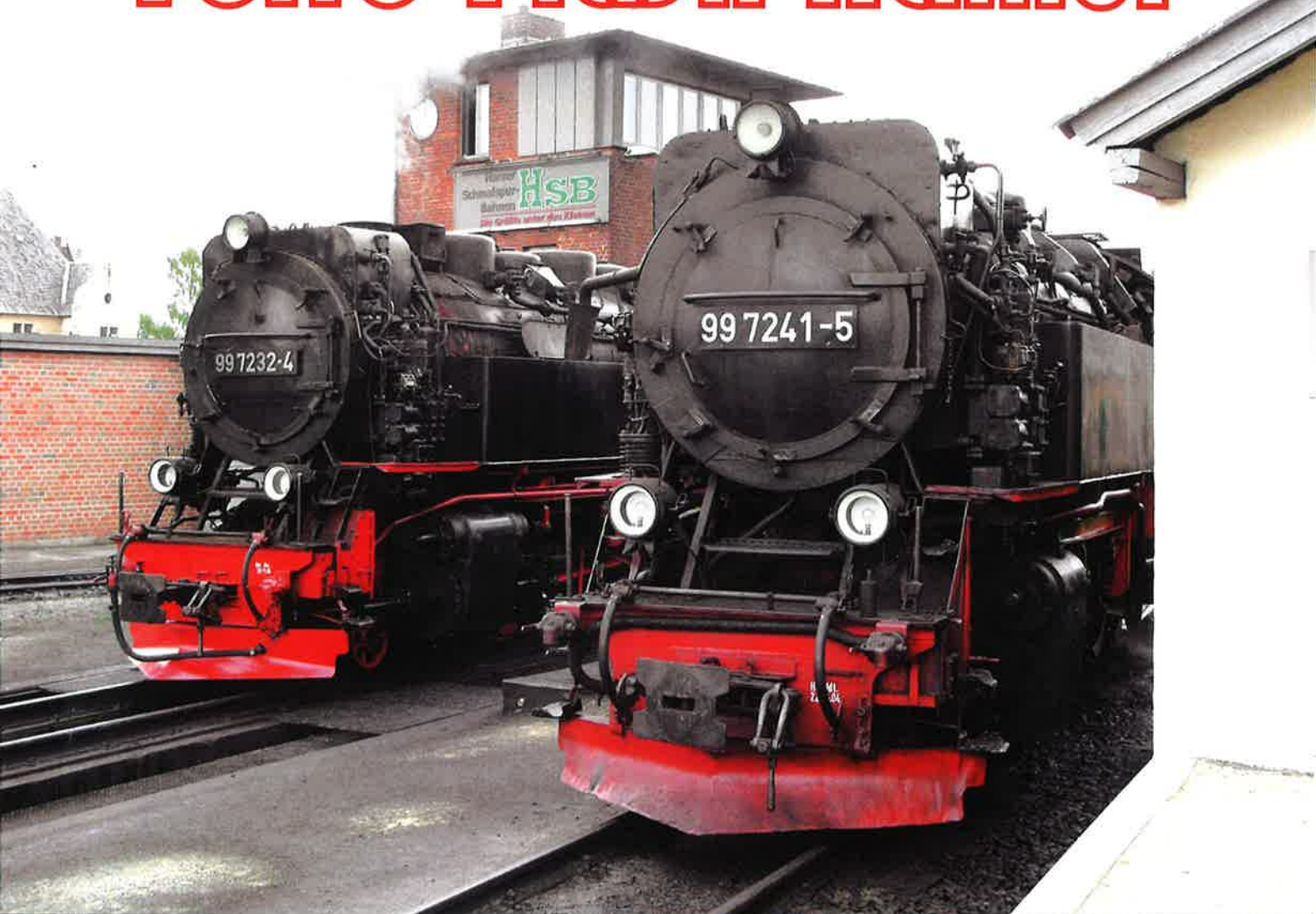


# Rail Miniature Mosan

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° 146 2007-5

# PARSIFAL



*Liège - Hambourg en 6h.*

**TRANS EUROP EXPRESS**

ARTHAAL

LITHO P. JACQUET - TEL. 34341

## A la découverte du Trans-Europ-Express

2007 marque le 50ème anniversaire du lancement des fameux «Trans-Europ-Express», qui ont représenté une étape très importante du développement des chemins de fer en Europe.

Ces "TEE" au sigle prestigieux ont été mis pour la 1ère fois en service (1957) la même année que la signature du Traité de Rome, qui créait la CEE (Communauté Economique Européenne), afin de réaliser le Marché commun.

Le concept de la formule "TEE" visait à assurer des relations rapides et confortables entre grandes villes européennes, sans arrêt aux frontières pour des raisons techniques ou douanières.

Les chemins de fer européens voulaient s'affranchir du handicap qui affectait encore beaucoup de trains internationaux et offrir aux hommes d'affaires un service de qualité, face au développement des relations aériennes.

La Belgique a été très rapidement parcourue par plusieurs relations "TEE" qui nous reliaient aux Pays-Bas, à l'Allemagne, au Grand-Duché de Luxembourg, à la Suisse et à la France.

La plupart des "TEE" ont circulé jusqu'au milieu des années 80, pour céder ensuite la place aux "EuroCity" avant que n'apparaissent les Trains à Grande Vitesse.

A l'occasion de ce 50ème anniversaire, une exposition évoquera l'époque des "TEE" au Musée des chemins

de fer en gare de Bruxelles-Nord, exceptionnellement ouvert pour cette circonstance.

L'exposition comportera un réseau modulaire animé, évocateur de la relation-phare des "TEE" : Paris – Bruxelles – Amsterdam. Elle présentera aussi des affiches et des photos se rapportant à cette période, ainsi que différentes maquettes de voitures et locomotives "TEE" ayant circulé en Belgique.

L'exposition sera ouverte du samedi 3 novembre au dimanche 11 novembre, de 10 à 18 heures. L'entrée sera gratuite.

En outre, pendant le week-end des 3 et 4 novembre, deux voitures "TEE" conservées dans le parc du patrimoine historique de la SNCB Holding seront exposées à la voie 1 de Bruxelles-Nord. Elles seront encadrées par des locomotives historiques ayant tracté les "TEE" en Belgique (deux locomotives Diesel du Patrimoine historique de la SNCB Holding et une électrique appartenant au PFT (la 1805) – Patrimoine Ferroviaire et Tourisme).

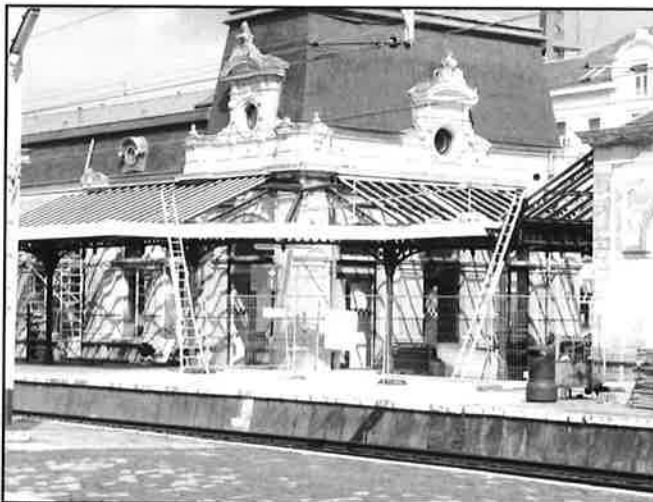
De plus, pendant ce même week-end, le timbre "chemin de fer 2007" avec oblitération week-end sera mis en vente.

