

Rail Miniature Mosan

Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise

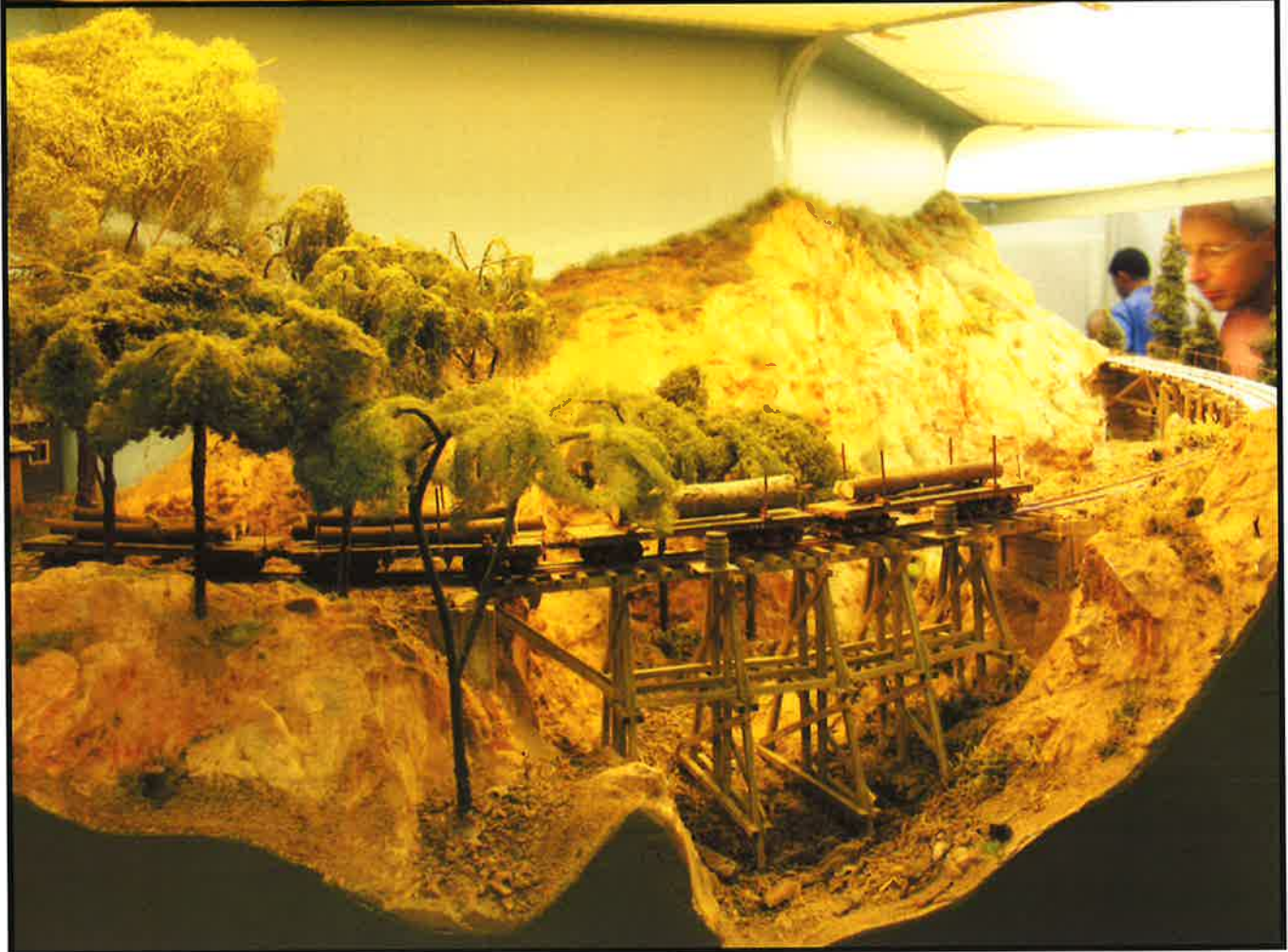
Ferro Flash Namur



Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

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

n°129 2004-6



Excursion du RMM au "Blue Bell"



Dimanche 24 octobre, le ciel se dégage sur le Sussex. Les joyeux drilles du RMM emmenés par notre ami Paul (4ème à partir de la droite) posent devant la gare de Horsted-Keynes. Etienne, organisateur, n'avait pu emmener le groupe (photo d'un quidam).

Les deux photos du bas dans l'atelier de réparation des voitures.

A gauche : une ruine est arrivée à l'atelier. Cette voiture fourgon à compartiments sera désossée, les débris évacués, les plans dressés en vue d'une restauration à l'identique.

A droite : de véritables oeuvres d'art en bois posées sur chassis en métal. La même voiture restaurée laisse apparaître une vigie latérale débordante.





Gare de Sheffield Park en arrière-plan, magasin à souvenirs en avant-plan. Vue prise de la passerelle.



La voiture-salon aux grandes baies vitrées en queue de convoi à destination de Keystone. A droite des coupons de voies attendent d'être installés.



Le soir tombe. Religieusement, en grand uniforme, l'allumeur de réverbères ouvre les robinets de gaz



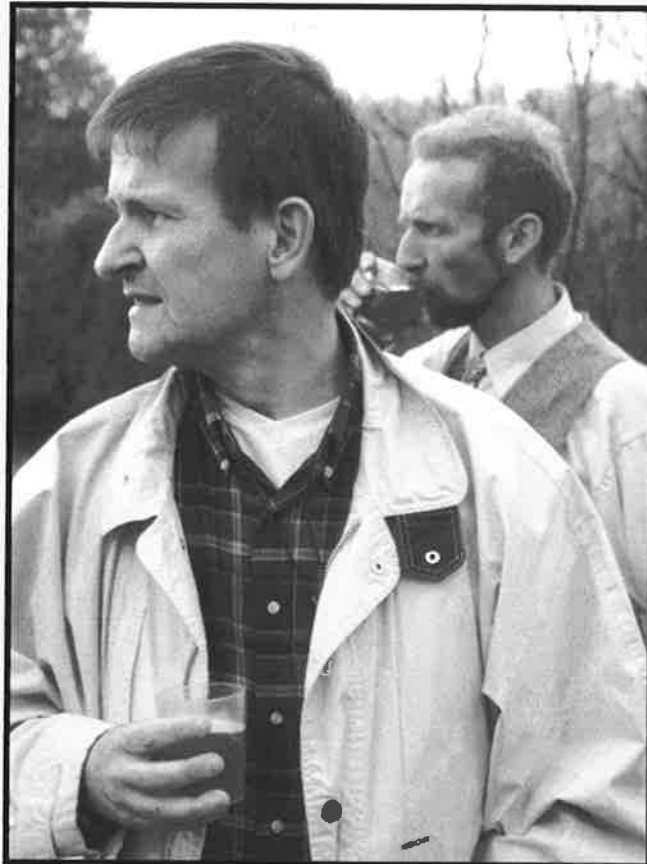
Au grand plaisir des photographes, deux employés de la compagnie devisent sur le quai.



Un convoi quitte la gare d'Horsted Keynes vers Keystone terminus actuel de la ligne. L'espace vide à gauche est réservé aux coupons de rails pour raccorder la voie à quai vers la ligne principale.



Détails de l'architecture métallique des chapiteaux de colonnes supportant la toiture du quai.



La pause de midi effectuée sur le pont surplombant les voies à la sortie de Horsted Keynes vers Keystone.

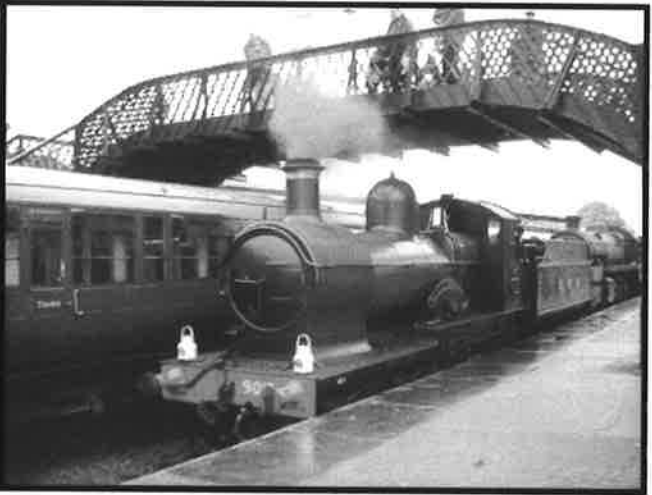
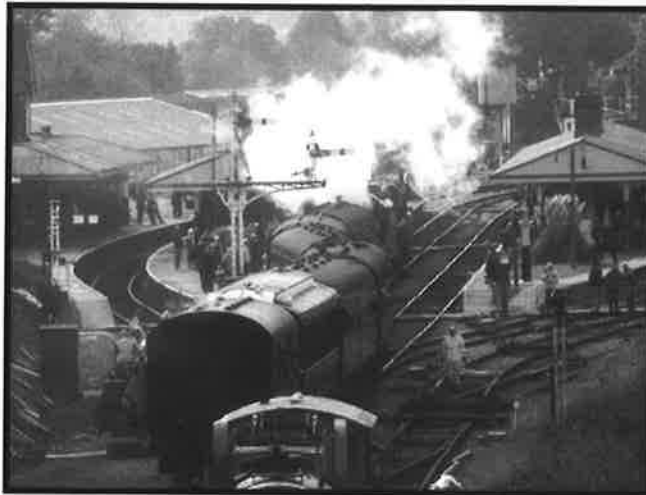
L'inquiétude de l'organisateur se lit sur son visage. Relax, les participants... dégustent une bière importée du Canada.

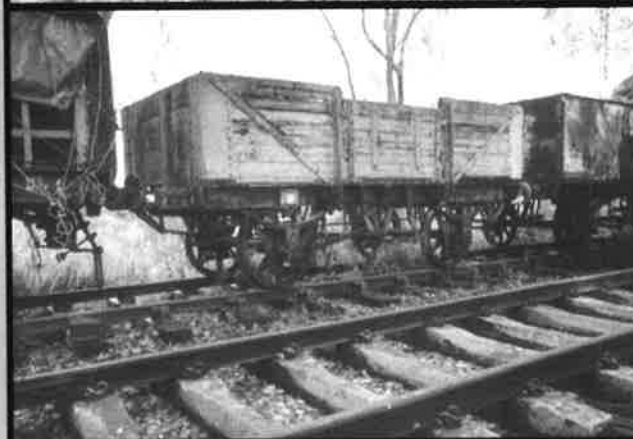
Au centre, à gauche : un convoi de voyageurs en provenance de Keystone, à destination de Sheffield Park, entre en gare de Horsted Keynes.

Au centre à droite : gare de Sheffield Park, vue de la passerelle et de la locomotive "Earl of Berkeley" n°9017 du GWR (Great Western Railway) (photo Philippe Bruniaux).

En bas à gauche : sur le quai de Horsted Keynes, Mathieu, Bernadette, Jacky, Paul, Michèle, Elisabeth, Françoise, Patrick (photo Philippe Bruniaux).

En bas à droite : la 5690 du LMS au signal "voie libre" (photo Philippe Bruniaux).





Matériel roulant découvert dans l'enceinte de la gare de Sheffield Park. 0-2-0 n°96 "Normandy", 0-3-0 "Stepney", 132 n°80151, wagon en bois en attente de restauration (photos Jean-Pierre Lobet).

Le photographe au poste de commandes. Jean-Pierre et Bernadette sur le quai de Horsted Keynes. Sur les fosses de visite, à droite, la n°65 du SESCR. Un pont en briques sur la ligne devenue à voie unique. (photos Jean-Pierre Lobet, celle du haut Ph Bruniaux).

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 3^e dimanches du mois : WOLUWE-SAINT-LAMBERT : bourse du jouet au Shopping Center. (Sauf en décembre, c'est le 1^{er} dimanche !)

Tous les 2^e 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; 1190 Bruxelles.

Tous les dimanches (en saison) : LIGNE DU BOCQ (ex-ligne 26) : circulations de l'autorail 4602 du PFT (Dorinne - Spontin - Ciney).

Du 1 avril au 30 octobre du mercredi au dimanche 13>18h, en juillet et août tous les jours 10>12h et 13>18h : JEMELLE, exposition permanente consacrée au rail et à la pierre au Centre du Rail et de la Pierre.

Tous les dimanches du 1 avril au 1 octobre et tous les samedis du 1 juillet au 1 septembre : THUIN, circulation de tramways anciens et vivite du Centre de la Découverte du Vicinal à l'ASVi.

