagon et fixer avec des buddies.

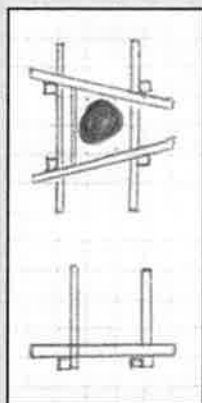
### Des hélices de navires

#### Matériel

- Hélices à se procurer dans un magasin de modélisme naval ou par le catalogue Walters. Attention au gabarit et à la largeur de votre wagon.
- Allumettes blanches.
- Gouaches et Humbrol pour la patine.
- Colle et «buddies».
- Fil à coudre brun ou noir.

#### Réalisation

Il va vous falloir, avec des morceaux d'allumettes blanches réaliser un bâti qui va soutenir la partie inférieure de l'hélice et bloquer les pales. La base du bâti sera constituée d'allumettes dont la dimension sera celle de la largeur de votre wagon. Vous collerez dessus des morceaux d'allumettes en triangle pour bloquer la base. Disposez votre hélice. Ensuite collez quatre petites sections verticales dans les angles du bâti. Référez-vous au schéma suivant et à la photo.



Le point indique la position de la base de l'hélice

Collez l'hélice à son bâti et liez-la avec le fil à coudre. Disposez ensuite sur le wagon et fixer avec des buddies.

### Des véhicules industriels, agricoles, camionnettes, tracteurs pour semi-remorques.

Ce type de chargement est coûteux car vous devrez d'abord acheter les véhicules.

Il suffira de les empêcher de bouger grâce à de petites cales en bois ou en plastique. Pour garantir leur immobilité vous pouvez aussi utiliser des buddies.

Vous pouvez aussi utiliser des véhicules abîmés, de mauvaise qualité, ou du style jouet «made in China» dont vous dissimulerez les défauts sous une bâche.

### Des moteurs, des pièces métalliques diverses

#### Matériel

- Moteurs, pièces diverses de récupération ou à se procurer dans un magasin de modélisme naval ou via le catalogue Walters ; attention au gabarit et à la largeur de votre wagon.
- Allumettes blanches;
- Gouaches et Humbrol pour la patine;
- Colle et « buddies » ;
- Fil à coudre brun ou noir.

#### Réalisation

Collez deux morceaux d'allumettes blanches sous votre chargement selon la dimension du fond de votre wagon; liez avec le fil à coudre; placez sur votre wagon, fixer à l'aide de buddies.

Vous pouvez bâcher votre chargement ou seulement le haut de celui-ci pour le protéger des intempéries.

### Des produits sous bâche

Dimension des bâches SNCF

m <sup>2</sup>	Echelle 1/1	Echelle 1/87
52 .....	10.50 x 5.00 m.....	120 x 57 mm
74 .....	13.50 x 5.50 m.....	155 x 63 mm
88 .....	15.00 x 5.90 m.....	172 x 68 mm
104 .....	15.45 x 6.70 m.....	178 x 77 mm

#### Matériel

- Un objet quelconque que vous désirez bâcher : véhicule, moteur, caisse, ou tout autre objet de récupération ou constitué par collage ou par moulage.
- Papier de soie brun, gris ou noir tel qu'on peut en trouver dans certaines boîtes de chaussures.
- Allumettes blanches.
- Colle et «buddies».
- Fil à coudre brun ou noir.

#### Réalisation

Exemples : certains au club en rigolent, mais j'aime bien mon Kinder bâché ;

Dans une boîte de pralines (mais ça me fait grossir) j'ai trouvé et moulé en plâtre la feuille de plastique extrudé protégeant les pralines ;

J'ai collé divers objets de récupération sur un morceau de carton ; ...

Collez deux morceaux d'allumettes blanches sous votre chargement selon la dimension du fond de votre wagon.

Bâchez votre chargement : utilisez la face mate du papier de soie et collez la bâche sur le dessus de l'objet (colle blanche ou colle plastique selon l'objet). Achevez de coller votre bâche à la colle blanche sur les flancs de l'objet : la colle blanche va imbiber le papier se soie et se plaquer sur l'objet. Collez aussi la bâche sur

elle-même si nécessaire. Laissez les allumettes plus ou moins apparentes.

Quand c'est bien sec liez votre bâche avec du fil à coudre brun ou noir, et fixez le tout sur votre wagon grâce aux buddies.

Variante 1 - utilisez du plastique de sac poubelles gris, noir, vert ou brun . Pour qu'il se plaque au chargement passez le tout au sèche cheveux. (Mais je n'ai pas essayé).

Variante 2 - utilisez du papier mouchoir en lieu et place du papier de soie ... mais il va falloir peindre votre bâche ....

### Des produits en caisses

De tels chargements existent dans le commerce, mais vous pouvez, si vous en avez la patience fabriquer votre caisse. Vous pouvez aussi en bâcher la partie supérieure pour la protéger des intempéries.

### Des automobiles

#### Modèles SNCB époque IV

Fabricant	Couleur	Marquage	Référence
Electrotren	Laekks	Bleu ép IV/V	n°9610
Jocadis		Jouef transformé	
LS Models	Dd	Vert IV	12521 et 2
LS Models	Dd	Bleu V	12523 à 6

### Et d'autres encore...

D'autres wagons peuvent également transporter des produits sidérurgiques, en général des produits finis. Nous pensons surtout aux différents types de wagons couverts.

Nous donnons ci-dessous quelques exemples de couverts SNCB :

#### Modèles SNCB époque III

Fabricant	Couleur	Type/Marquage	Référence
Liliput	Vert		
Liliput	Brun	jaune.	
Märklin	Brun	Europ	47888
Piko	Vert		
Piko	Brun	blanc	
Roco	Vert	G10	47275 & 76
Roco	Brun	G10	47274
Roco	Vert	G10	47339
Roco	Brun	G10	47338
Roco	Brun	Dresden	46653 & 53.1

#### Modèles SNCB époque IV

Fabricant	Caractéristique	Couleur	Référence
Electrotren	Pour Ferry-Boat	Brun	
Jouef	Rils	Bleu	302722.1
Jouef		Gris	302722.2
Märklin		Brun	Couvert
Roco		Brun	

Type M : 3 0 0 0 0 5

Code lettres : Seks

Série : 3 1 8 8 4 7 5 0 0 0 1 0 à 3 1 8 8 4 7 5 0 0 1 9

Année de construction : 1969.

Bogies : Schlieren.

Tare moyenne : 26,1 tonnes.

Flexibilité : 2,88mm/tonne.

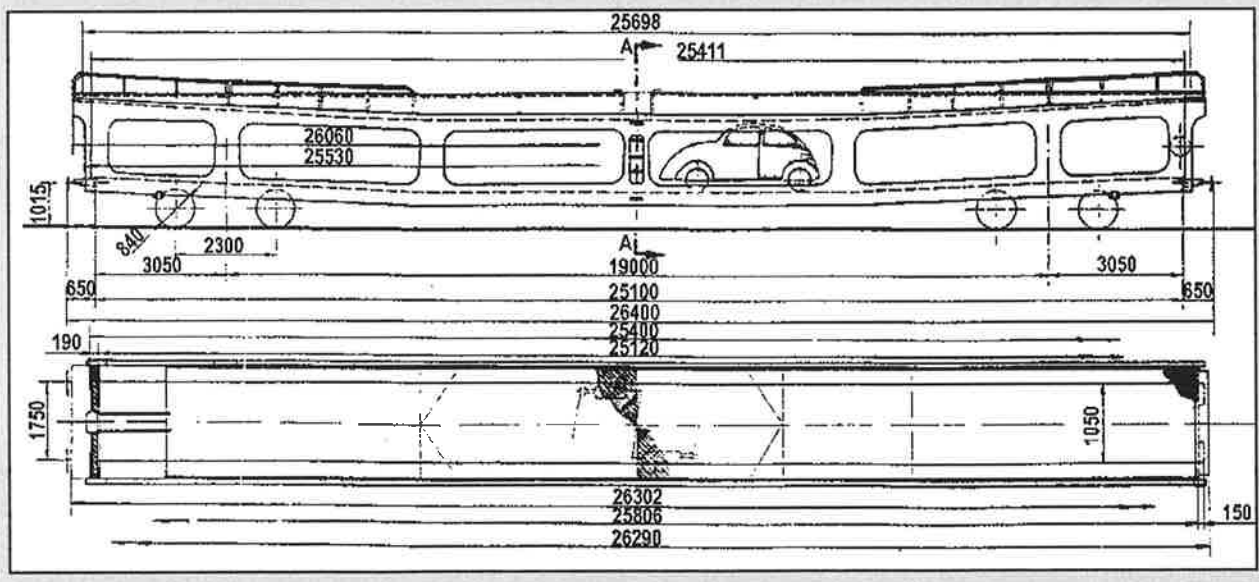
Rayon de courbe autorisé : 75 mètres.

Poids frein : maximum 45 tonnes.

Frein à main : type Isajax.

Frein : OGPA, distributeur Oerlikon Est 3f REL2.

### Fourgon à étage pour transport d'autos





## Modèles SNCB époque V

Fabricant	Couleur	Type	Référence
Jouef	GrisVert	Rils «B-Cargo»	302722
Roco	Alu	Tbis à parois coulissantes	47419

## Remerciements

A tous les membres du R.M.M. qui m'ont d'abord fait découvrir un autre modélisme, ont répondu à mes nombreuses questions, m'ont aidé de leurs conseils.

Et en particulier à Claude Riguelle pour ses conseils concernant l'époque III et Claude Carpet pour le travail ardu et ingrat de mise en page.

## Bibliographie

## Articles

Archangeau Michel, «Deux nouveaux wagons SNCB» dans «Ferro Flash Namur», n°85 1997-4.

Auquière Frédéric, «Les minéraliers de Märklin», dans Ferro Flash Namur», n°89 1998-2

Bonaventure Claude, «Rouler Belge est possible».

Didier Richard, «Chargement pour vos wagons - des plaques de tôle», dans «Le Train», n° 75 juillet 1994.

Dubuffet Jean, «Les chemins de fer dans le monde : de Denis Papin à nos jours», dans «Ferro Flash Namur», n°92 1998-5.

Ducarme André-Marie, «Un grand classique SNCB : le wagon Falls reproduit par Märklin», dans «Ferro Flash Namur», n°88 1998-1.

Ducarme André-Marie, «Un Italien de chez nous : le wagon Rgs de Rivarossi», dans «Ferro Flash Namur», n°89 1998-2.

Foncoux Olivier, «Le wagon Remms type 3514 C0», dans «Ferro Flash Namur», n°67 1994-4.

Inconnu, «La renumérotation des wagons à marchandises» dans «Entre - Voies», n° 41.

Inconnu, «Chargement d'objets cylindriques sur un wagon plat», dans «Dossier fret SNCF», «Rail Miniature Flash» (R.M.F.) n°398, février 1998, Editions Rigel, Paris.

Le Plat Jacques, «Au pas de charge !», dans «Loco Revue» n°500, janvier 1988, Auray, France.

Rasson Pierre, «Pour des convois de marchandises réalistes», dans «Ferro-Flash» du CFC Centre «n°209-210-211-212 de 2001.

## Catalogues et suppléments

Des marques Dacker, Fleischman, Heico, Jouef, Kleinmodellbahn,

Liliput, Lima, Marklin, M+D, Piko, Rivarossi, Roco, Trix, Walthers

## Livres

Clive Laming, «Les grands trains de 1830 à nos jours», Edition Larousse, Paris, 1989.

Dambly Phil., «Vapeurs en Belgique, Tome 1 et 2, Edition Blanchart G. & Cie, 1994.

Delie Max, «Vapeurs SNCB», Tomes 1 - 2 - 3.

Delmelle Joseph, «Histoire des chemins de fer belges», Editions Paul Legrain, Bruxelles.

Vandenbeergen J., «Le matériel à marchandises, effectif - suspension-choc et traction - frein», Edition SNCB, Bruxelles, 1985.

Vandenbeergen J., «Recueil du matériel à marchandises de l'Etat belge et des réseaux concédés 1835-1926», 3 tomes, Editions SNCB, Bruxelles, 1984.

Vincent C., «Les Consolidation type 29», Editions Partners & Co s.a., Ans, Belgique, 1988

## Photos

Toutes les photos ont été répertoriées au fur et à mesure des articles.