Les timbres seront vendus à partir du 9 octobre au Centre philatélique de la SNCB Holding et dans les Philaboutiques de La Poste. Infos : 02/ 525 22 54 – <http://www.philatelie.sncb.be>

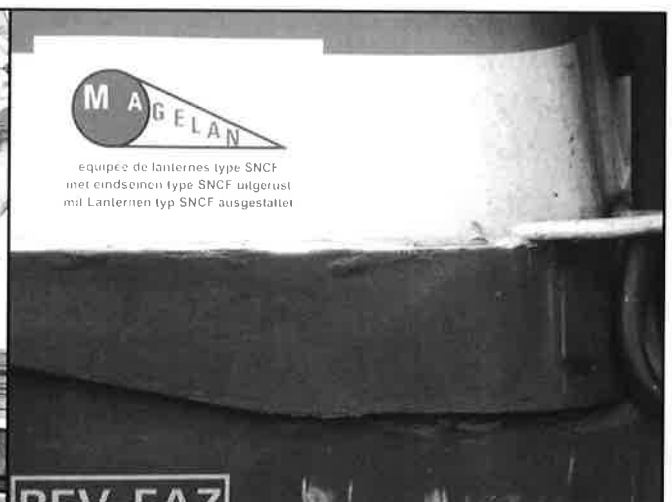
## Avis aux membres "Märklinistes"

Les problèmes rencontrés lors des circulations du matériel Märklin sont à présent résolus grâce à la col-

laboration des responsables du réseau H0 et avec l'aide de fidèles Märklinistes.



Gare d'Arlon, 31 août 2007 (photos Claude Carpet).



A gauche : Travaux à la verrière, remplacement des vitrages et des profils de soutien.

A droite : Autocollant appliqué sur une locomotive série 23 attestant qu'elle est équipée du système "Magelan" : signalisation de fin de convois où les leds remplacent l'ampoule. (article dans prochain FFN).

## Réseau US et "messe en latin"

Comme à une messe en latin dans le temps, une masse de fidèles se pressait à Modelma devant trois - quatre hommes en noirs qui leur tournaient le dos et s'affairaient à de mystérieuses activités devant l'autel, pardon, le réseau, leur cachant la vue sur ce qui se passait.

Comme l'a fait le Concile, il faut donner aux fidèles le droit de voir et de comprendre ce qui se passe.

Heureusement, une telle situation était exceptionnelle et n'a représenté que 15 % du temps de l'exposition : celui où, à la fois, il y avait un grand nombre de membres pour piloter le train et qu'en plus la masse des curieux était telle qu'elle empêchait les visiteurs de se déplacer lorsqu'un membre pilotant un train leur coupait la vue.

Mais dans ce cas de figure, on peut conseiller trois choses à ces membres :

- Premièrement, s'ils sont plus de trois, les excédentaires ne devraient pas piloter de trains mais par exemple surveiller la gare cachée, préparer les trains en gare cachée ou dialoguer avec le public.
- Deuxièmement, les deux ou trois qui pilotent devraient se tenir le plus possible aux environs des extrémités du réseau car cette position dégage la vue pour le public et permet de jeter facilement un œil sur la gare cachée.
- Troisièmement, ceux qui pilotent devraient choisir une circulation des trains qui minimise les mouvements d'aiguillages, surtout ceux au centre du réseau.

Exemple de circulations sans mouvement d'aiguillage : un train navette dans la montagne sans occuper les

voies principales et deux trains se poursuivent sur la boucle principale.

Exemple de circulations à éviter : un train navette entre la mine et la scierie en coupant toutes les voies principales et deux trains tournent en sens opposé sur la boucle principale en se croisant au centre du réseau.

Dans les deux cas, il y a trois trains en mouvement mais l'on passe d'une très grande simplicité d'exploitation à une situation complexe nécessitant de manipuler les aiguillages centraux et source supplémentaire d'incidents (nez à nez, relevage, etc.).

Enfin, il faudrait éviter d'utiliser un trop grand nombre de commandes manuelles sur la face avant du réseau et maintenir au moins une commande dans la gare cachée pour permettre la préparation des trains et de déclencher le stop en cas d'incident.

En conclusion, je souhaite que tous les membres actifs adaptent un comportement en rapport avec la densité du public : peu de visiteurs, on roule comme un vendredi soir, beaucoup de public, on roule simple en dégageant le plus possible la vue sur le réseau.

Au fond, il est préférable de devoir donner des conseils pour une situation où on a trop de membres actifs (qu'ils en soient remerciés) et trop de public que pour la situation contraire. Après la morosité des dernières présentations du réseau US c'est finalement une heureuse surprise.

*Michel Marin*

### Modelma-Namur

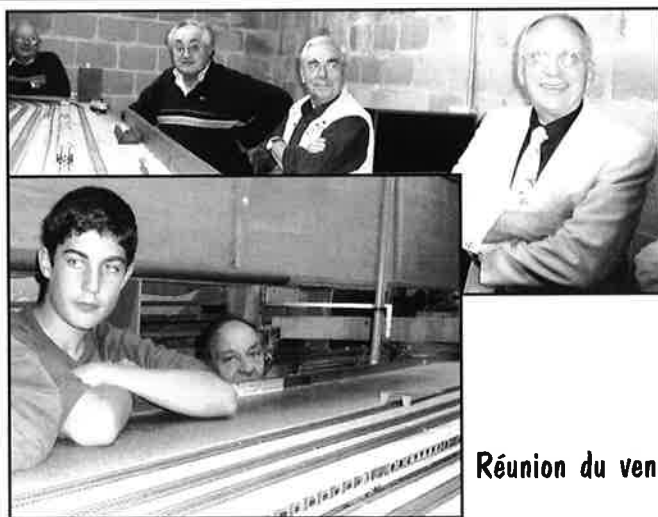
Claude Carpet avait loué des utilitaires à ses frais (250,00 €). Un voyage en camionnette 21 m<sup>3</sup> le jeudi et deux voyages en camionnette 12 m<sup>3</sup> le dimanche soir. Démontage dès 18h, tout était rentré sans casse dans le local à 20h.

Deux modules du réseau "N" jouxtaient le réseau H0 US et une présentation de trois modules permettait aux

spectateurs de découvrir les locomotives "sonorisées" AM Break 80 de Olaerts, AM 765 de Jocadis, HLD 6041 de Klein Modellbahn, HLE 2633 de Mehano, HLE 1330 de LS Models, type 81 de Trix, HLD 7829 de Mehano.

**Modelma : page de droite (photos Claude Carpet).**

**Les 3 Claude(s), Jean-Claude, Jean-Pierre, Patrick, les 2 Michel(s), Yves, Vincent, Jules, les 2 Didier(s), etc.**



Réunion du vendredi 5 octobre : circulations sur le réseau H0 mosan, les coulisses.



# The Rusty Marvellous Mountain

## Complément d'information : "Les NAVAJOS"

La gare de notre réseau H0 à décor USA a été baptisée "NAVAJOS" par l'auteur de ces lignes.

La motivation se situe sous trois aspects :

- l'esprit de dépaysement,
- la correspondance avec le cadre géographique proposé,
- l'intérêt porté par le parrain de la nation des américains Navajos, mais aussi l'esprit de contradiction car visiblement aucune gare américaine ne porte ce nom.

Dans le Ferro Flash Namur spécial édité lors de notre expo 2007, Michel Marin a évoqué le sujet : qui sont ces Navajos, d'où viennent-ils, quel est le mode de vie, quel est leur habitat, quels sont leurs mythes et croyances, quelle est leur philosophie ?

Poursuivons l'investigation.

Deuxième population indienne, par le nombre, les Navajos ont compté jusqu'à 220.000 âmes.

Partant du Nord (Alaska) ces Navajos migrèrent vers le Sud, pour y occuper un territoire deux fois plus grand que la Belgique, s'étendant aux confins de quatre états américains : Utah, Colorado, Arizona, Nouveau-Mexique.

Ils se frottèrent d'abord, au 16ème siècle, aux troupes des "conquistadores" espagnols qui les appelèrent les "Apaches de Navaxu". Terme qui passa ensuite sous le vocable de "Navajos". Cette population connut plus tard la domination mexicaine, avant de connaître le régime américain.

Leur langue est très spéciale, faite d'intonations, et très difficile à saisir. Aussi, l'armée américaine utilisa les Navajos dans les transmissions radios que, sur le Front du Pacifique, l'ennemi japonais fut incapable de décoder.

Entre 1864 et 1868, en réponse à des incidents avec les colons américains, l'armée US mena des expéditions punitives, provoquant de nombreuses victimes. Le peuple Navajo fut expulsé de sa terre : migration forcée qu'il désigna sous le terme de "Grande Marche".

Un traité, signé en 1868, permit le retour des Navajos sur leurs terres réduites et morcelées avec maintes contraintes, comme l'interdiction de parler leur langue à l'école.