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

Décembre 2004	
17	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Projection vidéo : «Les Chemins de fer de Provence». Un film de Jacques Chaussard, présentation par Jean Duchesne.
18	HOUTEN (NL) : grande bourse de train miniature à l'Euretco-Expo-Center. 10>15h.
23	Réunion avancée au jeudi, circulations sur les réseaux.
24	Réunion annulée (réveillon) remplacée par la réunion du jeudi 23 décembre.
30	A partir de 19h. Réunion spéciale avec les partenaires. Chaque couple apporte une baguette, un fromage, une bouteille de vin ou d'eau. Projection d'images ferroviaires voyages RMM (Blue Bell, Vehnbahn, Hermeskeil).
31	Réunion annulée (réveillon) remplacée par la réunion du jeudi 30 décembre.
Janvier 2005	
7	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs, SNCF – BR, époques III, IV et V.
11-01 au 24-02	NAMUR : exposition de photographies *** de O. Winston LINK : «Trains» (Dernières locomotives à vapeur des USA). Théâtre de Namur, place du Théâtre, 2. Vernissage mardi 11 janvier. Avec la participation du réseau H0 "US" du RMM.
14	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
14 au 16	SINSHEIM (D) : 9 ^{ème} Indoor Steam Engine Meeting, exhibition Centrer. (Autoroute A6, près de Heidelberg).
16	SAINTE-NICOLAS LES ARRAS (F62) : 8 ^{ème} bourse de modèles réduits. 09>17h. Organisée par le Rail Club Médiolanaïen. Salle polyvalente Bonne Humeur.
21	ASSEMBLEE GENERALE du RMM : rapport du trésorier, budget 2005, élection de membres du comité.
30	TALANGE (F57) : bourse d'échanges toutes disciplines. Centre socioculturel Maurice Baquet. 09h30>17h.
28	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.
Février 2005	
4	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de marchandises, toutes nationalités, époques IV et V.
5	HOUTEN (NL) : grande bourse de train miniature à l'Euretco-Expo-Center. 10>15h.
6	WANZE (Antheit) : bourse d'échanges trains, voitures, jouets. 09>13h, salle des Spiroux, rue de Leumont, 118. http://users.swing.be/rmh Organisation AMAF.
11	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
18	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Présentation du résultat des moulages en plâtre synthétique.
19	ARNHEM (NL) : grande bourse de train miniature. 10>15h.
25	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.
27	ERPENT : 30 ^{ème} bourse «Toy-Show» au Collège Notre-Dame. 09>14h. toyshownamur@belqacom.net
Mars 2005	
4	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs, SNCB, époques IV et V.
6	MORSBACH (Forbach) (F) : 17 ^{ème} bourse d'échanges de jouets anciens organisée par le Cercle Ferroviaire de Sarre et Moselle. 09h30>16h. Centre social Eric Tabarly.
11	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
18	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :
26	HOUTEN (NL) : grande bourse de train miniature à l'Euretco-Expo-Center. 10>15h.
26 au 28	BLANKENBERGE : 5 ^{ème} expo-trains miniatures au Casino.
25	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.

Avril 2005	
1	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs internationaux, toutes nationalités, époques II et III.
2 et 3	CHARLEROI : 13ème salon de la Maquette à Charleroi-Expo, hall 2.
8	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
13 au 17	DORTMUND (D) : «INTERMODELBAU 2005», Westfallenhallen. TOUTES les disciplines du modélisme sur 4 hectares
15	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : .
16 et 17	BRUXELLES (FOREST) : grande fête de la vapeur au Parc du Bempt organisée par le "Petit Train à Vapeur de Forest".
22	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs, DB - CFL, époques IV et V.
23 et 24	BRUXELES (FOREST) : accueil du club anglais (7 1/4 Gauche Association) circulations spéciales.
29	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» <u>membres du club exclusivement.</u>
Mai 2005	
6	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs, CFF – ÖBB – FS, époques IV et V.
13	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
14	HOUTEN (NL) : grande bourse de train miniature à l'Euretco-Expo-Center. 10>15h.
20	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : .
27	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» <u>membres du club exclusivement.</u>
Juin 2005	
3	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs et marchandises <u>en traction vapeur</u> , toutes nationalités, époque III.
10	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
17	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : .
24	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» <u>membres du club exclusivement.</u>
Juillet 2005	
1	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de marchandises, toutes nationalités, époques IV et V.
8	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
15	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : .
22	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs internationaux, toutes nationalités, époques IV et V.
29	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» <u>membres du club exclusivement.</u>
Août 2005	
5	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs, SNCB, époques IV et V.
12	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
19	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : .
26	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» <u>membres du club exclusivement.</u>
Septembre 2005	
2	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Grands Rapides dénommés, toutes nationalités, époques II, III et IV.
9	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
16	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : .
23	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs, SNCF – BR, époques III, IV et V.
30	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» <u>membres du club exclusivement.</u>
Octobre 2005	
7	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs, DB – CFL, époques IV et V.
14	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
21	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : .
28	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» <u>membres du club exclusivement.</u>
Novembre 2005	
4	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs et de marchandises <u>en traction diesel et électrique</u> , toutes nationalités, époque III.
11	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.

Les voitures couchettes I5 de la SNCB et leur reproduction en H0

Dès la sortie de ce type de voitures-couchettes de la SNCB fabriqué par la firme de trains miniatures LS MODELS, nous y avons consacré un article paru dans FFN 114, pages 11 à 13.

Depuis quelques temps, cinq nouvelles références sont apparues sur le marché du train miniature

- 42020 Un set de 2 voitures époque III, livrée SNCB verte.
42021/022 Deux sets de 2 voitures époque IV, livrée Railtour III bleue avec bandes arc-en-ciel.
42023 Boîte de 1 voiture époque IV, livrée SNCB bleue.
42024 Boîte de 1 voiture époque IV, livrée SNCB bleue avec bande orange.

Suite à ces nouvelles références, nous nous sommes replongés dans les deux excellents ouvrages intitulés "50 ans de transport voyageurs" de G. Close, W. Pypen et M. Thiry, pour nous permettre d'établir l'historique de ces 45 voitures-couchettes de 2^{ème} classe.

Les différentes livrées de ces voitures sont plus ou moins différentes suivant leur utilisation soit par la SNCB, soit par l'agence «Railtour». Rappelons que cette dernière avait été fondée en 1957 par quatre compagnies de voyages. Elle visait la promotion, l'organisation et la vente de forfaits touristiques par rail, en formule «tout compris». La SNCB en devint actionnaire en 1970.

Ordre chronologique des différentes livraisons et numérotations

1967

SNCB Prise en écritures de janvier à juillet des 45 voitures.

Numérotation : 14.101 à 14.145

Livrée : verte.

LS Models : set 42020, voitures 14.103 et 14.118

1968

SNCB Application de la numérotation UIC.

51 88 50-80 501-2 à 51 88 50-80 545-9

1973

SNCB Cession à Railtour de 16 voitures (14130 à 14145)

Railtour Ces voitures portent sur leurs flancs la mention «Railtour» en blanc; soit une fois sur chaque flan, soit deux fois.

LS Models Version SNCB : référence 12101, voiture 517-8 (ex-14.117). [*]

Version Railtour : référence 12102, voitures 536-8 (ex-14.136) et 538-4 (ex-14.138). [*]

[*] vendues uniquement chez Jocadis sous les références 42300 et l'ensemble 42301.

1974

SNCB Les 29 voitures sont repeintes en bleu foncé (Levis 73845) à l'exception des portes peintes en bleu clair (Levis 73598), également dans ce bleu clair une ligne au-dessus des fenêtres et trois lignes à la ceinture.

Railtour Les 16 voitures reçoivent la même livrée que celles de la SNCB, mais y sont ajoutés le sigle de l'agence (blanc en forme de losange avec centre en jaune-orange) et la mention «Railtour».

LS Models Uniquement en version Railtour.

Set 12007, voitures 505-3 (ex-14.105) et 512-9 (ex-14.112).

Référence 12109, voiture 511-1 (ex-14.111).

1980

Début de l'année les 16 voitures «Railtour» (14.130 à 14.145) sont de retour à la SNCB et elles sont remplacées chez Railtour par les 14.101 à 14.115 plus la 14.129. L'interruption dans la numérotation donna lieu à des erreurs. Aussi, par une note datée du 21 juin, ordre fut donné de permuter les numéros des voitures 14.116 et 14.129

1982

Railtour Les 16 voitures sont repeintes en bleu marin (Levis 71). Les portes sont toujours en bleu clair (Levis 73598) mais les bandes de couleur claire sont remplacées par des bandes de couleurs arc-en-ciel.

LS Models Deux sets de voitures :

Référence 42021, voitures 509-5 (ex-14.109) et 529-3 (ex-14.129). [**]

Référence 42022, voitures 507-9 (ex-14.107) et 514-5 (ex-14.114)

[**] Le numéro 529-3 n'a pas eu cette livrée arc-en-ciel puisque, depuis le 21 juin 1980, ce numéro a été remplacé par le 516-0, numéro que devrait porter cette voiture modèle.

1984

SNCB Les 29 voitures sont repeintes en bleu marin (Levis 71) et les portes en bleu (Levis 42+48) plus de bandes.

LS Models Référence 42023, voitures 501-2 (ex-14.101). [***]

[***] Cette voiture modèle ne devrait pas porter le numéro 501-2 qui, à cette époque, est toujours un numéro Railtour.

1988

SNCB Ajout de bandes oranges.

LS Models Référence 42024, voiture 533-5 (ex-14.133).

1991

SNCB Les 29 voitures SNCB et les 16 voitures ex-Railtour adoptent la livrée des I6 transformées en voitures-couchettes, c'est à dire toujours peintes en bleu mais avec deux bandes de couleur rose appliquées en dessous des fenêtres, et séparées par un fin filet de couleur rouge.

LS Models Set 12006, voitures 504-8 (ex-14.104) et 531-1 (ex-14.131).

Référence 12110, voiture 503-0 (ex-14.103).

Référence 12120, voiture 545-1 (ex-14.145).

Une belle rame "Railtour"

Afin de vous permettre de faire circuler sur votre réseau une belle rame composée de voitures sur lesquelles figure l'inscription «Railtour», nous reproduisons ci-après un article signé J.P. Masse paru dans la revue «La Vie du Rail» en avril 1988 (n°2141).

"Consistance et utilisation du parc Railtour"

Railtour est un organisme belge dont la naissance remonte à 1956. A l'origine, quatre agences de voyages participèrent à sa formation. Huit autres vinrent s'y joindre dès l'année suivante. Fin 1957, Railtour regroupait quatorze agences, dont Wagons-Lits/Cook et Havas. L'organisme était – et demeure – une agence spécialisée dans le voyage ferroviaire. Curieusement, la SNCB n'en fit partie qu'en 1970. D'abord société anonyme, Railtour est devenue société coopérative en 1976. Elle offre, outre les services habituels d'une agence de voyages, des possibilités de séjours en Allemagne, Yougoslavie, Espagne, Italie, Autriche et Suisse.

Plusieurs trains complets Railtour sillonnent l'Europe dans les périodes de vacances d'été ou d'hiver : Alpina Express, Freccia del Sole, Ski Express, etc. Par ailleurs, plus simplement, des voitures Railtour peuvent être incluses dans des trains réguliers partant, comme les trains entiers, d'Oostende ou de Bruxelles. Pour ses services, le voyageur belge possède seize voitures-couchettes de 2^{ème} classe (Bc10) acquises neuves

-sauf une- en 1967. Elles sont immatriculées 14.101 à 116 (numéros internes SNCB), leur identification UIC étant 51.88.50.80 501 à 515, plus la 80 529, acquise en 1980. Ces seize véhicules, identiques aux voitures-couchettes SNCB, s'intègrent parfaitement dans le parc, étant incluses dans la série de 45 unités numérotées 51.88.50.80 501 à 545. De plus, Railtour utilise diverses autres voitures restées propriété de la SNCB, ainsi que des voitures-lits MU et T2, selon les besoins. On notera que le voyageur belge ne manque jamais d'apposer ses autocollants distinctifs arc-en-ciel sur les véhicules qu'il affrète, donnant ainsi une note colorée aux trains où ils sont incorporés."

Le parc "Railtour" depuis ses origines

A la lecture du tableau (en bas de page), nous nous rendons compte que la firme LS Models qui entre-temps nous a fourni le fourgon 17401 (DMS) peut encore mettre sur le marché des voitures I4 et un fourgon DMS aménagé en bar-dancing, et ce, pour nous permettre de compléter notre belle rame «Railtour».