## Revue

«Ferro Flash Namur», bulletin bimestriel du Rail Miniature Mosan.

«Jocadis-Info»

«Journal du chemin de Fer», anciennes S.A. Editions H.K., Welkenraedt

«Le Train», Editions Publitrains eurl, Betschdorf, France.

«Loco Revue», Editions Loco-Revue, Aurey, France.

«Rail Miniature Flash», Editions Rigel, Paris.

«Rail Passion», Editions La Vie du Rail, Paris.

«Rail Photo», Editions Rail-Photo, Bruxelles.

«Train Miniature Magazine», Editions Metamédia, Schellebelle, Belgique.

## Schémas

Recueil de schémas, SNCB

*Etude et texte de Philippe BRUNIAUX.*



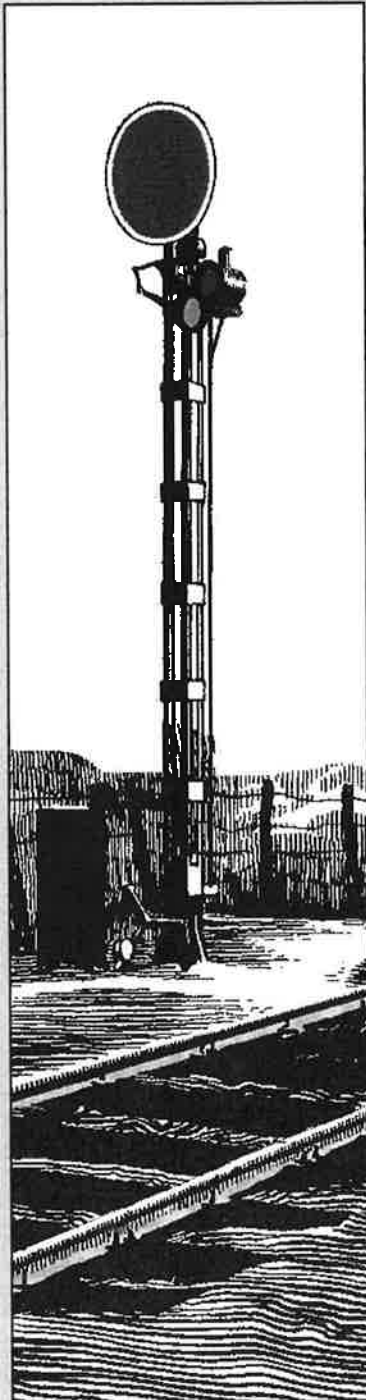
Wagon transport de char, réalisation de Christian Auquière. (les photos de cet article sont de Claude Carpet).

## Au fil du rail SNCB

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

### Signaux communs aux deux systèmes de signalisation

Les signaux suivants sont communs aux deux systèmes de signalisation : système à deux positions et système à trois positions.



#### Disque d'arrêt

Ce disque se compose d'un mât vertical portant à la partie supérieure un voyant circulaire pivotant sur un axe vertical. Ce disque est peint, à l'avant, en rouge, avec encadrement blanc. A l'arrière, en blanc, avec encadrement noir.

Le jour, présenté perpendiculairement à la voie, il indique l'arrêt. Effacé ou orienté parallèlement à la voie, il indique le passage.

La nuit, il présente : à l'arrêt un feu rouge; au passage, un feu vert. Il ne s'adresse qu'à des trains roulant à faible vitesse.

#### Voyants à fleur de sol

Ce sont des signaux portés par des mâts de petites dimensions. Ils comportent un voyant mobile autour d'un axe vertical. Il en existe de deux types :

- A voyant rectangulaire. Ce voyant est peint, à l'avant, en rouge avec bordure blanche; à l'arrière, en blanc, avec bordure noire. Ses positions et ses feux, sont ceux des disques d'arrêt. Bien que s'adressant surtout aux mouvements de manœuvres, ce signal étant un signal d'arrêt, il doit être observé par les trains. Il autorise les manœuvres longues.
- A voyant circulaire. Ce voyant a la face violette, à encadrement blanc. Le dos est peint en blanc, avec encadrement noir. Perpendiculaire à la voie, il commande l'arrêt des manœuvres. Effacé, il les autorise. La nuit, l'arrêt est donné par un feu violet et le passage par un feu jaune-orange. Il commande les manœuvres courtes.

Il est à remarquer que les signaux à fleur de sol sont de plus en plus remplacés par des signaux lumineux à feux de jour et de nuit, à fleur de sol. Ces signaux présentent, en tout temps, les mêmes feux que les voyants rectangulaires ou circulaires qu'ils remplacent. Ils sont constitués par une boîte, montée sur un petit pied, contenant les deux lampes. Les feux sont rendus plus visibles, le jour, du fait qu'ils sont chacun protégés par des entonnoirs formant visières.

#### Sémaphores à palette de rebroussement

Pour commander le rebroussement le long des rames, en assurant une bonne visibilité, on utilise une palette de même dimension que les grandes palettes d'arrêt dont il sera question plus loin, mais composée de deux triangles découpés et accolés par la pointe. Cette palette est placée sur un mât indépendant. La face avant est peinte en violet et l'arrière est blanc. La position horizontale, ou le feu violet, indiquent l'arrêt; la position à 45°, ou le feu jaune-orange, le rebroussement. Ce signal se place à gauche de la voie, par rapport au mouvement de rebroussement.

#### Signaux de triage ou de débranchement

Suivant un processus que nous examinerons dans le chapitre «Service des manœuvres», dans les stations importantes de triage ou de formation, les trains de marchandises doivent être remaniés, c'est-à-dire décomposés, pour

en former d'autres. Cette opération s'appelle débranchement.

Les trains à débrancher sont reçus sur un groupe de voies ou faisceau dit de réception. Ils sont ensuite répartis sur les voies du faisceau suivant, dit de triage. Les wagons qui composent le train sont détachés, par unités ou par groupes. Une partie des mouvements de triage est obtenue par l'utilisation de la pesanteur, c'est-à-dire par gravité. Du faisceau de réception, la rame est reprise par une locomotive de manœuvre qui la pousse jusqu'au sommet d'une bosse dite de triage. Cette bosse est composée de deux plans inclinés. Arrivés au sommet de la bosse, les wagons détachés et livrés à eux-mêmes, redescendent seuls la pente.

Le mouvement de poussée des wagons à trier est commandé par des signaux spéciaux. Espacés de 50 en 50 mètres, ils sont de deux sortes :

- lumineux de jour et de nuit;
- à palettes tournantes, blanches le jour et lumineuses, la nuit.

Ces signaux sont visibles des deux côtés et signifient:

Pour les signaux lumineux de jour et de nuit

- un feu rouge : arrêt;
- un feu vert : poussée à allure normale;
- deux feux verts : poussée à allure accélérée;
- un feu jaune : marche en sens opposé à la poussée.

Tout changement de feu, met en action un klaxon qui attire l'attention du mécanicien.

Dans le dernier type d'installation à feux lumineux, de jour et de nuit, les feux sont renforcés par des lentilles. Ils ne sont plus répétés, de ce fait, que tous les 200 mètres. Ils présentent, comme autre caractéristique, de n'être visible que d'un côté.

D'autre part, les feux sont placés sur une ligne verticale et il n'est pas fait usage du feu jaune.

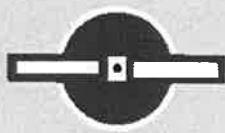
Pour les signaux à palette tournante

Ces signaux présentent un disque rouge, avec bordure blanche. Une palette blanche, translucide, avec bord rouge, peut pivoter sur le centre du disque. La position de la palette donne les indications ci-après :

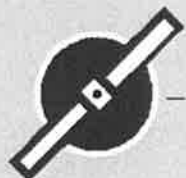
- horizontale : arrêt;
- inclinée à 45° : poussée à allure réduite;
- verticale : poussée à allure accélérée.

L'inclinaison, à droite ou à gauche, de la palette donne, par conséquent la même indication.

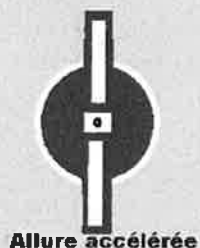
Depuis peu de temps, il y a une tendance qui vise à la suppression des signaux de débranchement, la transmission des ordres s'effectuant par radiotéléphonie. Le chef de triage, les mécaniciens et le personnel répartis dans les voies de triage est ainsi en relation constante. Ce système appliqué en France est actuellement à l'étude en Belgique.



**Arrêt**

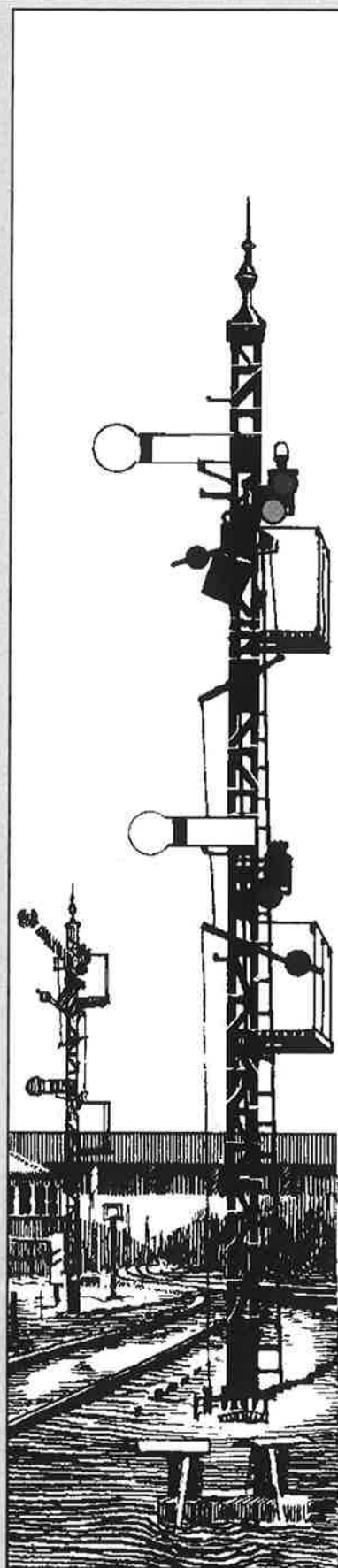


**Allure réduite**



**Allure accélérée**

**Les différentes positions d'un signal à palette tournante**



**Signaux à 2 positions sur chandelier, vue de la face arrière.**



## La signalisation à deux positions

Signaux à palettes ou à voyants propres à cette signalisation.

### Signal à distance

Il est composé d'un mât portant à la partie supérieure un voyant rectangulaire pivotant sur un axe vertical.

Ce voyant est peint en rouge à l'avant, avec une bordure blanche. A l'arrière, il est blanc, avec encadrement noir. Le jour, s'il est présenté perpendiculairement à la voie, il indique l'arrêt. Effacé, il indique le passage. La nuit, il présente : à l'arrêt, un feu rouge; au passage, un feu vert. Un pétard l'appuie dans sa position d'arrêt. Ce signal tend à disparaître.

### Disque avertisseur

Ce disque est identique, comme aspect au signal à distance, mais le voyant est circulaire. Ce voyant, à l'avant, est jaune, avec bordure blanche; à l'arrière, blanc avec bordure noire. Le jour, et présenté, il autorise le passage avec attention; effacé, il autorise le passage à vitesse normale. La nuit, il présente : au passage avec attention, un feu jaune-orange; au passage à vitesse normale, un feu vert.

### Sémaphore à palette avertisseuse

Ce signal est composé d'une palette en forme de flèche et dont le centre porte un disque. Cette palette, à l'avant, est jaune et garnie d'un chevron et d'un cercle noirs. A l'arrière, elle est blanche et garnie d'une barre et d'un cercle noirs.

Le jour :

- horizontale, le passage avec attention est autorisé;
- inclinée à 45°, elle autorise le passage à vitesse normale.

La nuit, elle présente :

- horizontale, un feu jaune;
- inclinée à 45° vers le haut, un feu vert.

### Signal d'arrêt

Ce signal est composé d'une palette de forme rectangulaire dont une extrémité se termine par un disque. Sa face avant est peinte en rouge, avec bande blanche. Sa face arrière est blanche, avec bande noire.

Le jour :

- horizontale, elle marque l'arrêt;
- à 45°, elle autorise le passage.

La nuit, elle présente :

- horizontale, un feu rouge;
- à 45°, un feu vert.