Le Peuple, ainsi qu'il se nomment, comprend 65 tribus ou clans et la filiation se fait par la mère (le matriarcat). Le Navajo se marie toujours hors son clan, obligation qui constitue un véritable tabou.

Une caractéristique de leur habitat est l'"Hogan", sorte de maison conique avec ouverture à l'Est, pour laisser entrer la lumière du soleil levant.

Leur territoire est appelé "Dinetha" qui signifie "la Terre Mère".

Sur le plan de l'artisanat, ces amérindiens pratiquent la poterie, tissent les tapis, fabriquent des bijoux en argent et tracent des peintures sur sable. Notons que leur territoire renferme de riches réserves de pétrole, gaz et uranium.

Le Navajo rejette l'idée de richesse. Pour lui, le désir de posséder est le pire des maux. Celui qui devient riche a pris les choses à autrui : "un Navajo riche est de l'eau sèche". Pour cette population, la notion du temps est relative. Un Navajo n'est jamais en retard, il arrive au moment où il doit être présent. Son approche de vie est basée sur la réflexion.

Le Navajo ne construit aucun édifice religieux et aucun clergé organisé ne le conduit : chacun est libre d'établir une relation personnelle avec le Monde de l'Esprit. En conséquence, toutes les religions sont admises au sein de la Nation.

Le chiffre "4" revêt une importance presque divine dans les mythes Navajos. Le peuple émerge du quatrième monde souterrain et le passage entre les différents mondes se fait en évolution vers plus d'harmonie et de beauté. Les quatre montagnes sacrées délimitent le territoire (le Dinetha). Quatre couleurs y sont associées (noir, bleu, jaune, blanc), ainsi que quatre plantes : maïs, courge, haricot, tabac.

Les Navajos se considèrent comme un élément de la nature dont ils ne sont pas maîtres. Ils exigent le respect de cette nature, des plantes et des animaux. Ceux-ci sont des "gens" qui peuvent enlever leur "manteau" pour redevenir des humains. Seul le Coyote est nuisible : cet animal négatif est un repoussoir qui perturbe et provoque le chaos.

Le grand principe est de cheminer dans la beauté, de vivre de manière équilibrée et harmonieuse en soi-même et dans le monde : c'est "la Voie Navajo". Tout ce qui abîme ou détruit l'harmonie, comme la maladie, le vol, la violence, doit être réparé par des rites guérisseurs, célébrés par des danseurs et chanteurs porteurs de la tradition.

Le peuple Navajos serait-il donc là pour nous donner une leçon d'humanité et d'humilité ?

*Jules FALQUE.*





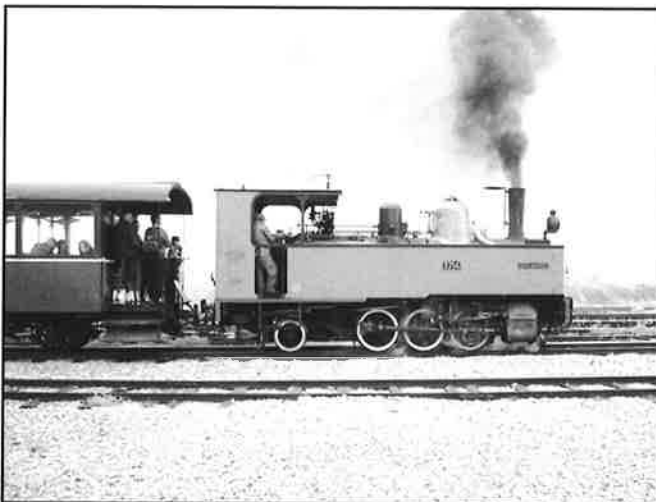
Déraillement d'une rame de minéral à Genval, suite au bris d'un bandage (photos Michel Marin, 02-09-2007).



BB série 75000 construites en 2007 par Alstom-Siemens  
Gare de Troyes (photos Etienne Labar, 4 août 2007).



Train pour Paris-Est au départ, avec la CC 72192 en livrée "Voyage".

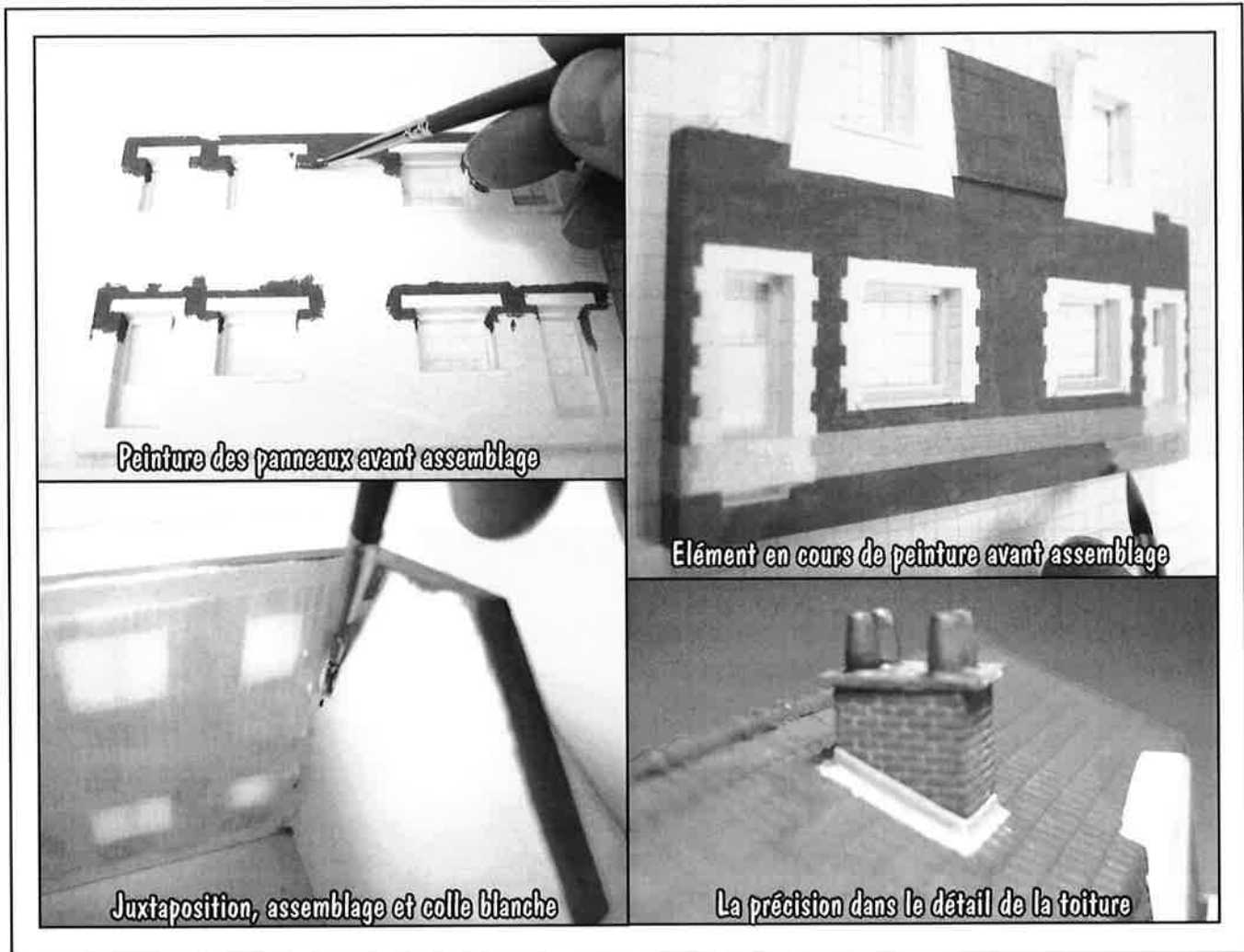


Chemin de fer de la Baie de Somme, 19 août 2007, (photos Etienne Labar).

La 030 T Buffaud Robatel n°3714, construite en 1909 pour la voie métrique, en tête d'un train vers Noyelles - Dépôt de Saint-Valéry Canal.

En bas, à gauche : la superbe gare de Saint-Valéry-Ville, construite dans les années 1930, style "Dauville".





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

Le site officiel du Rail Miniature Mosan

## Réalisme et train de jardin en G2m





## Des maisons de coron typiquement belges

Une présentation de modélisme qui a retenu notre attention lors de la réunion mensuelle du 21 septembre.