La numérotation des voitures I5

Alamise en service en 1967, numérotation 14.101 à 14.145

Signification des chiffres pour la 14.101

Position chiffres

Premier 1 voiture du type I (international)

Deuxième 4 voiture-couchettes

Troisième 1 | Numéro d'ordre dans la série

Quatrième 0 |

Cinquième 1 |

Numérotation UIC de 1968

Appliquée par la SNCB en mai 1969 pour les voitures destinées au service international (RIC) et à partir d'octobre 1970 pour les voitures utilisées en service intérieur : 51 88 50-80 501-2 à 51 88 50-80 545-9

N° actuels (SNCB)	Mise en service	Série	Type d'origine	Constructeur	Transformations éventuelles	Remarques
14.101 à 14.115 14.116	1967 1967	I5 I5	Bc10 Bc10	BN BN	 14116 en 1980	Railtour dès l'origine VL=160km/h. L=26,40m. Bogies 25 (Schlieren) Railtour en 1980
11.911 ex- 10.157	1952	I2	A2B6	Ragheno	A8 en 1956 A4R en 1963	Utilisée par Railtour en 1974, voiture buffet de 20 places, VL=160km/h. L=22,30m. Bogies 22 (Schlieren)
12.301 ex- 11.201	1961	I4	A9	BN	B9 en 1979	Utilisée par Railtour en 1979. Prototype série I4 (A9). VL=160km/h. L=25,49m. Bogies 24 (Schlieren)
12.302 ex- 13.101	1961	I4	A4B5	ABR Familleureux	B9 en 1979	Utilisée par Railtour depuis 1979. Prototype I4 (A4B5). VL=160km/h. L=24,085mm. Bogies 24 (Schlieren)
12.303 ex-11.319	1967	I4	A9	Ragheno	B9 en 1984	Utilis. par Railtour depuis 1984. VL=160km/h. L=25,38m. Bogies 25 (Schlieren)
12.304 ex-11.320	1967	I4	A9	Ragheno	B9 en 1984	Utilis. par Railtour depuis 1984. VL=160km/h. L=25,38m. Bogies 25 (Schlieren)
17401	1977	PW	Dms	CFC Familleureux		Utilis. par Railtour depuis 1977. VL=160km/h. L=26,40m. Bogies 31 (Fiat)
17.901 ex- 10.080	1939	I1	A2B6	Brugeoise	A1B3C4 A4B4 en 1956 B8 en 1964 SR en 1974	Utilisée par Railtour en 1978. Incendiée à Stuttgart en mai 1979, restaurée à Mechelen avec suppression des fenêtres. Type actuel : bar-dancing. VL=160km/h. L=22,30m. Bogie 27 (Schlieren).
17902 ex-17435	1978	PW	Dms	CFC Familleureux	SR2 en 1978	Utilisée par Railtour depuis 1978. Bar-dancing aménagée à partir d'une caisse de fourgon détournée dès l'origine de sa véritable destination. VL=160km/h. L=26,40m. Bogies 31 (Fiat).

Signification des chiffres pour la 51 88 50-80 501-2

Position chiffres

1 et 2 51 Voiture pour le service international (RIC)

3 et 4 88 ... Réseau propriétaire : SNCB

5 5 Voiture-couchette 2^{ème} classe

6 0 Voiture à 10 compartiments

7 8 Vitesse maximum supérieure à 140 km/h

8 0 Chauffage vapeur + électrique toutes tensions

9 5 | Numéro d'ordre dans la série

10 0 |

11 1 |

12 2 Chiffre d'auto contrôle.

Lors de la réalisation de cet article, les auteurs se sont rendus compte qu'une erreur figurait dans le tome 1 de "50 ans de transport voyageurs". En effet, il faut lire dans le tableau de la page 122, à la rubrique 15, au lieu de "1974", il faut lire "1984".

Michel HERBIET et Michel ARCHAMBEAU.

Les voitures M4 de "OS.KAR"

Lorsqu'une de ces voitures est insérée dans une rame composée de voitures Lima du même type, il apparaît principalement que la teinte des fenêtres est différente.

Suite aux conseils relevés dans la revue "Train Miniature Magazine" : *"nous avons utilisé la technique consistant à placer à l'intérieur de la pellicule vierge mais développée".*

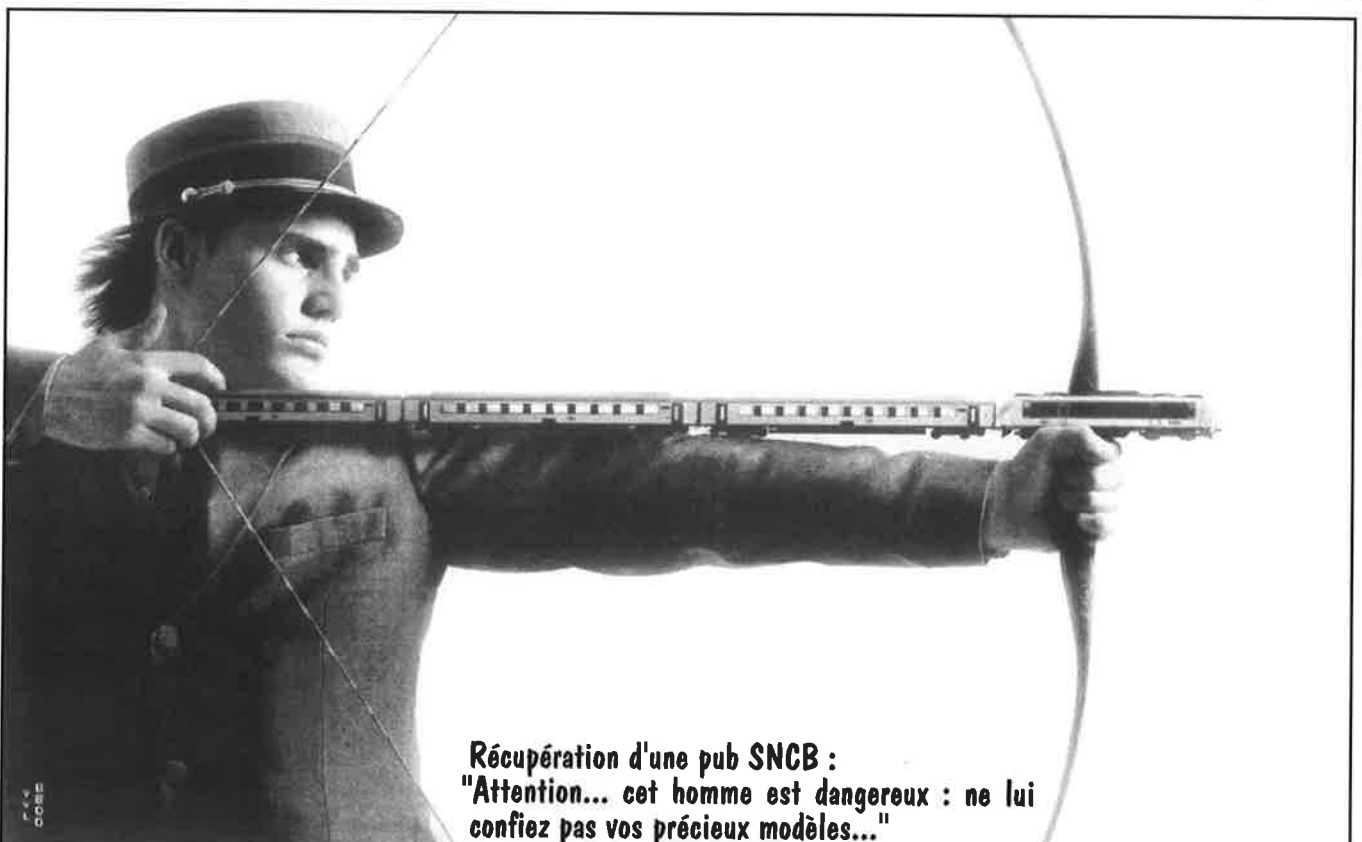
Pas très satisfaits du résultat, nous avons, après bien des recherches, découvert au magasin "Schleiper" (Rue de l'Ouvrage, 16 à Namur), une plaque de PVC transparent de 0,23mm de ton brunâtre provenant de la firme hollandaise Raboesch, référence 604-04 "Clear PVC-brown".

La différence de teinte entre le vitrage Lima et le vitrage corrigé de la voiture "OS.KAR" est vraiment minime et beaucoup plus réaliste que l'emploi de la pellicule.

Les 6 modèles OS.KAR que nous avons modifiés

Type de voitures	Version 1980 pourpre	Version 1995 grise
Pilote-bagages 1ère classe (feux de convois fonc- tionnels)	3006	3002
Bagages/2ème classe	3007	3003
Bagages/1ère classe	3008	3004

Michel(s) ARCHAMBEAU et HERBIET.



Récupération d'une pub SNCB :
"Attention... cet homme est dangereux : ne lui confiez pas vos précieux modèles..."

O. Winston LINK

le maître de la photographie ferroviaire

Le Théâtre Royal de Namur présente du 11 janvier au 24 février 2005 une exposition des oeuvres du photographe nord-américain O. Winston Link (1914-2001).

C'est dans le milieu des années 50, que O. Winston Link réalisa l'importance d'immortaliser les derniers trains vapeur des U.S.A.

De 1955 à 1960, le photographe accompagné de son assistant parcouru les 3.200 km de lignes du Norfolk & Western Railway qui s'étendaient sur l'Ouest de la Virginie, le Kentucky et les Appalaches.

La compagnie lui accorda l'autorisation de photographier où il le souhaitait à une seule condition : pas de fumée noire sur les images !

Les premières photographies ont été prises à la lumière du jour et présentaient un aspect des plus classiques.

Link souhaitait accentuer le côté à la fois poétique et tragique de la locomotive à vapeur, tout naturellement il envisagea de réaliser ses photos... de nuit.

"Je rêvais de photographier les trains à vapeur en pleine action, dans l'obscurité. Personne n'avait jamais vu cet effet extraordinaire et dramatique. C'est cette atmosphère que je voulais fixer."

Mais réaliser des photos de nuit de trains en pleine vitesse, nécessitait un matériel très spécial : des ampoules de lampes flash Sylvania, des réflecteurs en aluminium et des centaines de mètres de câbles ...

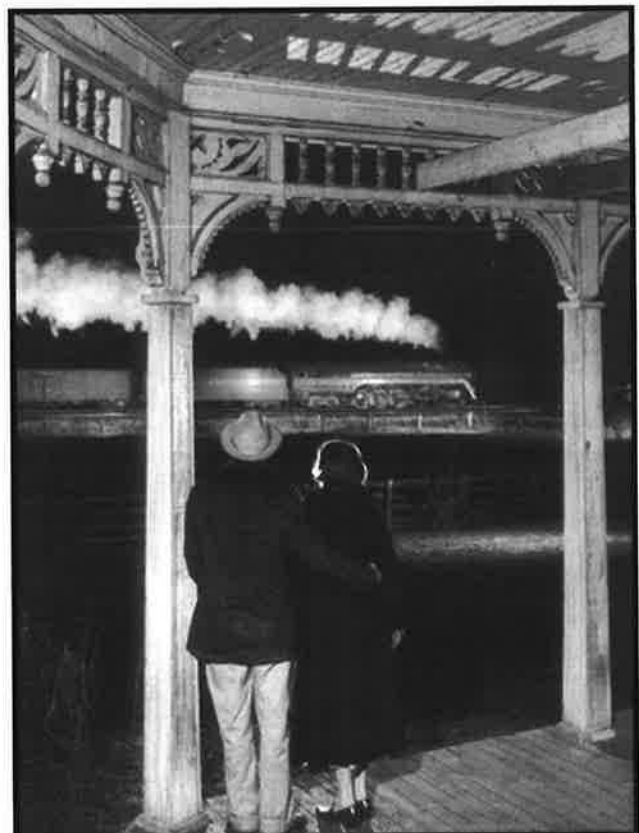
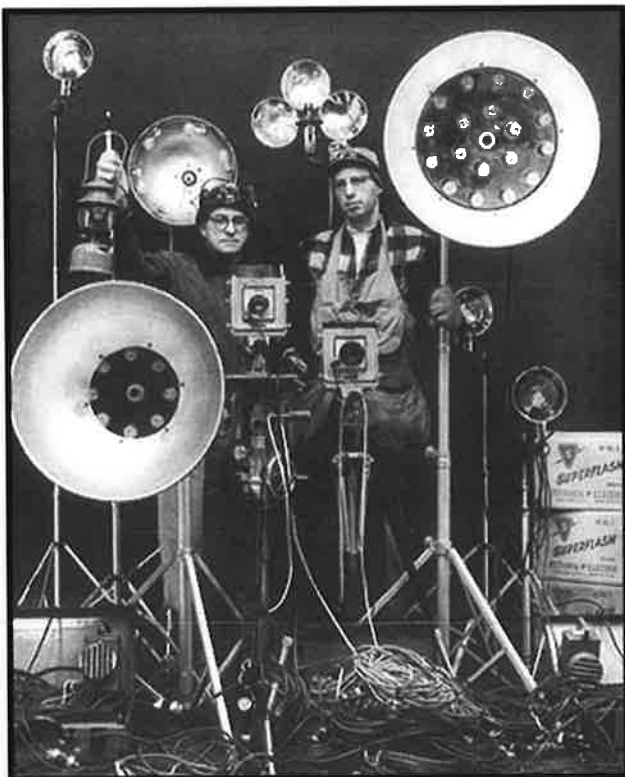
Link ne travaillait qu'au flash, une centaine d'ampoules produisant simultanément un gigantesque éclair !