### Signal de manœuvre

Il est composé d'une palette identique à celle du signal d'arrêt, mais plus courte. L'avant est peint en violet, avec barre blanche; l'arrière, en blanc, avec bande noire.

Le jour, la palette indique :

- horizontale, l'arrêt;
- inclinée à 45° vers le haut, la manœuvre.

La nuit, elle présente :

- horizontale, un feu violet;
- inclinée à 45°, un feu jaune.

### Signaux combinés

Il arrive que plusieurs palettes soient montées sur un même fût ou sur un même mâtériau. La palette des manœuvres est placée alors sous celle d'arrêt.

## La signalisation à trois positions

Signaux propres à cette signalisation.

Cette signalisation fut introduite en 1919 et a remplacé l'ancienne signalisation à deux positions sur toutes les lignes importantes et dans toutes les stations principales. Elle introduit une troisième position aux palettes (verticale).

Les signaux particuliers à la signalisation à trois positions sont les suivants :

### Signal d'arrêt

Ce signal est composé d'une palette rectangulaire à bords franchement coupés. La face avant de la palette est peinte en rouge, avec une bande blanche. La face arrière est blanche avec bande noire.

Le jour :

- en position horizontale, elle indique l'arrêt;
- à 45° vers le haut, elle autorise le passage, mais indique que le signal suivant est à l'arrêt;
- à 90° vers le haut, elle autorise le passage à vitesse normale.

La nuit, elle présente :

- en position horizontale, un feu rouge;
- inclinée à 45° vers le haut, un feu jaune-orange;
- verticale à 90°, un feu vert.

Il est à remarquer que tout signal d'arrêt qui répète les indications du signal suivant, est précédé des balises dont nous avons parlé précédemment, au même titre qu'un avertisseur.

### Signal de manœuvre

La palette du signal de manœuvre est identique à celle du signal d'arrêt, mais elle est plus courte.

Sa face avant est violette, avec bande blanche; sa face arrière est blanche, avec bande noire.

Le jour :

- en position horizontale, elle marque l'arrêt;
- inclinée à 45° vers le haut, elle autorise :  
la manœuvre jusqu'au signal à fleur de sol;  
les manœuvres limitées;  
l'accès d'un train sur une voie partiellement occupée;
- à 90° vers le haut, elle permet :  
les manœuvres non limitées;  
le garage d'un train par rebroussement.

La nuit, elle présente :

- horizontalement, un feu violet;
- à 45°, un feu jaune;
- à 90° un feu vert.

### Signal avertisseur

Ce signal se compose d'une palette en forme de flèche. Sa face avant est jaune et garnie d'un chevron noir; sa face arrière est blanche, avec barre noire.

Le jour, elle indique, dans la position :

- horizontale, le passage en soulignant que le signal suivant est à l'arrêt;
- à 45°, le passage, en soulignant que le signal suivant

est à l'attention ou au passage pour une voie déviée, si ce signal est un signal de direction;

- à 90°, le passage à la vitesse normale.

La nuit, elle présente les feux suivants :

- horizontale, un feu jaune;
- à 45°, deux feux : un jaune et un vert;
- à 90°, un feu vert.

### Signaux combinés

Une palette d'arrêt posée sur le même mât qu'une palette avertisseuse, forme ce que l'on appelle un signal combiné. Les indications d'un tel signal ne sont plus au nombre de trois, mais bien de quatre, qui sont :

Le jour	La nuit	Indique
- Palette d'arrêt horizontale, Palette avertisseuse horizontale	Un seul feu rouge	L'arrêt.
- Palette d'arrêt à 45°, Palette avertisseuse horizontale	Un seul feu jaune	Le passage, le signal suivant est à l'arrêt.
- Palette d'arrêt à 90°, Palette avertisseuse à 45°	Double feu, jaune et vert	Le passage, le signal suivant est à l'attention ou au passage pour une voie déviée.
- Palette d'arrêt à 90°, Palette avertisseuse à 90°	Un seul feu vert	Le passage à vitesse normale.

Il est donc à remarquer que, sur un signal combiné, dans la signalisation à trois positions, les palettes ne conservent pas tous leurs feux de nuit.



A gauche :

Signalisation à trois positions.

Signal d'entrée de la gare de Florenville, côté Virton.

Il est caractérisé par la présence de trois palettes.

La palette du signal d'arrêt à 0° indique l'arrêt.

La palette du signal de manoeuvre à 0° indique l'arrêt.

(photo Jacques Quoitin)

A droite :

Signalisation à feux de jour et de nuit : sémaphore à deux directions.





Photo ci-contre : signalisation à deux positions.

Chandelier d'entrée de la gare de Saint-Vincent-Bellefontaine, côté Florenville.

Il a été amputé du mâtèreau de droite à la suite de la suppression de la voie déviée.

La palette du signal d'arrêt est à 45°, celle de l'avertisseur est à 0° : le signal autorise le passage avertissant que le suivant indique l'arrêt.

(Photo Jacques Quoitin).

Photo ci-dessous : signalisation à deux positions.

Athus-Meuse, kilomètre 37.

Chandelier d'entrée de la gare de Vonêche, côté Beauraing.

Sur le mâtèreau de gauche (voie principale) :

La palette d'arrêt du haut à 45° autorise le passage.

La palette avertisseuse à 45° autorise le maintien de la vitesse.

Sur le mâtèreau de droite (voie déviée) : signal d'arrêt à 0° indique l'arrêt.

(Photo Jacques Quoitin).

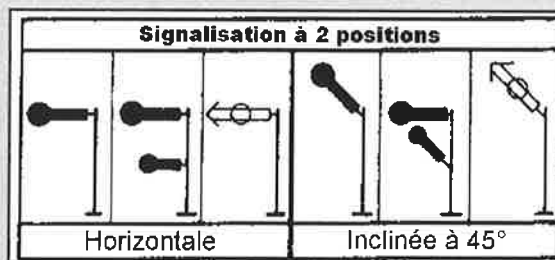
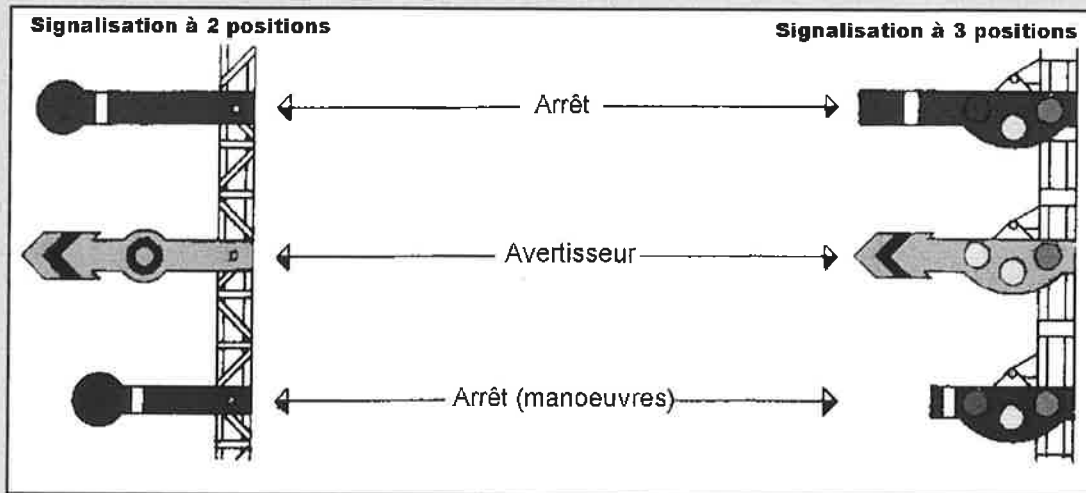




### Position des palettes des signaux

L'on distingue les palettes utilisées dans les deux systèmes de signalisation à la forme différente qu'affectent les palettes d'arrêt, de manoeuvre et d'avertisseur.

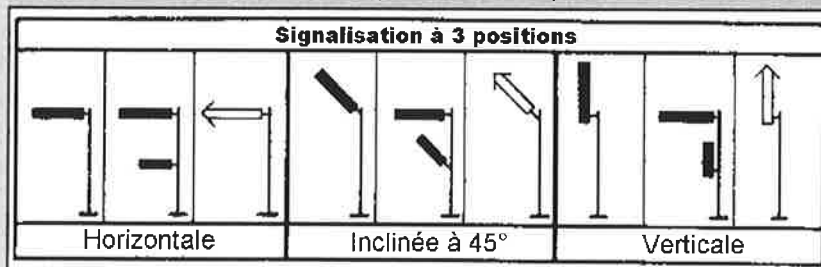
La signalisation à trois positions à ses palettes franchement coupées. Celle à deux positions a ses palettes soit terminées par un disque (arrêt et manoeuvre), soit munies d'un disque dans leur centre (avertisseur).



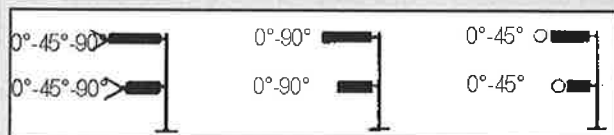
Position des palettes suivant le système de signalisation.

Tableau du haut : signalisation à deux positions.

Tableau du bas : signalisation à trois positions.



Sur les plans, l'on indique les positions que peuvent prendre les palettes en ajoutant un des indices ci-dessous, à leur palette. Nous reviendrons plus en détails lorsque nous aborderons les questions d'exploitation.

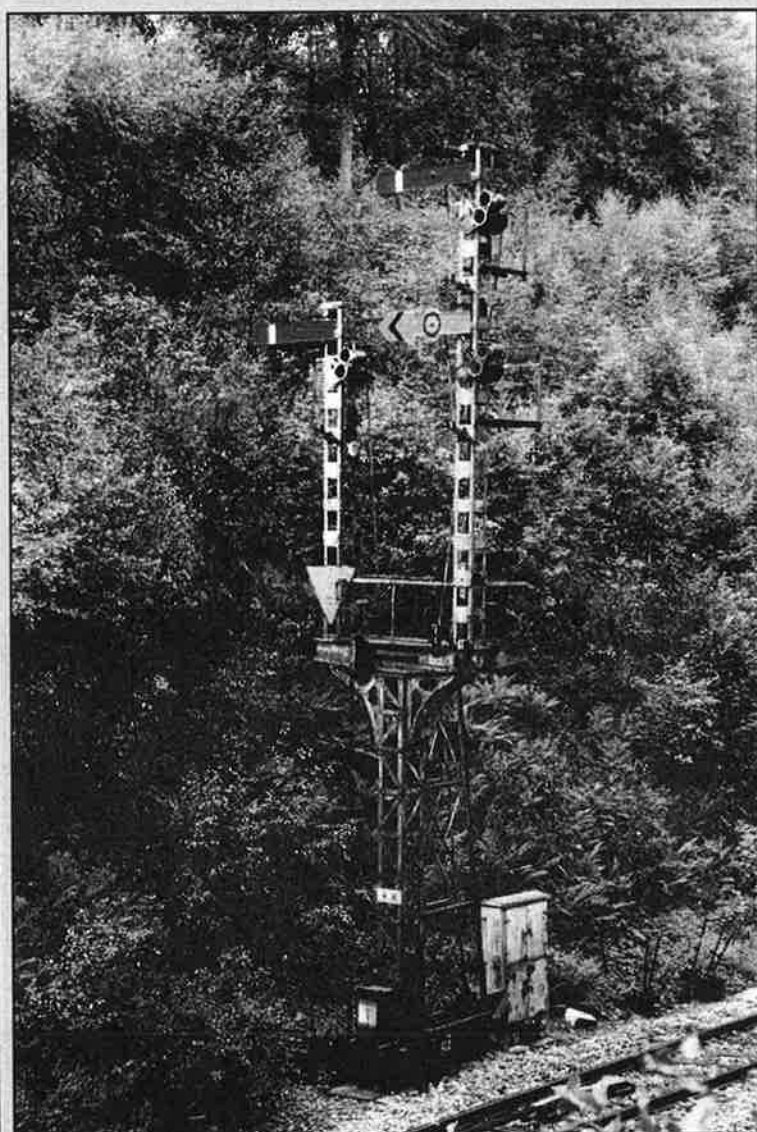


**Signal d'arrêt du haut :**  
 0° : arrêt - 45° : signal suivant à l'arrêt - 90° : passage.  
**Signal de manoeuvre du bas :**  
 0° : arrêt - 45° : manoeuvre - 90° : rebroussement.