Le sympathique Lazlo Osi est venu avec ses kits en plâtre synthétique représentant des maisons typiquement belges. Voici un modèle qui manquait gravement dans les productions modélistiques. Il vient bien à propos garnir notre réseau "SNCB" ou Nord-belge.

Remarqué lors de notre bourse du 3 juin, la production de "KIT NORD" ne pouvait rester confidentielle. Nous tenions à vous la faire découvrir !



Réalisés en plâtre synthétique (plus solide que le plâtre normal) les différents éléments de murs, toitures, trottoirs s'adaptent sans aucun problème. La colle blanche dite "colle à bois" est la mieux adaptée. Les raccords entre murs sont dissimulés par les descentes d'eau des toitures. Les immeubles peuvent se juxtaposer pour former un coron.

Bien entendu, les éléments sont fournis "en blanc". Il vous est laissé le soin de les peindre aux tonalités souhaitées. Il est préférable des peindre avant assemblage.

La boîte (39,00 €) comporte tous les éléments pour construire un ensemble tel qu'il est présenté sur les photos + plan de montage sur CD-ROM ou papier. Frais d'envoi = 4,30 € jusque 2 boîtes (< 2 kg). Expédition à réception de paiement. [lazlo.osi@skynet.be](mailto:lazlo.osi@skynet.be)



Nous pouvons faire une commande groupée pour les membres du club (réduction de 2% pour "grosse" commande). S'adresser à [redachef@club-rmm.be](mailto:redachef@club-rmm.be) qui s'occupera du groupage et de la distribution. Commandes à remettre avant le 1 novembre pour fixer une date limite qui ne reportera pas trop loin le délai de livraison. Voir illustrations en page précédente.

D'autres styles de maisons suivront.

*Claude CARPET.*

## Heurts, Malheurs et Bonheurs d'un ferrovophile

Le virus m'a pris très jeune, car mon grand-père et mon parrain était au Chemin de fer.

C'était la guerre et probablement que j'avais pu voir dans des vitrines ce jouet.

En 1943, pour ma "Saint Nicolas", mes grands parents avaient déniché ce magnifique objet de mes rêves, il y avait une loco Jep vapeur 1b + tender 2 essieux, un auto transfo dans un bloc Poste n°4 en métal, ce qui fait que lorsqu'il faisait humide ou que j'étais sur des pierres, je recevais une décharge et je ne touchais plus la commande (lent ou vite) qu'avec un bout de porte-plume modifié. Pour les wagons, il y en avait de toutes origines, avec des attelages incompatibles et des rails tout aussi disparates. Mais quel bonheur...

Ce matériel, après la guerre, s'est développé. Des wagons que l'on ne trouvait qu'aux Galeries Werenne, en face de la gare de Namur et une loco Märklin RS 12910 (?), trouvée chez Brandt à Bruxelles, sont venus compléter le matériel.

Elle avait la possibilité d'inversion du sens de marche par coupure de la tension à la voie, ce qui entraînait au passage des aiguilles un magnifique empilage de tôles. Ils avaient prévu une tirette de blocage de l'inversion automatique, mais alors plus de marche arrière.

Pour améliorer le système, j'ai acquis deux pantographes à ressort et équipé mon réseau de la caténaire : résultat très positif.

Mais le manque de place et la rencontre du "00" m'a fait changer d'écartement.

Progrès : l'inversion se faisait par surtension 24 v. Mais déception à l'usage : l'inverseur se dérégla et les locos bondissaient en avant à la première impulsion, puis en arrière avec la deuxième. A nouveau : empilage sur la voie.

En 1952, Boki à Bruxelles m'a fait découvrir une nouvelle marque en H0 en deux rails CC : Fleischmann m'a convaincu et j'ai liquidé tout mon vieux matériel, ce qui me cause parfois des regrets aujourd'hui.

Depuis, les marques et les modèles sont devenus tellement nombreux qu'il serait difficile de les citer.

Pendant 40 ans, j'étais satisfait. Mais l'actualité évolue et mes réseaux avec cantonnement par occupation de voies et signalisation avaient pris de l'âge. Je suivais les nouveautés sans vouloir suivre de très près, me disant qu'il faudrait tout modifier...

Mais en étudiant le problème et voyant les nombreux avantages du numérique, je pris la décision d'étudier les réelles possibilités offertes.

Mon tableau de commande synoptique des aiguillages, les alimentations de voies, etc... et un jour, ce fut la décision. Un cahier de charges m'imposait de pouvoir circuler à tout moment pendant la modification.

Je commence par séparer les alimentations éclairages et aiguillages du circuit de voies. Cela prit un certain temps, car il ne fallait pas qu'il y ait un retour de courant par les rails. La voie étant absolument indépendante des autres alimentations, je pouvais faire l'acquisition d'une centrale Lenz et ma première loco numérique.

Quel plaisir : ralentis, accélérations et l'éclairage constant des phares de la locomotive et éclairage de voitures. Je ne regrette vraiment pas d'avoir à nouveau évolué, car tous les auxiliaires dételages à distance en tous points du réseau, les sons, etc. m'ont apporté de nouveaux horizons et j'ai modifié quelque dizaines de locos pour une exploitation avec ce vieux matériel de + de 50 ans.

J'ai tout de même un regret : la marche à vue, sans possibilité simple de cantons, car je suis pour l'exploitation sans devoir ajouter des détecteurs optiques ou autres dans mon matériel.

Peut être que, sous peu, un inventeur trouvera la solution qui me comblera.

En conclusion, je dirai : **"faire le pas de passer au numérique n'est qu'une petite décision pour un grand plaisir"**.

*Gérard Smeesters*

## Grands travaux ferroviaires au G-D. de Luxembourg

Suivant le journal "Le Soir", de grands travaux sont prévus au Grand-Duché de Luxembourg qui connaît de gros problèmes de mobilité vu le nombre de voitures engorgeant ses routes aux heures de pointes suite à l'importance du déplacement de la main d'oeuvre frontalière.

"Le Gouvernement prévoit un important programme d'expansion du chemin de fer afin de désengorger les routes par :

- la mise à double voie du tronçon Rodange - frontière française,
- mise à double voie intégrale de la ligne Pétange - Luxembourg,
- nouvelle ligne à deux voies Luxembourg - Bettembourg,

- nouvelle ligne Luxembourg - Esch-sur-Alzette,
- construction d'une antenne ferroviaire à la nouvelle gare de Belval,
- optimisation de la ligne Luxembourg - Kleinbettingen en direction de la frontière belge.

Le plan prévoit une ligne ferroviaire reliant des quartiers entre Ham, la nouvelle aérogare de Findel et le quartier des affaires du Kirchberg.

Pour toutes les parties du pays, des dossiers visent le désengorgement routier par le rail.

Pour cela, le tram n'est pas oublié ainsi que la densification du réseau de parkings d'accueil sur l'ensemble du territoire, à côté des gares ferroviaires et routières."

*Jean Dubuffet*

## Experimental Uncoupled Unit

L'attelage Kadee a pour première qualité d'imiter visuellement l'attelage nord-américain. Comme ce dernier, c'est un attelage dont les pièces mobiles se déplacent dans le plan horizontal. Ceci est à l'opposé des attelages utilisés en modélisme européen où les pièces mobiles se déplacent dans le plan vertical.

Cette particularité a plusieurs conséquences :

- le modéliste peut facilement extraire un wagon dans une rame en le prenant par la main et en le tirant vers le haut;
- lorsque le train aborde une montée ou une descente, il y a danger que les attelages ne restent pas en face l'un de l'autre et se désunissent. Pour diminuer ce danger, il faut éviter un trop grand porte à faux entre extrémité du wagon et axe des roues (il est frappant de voir que le matériel US en vraie grandeur possède un beaucoup plus petit porte à faux que le matériel européen);
- il y a avantage à garder les attelages en alignement pour éviter les décrochage intempestifs. Les attelages sont donc articulés sur les wagons, ceci a pour conséquence qu'une poussée latérale horizontale venant d'une seule direction ne suffit pas pour provoquer un dételage : Kadee prévoit pour cela deux poussées par force magnétique de chaque côté des attelages.

Tout ceci fait qu'il est très difficile de motoriser un attelage Kadee (aucune marque commerciale ne le propose) alors que c'est banal pour les attelages européens.