L'installation de ce matériel, le long des voies, prenait parfois plusieurs jours.

Au moment venu, il n'était pas question d'un droit à l'erreur : *"Pas question de faire des essais et de brûler soixante lampes de flash"*. Link ajoutait que : *"Le flash était tellement aveuglant et vif qu'il arriva plus d'une fois qu'un mécanicien ne se doutant de rien ait eu très peur, pensant que sa chaudière avait explosé. Il avait oublié qu'au milieu de la nuit je travaillais..."*

Le train, par une mise en scène soignée, apparaît dans des représentations de la vie quotidienne de l'Amérique des années 50, une Amérique qui faisait encore rêver le monde.

Etienne LABAR, photos O. Winston LINK



En haut :

Le dernier train à vapeur pour Bristol, vu de la véranda d'une maison victorienne, à Max Meadows en Virginie.

A gauche :

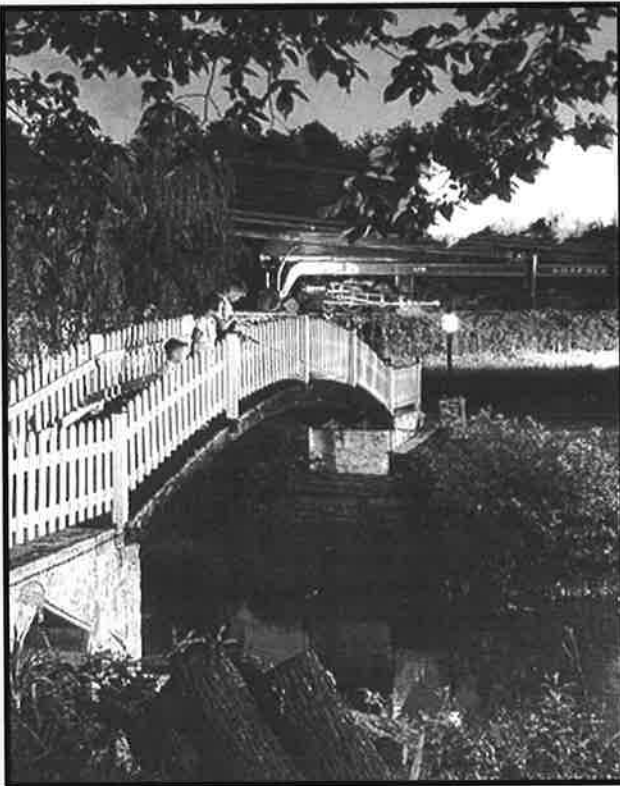
O. Winston Link (personnage de gauche) et son assistant avec leur impressionnant matériel.



En haut :
Une lourde Mallet Y6 1-3-3-2 dans la rue principale de Norfolk en Virginie.

Au centre :
Des cheminots du Norfolk and Western posent devant une 0-4-0 de manœuvre.

En bas :
Un soir de décembre, Norvel Ryan et son fils conduisent leurs vaches pour la traite du soir pendant qu'au loin le train n° 3 "Pocahontas" file vers Cincinnati.



Shenandoah Valley :
Plaisir de la pêche et train express...



PHOTOGRAPHIES

O. WINSTON LINK

TRAINS DE LÉGENDE

THÉÂTRE DE NAMUR 11.1-24.2.2005

NAMUR | THÉÂTRE ROYAL | AMPHITHÉÂTRE
DU LUNDI AU VENDREDI DE 12H À 14H / LE SAMEDI DE 11H À 18H ET TOUS LES SOIRS
DE SPECTACLE / ENTRÉE GRATUITE / VISITE GUIDÉE SUR DEMANDE
INFO 081 226 026 / WWW.THEATREDENAMUR.BE



N

**Affiche éditée pour l'exposition de
Namur du 11 janvier au 21 février
2005.**

Les locotracteurs électriques Te III n°121 à 138 des SBB - CFF.

Amis modélistes, commençons par une réflexion. Combien parmi vous sont intéressés par les locotracteurs ?

Trop souvent, ces petits engins de manœuvres diesel ou électriques, discrets mais indispensables pour les diverses sociétés de chemins de fer, sont considérés comme les parents pauvres sur nos réseaux N ou H0.

Nous allons aborder aujourd'hui l'étude des locotracteurs suisses Te III à l'allure si caractéristique.

Ces petits engins se rencontrent tant dans les gares des SBB - CFF que sur les lignes des compagnies privées.

Leur vocation est double et c'est ce qui fait leur particularité. D'une part, ils sont affectés aux diverses manœuvres en gare. C'est là leur rôle essentiel. D'autre part, on peut également les observer en ligne.

Ces petits locotracteurs électriques ont été construits par les ateliers S.L.M. (Fabrique suisse pour la construction de locomotives et de machines) établis à Winterthur et par S.A.A.S. (Société anonyme des Ateliers de Sécheron) à Genève.

Bref historique

C'est en 1941 que ces premiers locotracteurs électriques furent livrés. Ils étaient désignés à l'époque sous la référence Te 101 à 106.

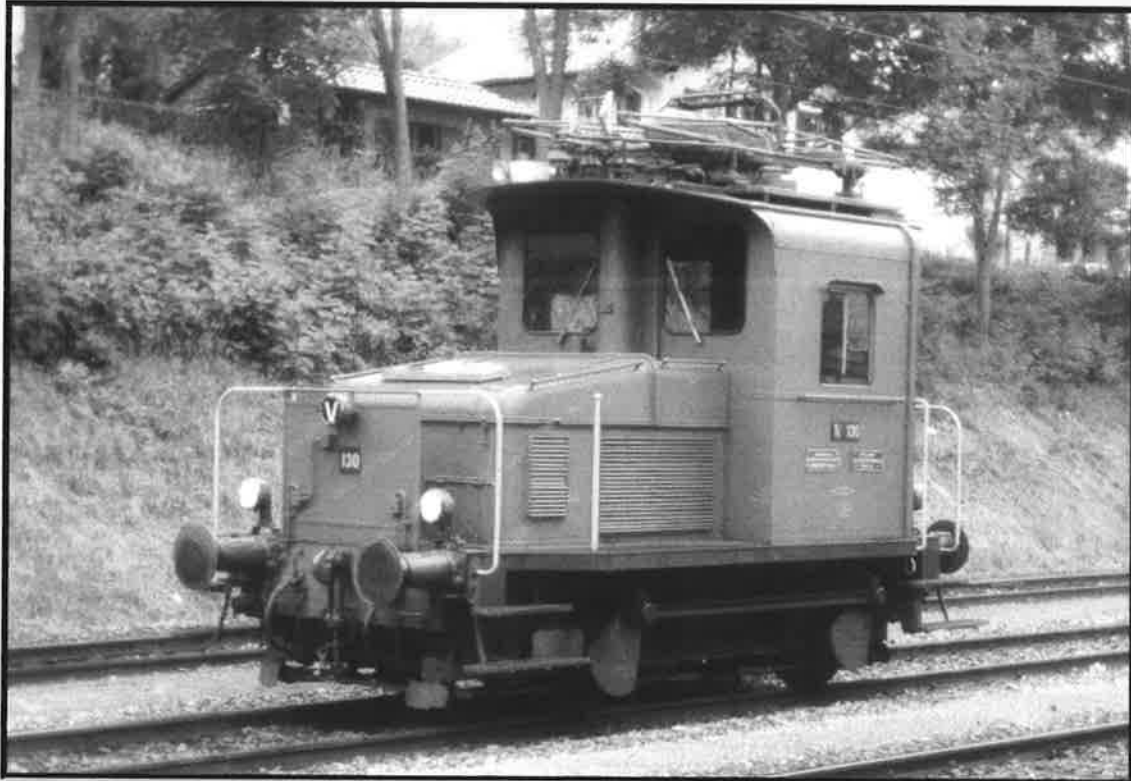
L'identification Te III intervient en 1942. L'index III désigne simplement la puissance disponible : 300 CV (221 kW).

A l'origine, ils étaient uniquement affectés au service de manœuvres dans les gares suisses et étaient utilisés par le personnel local de la gare.

En 1948 - 1949, les C.F.F. (Chemins de fer fédéraux) vont commander sept autres engins semblables.

Trois d'entre eux furent équipés à l'époque du dispositif automatique d'arrêt des trains, d'un tachygraphe et d'un frein à air comprimé. Ces caractéristiques techniques les ont rendus aptes à réaliser un service restreint en ligne.

Les C.F.F. vont acquérir auprès de la Compagnie du V.H.B. (Chemins de fer réunis de Huttwil) le locotracteur Ce 2/2 163, identique à ceux qu'ils possèdent déjà. Il deviendra le Te III 137 et sera revendu en 1968 à l'E.B.T. (Emmental - Berthoud - Thoune).



**Locotracteur TE 101 des SBB-CFF en gare de Sonceboz-Sombeval (photo Christian Auquièro).
Ce tracteur électrique de manoeuvres est utilisé dans les gares suisses de petite et moyenne importance ainsi que sur les voies de raccordement des CFF.
Mise en service en 1941-1945. 340 CV, 28 tonnes, 60 km/h.**

En 1958, les C.F.F. entrent en possession du Te III 138, anciennement en service sur l'Oe.B.B. (Chemin de fer Oensingen - Balsthal).

Cet engin possédait l'équipement supplémentaire décrit précédemment car il lui était permis d'effectuer des services en ligne en tête de trains courts auprès de l'Oe.B.B.

Description technique.

Ces locotracteurs sont composés d'un châssis formé de longerons extérieurs, d'une cabine de conduite et d'un petit capot caractéristique.

Les éléments de traction et les butoirs sont fixés de façon classique sur les deux traverses porte-tamppons.

Le moteur électrique est suspendu par le nez et entraîne l'essieu situé sous la cabine de conduite par l'intermédiaire d'engrenages situés des deux côtés. Les bielles permettent de transmettre la traction à l'essieu avant.

Le petit capot abrite le transformateur, la batterie, le moteur du compresseur ainsi que d'autres éléments.

Dans la cabine, on trouve l'inverseur de marche sous la table de conduite ainsi que le ventilateur du moteur de traction. Ce ventilateur est fixé sur la paroi arrière de la cabine. Ces petits locotracteurs ne disposent pas d'un disjoncteur principal mais d'un fusible placé sur la toiture de cabine. Ce fusible fond simplement en cas de court-circuit ! Il est formé d'une bande de cuivre placée entre deux cornes d'extinction.

Sur la toiture, on trouve le pantographe ainsi qu'un sectionneur de mise à la terre. En position fermée, ce sectionneur met à la terre le pantographe et les câbles d'alimentation du transformateur.

Le couvercle du capot renfermant les éléments électriques ne peut être ouvert que dans ce cas sinon il reste fermé mécaniquement. Sécurité oblige...

La variation du courant du moteur de traction s'effectue à l'aide de douze crans. Le conducteur ne peut dépasser le courant maximal du moteur de traction. Un ampèremètre le renseigne en permanence. Si ce courant maximal était, malgré tout dépassé, un contacteur de séparation couperait le circuit du courant de traction électrique.

Les locotracteurs Te III pouvaient être utilisés en ligne

Les Te III sont tous équipés d'une ligne de train. Ils peuvent donc être utilisés pour le préchauffage des rames voyageurs.

Les locotracteurs 121 à 129 ne disposaient à l'origine que d'un frein manuel. Dès l'année 1969, ils furent tous équipés d'un frein automatique à air comprimé et d'un frein pour les véhicules remorqués.