**Signaux à numéros donnant accès à :**  
 45° : une voie locale ou en cul-de-sac.  
 90° : une voie principale dont les signaux d'arrêt ne sont pas répétés par le signal à numéros.

		Signaux avertisseurs ou combinés répétant :	
0° - 90°			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un signal d'arrêt ordinaire.</li> <li>- Un chandelier à mâtereaux égaux (vitesse du tronc commun maintenue).</li> </ul>
0° - 45°		0° - 45° - 90°	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un pont tournant.</li> <li>- Un signal à numéros.</li> <li>- Un chandelier à mâtereaux égaux (vitesse du tronc commun modifiée).</li> </ul>
		0° - 45°	
0° - 45° - 90°		0° - 45° - 90°	
		0° - 45° - 90°	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un chandelier à mâtereaux inégaux.</li> </ul>
		0° - 45° - 90°	
0° - 45° - 90°		0° - 45° - 90°	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Deux signaux d'arrêt distants l'un de l'autre de moins de 800 mètres.</li> </ul>
		0° - 45° - 90°	
0° - 45° - 90°		0° - 45° - 90°	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un chandelier à mâtereaux inégaux suivi à moins de 800 mètres et en voie déviée d'un signal d'arrêt.</li> </ul>
		0° - 45° - 90°	



Signalisation à deux positions.

Chandelier d'entrée de la gare de Vonêche, côté Bertrix.

Sur le mâtereau de gauche (voie déviée) :  
Signal d'arrêt en position d'arrêt.  
Présence d'un triangle indiquant une réduction de vitesse à 20 km/h.

Sur le mâtereau de droite (voie principale) :  
Signal d'arrêt en position d'arrêt.  
Signal avertisseur sans indication.

(Photo Jacques Quoitin).

Signalisation à 3 positions, aspect des signaux : cible horizontale ou verticale

A2 1 = rouge à G ou rouge 1 / A2 3 = vert D ou rouge 1.

A3 1 = rouge C ou rouge 2. / A3 2 jaune G et D ou jaune 1 et 3.

A4 1 = rouge H ou rouge 2. / A4 2 = jaune G et D ou jaune 1 et 3.....A4 3 = vert B ou vert 4.

AV3 1 = jaune G et D ou jaune 1 et 3. / AV3 3 = vert C ou vert 2.

AV4 1 = jaune GH et DH ou jaune 1 et 3. / AV4 2 jaune BG, vert BD ou jaune 1 et vert 4. / AV4 3 = vert BD ou vert 4.

AV5 1 = rouge C ou rouge 2. / AV5 2 = jaune HG et HD ou jaune 1 et 3. / AV5 3 = jaune BG, vert BD ou jaune 1 et vert 4. / AV5 3 = jaune BG, vert BD ou jaune 1 et vert 4. // AV5 4 = vert BD ou vert 4.

1ère position		2ème position		3ème position		combinée		signal
ARRET		ATTENTION		PASSAGE		PASSAGE		
								arrêt
								avertisseurs
								combinés



Signalisation à 3 positions, aspect des signaux : cible horizontale ou verticale

AM2 1 = haut, rouge G ou rouge 1; bas, violet B ou violet 1. / AM2 2 = haut, rouge G ou rouge 1; bas, jaune B ou jaune 2. / AM2 3 = haut, rouge G ou rouge 1; bas, vert B ou vert 2.

AM3 1 = haut, rouge G ou rouge 1; bas, violet H ou violet 1. / AM3 2 = haut, rouge G ou rouge 1; bas, jaune C ou jaune 2. / AM3 3 = haut, rouge H ou rouge 1; bas, vert B ou vert 3.

A4 N1 = rouge H ou rouge 2. / A4 N2 = jaune G et D ou jaune 1 et 3. / A4 N3 = vert B ou vert 4.

Signal d'arrêt à fleur de sol : FS A1 = rouge G. / FS A3 = vert D. / Signal de manoeuvres à fleur de sol : FSM A1 = violet G. FSM A2 = jaune D.

1ère position		2ème position		3ème position		combinée		signal
ARRET		ATTENTION		PASSAGE		PASSAGE		
								manoeuvres et arrêt
								numéros
								manoeuvres

# La SNCB en mai 1956

Tableau reprenant les 49 remises pour locomotives «vapeur» et «Diesel» et les autorails

Remises		Nombre d'engins moteur pouvant y être abrités		Nombre d'engins moteur affectés aux remises			Remarques
Noms	Abréviations télégraphiques	Locomotives	Autorails	Vapeur	Diesel	Autorails	
Aalst	FLS	24	-	34	-	-	-
Aarschot	FRST	6	13	19	-	15	+ 4 remorques
Ans	ANS	9	-	24	-	-	-
Antwerpen-Dam	FNDM	30	-	80	8	-	-
Antwerpen-Zuid	FNSD	21	-	28	-	-	-
Ath	ATH	6	7	34	-	15	-
Berchem	FCV	35	-	34	-	-	-
Bertrix	MBX	36 (¹)	-	41	-	24	-
Braine-le-Comte	FBC	39	-	30	-	-	-
Brugge	FR	36 (¹)	-	24	-	8	-
Bruxelles-Midi	FBM	86	-	71	-	-	-
Bruxelles-Midi (autorails)	FBM-AR	-	(²)	-	4	32	+ 4 remorques
Ciney	LC	10	8	11	-	10	-
Dendermonde	FT	7	-	41	-	-	-
Florennes	GF	-	6	-	-	9	-
Gouvy	FVY	10	6	12	-	8	-
Haine-Saint-Pierre	GT	39	22	60	19	27	-
Hasselt	FHS	15	-	59	9	-	-
Herbesthal	FHR	17	-	47	-	-	-
Jemelle	LJ	49	-	53	-	-	-
Kinkempois	NK	75	20 ou 25	91	24	10	25 AR type 551 ou 20 AR type 553
Kortrijk	FC	46	17	52	-	21	-
Landen	FLD	-	21AR+8remorq.	-	1	26	+ 12 remorques
Latour	MUT	60	-	37	25	-	-
Leuven	FLV	32	-	52	-	-	-
Luttre	FLU	26	-	24	-	-	-
Mariembourg	LMG	6	-	16	-	-	-
Merelbeke	FKR	100	-	120	13	-	-
Mol	LML	4	-	17	-	-	-
Monceau	LNC	100	-	61	-	-	-
Mons	FMS	21	-	54	-	-	-
Montignies	FMY	25	-	69	-	-	-
Monizzen	GMN	11	-	13	-	-	-
Muizen	FYM	43	-	38	-	-	-
Oostende	FSD	20	-	19	-	-	-
Ottignies	LT	42	-	36	-	-	-
Oudenaarde	FDN	7	-	15	-	-	-
Ronet	FEO	50	-	60	17	-	-
Saint-Ghislain	FGH	12	-	45	-	-	-
Schaerbeek	FSR	100	-	91	26	-	-
Sint-Niklaas	FSN	8 (¹)	-	28	-	11	-
Statte	LHY	10	-	23	-	-	-
Stockem	MKM	45	-	50	-	-	-
Tamines	FTM	15	-	37	-	-	-
Tienen	FTL	20	-	24	-	-	-
Tournai	FTY	17	-	36	-	-	-
Trois-Ponts	FNO	6	-	22	-	-	-
Visé	FVS	8	-	14	-	-	-
Walcourt	LWC	14	-	15	-	-	-

(¹) : la note de la SNCB ne fait pas de distinction entre locomotives et autorails.

(²) : la note de la SNCB ne mentionne aucun chiffre.

En plus des 49 remises reprises dans le tableau ci-avant, la SNCB disposait le 1 janvier 1946, date de la renumérotation du parc des locomotives vapeur, de 16 autres remises qui furent fermées durant la période s'étendant de août 1946 à février 1956.

Il faut cependant mentionner que, l'ancien dépôt de Kinkempois de la Compagnie du Nord-belge ayant été détruit par les bombardements alliés, la nouvelle remise, reconstruite après la guerre, n'entra en activité que le 3 octobre 1950 ce qui emmena la fermeture de celle de Renory, le 2 octobre 1950.

### Les 16 remises fermées de août 1946 à février 1956

Remises		Date de fermeture	Remarques
Noms	Abrév. télégraph.		
Adinkerke	FDK	16-05-1953	-
Baulers	FSU	02-07-1951	-
Denderleeuw	FDD	02-10-1949	-
Eeklo	FCO	29-10-1949	-
Frameries	LRs	03-05-1947	ex-Cie Nord-belge
Gent-Zeehaven	FGNF	01-12-1948	-
Hamont	GHA	04-10-1953	(1)
leper	FY	22-05-1955	-
Kortemark	FTK	16-03-1953	-
Liège	FL	04-10-1953	-
Manage	FMN	02-10-1949	(2)
Mouscron	FMC	01-04-1951	(3)
Pepinster	FPS	15-02-1956	-
Renory	RY	02-10-1950	-
Saint-Martin	NZ	23-02-1952	ex-Cie du Nord-belge
Winterslag	GWl	05-08-1946	(4)

- (1) Avait été fermée en octobre 1939, mais fut rouverte en juin 1944 pour reprendre partiellement les activités de la remise de Hasselt bombardée.
- (2) Avait été fermée en février 1936, mais fut rouverte en août 1944 pour reprendre partiellement les activités de la remise de Haine-Saint-Pierre bombardée.
- (3) Avait été fermée en octobre 1931, mais fut rouverte en mai 1944 pour reprendre partiellement les activités de la remise de Kortrijk bombardée.
- (4) Avait été fermée en mai 1934, mais fut rouverte en mai 1942 sur l'ordre de l'occupant. A partir de juin 1944, elle reprit partiellement les activités de la remise de Hasselt bombardée.

### Les stations-abris pour locomotives et autorails

En mai 1956, la SNCB disposait de 9 stations-abris pour engins «moteur» affectés à d'autres remises :

Situation	Nombre d'engins «moteur» pouvant être abrités	Remarques
Chimay	2	Autorails
Deinze	1	Loco «vapeur» type 51
Essen	6	-
Gent-Zeehaven	6	-
Hamont	6	-
Lier	1	-
Maaseik	2	-
Moerbeke-Waas	4	-
Winterslag	2	-