J'ai donc essayé de le construire moi-même avec l'aide de Claude Carpet.

L'idée était de construire un petit wagon à deux essieux avec d'un côté un attelage Kadee normal (et un attelage spécial compatible avec ma draisine Beebee) et de l'autre un attelage motorisé fixé au plus près de l'axe des roues, non mobile dans l'axe horizontal et constitué seulement d'une palette de préhension.

La motorisation de l'attelage utilise un moteur d'aiguillage Peco. Mais comme le courant consommé est très élevé (2,5 A), le décodeur lui fournit le courant de la voie redressé et transmis via un mini relais.

Un dernier mot avant de passer aux images : "Experimental Uncoupled Unit" (EUU) se traduit par "Unité expérimentale de dételage".

*Texte et photos de Michel Marin.*

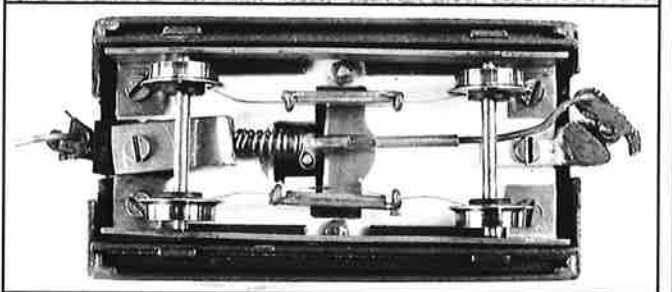
**Un train avec une EEU s'arrête en gare de Navajo. En appuyant sur F1 de la commande DCC, on active la motorisation de l'attelage et on allume la lampe témoin. On écarte la locomotive, le convoi est scindé à hauteur de la EEU (éventuellement dans cette position de l'attelage, on pourrait revenir en arrière et pousser les wagons sur une bosse de triage). On appuie de nouveau sur F1, l'attelage motorisé revient au repos (ce qui veut dire que s'il heurte un wagon celui-ci sera attelé) et la lampe témoin s'éteint.**



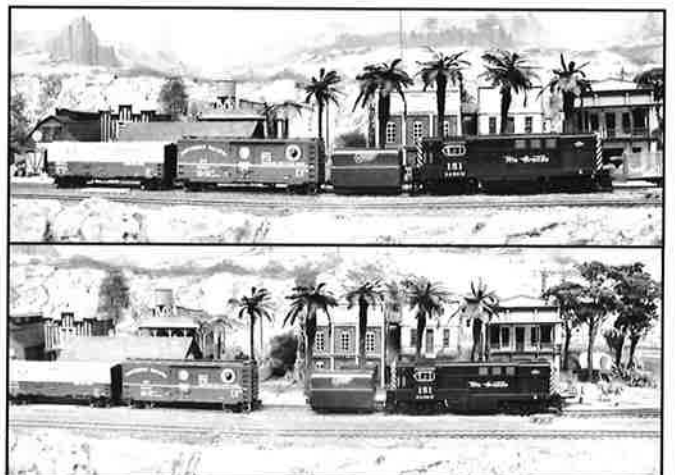
**Vue sur l'attelage Kadee et ses mâchoires munies d'un bec d'accrochage.**



**L'EUU vue latéralement, on remarque la motorisation d'aiguillage, à gauche l'attelage motorisé évidé partiellement et au-dessus le décodeur.**



**L'EUU vue par en dessous : on voit très bien à droite l'attelage motorisé dépourvu de bec d'accrochage et la timonerie avec ressort qui le relie au moteur d'aiguillage (remarquez aussi les prises de courant réalisées en acier non soudable).**



## Un aspirateur portable

Les poussières s'accumulent sur le réseau, l'herbe et les arbres se ternissent, les bâtiments perdent leur éclat, les toitures sont grises.

Il est grand temps de raviver le tout et de "faire le ménage" !

Mon épouse a découvert un aspirateur portable, soit en main, soit à la bretelle.

Marque "Bomann", dimensions : 24 x 12 x 15 cm, câble électrique de six mètres de long, un petit tuyau, deux brosses, puissance 700 watts (voir photo). Filtre à poussières permanent, facile à nettoyer. Rangement vertical possible. Poids : 1,400 kg. Agréé CE. Prix : 39,99 €.

Voici un matériel intéressant qui va abattre du travail de rénovation et d'entretien salubre.

*Claude CARPET.*



**Sous la pluie, l'assistant manoeuvre le robinet d'arrivée d'eau de la pompe à eau pour remplir les soutes de la locomotive 0-5-0 T n°99 7245-6 du chemin de fer à voie métrique "Harzer-Schmalspurbahnen" (photo Michel Hosselet).**

# La signalisation US réelle et sur notre réseau

## La gare cachée

Dans la partie gare cachée de notre réseau US, on ne trouve que deux signaux, des signaux lumineux d'espacement/ralentissement qui seront décrits ultérieurement. Mais sur les panneaux de commande, on trouve quatre interrupteurs marqués de pastilles rouges et vertes.

Ces interrupteurs permettent de couper le courant sur la section de voie correspondante. Ceci est utile pour par exemple couper le son d'une locomotive sonorisée lorsque naturellement cette locomotive est immobilisée sur la section sans courant. On peut éventuellement aussi se servir de ces coupures pour régler l'espacement de deux trains qui se suivent, permettre le croisement de deux trains qui tournent en sens contraire ou procéder à l'échange de trains (on immobilise un premier train sur une voie et on libère à partir d'une autre voie un deuxième train qui prend la place du premier).

Mais attention, tout ceci n'est possible que si on respecte la règle de la circulation à droite.

## La signalisation réelle

Plutôt que de signalisation US il faut parler de signalisation nord-américaine. Et en fait, chaque compagnie a ses particularités. Or il y a eu jusque 600 compagnies de chemin de fer aux Etats-Unis, au Canada et en Alaska. De plus, de nombreuses compagnies sont transfrontalières.

Mais il y a quelques règles générales et des choses beaucoup plus fréquentes que d'autres.

La circulation se fait en principe à droite mais sur un évitement en voie unique il est fréquent que les deux voies de l'évitement soient banalisées et pourvues toutes les deux de signalisation. En conséquence, le premier train arrivé se gare sur l'évitement, qu'il soit à gauche ou à droite, et le deuxième passe ensuite tout droit.



**Sémaphore mécanique en position ouverte.**

**Remarquer la plaque avec le numéro du signal.**

Il n'y a pas de signalisation de contre-voie. On respecte simplement les signaux placés à droite.

Il y a encore de la signalisation mécanique, bien que très rare de nos jours. Si un signal a sa palette levée il

est ouvert, sinon il est fermé. Les aiguillages manœuvrés à pied d'œuvre (typique des raccordements) sont souvent surmontés d'un disque la plupart du temps rond et de couleur rouge. Si vu de la voie principale le disque est effacé, l'aiguillage est fait pour celle-ci. Dans le cas contraire, l'aiguillage est positionné pour la voie secondaire.



**Signal lumineux sur portique avec un seul boîtier pour les deux couleurs.**

**A l'avant-plan un aiguillage surmonté d'un petit rectangle rouge mobile.**

Il n'y a presque plus de panneaux de ralentissement de vitesse, cette fonction est actuellement reprise par les signaux lumineux d'espacement/ralentissement. Lorsqu'ils existent encore, ces panneaux vont par trois : panneau d'avertissement avec mention de la vitesse en milles, panneau d'application de la vitesse, panneau de reprise de la vitesse initiale.

Lors de travaux ou dans les dépôts, on pique un signal stop dans la voie ou à côté de celle-ci pour marquer une indisponibilité temporaire aux circulations habituelles d'une section de voie.



**Dispositif de contrôle de fin de convoi.**

**Au loin à droite un double rouge impose l'arrêt du convoi, à remarquer qu'ils ne sont pas dans la même cible.**

Sur de très anciennes lignes exploitées par exemple de nos jours à des fins touristiques, on trouve encore parfois des panneaux de signalisation de très petite taille indiquant l'obligation de siffler à l'entrée d'un tunnel ou à l'approche d'un passage à niveau.