Chaque véhicule a une masse de 28 tonnes et la vitesse maximale autorisée est de 60 km/heure, que ce soit en traction ou comme véhicule remorqué.

La charge maximale en service de ligne est de 465 tonnes à 30 km/heure en palier. Sur une rampe de 1% la charge passe à 156 tonnes et pour des rampes de 2,6% (la ligne du Gothard, par exemple), elle n'est plus que de 65 tonnes.

Les diverses livrées des locotracteurs Te III.

Le Te III 138 du Oe.B.B. a conservé sa livrée verte jusqu'en 1969. Les autres locotracteurs Te III, propriétés des C.F.F., étaient vraisemblablement verts.

C'est en 1953 qu'ils adoptèrent la livrée rouge-brun, typique des engins de manœuvres. En 1984, la direction générale des C.F.F. décida que toutes les locomotives de lignes et de manœuvres adopteraient la livrée rouge caractéristique.

C'est ainsi que, lors des différentes révisions et réparations, les Te III reçurent cette nouvelle livrée ainsi que le nouveau logo des C.F.F.

Le parc actuel des locotracteurs Te III auprès des C.F.F.

Autrefois, les C.F.F. disposaient de 18 engins. Actuellement, ils ne sont plus que huit. Trois Te III (123, 127 et 130) dépendent de la filiale ouest (Lausanne). Les cinq Te III restants (122, 131, 135, 136 et 138) dépendent de la filiale est (Zurich). Ils ont tous reçu la nouvelle désignation de type 212 mais les numéros sont restés inchangés. Actuellement, ils figurent au parc des S.B.B. sous l'ancienne dénomination Te III.

Des locotracteurs électriques Te III auprès des chemins de fer privés suisses et pour la Poste helvétique.

Outre les huit Te III des C.F.F., des compagnies privées et la Poste suisse ont acquis des locotracteurs identiques :

- trois unités pour l'Oe.B.B. Un est encore en service (n°102).
- trois unités affectées au groupe E.B.T./V.H.B. (aujourd'hui R.M. Transports régionaux du Mittelland).
- deux unités aux C.J. (Chemins de fer du Jura).
- une unité au S.O.B. (Chemins de fer du sud-est).
- une unité aux P.T.T. (Lausanne).

Les Te III en modèles réduits.

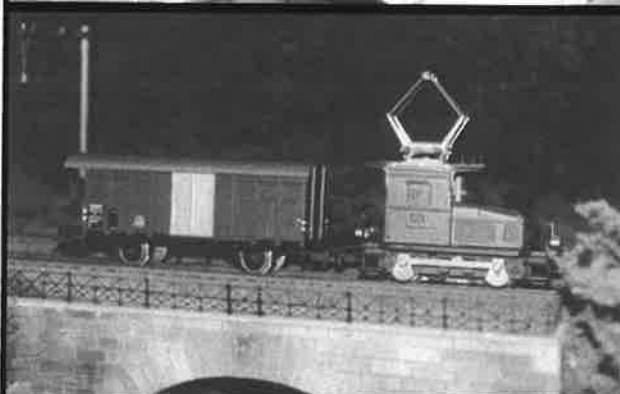
Plusieurs firmes de modélisme ferroviaire se sont lancées dans la reproduction de ces petits engins typiques et amusants des réseaux suisses.

- HAG. Dès 1958, cette firme produisit le Te III en livrée brun-rouge. Depuis quelques années, il ne figure plus au catalogue. Avec un peu de chance, vous pourrez le trouver en bourse à un prix abordable. A l'époque, il n'était livré qu'en courant continu. Le volumineux inverseur Märklin ne trouvait pas de place dans un si petit modèle !



Réseau HO du RMM (photos André Delsemme).

**Locotracteur Te 101 des SBB-CFF.
Modèle réduit de la firme suisse HAG.
Il est accompagné du wagon citerne à deux essieux de
la fabrique chimique UETIKON pour le transport des
acides (Liliput, référence n°250 59).**



**Locotracteur Te 101 des SBB-CFF.
Modèle réduit de la firme suisse HAG.
Il est accompagné d'un wagon de marchandises couvert
série K2 (Piko).**



**Locotracteur Te 101 des SBB-CFF.
Modèle réduit de la firme suisse HAG.
Il remorque un wagon à ballast de la firme suisse KIES
(Liliput, référence n°246 51).**



**Locotracteur Te 101 des SBB-CFF.
Modèle réduit de la firme suisse HAG avec une voiture
en acier léger 1/2 classes. (Kleinbahn).**



**Locotracteur Te 101 des SBB-CFF.
Modèle réduit de la firme suisse HAG.
Il est accompagné du wagon couvert de type K2 des
chemins de fer suisses (Liliput, référence n°247 50).**

- MOREP - Modelleisenbahnen à Lengnau. Le rustique Te III de HAG est devenu maintenant un produit de haut de gamme !

Au début des années 90, la firme MOREP de Lengnau racheta un nombre important des locotracteurs produits par HAG. Ils furent alors équipés d'un moteur Faulhaber. Des petits composants électroniques miniaturisés permirent aux petits Te III "ex HAG" de rouler en trois rails.

MOREP produit ses 5 Te III en version des C.F.F. mais aussi dans les diverses livrées des chemins de fer privés suisses.

- FULGUREX. Cet artisan spécialisé dans les petites séries HO a inscrit également le Te III dans son catalogue.

Ce modèle en laiton possédait de nombreux détails soigneusement réalisés (plaques, tampons et roues avec des boudins fins RP 25).

Ce modèle a disparu du catalogue et c'est au prix de beaucoup de chance et d'un gros effort financier qu'on peut le découvrir en bourse (en Suisse !) ou dans les petites annonces d'une revue de modélisme ferroviaire (LOKI).

- BRAWA Un modèle du locotracteur électrique Te III est actuellement disponible au catalogue de cette firme allemande. Le modèle est hyper détaillé et peut être considéré comme un petit bijou, parfaitement reproduit au 1/87. Vu son super détaillage, il est très fragile et demande beaucoup de précautions lors de l'utilisation sur un réseau.

Le modéliste amateur peut l'obtenir dans son ancienne livrée brun-rouge ou avec la couleur rouge actuelle des C.F. (références n° 0560 ou 0565) et cela en courant continu ou alternatif. (0561 ou 0566).

Pour un modèle réduit de production industrielle, il est difficile de faire mieux. Mais depuis quelques années, les modélistes ferroviaires ont été gâtés par cette firme allemande qui fait réaliser toute sa production en Chine.

Quelques suggestions de composition à l'échelle HO.

Outre leur rôle d'engins de manœuvres dans les gares suisses, nous avons expliqué précédemment que les locotracteurs électriques Te III étaient équipés pour fonctionner en ligne. Il est par exemple arrivé que ces

sympathiques petits engins tractent des rames légères voyageurs des S.B.B.

Les photos de l'article vous permettront de comparer la réalité et sa reproduction à l'échelle HO.

En 1976, deux locotracteurs de la Compagnie privée du Ö.B.B. numérotés 101 et 103 Ce 2/2 tractaient des voitures S.B.B. en acier léger.

* Les locotracteurs Ce 2/2 du Ö.B.B. en HO : rappelons que la firme artisanale MOREP a produit autrefois le Ce 2/2 des Ö.B.B. en livrée verte.

* Les voitures des S.B.B. en acier léger : la particularité de ces voitures, comme le montrent les photos, est d'être équipées d'une ou deux portes d'accès.

- La firme LILIPUT (Vienne, Autriche) a produit ce modèle avec des accessoires de détaillage. Depuis la faillite de cette firme, LILIPUT-BACHMANN l'a repris dans son nouveau catalogue.

- KLEINBAHN (firme artisanale de Vienne, à ne pas confondre avec KLEINMODELLBAHN !) possédait jusqu'il y a quelques années ce modèle dans son catalogue. Avec un peu de chance, on peut encore trouver ce modèle en bourse à des prix abordables. Vendu sous la référence n°180, ce modèle possédait deux portes et représentait la voiture mixte 1ère/2e classe. Il était raccourci au 1/100e.

- La firme Märklin de Göppingen (Allemagne) avait inscrit, il y a longtemps, ces voitures dans son catalogue. Elles furent produites entre 1951 et 1961. (Référence n°4015 avec deux boutons imitant des aérateurs et permettant de faire coulisser les portes). Entre 1961 et 1968, la même voiture fut produite avec des portes fixes (référence n° 4038).

Ces modèles ne se trouvent plus qu'en bourse et il faudra accepter de sortir de son portefeuille entre 200 et 300 Euros pour la référence 4015 et jusqu'à 110 Euros pour la référence 4038 vendue en parfait état ! Mais il est bien connu que lorsque le modéliste ferroviaire aime, il ne compte pas...

André DELSEMME.

Sources bibliographiques :

LOKI, février 1985 (n°2). "Les tracteurs des S.B.B." par Franz Oesch, Rothenburg. (traduction française de Roger Kaller, Montreux).

LOKI, mars 2000 (n°3). "Petits mais infatigables !" par Franz Eberhard et Christian Zellweger. (traduction française de Roland Kallmann).

<http://tchouktchouk.eu.org/> Tchouktchouk : site non officiel européen d'information

<http://www.normes.net/> Normes.net : site donnant accès via des liens à toutes les normes utilisées en modélisme ferroviaire

<http://users.skynet.be/wallorail> Wallorail : site consacré au rail wallon

Informations réunies par Michel Marin : <http://users.skynet.be/sky34004/>

Aucun texte ni photo n'ayant été transmis à la rédaction, celle-ci n'a pu relater la porte ouverte du 13 novembre.

Les remises à locomotives de la SNCB

Suite des FFN 122 à 128

Installations du service de cour et du virage pour locomotives

Comme annoncé précédemment, examinons dans ce numéro le chapitre consacré aux installations du service de cour et du virage pour locomotives.

Pour une bonne exploitation d'une remise, cette dernière doit disposer de plusieurs services ayant chacun un rôle à remplir bien déterminé. L'activité de ces services doit être coordonnée de telle manière que la remise soit à même d'assurer la tâche qui lui est dévolue avec sécurité, régularité et économie.

Une remise dispose donc des services de cour, de visite, d'entretien, général et administratif.

Le service de cour

Son rôle

Le service de cour doit désigner, pour les services attribués à la remise, les locomotives et personnels chargés de leur desserte. Les moyens de traction ainsi désignés doivent être appropriés au travail à exécuter et être fournis en temps utile.

Pour que la locomotive puisse être considérée comme appropriée il faut qu'elle convienne, pour le service envisagé, en rapport avec la charge et la vitesse des trains. Il faut en plus qu'elle puisse parcourir toutes les lignes prévues, notamment en ce qui concerne les courbes et les ponts existant sur ces lignes. Il y a lieu, en outre, de s'assurer qu'il existe des moyens de virage permettant le trajet de retour.

En même temps que bien appropriée, la locomotive doit être en état d'entretien tel qu'elle puisse assurer le service avec régularité.

Le personnel doit connaître les lignes à parcourir et ses heures de service doivent permettre d'achever complètement la prestation imposée. Le service de cour doit tenir compte de ces exigences en désignant les moyens de traction.

Ses installations

Le réseau de voies comprend, outre les voies de circulation, des **voies d'attente** où les locomotives, après avoir subi toutes les opérations de préparation en vue d'un service ultérieur, sont remisées et classées. Les locomotives "parc" ou "hors service" pour réparation, sont placées sur des **voies de garage**, où sont remisés également le train de secours et éventuellement la grue de relevage afin de ne point gêner les mouvements sur la cour de la remise. Parmi les wagons d'approvisionnement que la remise reçoit et qui sont dirigés sur les **voies du magasin**, les wagons de combustibles forment la fraction prédominante. Des voies spéciales de déchargement, ne gênant en rien l'exploitation de la remise, sont prévues le long des parcs à combustibles, pour recevoir ces wagons.

La **voie de visite** est munie d'une fosse de visite, dont les dimensions sont un peu plus spacieuses que celles des fosses de travail dans la remise afin de réduire la fatigue du visiteur qui doit y descendre plusieurs fois par prestation pour examiner le mécanisme des locomotives.

Sur d'autres voies enfin, il a été prévu des **fosses à cendrées**, où s'effectue le nettoyage ou le retrait du feu. Ces installations constituent, avec les voies d'entrée et de sortie et les voies de chargement de la remise, le réseau de voies non couvert.