Michel HERBIET

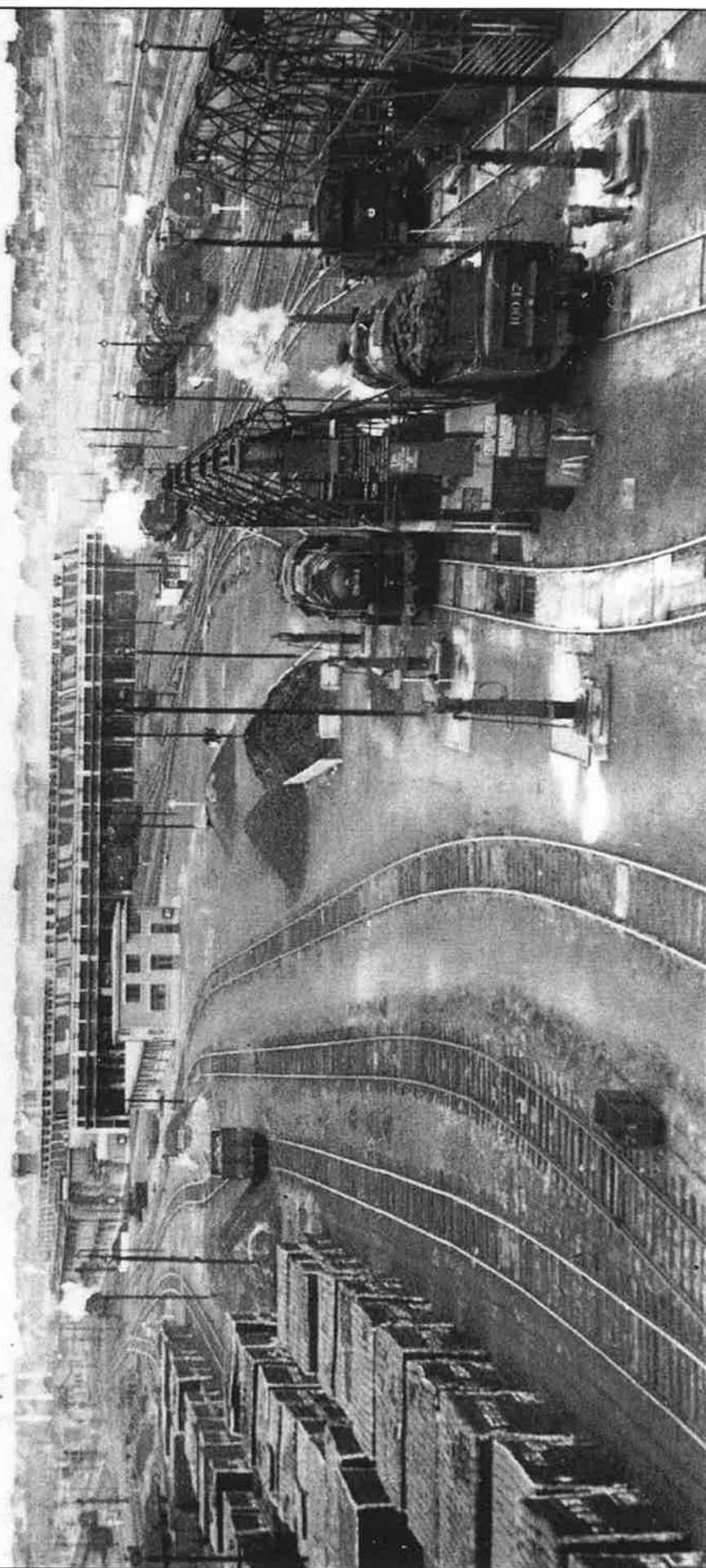


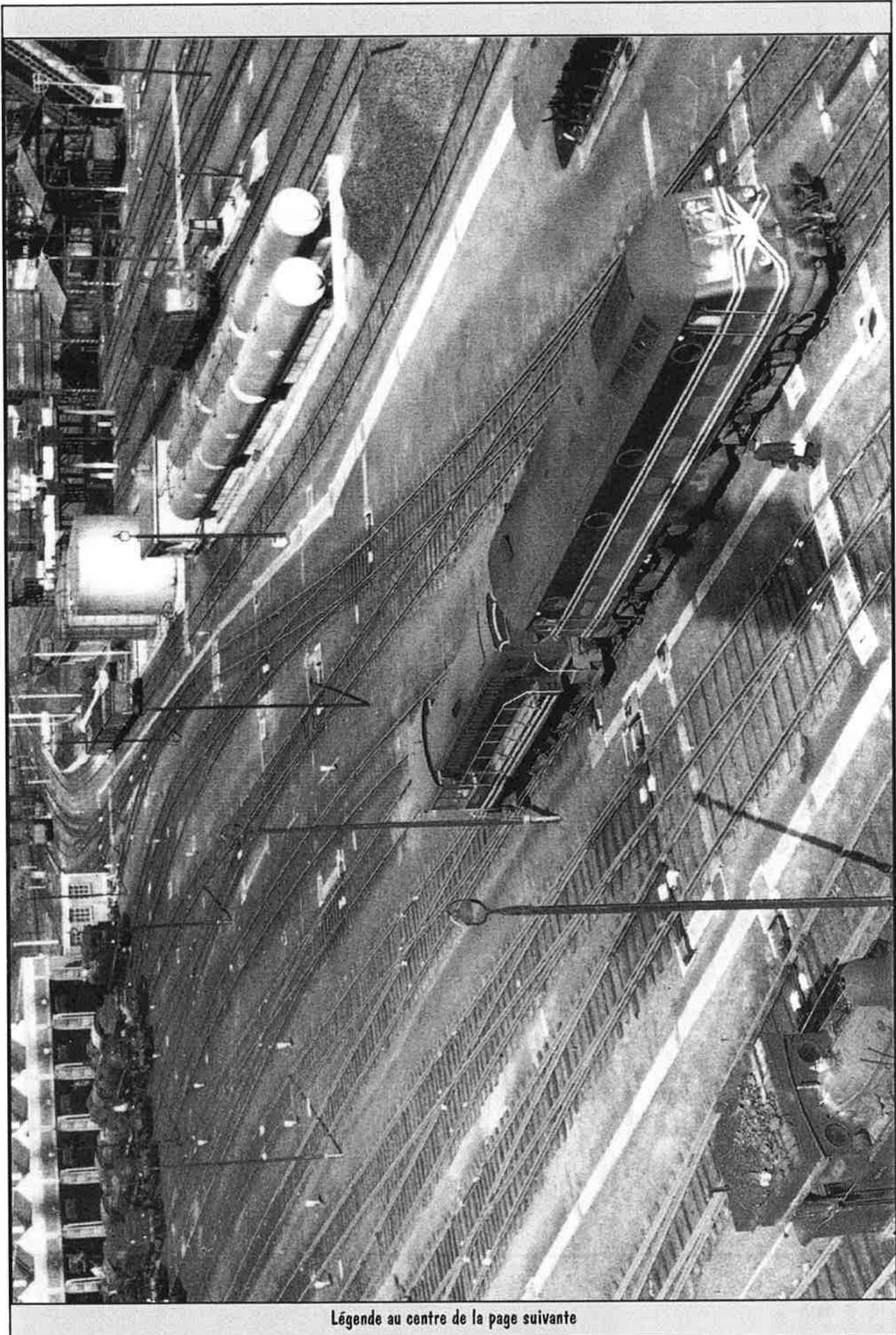
Vue de la remise de Schaerbeek datant du 27 septembre 1952.

A droite : on aperçoit les fosses à cendrée où stationnent, à droite, une locomotive type 53; au centre, la locomotive type 10 n°10.047 et à gauche, la locomotive type 29 n°29.084. Devant la remise et à droite, des locomotives attendent leur prochain service.

A gauche du document se trouve un parc à briquettes. Un réseau à voie étroite est établi entre les différentes rangées de briquettes. On peut apercevoir un wagonnet numéroté «71» ou «74» entre la deuxième et la troisième voie en commençant par la gauche. Une voie étroite est visible juste devant le premier alignement.

Les tobogans à charbon (non visibles) étaient situés à l'autre extrémité de la remise. Photo Bruno Dedoncker parue dans le calendrier PFT/Ediblanchart de août 1996.





Légende au centre de la page suivante



Vue d'ensemble de la remise de Ath prise le 29 avril 1961. On y aperçoit des autorails type 551 et 553 et des locomotives à vapeur type 64 n°64.002 et 81. (photo H.J. Hesselink, parue dans «En Belgique sur les rails d'autrefois».

Légende de la photo de la page de gauche : vue de la remise de Haine-Saint-Pierre prise en 1962.

Au premier-plan, on remarque une locomotive vapeur type 16 et deux Diesel : une de type 201 et une de type 253. A l'arrière-plan, devant la remise, on distingue des locomotives de type 16, 29 et 81; à l'extrême droite dans le fond la Diesel 201.001 en livrée «Expo'58». (Photo Georges Delise parue dans le calendrier PFT/Ediblanchart de novembre 1991).

Vue de la remise d'Antwerpen-Dam prise le 8 mai 1954. Elle nous montre une locomotive type 38 n°38.134, 3 du type 81, 2 du type 93 et une du type 99, la n°99.015. (photo N. Claydon, parue dans «Vapeur à la SNCB», volume 3 de Max Delie.





## Digital Plus par LENZ Elektronik

Un courrier informatif nous parvient de l'importateur (Etablissements De Prest) des produits électroniques pour le chemin de fer miniature : la fameuse marque «LENZ Elektronik GmbH» dont nous avons eu le plaisir d'obtenir, lors de notre réunion mensuelle de mai, une démonstration de la part de Pierre Hauteffin, Président d'honneur du CFC (section Centre) et patron de «l'Etoile du Nord» un magasin de modélisme de la région de La Louvière. Pour cette présentation, il était accompagné de ses deux joyeux acolytes.

A titre d'information, je vous reproduit le courrier et les possibilités offertes par les «set» de départ en mode «Digital by LENZ».

### Démarrage économique : le système «Compact»

Le compact est un appareil de pilotage complet, appareil réunissant les composants suivants :

- un pupitre de commande avec lequel vous pilotez votre locomotive ;
- une centrale qui gère les informations pour locomotives et aiguillages ;
- un amplificateur qui alimente votre réseau en puissance ;
- une interface XpressNet pour la connexion d'autres appareils ou pour la connexion du compact à un système Digital plus by Lenz ® de version 3 existant.

### Propriétés du «Compact»

Vous pouvez piloter 99 locomotives digitales individuellement en déterminant la vitesse, le sens de marche et la fonction pour chaque locomotive. Vous êtes le conducteur. Le choix de l'adresse se fait facilement par pression sur une touche. Vous pouvez en outre piloter une locomotive conventionnelle (une locomotive sans décodeur digital) [NDLR : cela reste encore à prouver !!!] en vitesse et en sens de marche. Vous pouvez encore lire et modifier, sur une voie de programmation spéciale, l'adresse (le numéro) et d'autres caractéristiques de locomotives digitales comme les temporisations d'accélération et de freinage.

### Feux de signalisation allumés en permanence

Grâce à la tension constante appliquée à la voie, vous disposez de l'éclairage permanent sans devoir mettre en œuvre des accessoires complémentaires.

### 99 aiguillages à commuter

Avec l'aide de décodeurs de commutation, vous devenez le chef du poste d'aiguillages. Tous en manœuvrant les aiguillages, vous pilotez la dernière locomotive sélectionnée avec le bouton de réglage rotatif, ce qui représente un avantage certain lors des manœuvres !

### Ecran lumineux à 3 positions

Même dans le noir, vous voyez toujours quelle locomotive vous pilotez.

### Programmation et sélection des propriétés de décodeur

Pour ce faire, le compact offre une connexion séparée pour voie de programmation. Sur celle-ci, vous pouvez programmer et également sélectionner, pour chaque décodeur de locomotive, les caractéristiques suivantes :

- l'adresse ;
- la tension de démarrage ;
- les réglages de base ;
- la temporisation de freinage ;
- la temporisation d'accélération ;

### De la puissance

Le compact alimente votre réseau digital en courant jusqu'à concurrence de 2,5 A. Cette intensité suffit à alimenter 4 à 5 locomotives H0 (cela peut varier en fonction du type de loco).

Vous désirez jouer à deux ou à plusieurs ? Pas de problème ! Raccordez simplement un autre «Compact» ou un autre appareil de commande Digital plus by Lenz ® (par ex. régulateur LH100 ou LH200) à la douille XpressNet de votre «Compact». Vous pouvez connecter au total 5 autres appareils de commande.

Une extension ultérieure, c'est tout simple  
Si vous désirez davantage de puissance pour pouvoir mettre en service plus de trains sur votre réseau, il vous suffit de brancher d'autres amplificateurs de puissance LV101 et transformateurs TR100. Si vous voulez équiper votre réseau de postes donneurs d'informations et profiter d'une vraie rétro signalisation de la position de vos aiguillages, adjoignez alors une centrale à votre compact. Le système Digital plus by Lenz ® est presque extensible à l'infini ! (réf. n°60500).

### Si vous possédez déjà un système Digital Plus by Lenz ®

Dans ce cas, vous pouvez utiliser votre compact comme pupitre de commande complémentaire et pour commander vos aiguillages. Le compact est le complément idéal du SET02 pour le pilotage en commun et la commande des aiguillages.

Pour la mise en service du compact, il vous faut :

- un transformateur TR100 (art. n° 26000) ;
- des décodeurs pour vos locomotives ;
- des décodeurs de commutation, si vous désirez télécommander digitalement vos aiguillages.

## Pour le modéliste progressiste : SET 02 et SET 03

Le SET02 utilise une capacité particulière du LH200. Le LH200 peut travailler lui-même comme centrale. Pour cela, il est raccordé directement à un amplificateur LV101. Dans ce type d'utilisation, le LH200 génère le format de données. Le démarrage en Digital plus by Lenz® avec seulement deux appareils devient ainsi particulièrement économique.

Le SET02 contient un régulateur LH200 et un amplificateur LV101 ainsi qu'un décodeur de locomotive. Vous n'avez besoin que d'un transformateur pour commencer à éprouver le plaisir de la conduite digitale avec Digital plus by Lenz®.

### Propriétés du SET02

Avec le SET02, vous utilisez pleinement les propriétés essentielles et le confort d'exploitation du LH200 :

- régulateur rotatif pour le réglage de la vitesse ;
- interrupteur à bascule avec position centrale pour sélection du sens de marche ;
- écran à 4 positions, éclairé ;
- choix rapide entre 6 adresses de locomotive à prélever sur le stock d'adresses.
- uniquement la commande des locomotives.