Maintenant, la signalisation lumineuse est largement majoritaire. Il y a deux variantes de signaux : les signaux nains au ras du sol et les signaux normaux sur poteau voir sur potence. Dans les cas les plus fréquents, ces signaux permettent d'allumer des feux verts, jaunes ou rouges. Presque toujours ces différentes couleurs sont affichées par la même lampe devant laquelle pivote des lentilles colorées. Les feux ont une signification en fonction de l'ensemble des feux allumés simultanément. Parfois tous les feux sont dans la même cible, parfois chaque feu a sa cible, parfois un groupe de feux est dans une cible et un ou plusieurs feux sont dans des cibles isolées.



**Disque rouge surmontant un aiguillage**

La signification des feux est la suivante : un seul feu allumé de couleur verte, autorisation de passer à la vitesse de la ligne ; deux feux allumés de couleur rouge, signal d'arrêt imposant le stop ; panachage de couleurs et/ou rouges non consécutifs, signalisation d'espacement/ralentissement autorisant le franchissement à plus ou moins vitesse réduite.

J'utilise l'expression signalisation d'espacement/ralentissement parce que en Europe cette signalisation indique la distance du train qui précède (et le conducteur en déduit le besoin de ralentissement) tandis qu'en signalisation nord-américaine on indique directement le besoin de ralentissement qu'il y ait un train devant ou que la ralentissement soit justifié par d'autres motifs. Pour simplifier, plus il y a de feux rouges ou jaunes et moins il y a de feux verts, plus il faut ralentir d'une valeur qui dépend du type de train.

On reconnaît un signal permissif (qui n'impose pas l'arrêt mais seulement le ralentissement) à la pancarte avec des chiffres qui indiquent le numéro du signal (point « kilométrique » en miles plus numéro d'ordre, paire dans un sens, impaire dans l'autre). Lorsque la radio à bord est apparue, le conducteur donnait par radio le numéro du signal à l'ensemble des conducteurs de la ligne. Ceux-ci pouvaient alors se rendre compte de la



**Croix de Saint André d'un passage à niveau sommaire.**

progression des autres trains (ces communications radio font le délice de certains amateurs, on peut les écouter en temps réel sur Internet). Maintenant des systèmes plus sophistiqués remplacent progressivement cette fonction.

Les passages à niveau sont équipés de croix de Saint-André avec mention du nombre de voies traversées dans un petit carré, de signaux lumineux rouges clignotants et éventuellement de demi-barrières.

Enfin, il y a la signalisation des véhicules : à l'avant, feux blancs de grande puissance (parfois même animé d'un mouvement de balayage) ou feux « de code » ; à l'arrière, si le train possède un fourgon (caboose) ou si c'est un matériel voyageurs un ou deux feux rouges (certainement la nuit), si c'est le système plus moderne du contrôle par radio de la pression de la conduite de frein, un simple élément réfléchissant rouge sur cet appareil. Les vapeurs ont une cloche et un sifflet, les engins modernes un klaxon.

### La signalisation sur le réseau H0 "US"

Principe de base : n'est installée que la signalisation pour le sens normal de circulation (soit à droite). Dans un évitement ou un faisceau, ceux qui circulent à gauche le font à leur risques et péril.

Comme déjà dit, la signalisation de la gare cachée est très réduite, le gros des signaux se trouve sur la partie du réseau visible par le public.

On y trouve deux signaux à palette en bout de gare qui donnent accès au tronçon à voie unique et un signal à palette d'entrée en gare pour la voie venant de la montagne. Il y a aussi un signal lumineux nain pour la sortie du dépôt. Tous ces signaux sont commandés par la position des aiguillages ce qui fait que les franchir donne lieu à déraillement et court-circuit. Leur position ouverte ne signifie pas que l'on puisse circuler en toute sécurité, il faut en plus vérifier visuellement l'absence d'un autre train.

Il y a enfin les signaux lumineux d'espacement/ralentissement sur les parties à voie unique qui eux sont commandés par la détection d'une consommation de courant à proximité : vert, pas de consommation de courant (ce n'est pas équivalent à voie libre car il peut y avoir une locomotive déraillée ou un wagon perdu) ; rouge, ralentissement car au mieux on se rapproche trop d'un train qui vous précède, au pire on va vers un nez à nez.

Il est intéressant de regarder la couleur de ces signaux vus à contre sens comme le faisaient les photographes ferroviaires lorsque c'était encore possible il y a quelques années. Le rouge indique l'arrivée d'un train et donc l'urgence de terminer une manœuvre en gare ou la nécessité d'accélérer le train précédent celui qui va arriver.

Bien qu'il y ait une pancarte noire avec chiffres blancs, celle-ci est décorative et on ne dit pas à haute voix le numéro du signal lorsqu'on le franchit.

Les disques rouges qui surmontent les aiguillages soit disant manœuvrés à pied d'œuvre, tournent quand

l'aiguillage change de position, mais ceci est décoratif et n'a pas signification de signalisation.

Les panneaux de limitation de vitesse sont eux aussi décoratifs et sans réelle signification de signalisation.

Les panneaux stop adossés au bâtiment sont soit disant en réserve et uniquement décoratifs.

Sur la voie dans la montagne, le passage à niveau est précédé des petits panneaux invitant à siffler essentiellement décoratifs. Le passage lui-même est très simplifié et ne comporte que des croix de Saint André.

Sans correspondant avec la signalisation réelle, il y a aussi des repères de l'emplacement des aimants pour les dételleurs.

L'éclairage et les signaux sonores du matériel roulant sont laissés à l'appréciation de leurs propriétaires. Comme on n'est pas censé rouler la nuit, l'éclairage de fin de convoi est facultatif. Le dispositif de contrôle de la ligne de train est si petit, si peu visible et si difficile à reproduire à l'échelle qu'on n'en tient pas compte.

Enfin, à côté des commandes d'aiguillages, il y a des leds de contrôle de l'accomplissement du mouvement des aiguillages : rouge égale voie déviée effective, vert égale voie droite effective, éteint égale mouvement en court.

*Michel MARIN.*



Détail du système d'attelage d'un autorail série 41



Signal à fleur de sol équipé de leds au lieu de lampes  
Gare de Saint-Ghislain

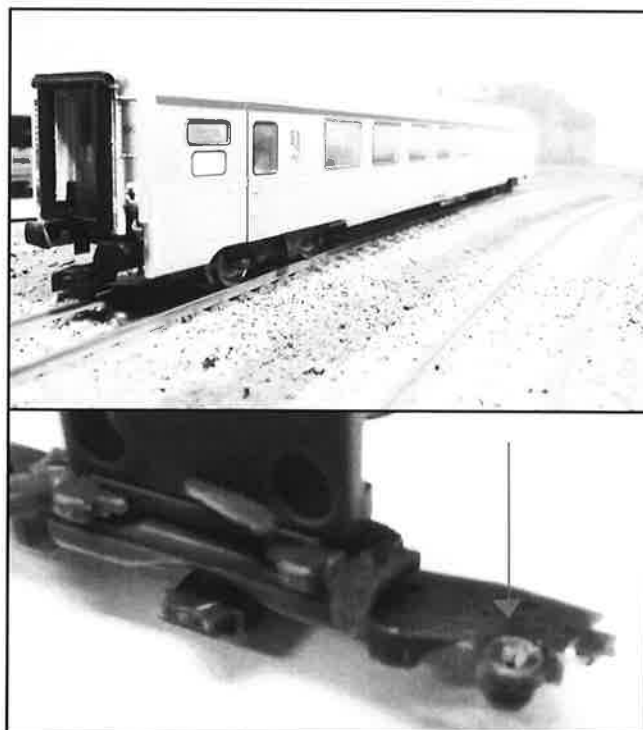
## Savoir mettre le prix pour un modèle

Voilà un slogan qui pourrait mettre à mal bien des principes que les revues de modélisme prêchent pour abaisser le coût d'un modèle quitte à faire acheter à leurs lecteurs des gammes "hobby". Je voulais éclairer une superbe voiture Mistral Inox TEE de l'époque IV-Va que LS Models a produit en 2006.

Pour effectuer la prise de courant indispensable, j'ai toujours recours aux "pointes d'essieux" en laiton qui sont enfoncées à chaud dans les flans de bogies et reliées. Dans un premier temps, ces pointes d'essieux permettent un meilleur roulement des axes de roues et évitent l'usure prématurée des flans de bogies en plastique.