La partie couverte comprend, outre les voies d'attente, principalement les **voies de lavage et d'entretien**. Les voies de lavage sont munies de fosses permettant de travailler sous les locomotives. Ces voies sont équipées pour permettre le lavage et le remplissage des chaudières. Certaines remises ont en outre la possibilité de recueillir la vapeur et les eaux de vidange des chaudières et de récupérer ainsi les calories qui y sont contenues.

L'installation de virage des locomotives

Le virage peut s'effectuer sur les dispositifs spéciaux de voies ou sur une plaque tournante.

Dispositifs de voies

Le dispositif le plus utilisé est le triangle de virage (figure 10) quoiqu'on rencontre aussi quelquefois la raquette (figure 9).

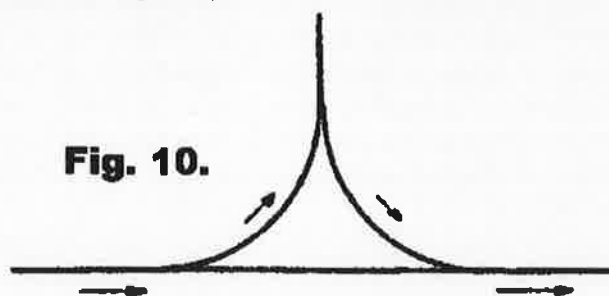


Fig. 10.

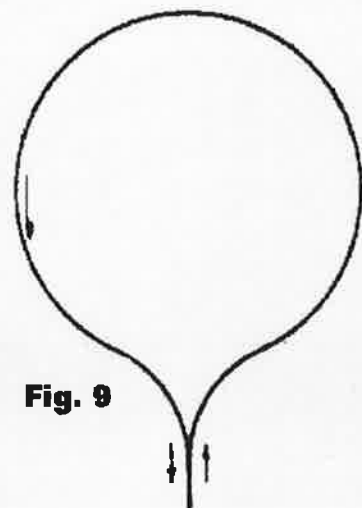


Fig. 9

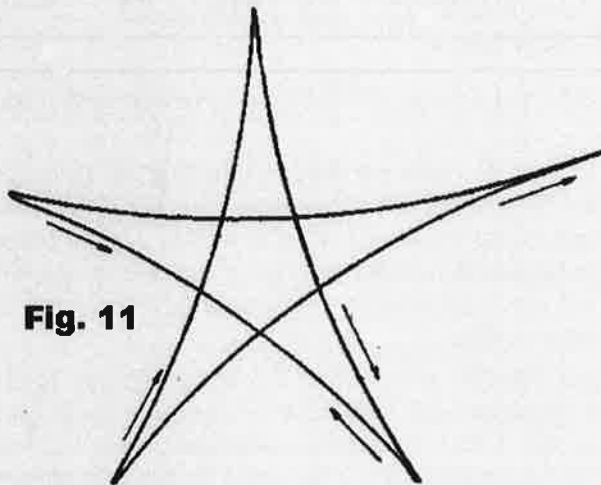


Fig. 11

L'établissement de pareils dispositifs nécessite d'importants espaces de terrain à cause des voies en courbe dont le rayon ne peut descendre en-dessous du minimum autorisé. Quand le terrain est limité, on peut avoir recours à des dispositifs plus compliqués, comme ceux de la figure 11, mais dans cette voie on est vite limité par des difficultés d'établissement et d'exploitation qui vont croissant à mesure que l'espace disponible diminue.

Des dispositifs de voies pour le virage des locomotives ont surtout été établis dans des gares disposant tout de même de l'espace nécessaire. Ces dispositifs sont surtout considérés comme installations de réserve, utilisées en cas d'avarie de la plaque tournante voisine.

Plaques tournantes

Elles constituent le moyen de virage le plus utilisé. Ce sont des plates-formes composées essentiellement de deux longerons entretoisés et consolidés auxquels sont fixées toutes les autres pièces de la plaque tournante. Ils portent notamment un tronçon de voie sur lequel se place la locomotive à virer. La plate-forme est montée dans une cuve circulaire de façon à pouvoir effectuer une rotation complète autour de l'axe vertical de celle-ci.

Le type de plaque tournante varie selon la position de la voie par rapport aux longerons de la plate-forme.

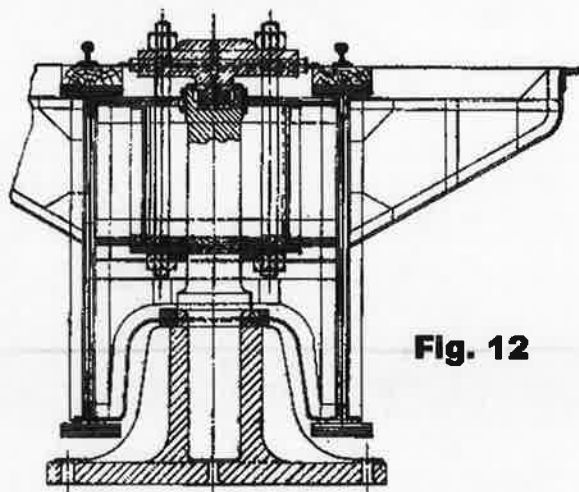


Fig. 12

Dans une première disposition, ce sont les longerons qui supportent directement les rails. Cette disposition, tout en étant la plus efficace au point de vue de la stabilité, exige par contre des cuves très profondes.

Une autre disposition consiste à fixer les rails sur des traverses reliant la partie inférieure des longerons de la plate-forme, alors que ceux-ci constituent les parois latérales de la plaque tournante entre lesquelles vient se placer la locomotive. Cette deuxième disposition permet l'utilisation de cuves moins profondes, mais conduit à une construction plus compliquée de la plaque.

D'après la façon dont la plaque tournante et la charge qu'elle porte sont suspendues, on peut distinguer plusieurs sortes de plaques tournantes.

Plaques tournantes ordinaires

La charge entière porte sur un pivot central unique. Aux extrémités, la plaque est munie de galets de roulement, qui forment des supports mobiles supplémentaires, mais n'interviennent comme tels qu'à titre exceptionnel. Le mode de suspension de ce type de plaque est représenté par la figure 12. Les organes principaux sont : le pivot (P), les lentilles (L et L') et les boulons de suspension (B) qui portent toute la plaque tournante. Ils permettent de régler la suspension de la plaque en hauteur. Les lentilles tolèrent de petites inclinaisons longitudinales ou transversales, qui peuvent être nécessaires quand il n'est pas possible d'équilibrer exactement la charge ou que le centre de gravité de celle-ci ne tombe pas exactement sur l'axe de symétrie

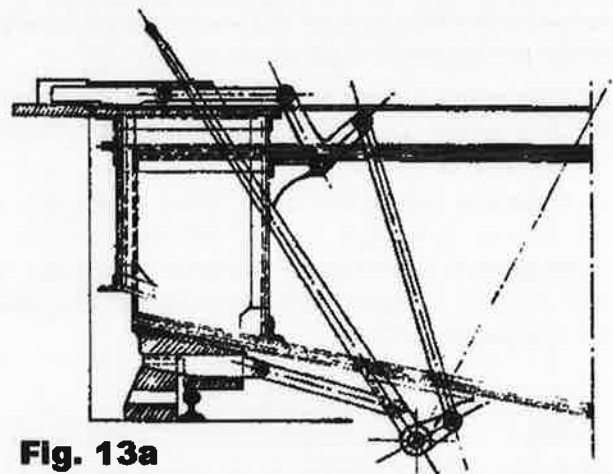


Fig. 13a

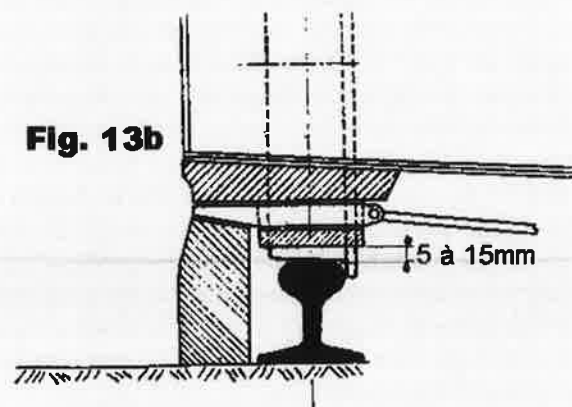


Fig. 13b

5 à 15mm

longitudinal de la plaque. Il est indispensable d'admettre cet écart des conditions normales d'équilibre, mais il est recommandé d'en user le moins possible, car la résistance au virage augmente au fur et à mesure que l'on s'écarte de la position d'équilibre parfait. Comme le mouvement de la plaque est provoqué par l'action d'un moteur électrique, prenant appui sur le rail circulaire qui forme chemin de roulement pour les galets de la plaque, et que l'effort de ce moteur est limité par l'adhérence provoquée par son propre poids, une résistance excessive au virage peut bloquer la plaque.

Des précautions sont à prendre pour éviter des déraillements au moment où un véhicule aborde la plaque ou la quitte. Pour passer d'une section de voie fixe sur une plaque tournante ou vice-versa, il faut veiller à ce que les axes des tronçons de voie mis en communication coïncident exactement. En outre, cette condition doit être maintenue pendant la durée du mouvement du véhicule. A cet effet, les deux extrémités de la plaque portent chacune trois verrous de calage : deux verrous inférieurs prenant appuis sur les sabots et un verrou supérieur au niveau de la voie. Quand la plaque tournante est bien réglée le verrou supérieur ne peut être emboîté que si la plaque se trouve en position exacte. En même temps, on enfonce les verrous inférieurs, qui provoquent le calage de la plaque sur les sabots, de façon à supprimer les oscillations verticales quand une locomotive aborde la plaque ou la quitte (figure 13 a).

La première condition pour un fonctionnement parfait de la plaque tournante est sa mise à niveau exacte. On admet comme valeur de référence limite pour le mouvement de bascule de la plaque sur son pivot 2/1000 de la longueur de la plate-forme, soit 44 mm pour une plaque de 22 mètres; 37,5 mm pour une plaque de 18,50 mètres et 33 mm pour une plaque de 16,50 mètres. Ces valeurs s'entendent avec tous les boulons de suspension serrés à bloc. Ce point étant acquis, il y a lieu de procéder au réglage en hauteur des galets de roulement, réglage qui ne peut toutefois être entrepris qu'après reprise du jeu entre les axes des galets et leurs coussinets. Les galets doivent être réglés de telle façon qu'en reposant librement sur le cercle de roulement, les verrous de calage étant retirés, la face inférieure des boîtes de guidage des verrous inférieurs ne touchant en aucun des points le cercle de roulement (figure 13 b).

Le jeu entre le cercle et les boîtes peut varier de 5 à 15 mm, mais il ne peut différer de plus de 2 mm pour les quatre boîtes comparées entre elles. Les sabots de calage sont taillés en coin avec une inclinaison de

1/10. Si l'inclinaison atteint une valeur supérieure, on la ramène à la valeur prescrite au moyen d'intercalaires en bois de chêne de forme appropriée. Le nivellement des sabots de calage est lié au réglage des galets de roulement. Ils doivent être montés de telle façon qu'ils forment des points d'appui au moment où une locomotive arrive sur la plaque ou en descend et qu'en supportant la charge ils évitent le basculement de la plaque. D'autre part, les verrous doivent pouvoir être manoeuvrés sans exiger d'effort musculaire exagéré.

Le fonctionnement régulier des plaques tournantes dépend essentiellement de leur entretien. Les plaques tournantes du type ordinaire ont des diamètres de 16,50 m, 18,50m et 22 mètres.

Plaques tournantes "Mundt"

Au lieu de s'appuyer sur un pivot central unique comme les plaques ordinaires, la plaque "Mundt" constitue un monolithe reposant sur trois appuis. A diamètre égal, cette construction donne des longerons plus légers et moins élevés, d'où une cuve moins profonde. La condition d'équilibre des plaques ordinaires n'est plus d'application de telle sorte que le diamètre entier de la plaque peut être considéré comme longueur utile. Le calage par les verrous inférieurs n'est plus nécessaire. Il reste uniquement le verrouillage supérieur.

Les deux appuis extérieurs sont des chariots moteurs qui assurent le mouvement de rotation de la plaque. Quant à l'effort de traction, il n'est plus limité ici par le poids propre du moteur.

Autre type de plaque tournante

Il est constitué par deux travées articulées d'un côté à une pièce porteuse centrale montée sur le pivot. A son autre extrémité, chacune des deux demi-plaques repose sur un chariot moteur. Dans ces conditions, le fonctionnement de la plaque n'est guère affecté par un tassement éventuel de la fondation du pivot, ni par des dénivellations du rail de roulement. Cette disposition présente d'ailleurs des avantages analogues à ceux indiqués ci-dessus pour la plaque tournante sur trois appuis.