### Stock d'adresses et fonctions

Avec le SET02, vous pouvez piloter individuellement jusqu'à 9999 locomotives digitales. L'adresse «0» vous permet de piloter une locomotive conventionnelle dans la zone digitale [NDLR : cela restera encore à prouver !!!]. Vous pouvez en outre commander jusqu'à 9 fonctions de décodeurs de locomotive.

### Programmation

Vous pouvez programmer toutes les CV dans le décodeur de locomotive. Le SET02 supporte les modes

- programmation avec encodage des CV;
- programmation avec encodage des registres;
- programmation pendant l'exploitation.

### Pour les amateurs de grands écartements : SET03, une variante du SET02 (60300)

Afin d'assouvir les besoins en puissance plus élevés des grands écartements, le SET 03 contient un transformateur TR200 à la place du TR100 ainsi qu'un décodeur LE230. Les propriétés et le mode d'utilisation du SET 03 sont identiques à ceux du SET 02.

### Extension des SET02 et SET03

Davantage de puissance avec des amplificateurs supplémentaires :

Au cas où la limite de l'amplificateur du SET 02 serait atteinte, divisez votre réseau en deux ou plusieurs sections que vous alimenterez chacune à l'aide d'un amplificateur supplémentaire et d'un transfo.

### Raccordement

d'autres appareils auxiliaires de commande. A l'aide de l'adaptateur XpressNet LA152, vous pouvez raccorder au SET02/SET03 4 autres appareils de commande XpressNet au choix. Via l'interface LU 00F, il vous est possible de piloter votre réseau à l'aide d'un ordinateur.

### Extension avec la centrale LZ100

Si vous désirez exploiter votre réseau avec d'autres appareils de commande XpressNet et/ou le pourvoir de possibilités de rétrosignalisation, complétez alors votre SET02/SET03 avec la centrale LZ100. Art. n° 20101

Pour alimenter le SET02 (60200), nous recommandons l'emploi de notre transformateur TR100 (n° 26000). En cas d'extension du SET02 avec la centrale LZ100, le câble de raccordement XpressNet 80006 sera nécessaire.

### Un démarrage professionnel : SET 01

Le SET01 contient :

- centrale LZ100 ;
- régulateur manuel LH100 ;
- amplificateur LV101 ;
- décodeur de locomotive.

### Propriétés du SET01: stockage d'adresses

Le SET01 peut piloter jusqu'à 9999 locomotives digitales indépendamment les unes des autres. En outre, il vous est possible, à l'aide de l'adresse «0», de piloter une locomotive conventionnelle sur le circuit digital [NDLR : cela restera encore à prouver !].

### Fonctions commutables

Avec le LH100 contenu dans le SET01, vous pouvez commander jusqu'à 9 fonctions de décodeurs de locomotive.

### Adressage sur la voie de programmation

La centrale LZ100 dispose d'une sortie séparée à raccorder à la voie de programmation. Sur celle-ci, vous pouvez programmer toutes les CV dans le décodeur de locomotive même si l'adresse du décodeur vous est inconnue. Une sélection des valeurs encodées est également possible. Le SET01 autorise les modes :

- programmation avec encodage des CV;
- programmation avec encodage des registres.

### Programmation pendant l'exploitation (POM)

Pour ce faire, la locomotive concernée ne doit pas se trouver sur une voie spéciale de programmation; cependant, l'adresse de la locomotive doit être connue.

Cette programmation s'effectue sur la voie «normale» pendant que les autres locomotives roulent sur le réseau.

## Extension du SET01

### Raccordement d'autres appareils :

Jusqu'à 30 appareils peuvent être raccordés au X-PressNet émanant de la centrale LZ100. En ce qui concerne le type d'appareils à raccorder, cela est laissé à votre appréciation. (LI100F = interface X-PressNet RS232 pour ordinateur).

### Davantage de puissance avec des amplificateurs supplémentaires :

Au cas où la consommation totale en courant de votre réseau s'accroît au point d'atteindre la limite de l'amplificateur LV101 du SET01, divisez tout simplement votre réseau en deux ou plusieurs sections que vous alimenterez chacune à l'aide d'un amplificateur (LV101) supplémentaire et un transfo TR100.

## Le bus de rétrosignalisation

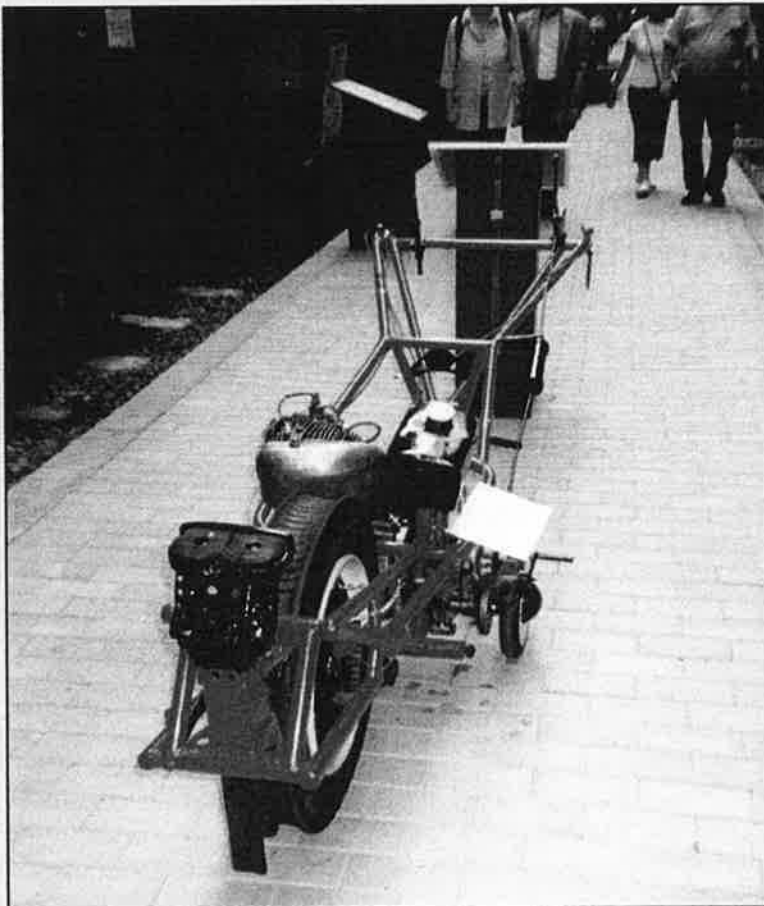
Le LZ100 dispose d'un bus de rétrosignalisation puissant. Ce bus est un câble à 2 conducteurs auquel peuvent être raccordés tous les décodeurs capables de rétrosignalisation (donc le LS100 ou le LR101). Ce bus est, entre autres, la base pour une véritable rétroinformation de la position des aiguillages ou d'une exploitation automatisée avec interface LU 100. (réf : n°60000).

Pour alimenter le SET01, nous recommandons l'emploi de notre transformateur TR100.

### Le site [www.lenz.com](http://www.lenz.com)

Des renseignements ? Le site est malheureusement anglais, rien à trouver en français. Plus que dommage, lamentable !!! Ne tapez pas [www.lenz.de](http://www.lenz.de) vous atterrirez dans le monde de l'électronique de grandes voitures.

## Une drôle de bête à trois roues



Au premier regard, cette drôle de machine est proche du motoculteur... Il s'agit d'un engin pour déplacer les wagons. Composé d'une roue motrice avec pneu dont la surface de contact est incurvée : le contraire d'un pneu de voiture. L'essieu à petites roues ne sert qu'au déplacement de l'engin sur une surface plane. Le conducteur soulève les bras, l'appui étant sur la grande roue, il introduit le double tampon en caoutchouc sous la traverse du wagon et imprime une pression sur les bras pour la mise en contact. Le petit bras de levier (de l'axe de la grande roue motrice aux tampons est très court. Le poids du moteur et du reste de l'engin suffisent au maintien de la pression sous la traverse. L'enclenchement du levier de commande permet le déplacement du wagon sans effort. (photo Patrick Maes).

## Märklin et Trix

nous proposent la rame TEE automotrice VT 11.5 qui a sillonné nos lignes à l'époque III et tout début époque IV.

- «Saphir» :  
Dortmund - Oostende.
- «Paris-Rhur» :  
Dortmund - Paris-Nord,  
de déc. 57 au 28-05-60  
et du 30-05-65 au 31-05-69. (\*)
- «Parsifal» :  
Dortmund - Paris-Nord.  
au 29-05-60 prolongation jusque  
Hambourg et assuré par VT 11.5  
jusque 31-05-1969. (\*)
- «Diamant» :  
Dortmund - Antwerpen.

Ces rames ont également assuré, hors notre territoire, les relations :

- «Helvetia» :  
Hambourg - Altona - Zürich.
- «Mediolanum» :  
Munche - Milano.

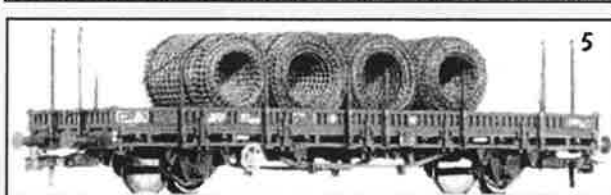
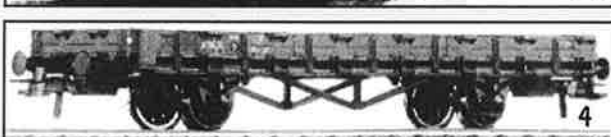
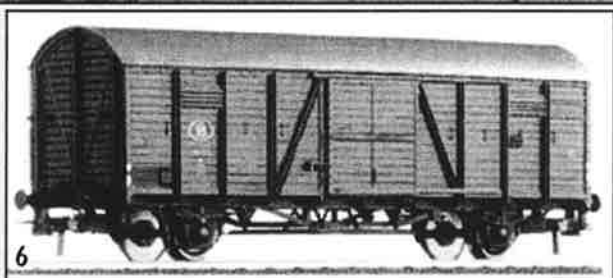
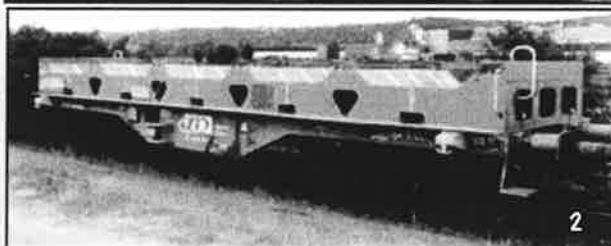
Le modèle en H0 équipé d'un moteur à 5 pôles à chaque extrémité comportera 4 éléments. L'équipement permettra l'ajout de 3 véhicules intermédiaires comme en réalité : voiture 1ère classe, voiture restaurant-bar, voiture restaurant/cuisine, deux voitures à compartiments de 1ère classe. Le tout encadré de deux véhicules automoteurs.

(\*) voir *Ferro Flash Namur* n°88, pages 7 à 12 : «Molière et Parsifal chassés par Thalys».





## Propositions de Roco pour 2002-2003.



1. Référence 63476 : Locomotive Diesel série 54 avec immatriculation 2004007, époque III, prévue en 2003.  
Référence 63474 : immatriculation 5408 (sans la roue ailée), époque IV, prévue pour 2003.  
Référence 69474 : 5408 pour 3 rails.

2. Référence 47433 : wagon transport de coils époque V, prévue 3ème trimestre.

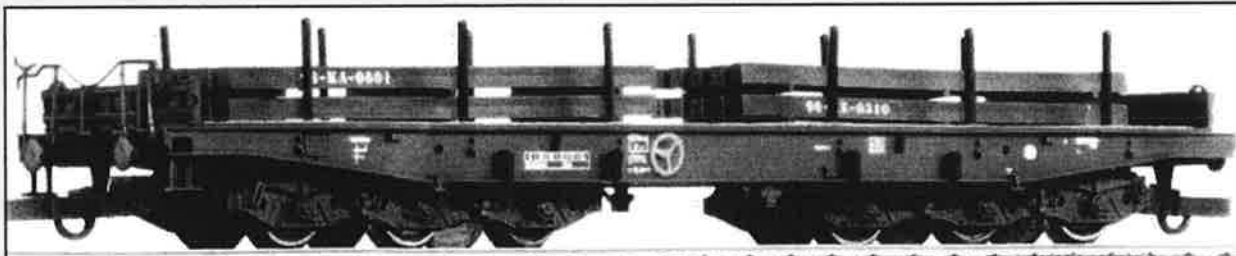
3. Référence 47439 : wagon Shimms bleu foncé, époque V, prévue pour 1 trimestre 2003.