Quelle n'est pas ma surprise en démontant l'un des deux bogie de cette belle voiture et y trouver des pointes d'essieux installées d'origine ! Et l'on se demande parfois pourquoi un modèle est plus cher ? Mais parce que son constructeur a pris la peine d'étudier convenablement son projet et d'y ajouter ces petits plus qui font que la production sort de l'ordinaire par sa qualité !!! Alors, parfois, il faut savoir mettre le prix pour acquérir un modèle qui en vaut la peine !

*Claude CARPET.*



Voiture Mistral 69 A31n à bandeau TEE, SNCB.  
La pointe d'essieu est indiquée par la flèche

## Numériser du matériel Märklin et le laisser en 3 rails...

Voilà qui est possible !

Dans le numéro précédent, je vous montrais un Schienenbus et sa remorque qui ont été numérisés et sonorisés.

Voici le tour d'un modèle fabriqué à l'origine par Trix et converti par Märklin en 3 rails système "Delta".



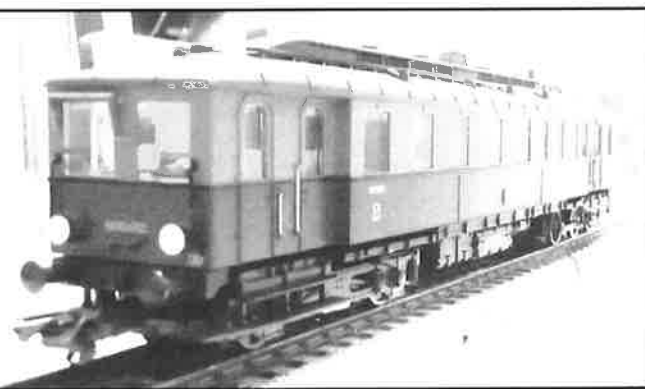
Notre autorail est numérisé en DCC avec la double adresse Märklin, sonorisé et l'éclairage d'origine à lampes remplacé par une barrette de 14 leds jaunes de Digirails (voir FFN 145, dans le bas de la page 2) qui nous délivre un éclairage interne bien plus réaliste et mieux réparti.

La plaquette de circuit imprimé avec le "Delta" a été supprimée, le décodeur est placé entre le châssis et les sièges. L'éclairage est collé dans la toiture

Les phares sont restés d'origine avec leurs lampes.

Voici une transformation qui ravira le propriétaire de ce matériel : il pourra rouler sur son réseau numérique en 3 rails et avec un son de Diesel adapté à ce modèle !

*Claude CARPET*



Locomotive SNCF 36029 en gare de Châtelet.



HLE 1805 dans le dépôt du PFT à Saint-Ghislain.



# 1956 - 2006 : 50<sup>ème</sup> anniversaire de l'électrification de la ligne Bruxelles - Luxembourg

Suite des FFN 137 à 140, 142 et 143

## Préparation d'une exploitation rationnelle de la ligne électrique

Ceux qui, depuis plusieurs mois, attendaient avec impatience la mise en service de la traction électrique sur Bruxelles - Luxembourg, et qui observaient la progression des travaux d'ouvrages d'art, de sous-stations, de lignes caténaïres et de signalisation, ont pu se convaincre des efforts développés à cet effet.

Lorsque les premiers trains électriques graviront bientôt, à vitesse inaccoutumée les longues et importantes rampes de cette ligne, il ne se trouvera plus personne pour cacher son étonnement devant l'ampleur de l'étude et de l'assemblage de matériel perfectionné.

Outre la construction du matériel roulant, et le montage des installations fixes, l'électrification d'une ligne, et la modification importante du service qui en résulte, exigent cependant une préparation longue et minutieuse, et dont il faut dire quelques mots.

### Calcul des horaires

Il y a quelques années, lors des études relatives au bilan d'électrification, des calculs très développés ont été effectués en rapport avec les horaires, l'emplacement des sous-stations et leur puissance, les consommations, le nombre et la puissance des locomotives et automotrices, l'effectif des conducteurs, etc...

Dès que les caractéristiques du matériel roulant et les régimes de vitesse définitifs furent connus, il fallut cependant, systématiquement, et avec la plus grande précision, recalculer quantité d'horaires, différant entre eux par la charge des trains, la distance, le profil, le régime de vitesse, etc.

Auparavant, ce genre de calcul exigeait, en traction électrique, la présence d'un fonctionnaire technique. Actuellement, grâce à l'établissement d'une documentation préparée entre-temps, il peut être confié à un agent de maîtrise entraîné.

Le calcul des 1.150 horaires élémentaires relatifs à Bruxelles - Luxembourg a néanmoins exigé près de trois mois.

### Rédaction de cours pour le personnel

Pour préparer l'initiation des conducteurs, dépanneurs et le personnel d'entretien, on rédige des cours :

- notions élémentaires d'électricité et d'électromagnétisme;
- prescriptions générales relatives aux trains électriques (préparation, conduite, accouplements, chauffage, irrégularités, etc);
- description complète et fonctionnement des divers types de matériel roulant, de leurs circuits à basse et haute tension, de leur équipement de frein; explication des courbes caractéristiques, prescriptions particulières

relatives à la préparation, la conduite, etc. de chacun des types.

### Initiation des conducteurs

Dès que le nombre de conducteurs à attribuer à chacun des dépôts (Bruxelles, Ottignies, Namur, Jemelle et Arlon) est connu - sur base du service de trains prévu - leur initiation peut commencer.

Comme l'électrification libère un nombre important de machinistes de locomotives à vapeur, il est normal de leur ouvrir une nouvelle carrière et de les initier à la traction électrique.

Si la contrainte physique d'un conducteur-électricien est moindre que celle d'un machiniste-vapeur, il est indiscutable qu'on exige de lui un effort intellectuel plus important. La préparation, la conduite et le dépannage de l'engin-moteur exigent des connaissances élémentaires d'une science qui leur était inconnue. La vitesse accrue et l'observation continue d'une série d'instruments exigent une attention soutenue.

L'initiation à la traction électrique n'est donc pas dépourvue de difficultés quoiqu'on puisse affirmer que les "nouveaux" conducteurs s'adaptent rapidement et d'une manière satisfaisante aux exigences de leur nouvelle carrière.

Pour le service voyageurs sur Bruxelles - Luxembourg, il était prévu qu'une centaine de conducteurs seraient nécessaires, la plupart devant être initiés aussi bien aux locomotives qu'aux automotrices, en vue d'une utilisation plus souple.

Ce chiffre peut ne pas paraître impressionnant. Qu'on songe cependant au fait que cette initiation doit se faire durant une période caractérisée de son service vapeur intégral, et que la réserve de machinistes est justement réduite en fonction de l'électrification future.

De plus, le nombre d'instructeurs affectés simultanément à l'initiation doit rester réduit afin de ne pas diminuer sensiblement la surveillance sur les lignes déjà électrifiées.

Enfin, pour que l'initiation soit la plus efficace possible, elle se fait surtout en ligne, sur du matériel à desservir, ce qui suppose des groupes de cinq agents au maximum.

Pour tous ces motifs, le nombre de candidats initiés simultanément ne dépasse pas la trentaine. Il ne faut cependant pas que l'initiation se fasse trop tôt avant l'ouverture de l'exploitation électrique, pour ne pas en réduire l'efficacité.

Normalement, l'initiation d'un groupe se fait en six semaines environ, suivant un programme très détaillé. Durant la première semaine, les agents sont à nouveau

familiarisés avec les notions d'électricité, avec quelques principes de la traction électrique et du danger de la haute tension. A la fin de cette période, un bref interrogatoire permet de juger s'ils possèdent les aptitudes nécessaires à la poursuite de cette nouvelle carrière.

Tandis que, durant la suite de leur écolage, leurs connaissances en électricité, électromagnétisme et conduite de matériel sont complétées, leur attention est spécialement attirée sur :

- une description approfondie, des explications et des démonstrations relatives aux pièces constitutives de l'équipement;
- la préparation et la conduite, et les mesures à appliquer en cas d'irrégularité;
- une description succincte des installations fixes;
- des descriptions particulières de diverses natures.

Peu après la première période, le candidat conduit lui-même un train, sous la surveillance d'un instructeur. Cependant, avant d'acquérir lui-même la confiance nécessaire pour le rendre apte au dépannage simple, diverses particularités devront être fréquemment répétées.