Michel HERBIET.

Avec la complicité et les documents d'enseignement professionnel de la SNCB, cours 1231, prêté par Jean Dubuffet.

A suivre dans FFN 130.

En mars 2002, Michel Marin fait un article sur Ottignies, futur triangle ferroviaire, signalant un projet de liaison directe Wavre - Bruxelles évitant Ottignies. Il nous communique que, lors de la délivrance du permis d'urbanisme du RER en novembre 2004, ce projet est passé à la trappe.



En été 1976, la 1602 enmène le train d'agence "Freccia del Sole" immédiatement derrière la locomotive, la voiture 15 de la SNCB en version "Railtour" 1974 (photo R. Leclerc, parue dans "Journal du Chemin de Fer n°141).



Été 1982, voiture 15 de la SNCB en version "Railtour" 1982 (photo J.P. Masse, parue dans "Vie du Rail" n°2141).



Forest-voitures, 27 février 1988, une voiture 15 en version SNCB 1988 entourée par deux 15 "Railtour" version 1982 (photo Christian Dossogne, parue dans "Railphoto" n°20).

Promotion de l'Axe Ferroviaire de Marchandises Rhin-Rhône Méditerranée Occidentale

Au mois d'août dernier, l'Association Sans But Lucratif FERRMED a été officiellement constituée et enregistrée à 1040 Bruxelles, Rue de Trèves, 49 boîte 7. Elle a pour objectif la promotion de l'axe ferroviaire de marchandises Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale, dont le tronç principal unit Algeciras et tous les ports méditerranéens occidentaux avec Metz.

Un communiqué de presse nous a été transmis et vous le livrons en deux parties (suite dans FFN 130).



Justification du projet FERRMED

L'axe ferroviaire le plus important entre le Sud-Ouest et le Centre de l'Europe.

L'axe ferroviaire FERRMED (Metz-Algeciras) est l'itinéraire de liaison le plus important entre l'Europe du Sud-Ouest et le Centre et le Nord du continent. En 2001, le trafic terrestre de ce couloir a dépassé les 36 millions de tonnes à son passage par les Pyrénées et toutes les prévisions indiquent qu'il devrait augmenter considérablement et pourrait plus que doubler d'ici à 2010, cela sans tenir compte du trafic intérieur aux pays et régions que ce couloir traverse, encore plus important que le trafic entre États. En l'absence d'alternative ferroviaire efficace, l'augmentation du nombre de camions entraînera une congestion insoutenable.

Pour les communautés autonomes de Catalogne, Valence et Murcia, pour certaines parties de l'Andalousie, de l'Ouest et du Centre de l'Espagne, cet axe est fondamental pour l'acheminement des marchandises par voie terrestre. De l'autre côté des Pyrénées, il est également essentiel pour les régions Languedoc-Roussillon, Provence, Rhône-Alpes, Bourgogne et Lorraine. Cet axe représente donc un élément-clé pour les relations économiques entre le Benelux, l'Allemagne et la partie la plus occidentale de la Méditerranée. Dans le domaine du commerce maritime, il s'agit d'un couloir crucial pour le développement des ports de la façade méditerranéenne et pour le rééquilibrage portuaire entre le Nord et le Sud de l'Europe.

Ce couloir terrestre de marchandises, qui figure parmi les plus fréquentés d'Europe, doit donner naissance à l'un des grands axes ferroviaires composant le Trans-European Railway Freight Network (TERFN). Son importance logistique et économique va au-delà des zones qu'il traverse car il approvisionne d'autres régions connexes en Espagne, en France et dans l'ensemble de l'Union européenne.

Un axe vital pour l'économie des régions traversées.

Le Livre blanc de la Commission européenne sur la politique des transports place d'ailleurs «...le rééquilibrage entre modes de transport au cœur de la stratégie de développement durable...» à l'échelle européenne. Il propose pour ce faire de revitaliser le rail, ce qui, en ce qui concerne le réseau transeuropéen, exige de se concentrer sur «...la suppression des goulets d'étranglement dans le domaine ferroviaire...», entre autres pour «...renforcer l'accessibilité des régions périphériques...» et accroître la cohésion européenne.

Face à ces affirmations – et étant donné le volume de trafic de ce couloir et les futures restrictions communautaires que subira sans aucun doute le transport par route –, l'absence d'une solution ferroviaire appropriée risque d'entraîner l'accentuation du caractère périphérique des zones approvisionnées par ce couloir. Vient s'y ajouter le fait que l'ouverture de l'Union européenne vers l'Est provoque une baisse de l'attention accordée aux zones sud-européennes et méditerranéennes et éloignera ces zones du centre économique européen.

En conclusion, il est clair que ces régions ne peuvent être condamnées à la perte de compétitivité que supposerait la continuité d'un réseau ferroviaire inefficace. En plus, cette absence de solution ferroviaire se produit dans un contexte crucial pour les ports qui acheminent des marchandises vers des pays tiers: d'une part parce que nous entrons dans une période caractérisée par de nouvelles opportunités pour la Méditerranée au niveau du trafic maritime mondial est-ouest, d'autre part parce que les ports méditerranéens doivent jouer un rôle logistique fondamental pour l'économie de leurs pays.

Un axe ferroviaire présentant de graves carences, tant en termes d'infrastructures que de fonctionnement.

Les grandes limitations existantes sur les lignes ferroviaires actuelles rendent impossible qu'elles se convertissent en une alternative réelle au transport de marchandises par route, déjà trop largement exploité dans certaines zones géographiques.

Sur le parcours français, il existe des culs de bouteilles sur divers tronçons: Narbonne – Montpellier – Nîmes et les zones de Lyon, Dijon et Metz.

Le parcours espagnol connaît divers problèmes liés à la largeur de la voie, aux saturations existantes dans les environs de Barcelone et de Valence, au tracé de la ligne excessivement long sur certains trajets, comme c'est le cas entre Valence et Alicante/Murcia, ainsi qu'au manque de connexion directe entre Murcia et Almeria/Granada.

Une association pour impulser l'axe ferroviaire de marchandises: FERRMED

Alors que la tendance européenne consiste à miser fortement sur le transport ferroviaire, il est inacceptable d'admettre que la situation de ce couloir ferroviaire se prolonge plus longtemps.

Les pays, régions et ports du couloir Metz-Algéciras ont besoin d'un réseau ferroviaire européen compétitif à court terme, outil basique qui leur permettra de répondre aux besoins du commerce maritime, de ne pas perdre d'opportunités commerciales et d'éviter les phénomènes de congestion qu'impliqueraient un accroissement du trafic et un usage intensif du transport par route.

Sans un axe ferroviaire puissant, comme celui préconisé par l'initiative FERRMED, le futur des économies des zones assignées au couloir est fortement compromis, étant donné le risque de délocalisation des activités présentes et la menace qui pèse sur la possibilité d'attraction des nouveaux investissements.

L'axe FERRMED est tellement important pour le futur économique des zones affectées par le tronç principal de la ligne et pour celles qui s'interconnecteront avec lui que sa rénovation et sa promotion devraient obtenir une priorité maximale, similaire à celle de la liste 0 du rapport Van Miert qui reprend la liste des projets européens devant être conclus avant 2010.

Pour toutes ces raisons, l'association sans but lucratif FERRMED a été constituée à Bruxelles, avec l'objectif d'obtenir le plus tôt possible que cet axe ferroviaire réunisse les conditions de continuité, d'interopérabilité, de capacité et de vitesse nécessaires pour qu'il soit un outil puissant de développement économique et une alternative efficace au transport routier.

L'association FERRMED est ouverte à l'incorporation de membres provenant du secteur privé, de syndicats et d'institutions de l'ensemble de l'Union Européenne.



Trafics prévisibles et capacité requise par l'Axe

Partant des hypothèses suivantes :

Il n'existe aucune limitation pour le transport ferroviaire sur l'axe FERRMED.

La croissance du trafic de marchandises est de l'ordre de 5-6% annuel.

Le chemin de fer absorbe 35% du trafic et en prenant en compte le rôle important qu'auront les ports méditerranéens dans le trafic avec l'Asie et l'Afrique du Nord, les volumes de trafic suivants ont été estimés :

(tableau en haut de la page de droite)

Caractéristiques requises par l'Axe

En accord avec les volumes de circulation exposés, il est nécessaire de disposer d'une ligne exclusive pour le trafic de marchandises complétée, sur les tronçons les plus saturés, par les lignes conventionnelles existantes dûment remodelées.

Les caractéristiques de la ligne exclusive devront être les suivantes:

Largeur de voie : UIC

Voie double sur tout le parcours

Profil du parcours avec des pentes inférieures à 12,5‰. Seulement exceptionnellement jusqu'à 15‰.

Pour des pentes comprises entre 12,5‰ et 15‰, trajets maximaux de 8 Kms.

Rayon minimum des courbes: 4.000 mètres (exceptionnellement 3.000).

Traction électrique sur tout le parcours (si possible, avec un voltage identique sur tous les tronçons).

Tracé, zones d'accostage et gares aptes pour les trains de 1.500 mètres et de poids atteignant jusqu'à 4.000 tonnes.

Signalisation apte pour des vitesses de 160 Km /heure et des fréquences de 16 à 20 trains par heure (de 8 à 10 par sens).

Avec une ligne exclusive, il est possible d'obtenir une fiabilité dans les horaires et des vitesses moyennes idéales. (Aujourd'hui, la vitesse moyenne d'un train international de marchandises en Europe est de 17Km/h).










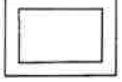
Schéma de l'Axe et priorités d'action

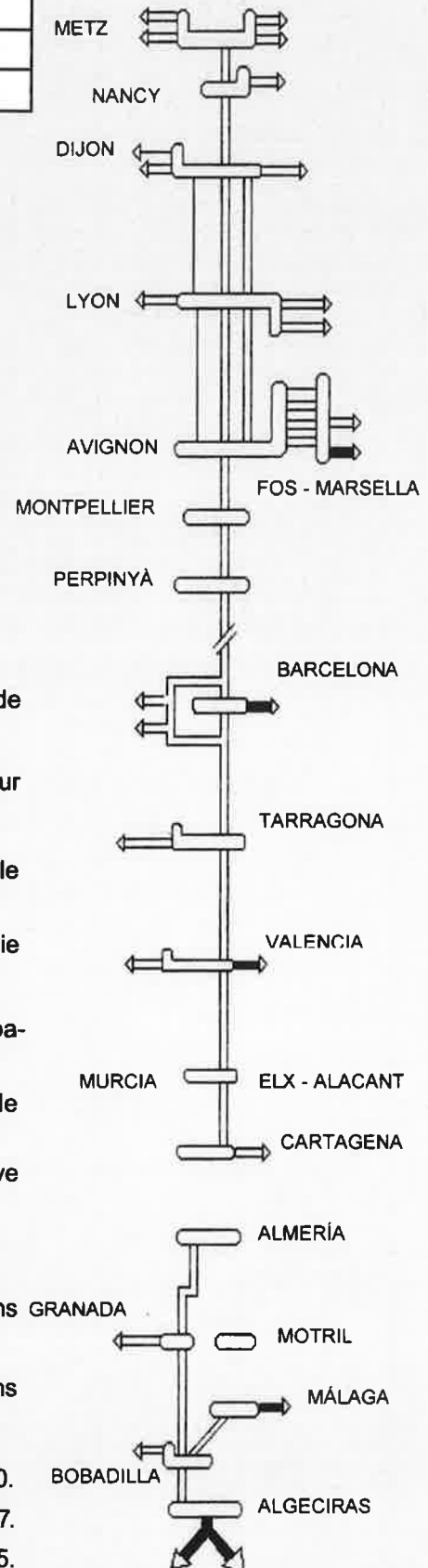
(Situation actuelle schéma en page de droite)

Suite dans Ferro Flash Namur 130.