4. Références 47391 et 47392 wagon plat à 2 essieux vert et brun, époque III, prévue 1er trimestre 2003. (\*)

5. Référence 47622 : wagon plat à ridelles basses et ranchers de la SNCF, chargé de rouleaux de treillis. (\*)

6. Référence 47513 : wagon couvert type «Dresden» vert, époque III, prévue 3ème trimestre 2003.

Non illustrés : époque III, prévues 4ème trimestre 2002  
Réf. 47825 et 47826 : tombereaux à 2 essieux vert et brun.  
Réf. 47485 : Tds Talbot à 2 essieux avec capot basculant.  
(\*) : date limite de commande : 31-08-2002.



Référence 47394 : wagon plat des CFL chargé de brames (avec une numérotation sur celles-ci). Déjà au catalogue «International Collection».



De gauche à droite, des prévisions, sans date de production, uniquement pour appâter le client :  
 Locomotive Diesel, type 260, en livrée d'origine avec logo «ABR», époque III.  
 Locomotive Diesel, série 80, en livrée d'origine avec immatriculation de 1971, époque IV.  
 Wagon plat chargé de trois conteneurs «porte à porte», époque III.  
 Voitures à 2 ou 3 essieux, le type et la classe ne sont pas encore déterminés, époque III.

## En modélisme, la vitesse c'est dépassé !

Combien de fois, lors de visite d'expositions, ne voyons-nous pas des trains de marchandises rouler à la vitesse d'un TGV ?

Nos trains ont souvent une fâcheuse tendance à rouler trop vite car la notion de vitesse est difficile à évaluer à l'échelle. Cela est principalement dû à la présence du décor, à la hauteur du réseau, etc...

Pour permettre de connaître, simplement, cette vitesse, il suffit de prendre une longueur définie de voie du réseau et de chronométrer la durée de passage de la locomotive sur ce tronçon.

Grâce au tableau ci-dessous, et aux formules, à droite, déterminez-vous même votre vitesse !

**Tableau des vitesses pour l'échelle H0 en fonction de la distance parcourue dans un laps de temps donné**

Temps (en secondes)	Distance parcourue (en mètres) pour une vitesse réelle (en km/h)			
	1,22 m	1,83 m	2,87 m	3,83 m
5	80 km/h	115 km/h	180 km/h	240 km/h
10	40 km/h	60 km/h	90 km/h	120 km/h
15	25 km/h	40 km/h	60 km/h	80 km/h
20	20 km/h	30 km/h	45 km/h	60 km/h
25	15 km/h	23 km/h	35 km/h	50 km/h
30	13 km/h	20 km/h	30 km/h	40 km/h

Le temps à mettre pour parcourir sur le réseau une distance connue en fonction d'une vitesse réelle imposée  
 $T = (Dp \times 3.600 \times Ec) : (Vr \times 1.000)$

La formule pour la vitesse en réel est la suivante :  
 $Vr = (Dp \times 3.600 \times Ec) : (T \times 1.000)$

La distance parcourue à l'échelle sera de :  
 $Dp = (Vr \times T \times 1.000) : (3.600 \times Ec)$

Dp = Distance parcourue (en mètres) par le convoi sur le réseau.  
 3.600 = Paramètre qui transforme l'heure en secondes : 60 secondes par minute x 60 minutes par heure puisque l'on parle de secondes dans le calcul.  
 Ec = Echelle (87 pour le H0 ou 160 pour le N)  
 T = Temps (en secondes) mis par le convoi pour parcourir une distance sur le réseau.  
 Vr = Vitesse réelle du train (en km/heure).  
 1.000 = Paramètre qui transforme les kilomètres en mètres et inversement.

- A l'échelle 1/87 (H0) un train qui va parcourir 3,83 mètres en 30 secondes roule à 39,98 km/h. (3,83 mètres x 3.600 x 87) : (30 secondes x 1.000).
- A l'échelle 1/160 (N) pour la même distance et le même temps, il roulera à 73,53 km/h. (3,83 mètres x 3.600 x 160) : (30 secondes x 1.000).
- Donc, un train express international qui roule à 120 km/h dans la réalité devra, sur le réseau N du club, parcourir 2,08 mètres en 10 secondes soit (120 x 10 x 1.000) : (3.600 x 160).
- Par contre, si c'est un train local qui roule à 40 km/h, il ne doit parcourir que 0,69 mètres en 10 secondes (40 x 10 x 1.000) : (3.600 x 160)
- Pour parcourir les 6,550 mètres du réseau H0 «à décor US» une locomotive qui roule à 25 km/h mettra 82 secondes. Pour la même distance sur un réseau N, il faudrait 150 secondes (2 minutes 30 secondes) !

## Il n'y a pas que F.F.N. commettre des bévues, déjà en 1929...

La célèbre revue française «Science et Vie» en a commise une monstrueuse !

FFN n°113, page 25, l'article sur «la locomotive la plus puissante du monde» Je suis attiré, intrigué pour terminer par une franche hilarité. Je m'explique :

1. Je suis attiré par l'article. J'aime bien les américaines qu'elles soient vapeur comme la J3a série 5400 du NYC (reproduite en 0 et 00 par Lionel Lines, Rivarossi en H0, Concor en N, Kitmaster en 00); électrique comme l'énorme 4-6-6-4 du Pennsylvania Rail Road (reproduite en 0 par Lionel Lines, Rivarossi et Mehano en H0, Arnold en N) ou Diesel comme les U.P. 50 et 60 avec... un tender à six essieux (reproduites par Bachmann en H0 et Concor en N). Et puis, ce n'est pas tous les jours que FFN consacre des pages aux trains USA. La tendance, et je le comprends, est plutôt Etat belge, SNCB, Nord belge et autre Compagnie de Chimay.

2. Je suis intrigué par une disposition d'essieux inhabituelle pour une Mallet américaine à simple expansion. Personnellement, je n'en connais pas. Nouvelle surprise et, intrigué, je lis dans la légende sous la photo de la loco : «...à 16 roues motrices...» alors que j'en compte  $(2 \times 4) + (2 \times 5) = 18$ . Merci à mon école primaire. Dans le texte, on parle bien d'une 1-4-4-2 et pas d'une 1-4-5-2. Bizarre, bizarre, aurait dit Louis Jouvét.

3. J'attrape une loupe et je découvre la raison, d'où mon hilarité. «La Science et la Vie» (titre en 1929) était une revue de petit format, comparée par exemple au «Patriote Illustré», et le génial metteur en page de l'époque a eu l'idée de couper la photo originale en deux pour étaler la Mallet et son tender à 6 essieux sur deux pages. Était-il en possession de deux clichés, le résultat est qu'à la mise en page, il n'a pas été tenu compte du calcul du rognage de reliure, de sorte qu'à l'impression, nous avons une 1-4-5-2 au lieu d'une 1-4-4-2 suivant le système d'appellation français. La césure aurait dû être faite entre le 2ème et le 3ème essieu du deuxième «truck» moteur. Celui qui est fixe dans le système Mallet. On voit nettement qu'il y a deux roues équipées de contre-manivelle dont la biellette de l'avant-dernière roue est réduite à un bâtonnet de choco glacé. Les caractéristiques de la chaudière sont naturellement victimes de la même erreur...

J'ai immédiatement plongé dans mes archives «USA Railroads» et j'ai trouvé traces de la loco dans trois ouvrages dont la photo originale et d'autres renseignements que je vous livre ci-après.

Douze locomotives ont été construites entre 1929 et 1930. La première par ALCO, les suivantes par BALDWIN.

Considérées pendant 10 ans comme les locomotives les plus puissantes au monde, elles ont roulé jusque la fin des années '50. Ce qui n'est pas mal si on établit une comparaison avec la longévité de nos type 29.

Quant aux deux dernières Pacific construites en Allemagne pour la DB, les BR 10, elles ne vécurent que ... 8 années !

Quelques chiffres qui laissent rêveur...

Poids de la loco : 325,2 tonnes, poids du tender : 181,9 tonnes, ce qui donne un total de 507,1 tonnes.

Diamètre des roues motrices : 1.600mm.

Capacité du tender : 24,5 tonnes de charbon et 80,2 m<sup>3</sup> d'eau.

Maintenant, que le R.M.M. s'honore d'une section «U.S. Rail Road», je joins en plus un tableau des Mallet USA à simple expansion, une carte localisant les Principales lignes des compagnies privées avant l'avènement de l'AMTRAK (National Railroad Passenger Corporation). La machine qui nous intéresse est reprise dans la colonne à fond accentué.

Sur cette carte, vous pourrez repérer le fief de ces 2-8-8-4 du Northern Pacific qui devaient aborder et se mesurer avec les «Rockies» (rien avoir avec le Rock'n Roll) c'est à dire les fameuses Montagnes Rocheuses, les mêmes qui 15 ans plus tard et beaucoup plus au sud ont fait suer les Big Boy et Cab forward de l'Union Pacific & du Southern Pacific.

J'essaie de m'imaginer une «36» sur la ligne du Simplon ou du Gothard.

J'oubliais, saviez-vous que la première et la seule marque européenne de modèles réduits, qui fabrique une Mallet «asymétrique» non-US : 2-6-8-0, est la firme qui aime rouler des patins à ses admirateurs !

Jean-Pierre VAN HOOFF



Tableau des locomotives américaines à simple expansion du type Mallet.  
construites entre 1919 et -1945

Compagnies	1	2	3	4	5 <sup>o</sup>	6	7	8	9	10	11	12	13
Année de construc	1919	1923-24	1928	1928	1929-30	1934-35	1936-50	1936-37	1942-44	1941-44	1943	1941-44	1944-45
Constructeurs	rr	alco	alco	blw	alco/blw	blw	rr	alco	alco	lima	blw	alco	blw
Roues	2-8-8-0	2-8-8-2	2-8-8-2	4-8-8-2	2-8-8-4	2-6-6-4	2-6-6-4	4-6-6-4	4-6-6-4	2-6-6-6	2-8-8-4	4-8-8-4	2-8-8-4
Classement	HClS	H-7	3600	4100	5000	1101	A	3900	3950	H-8	231	4000	EM-1
Cylindres [4](pouc)	30½x32 <sup>1</sup>	23x32	26x32	24x32	26x32	23x32	24x30	22x32	21x32	22,5x33	26x32	23½x32	24x32
Timbre (lb/p <sup>2</sup> )	205	205	240	235	250	225	275	255	280	260	240	300	235
Diam. roues (pouc)	62	57	63	63,5	63	63	70	69	69	67	63	68	64
Long. totale (p+p)	97-3¼	97-9	108-0	106-5	111-11	98-4	108-3¼	97-10½	98-4	112-11	113-4½	117-7	112-6
Poids d'adhéren.(lb)	540.000	481.500	559.500	475.500	553.000 <sup>3</sup>	397.300	430.000	386.000		471.000	565.000	540.000	485.000
Poids loco (lb)	575.000	556.000	649.600	614.600	718.000 <sup>4</sup>	528.100	568.000 <sup>7</sup>	566.000	627.000	724.500	699.700	762.000 <sup>5</sup>	628.750
Poids tot. charg(lb)	794.000	766.250	992.500	906.000	1.118.000	905.650	947000	876.000	1.062.000	1.076.000	1.138.000	1.198.000 <sup>6</sup>	979.000
Surf. chauffe(sq.ft.)	6.656	6.443	7.265	6.505	7.673	5.913	6.650	5.381	5.381	7.240	6.758	5.889	5.208
Surface grille (sq.ft.)	112	113	136-5	139	182	102-3	122	108-2	108-2	135-2	125	150-3	117-6
Surf. surchauf.(sq.ft.)	3.136	1.885	2.295	2.988	3.219	1.873	2.703	1.650	1.650	3.186	2.770	2.466	2.118
Capacité du tender combustible (t)	14	15	30	4.360 <sup>2</sup>	27	26	26	22	28	25	26	28	?
eau (gal)	12.900	12.000	18.000	16.150	21.200	20.000	22.000	18.350	25.000	25.000	25.000	25.000	?