TRAFIC EXCLUSIF DE MARCHANDISES						
TRONÇON	en 2010			en 2025		
	Millions de tonnes par an	Nombre de trains par jour		Millions de tonnes par an	Nombre trains par jour	
		2000 T.	1000 T.		2000 T.	1000 T.
Algeciras – Valence	23.8	34	66	57.5	80	160
Valence – Barcelone	37.8	54	106	92	128	256
Barcelone – Avignon	56.7	80	158	137.8	192	382
Avignon - Dijon	75.5	106	210	183.8	256	510
Dijon - Metz	61	86	170	148.4	206	412

LÉGENDE:

-  Ligne mixte conventionnelle de double voie ou de voie simple, sans remodelage.
 -  Ligne conventionnelle de double voie exclusive pour passagers.
 -  Ligne mixte conventionnelle remodelée de double voie et de largeur UIC.
 -  Nouvelle ligne mixte conventionnelle de double voie et de largeur UIC.
 -  Ligne exclusive pour marchandises, de haute capacité, avec double voie et largeur UIC.
 -  Ligne de Grande vitesse mixte de double voie et de largeur UIC.
 -  Ligne de Grande Vitesse de double voie exclusive pour passagers.
 -  Ferry.
 -  Fréquences de passage par jour en nombre de trains de 2.000 T. / 1.000 T. An 2017.
 -  Fréquences de passage par jour en nombre de trains de 2.000 T. / 1000 T. An 2025.
- 1** Priorité Maximale d'action par tronçon. Objectif 2010.
2 Grande Priorité d'action par tronçon. Objectif 2017.
3 Priorité moyenne d'action par tronçon. Objectif 2025.



Il y a toujours de la place pour un réseau !

Combien de fois j'ai entendu : *"quand j'étais petit, j'avais un train électrique, mais maintenant je n'ai plus de place..."* Comment plus de place ? Parce que l'on habite dans un appartement ?

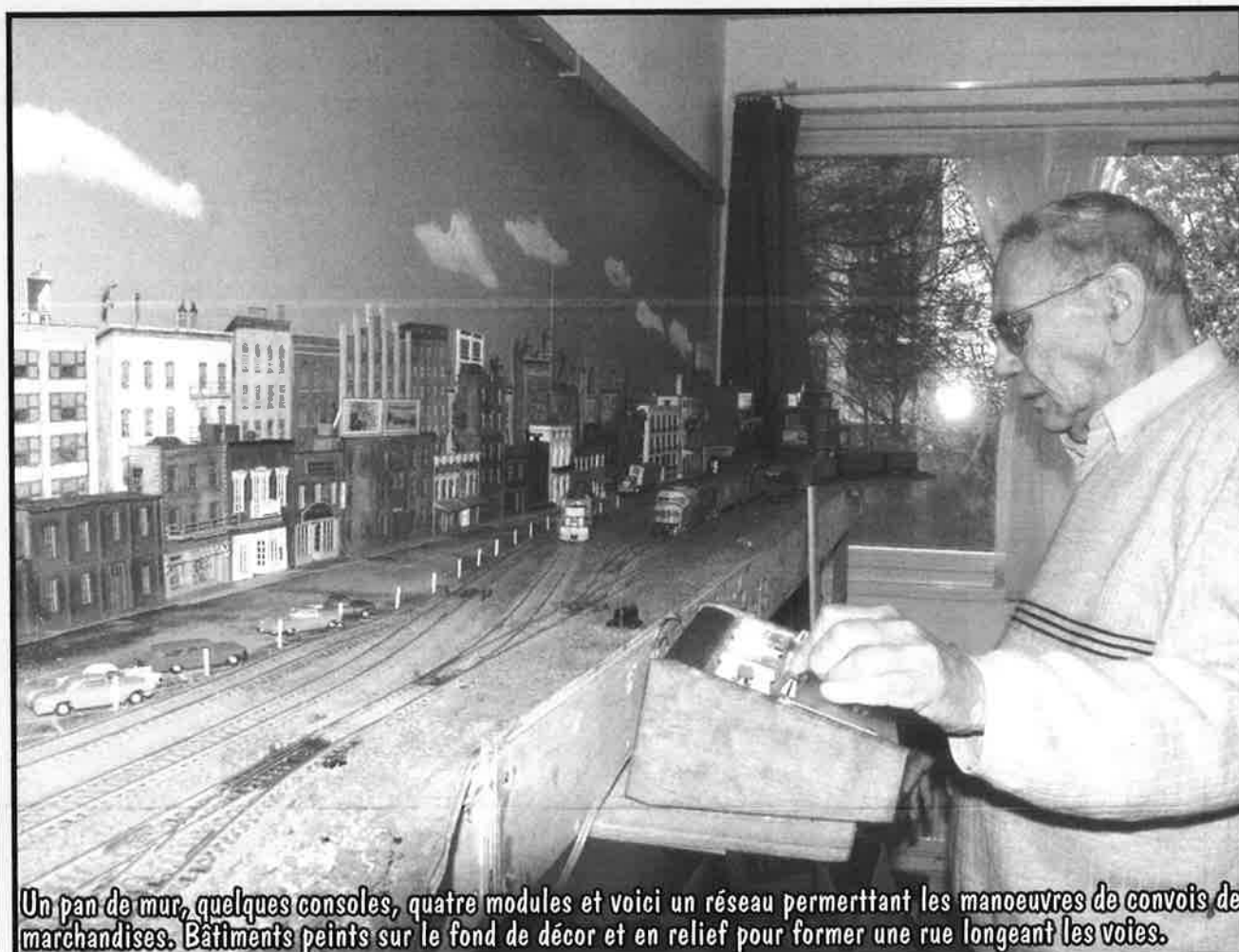
Récemment, il m'a été donné de rencontrer en privé l'un des membres fondateurs de notre club. Féru de matériel et décor américain, notre ami Jules Falque a réalisé, pour ceux qui l'ignorent, la plupart des bâtiments du réseau H0 "à décor mosan" (sauf le cloître que l'on doit à Philippe Moniotte).

Jules qui travaille "comme un fou" sur le réseau modulaire H0 "à décor US" pour le faire avancer le plus rapidement possible, parfois un peu trop vite en laissant à d'autres le soin de figurer les nombreux détails qui conféreront le réalisme, l'esthétique et la qualité qui sont de mise sur les réseaux du club et qui forcent l'admiration des visiteurs.

Notre ami Jules a réalisé, dans son appartement de Vedrin, des modules installés à hauteur contre un mur. Un fond de décor sur lequel sont peints des immeubles formant arrière-plan et, appliqués contre celui-ci, des façades d'immeubles avec des pignons tronqués qui forment un relief suffisant et très suggestif. Les immeubles sont en briques ou bois peints avec les formes si caractéristiques de l'architecture "de là-bas".

Voies et aiguillages permettent un jeu de manoeuvres et de circulations en va-et-vient offrant un réalisme prouvant qu'il y a moyen de "faire du train" sur peu de place. Nous pouvons aisément le vérifier dans les différentes photos que je vous propose. Une belle réussite dans laquelle Jules a mis tout son savoir de modéliste constructeur d'immeubles et il a raison d'en être fier.

Texte et photos Claude CARPET.



Un pan de mur, quelques consoles, quatre modules et voici un réseau permettant les manoeuvres de convois de marchandises. Bâtiments peints sur le fond de décor et en relief pour former une rue longeant les voies.



Je vends

Un réseau TRIX-EXPRESS (3 rails), des années 1950 à 1970. Dimensions 4,70m x 1,20m en 4 plaques.
Matériel : 5 machines, 16 wagons, constructions Faller et personnelles.
Intéressé ? Contactez : christian.nissen@yucom.be ou 087.44.80.24.

L'équipe de rédaction de Ferro Flash Namur

(Claude Carpet et Michel Herbiet)

présente ses meilleurs voeux à tous ses lecteurs.

Convocation de l'Assemblée Générale du Rail Miniature Mosan qui se tiendra le vendredi 21 janvier 2005 à 20h30 en ses locaux, rue du Trèfle à Jambes.

Ordre du jour :

1. Approbation des comptes annuels et décharge au Comité 2004, budget 2005;
2. Nomination de quatre membres au Comité en remplacement des mandats arrivant à échéance biennale : Guy Lahaye, Didier Delfosse, Claude Carpet, Jean-Pierre Lobet. Les candidatures doivent parvenir au Secrétariat du club pour le 1 janvier 2005 (article 405 des statuts).

Seuls les membres en règle de cotisation participent aux différents votes.

**A partir du 1 janvier 2005, mettez-vous en règle
n'oubliez pas de verser votre cotisation
sur le compte du club : 360-0053510-69
par un mémo-virement : détails et modalités en page de droite**

**Vendredi 24 et 31 décembre réunions annulées, remplacées
par des réunions les jeudis 23 et 30 décembre**

Jeudi 13 décembre : circulations sur les réseaux

**Jeudi 30 décembre : soirée avec les partenaires et amis,
à partir de 19 heures, chaque couple apporte une baguette
(de pain), 1 fromage, 1 bouteille de vin.**

(et celui qui n'a pas de partenaire, vient tout seul)

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 fixe H0 (*décor Mosan*), d'un réseau modulaire N (*décor Athus-Meuse, site de la gare de Vônèche*) et d'un réseau modulaire H0 (*décor US*) ainsi que la circulation de convois sur ceux-ci.

Comité actuel (2004) du Rail Miniature Mosan :

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

Responsables, animateurs d'activités :

Réseau H0 "Mosan" Michel Archambeau,
 et Claude Riguelle.
 Réseau H0 "US" Jean-Claude Botspoel,
 et Jules Falque.
 Réseau N "Athus-Meuse" Jacques Quoïtin,
 et Didier Delfosse.
 Bibliothèque Claude Carpet,
 et Jean-Claude Botspoel.

Cotisations annuelles.

Membre bienfaiteur 45,00 €.
 Membre ordinaire * 30,00 €.
 Membre junior (- de 18 ans) 15,00 €.

Abonné à Ferro Flash Namur,
 (uniquement le service Ferro Flash) 18,00 €.
 Pour l'étranger 22,00 €.

* Pour un second membre adulte d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 22,00 €.

Président Jean-Claude Botspoel Rue Saint Hadelin, 21 5561 CELLES.
 Tél : 082.66.76.60 GSM : 0477.39.69.99 Courriel : botspoel@skynet.be

Secrétaire Guy Lahaye Rue Fostrie, 60 5530 YVOIR.
 Tél : 082.61.01.04 GSM : 0495.90.45.72 Courriel : rmmsecretaire@hotmail.com

Trésorier Didier Delfosse Rue de Furnaux, 26 B 5640 METTET
 Tél bur : 065.58.31.68 GSM : 0477.65.64.86 Courriel : didier.rmm@skynet.be

Compte Banque .. 360-0053510-69 du "Rail Miniature Mosan".
 De l'étranger BIC : BBRUBEBB IBAN : BE71 3600 0535 1069.

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

Ferro Flash Namur

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

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

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

Voyage du RMM au "Blue Bell"	1
Programme des réunions du R.M.M. et agenda des activités ferroviaires "d'ailleurs"	4
Petites annonces	26

Actualité ferroviaire

O. Winston Link : le maître de la photographie ferroviaire	10
FERRMED : Promotion de l'axe marchandises Rhin-Rhône-Méditerranée occidentale (1ère partie)	21

Documentation

Les locotracteurs électriques Te III n°121 à 138 des SBB-CFF	13
--	----

Rétrorail

Les remises à locomotives de la SNCB	17
--	----

Modélisme

Les voitures I5 de la SNCB et leur reproduction en H0	7
Amélioration des voitures M4 de "Os.Kar"	9
Il y a toujours de la place pour un réseau !	24

ferro flash Namur n°129 (2004-6)

Ce sixième et dernier numéro de l'année 2004 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet, Michel Herbiet. Sa diffusion est assurée par Didier Delfosse.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro par des photos, des articles ou toute autre collaboration : Michel Archambeau, Jean-Claude Botspoel, Philippe Bruniaux, André Delsemme, Jean Dubuffet, Jules Falque, Etienne Labar, Patrick Maes, Michel Marin, et d'autres volontaires... qu'ils soient ici remerciés pour leur précieux et indispensable travail sans lequel cette revue serait peut-être bien moins fournie !...

ferro flash Namur :

Infographie : "MODELISME & GRAPHISME sa", Allée des Fougères 435; 5621 Morialmé. 071.72.95.61.

Impression : "IMPAPRINT sprl"; Rue Bel Horizon 1; 5651 Thy-le-Château. 071.61.11.12.

Photo de couverture : la 29.013 de la SNCB en gare de La Hulpe, le 05-09-2004 (photo Jean-Claude Renier).

Photos de la couverture intérieure : Echelle H0, un superbe réseau circulaire à décor US exposé à Modelbau2004 à Köln. Eclairage en plafond dissimulé sous un parasol... L'abondance et la justesse des détails contribuent à l'époustouflant réalisme, à l'esthétique générale et... au succès de foule qui s'en suit ! (photos Claude Carpet).