Pour raison de place, la dénomination des mesures est décrite :

(pouc) : .....pouces. 1 pouce = 25,4mm  
 (p+p) : .....pieds + pouces. 1 pied = 304,8mm = 12 pouces  
 (lb) : .....livres. 1 livre = 453,5 grammes  
 (lb/p<sup>2</sup>).....livre par pouce<sup>2</sup>. 1 lb/p<sup>2</sup>.  
 .....Exemple en colonne 5, le timbre est de (250 x 0,4535)/6,4516 =  
 ..... 17,57 kg/cm<sup>2</sup>  
 (sq.ft.) : .....pieds carrés. 1 pied carré = 92903,04mm<sup>2</sup> = 0,09290304m<sup>2</sup>  
 (t) : .....tonnes.1 tonne anglaise = 1,016 kilos.  
 (gal) : .....gallons. 1 gallon américain = 3,785 litres,  
 ..... par contre, le gallon canadien = 4,545 litres...  
 ..... mais le gallon anglais fait 4 pintes ou 8 chopines...

Résultat des recherches dans «le Petit Robert».

Pour raison de place, le nom des compagnies a été numéroté suivant :

1 : ..... Pennsylvania Rail Road  
 2 et 10 : ..... Chesapeake and Ohio  
 3 : ..... D.R.G.W.  
 4 : ..... Southern Pacific  
 5 : ..... Northern Pacific  
 6 : ..... Pittsburg & West Virginie  
 7 : ..... Norfolk and Western Railway  
 8, 9 et 12 : ... Union Pacific  
 11 : ..... D.M.I.R.  
 13 : ..... Baltimore & Ohio

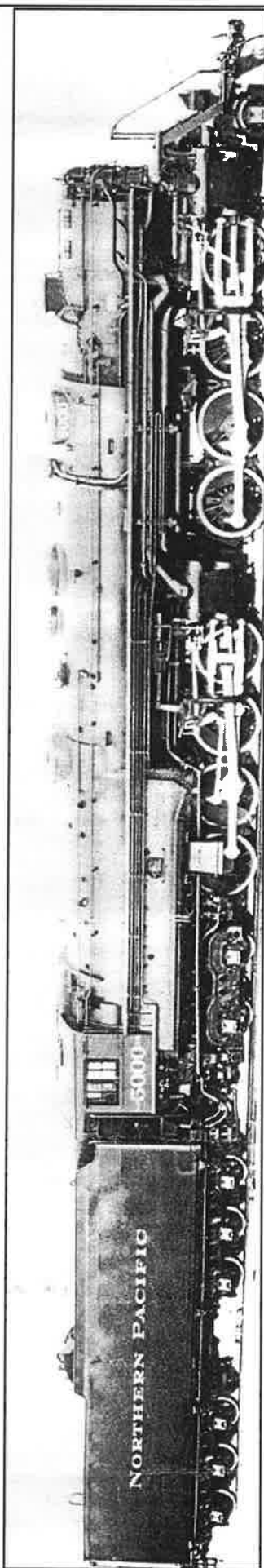
Le tableau provient de «Loco Profile n°6 US Mallets», Profile Publication Ltd, England.

Pour raison de place, le nom des constructeurs a été abrégé suivant :

rr : .....Compagnies qui avaient leur atelier de construction :  
 ..... Pennsylvania RR, Juanita Works, Altoona (Pennsylvanie).  
 ..... Norfolk and Western Ry, Locomotives Works, Reanoke  
 ..... (Virginia).  
 alco : ..... American Locomotive Company, Schenectady (New York).  
 blw : ..... Baldwin Locomotives Works, Chester (Pennsylvanie).  
 lima : ..... Lima Works, Lima (Ohio).

Renvois avec chiffres en exposant :

1 .....50% maximum .....  
 2 .....Galons de fuel-oil (fioul).  
 3 ..... Production d'engin 559.000 livres.  
 4 ..... Production d'engin 723.500 livres.  
 5 ..... Les machines construites en 1944 étaient de 772.000 livres.  
 6 ..... Machines construites en 1944 étaient de 1.209.000 livres.  
 7 ..... Les dernières machines construites étaient de 573.000 livres.  
 8 ..... Avait un moteur auxiliaire sur le tender.  
 9 ..... Fait l'objet de la photo de droite de la page suivante, but de  
 ..... cet article



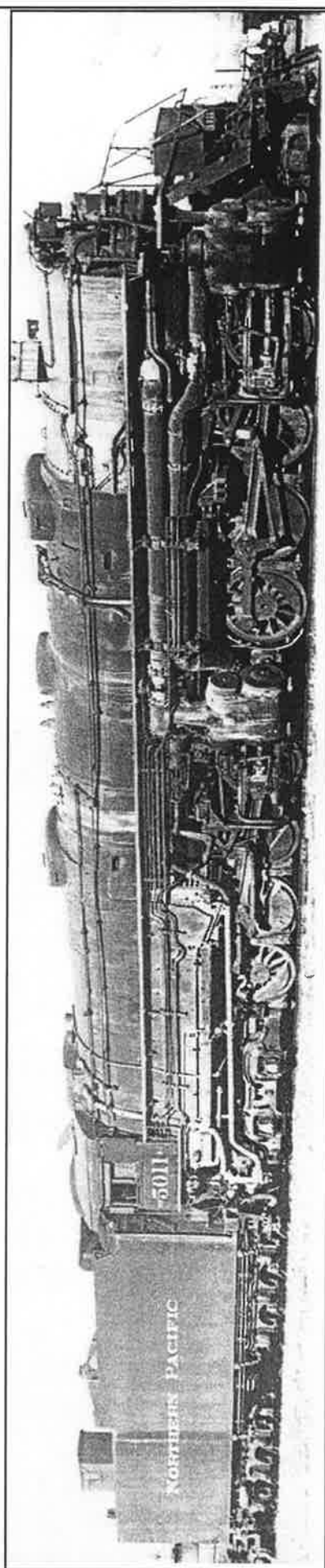
**Ci-dessus : Locomotive vapeur n°5000 du Northern Pacific, «Yellowstone», 2-8-8-4, pour le service marchandises, construite par Alco en 1928. Elle était considérée, en 1929, comme la locomotive la plus puissante du monde.**

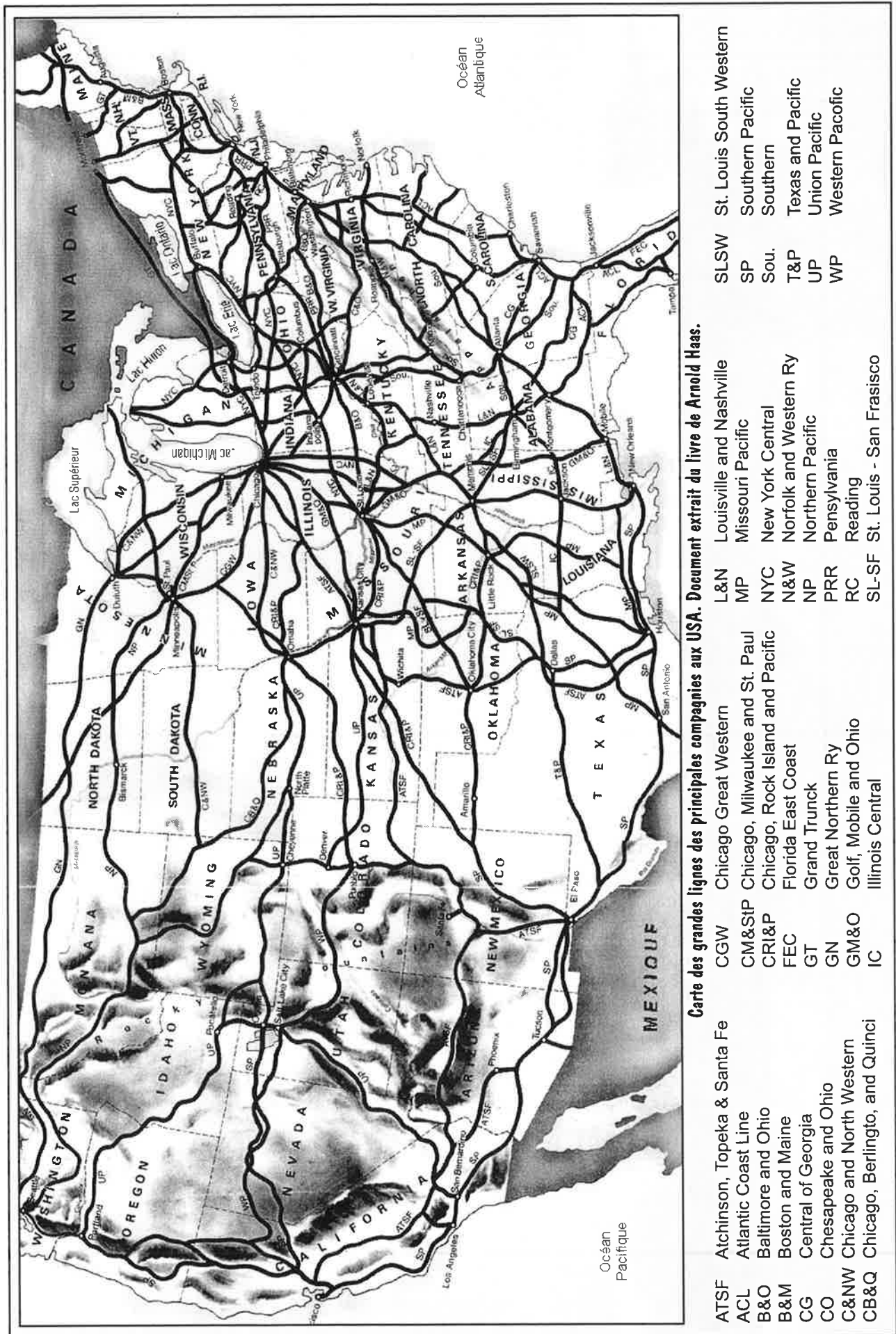
**Photo parue dans «Steam Finest Hours» édité par David P. Morgan.**

**Ci-dessous : la 5011, construite par Baldwin en 1930, était encore en service à Montana en octobre 1954.**

**Le tender a hérité d'une cabine et la cheminée d'une rehausse avec «Boarding Number» 5011.**

**Photographiée à Livingstone (Montana) en octobre 1954 par Sammlung Voilrath, parue dans le livre «Dampflokomotive in Nordamerika» de Arnold Haas, édition Franckh.**







# 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](mailto: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](mailto:daniel.rmm@skynet.be)

Trésorier ..... Didier Delfosse,.....Rue de Furnaux, 26 b; 5640 METTET  
 Tél bur : 065.32.31.39..... GSM : 0477.65.64.86..... Courriel : [didier.rmm@skynet.be](mailto: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](mailto: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

Les règles de bonne conduite sur le réseau H0 «à décor mosan» .....	1
Programme des réunions du R.M.M. et agenda des activités ferroviaires «d'ailleurs» .....	2

## Actualité ferroviaires

Les amis nous informent .....	4
Ciney - Spontin - Yvoir : Le Chemin de fer touristique du Bocq .....	5

## Courrier des lecteurs

Il n'y a pas que FFN pour commettre des bévues, déjà en 1929.....	35
---	----

## Modélisme

Wagons et sidérurgie (suite et fin) .....	9
Digital Plus par LENZ Elektronik .....	30
Märklin et Trix nous proposent la rame automotrice Diesel VT 11.5 en H0.....	32
Les propositions de productions de Roco .....	33
En modélisme, la vitesse c'est dépassé.....	34

## Documentation

Une drôle de bête à trois roues .....	32
---------------------------------------	----

## Rétro rail

La SNCB en mai 1956.....	25
--------------------------	----

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

La signalisation de la voie ferrée : le rôle des signaux.....	16
---	----

# ferro flash Namur n°115 (2002-4)

Les 42 pages de ce quatrième numéro de l'année 2002 sont 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 : Jean-Claude Botspoel, Philippe Bruniaux, Patrick Maes, 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.

Ferro Flash Namur est imprimé également tout en couleurs sur abonnement spécial.

**Photo de couverture : l'autorail triple 4006 stationne sur l'emprise de Carlam. Il effectuait la navette entre Charleroi-Sud et l'aciérie de Châtelet lors des journées portes ouvertes Rail-Acier d'octobre 2000 (photo Claude Carpet).**