Pendant toute la durée de l'initiation, les progrès de l'agent sont quasi journalièrement vérifiés. A la fin du cycle, il subira un interrogatoire général, et on complètera la fiche individuelle.

Au début de février déjà, l'initiation du personnel destiné à Bruxelles - Luxembourg a commencé. Par suite des rigueurs de l'hiver et des accroissements du trafic marchandises qui en ont résulté, il a fallu suspendre l'écolage pendant un mois environ.

Vers la mi-août, un nombre suffisant de conducteurs avait subi un cycle complet.

Comme pour un grand nombre d'entre eux, beaucoup de mois se sont écoulés entre leur écolage et leur mise en service réelle, il était nécessaire d'entretenir les connaissances acquises par des appels en service régulier à la traction électrique (conduite en présence d'un instructeur).

Aussi, début août, quand le tronçon Ottignies - Jemelle fut mis sous tension, organisa-t-on immédiatement des parcours d'essais réguliers, analogues aux trains futurs. Au fur et à mesure de l'extension des zones sous tension - ce qui signifiait l'approche de la date officielle d'ouverture de la ligne ! - le nombre de parcours d'essais était augmenté de manière à assurer, durant les derniers quinze jours, un ultime écolage pour tout le personnel.

### Organisation des postes de conducteurs

Les locomotives à vapeur doivent, pour diverses raisons, rentrer journalièrement à leur dépôt : le personnel de la machine prend donc son service à des endroits généralement éloignés des gares.

Le matériel électrique, au contraire, doit aller plus rarement en atelier, est abandonné la nuit en gare, ce qui augmente la productivité du matériel et du personnel.

Les conducteurs commencent donc leur service en gare, ce qui exige la création de "services de cour" réduits.

Cela nécessite quelques locaux (planning, prise de service, salle de théorie avec leur agencement particulier (plans, schématique de signalisation, livres d'ordres, tableaux d'affichage, tableaux horaires, etc.).

Parmi le personnel rendu disponible dans les anciennes remises, quelques agents sont mis dans ces services de cour, et initiés aux particularités des services de trains intensifs.

Il faut enfin prévoir pour chaque conducteur l'outillage personnel (clés, lampe de test, etc.).

### Organisation des postes de dépannage

En cas d'irrégularité, l'intervention du conducteur se limite à quelques opérations simples qui doivent lui permettre, si possible en respectant l'horaire imposé, de gagner la gare importante la plus proche : remplacement de fusibles, manoeuvres d'interrupteurs, élimination de moteurs ou d'un pantographe avarié, etc.

Dans quelques stations importantes on crée des postes de dépannage, dont le personnel connaît les moindres particularités des locomotives et automotrices, et qui dispose des outillages et pièces de rechanges nécessaires.

C'est seulement en cas d'avarie grave que le matériel est conduit en atelier.

L'écolage des conducteurs s'effectue partiellement dans les ateliers et partiellement dans les postes de dépannage existants.

Pour les divers postes, les locaux et magasins doivent être prévus d'avance (pièces de rechange, outillage, appareils de mesures, livres d'ordres et tableaux d'affichage), dès l'organisation des trains d'essai. Ceci est indispensable car, lors des premiers parcours, les frotteurs de pantographe, par exemple, s'usent très rapidement au début, parce que le fil de contact n'a pas encore subi le polissage nécessaire, polissage dont la perfection ne sera d'ailleurs atteinte que plusieurs semaines après la date de mise en ligne d'un service intensif de trains réguliers.

### Initiation des répartiteurs

En cas d'incident en ligne auquel il ne peut remédier lui-même, le conducteur se met en rapport avec un "répartiteur" de matériel via la ligne téléphonique spéciale dont les postes sont installés le long de la voie. Lorsqu'il a pris connaissance des renseignements qui lui sont donnés, il indique les mesures à appliquer en vue d'assurer la continuation de la marche.

Ce répartiteur doit non seulement connaître le matériel à fond, mais aussi être familiarisé avec toutes les particularités de la circulation des trains. Son initiation dure environ six mois.

Des locaux, avec relations téléphoniques convenables doivent être préparés à son intention.

### Autres mesures préparatoires

- La visite journalière de la partie mécanique des automotrices se fait suivant des régimes identiques à ceux en usage pour les voitures, et est assuré par le même personnel.

Ici aussi, il y a lieu de prévoir les approvisionnements nécessaires.

- Les services de secours des différentes remises qui interviennent en cas de déraillement, bris d'essieu, et autres accidents, doivent être mis en possession d'outillage complémentaires en vue de permettre leur intervention sur les lignes électrifiées.
- En vue de la période d'hiver qui est proche, les consignes locales qui fixent les mesures à appliquer en cas de fortes gelées ou d'importantes chutes de neige doivent être modifiées en rapport avec l'électrification.
- Il faut aussi compléter les connaissances du personnel dont les attributions sont plus ou moins influencées par l'électrification :

**Visiteurs**, qui effectuent les essais de freins, les accouplements de soufflets d'inter communication entre voitures et entre automotrices, et qui sont appelés à travailler sous les véhicules.

**Manoeuvres de gare**, appelés à participer à l'accouplement et au découplage des automotrices, ou à placer des connexions de chauffage électrique.

**Chefs-Gardes** qui doivent être initiés à la manoeuvre des portières automatiques et à d'autres particularités des automotrices.

**Personnel des stations** appelé à surveiller diverses opérations. A leur usage, il est procédé, peu avant la date d'inauguration à des démonstrations pratiques.

## Mise en service

Ce qui précède donne une idée des précautions qui doivent être prises pour que, dès le début, l'exploitation de Bruxelles - Luxembourg s'effectue dans les meilleures conditions. Une seule négligence aurait des conséquences graves pour tous les services.

Le soin qui a été apporté à l'exécution de toutes les mesures préparatoires permet d'envisager l'avenir avec confiance.

L'expérience nous incite cependant à la prudence : la régularité du service dépend inévitablement du degré de connaissance du personnel, chose qui, malgré l'écolage le plus perfectionné, ne peut être totale qu'après une expérience réelle de tous les jours.

Comme l'électrification entraîne, sans phases progressives, un changement important dans la structure du service des trains, des mesures spéciales sont d'application dès les premières heures du nouveau service.

Aux endroits les plus importants, un personnel de maîtrise bien exercé, grâce à une grande expérience, est mis en place.

En cas de défaillance du personnel d'exécution, ces agents de maîtrise sont capables d'intervenir rapidement là où il le faut, et tendent une main secourable à celui qui est en détresse, afin que le nouveau service électrique réponde, dès le début, à la confiance qu'on a bien voulu lui accorder.

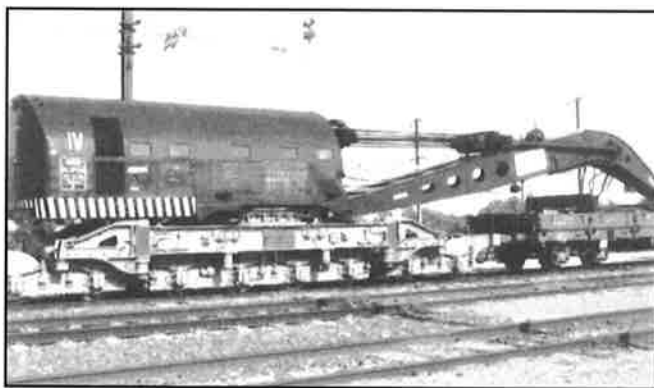
*Michel HERBIET*

*À suivre...*

## La grue "Cockerill" SNCF de Perrigny en route vers la "Cité du Train" à Mulhouse

L'hebdomadaire français "La Vie du Rail" nous annonce que la grue Cockerill 85 tonnes GD 581 basée à l'EMM de Perrigny en Bourgogne vient de terminer sa carrière. Elle a entamé son dernier voyage pour l'Alsace le 20 septembre. Elle finira ses jours à la "Cité du Train" de Mulhouse. Révisée le 20 septembre 2002, sa peinture extérieure en vert est en parfait état après l'enlèvement d'un tag. Elle stationne quelques instants à l'EMT de Chalindrey (photo) pour honorer de sa présence la journée portes ouvertes du 22 septembre.

Ce modèle avait été reproduit en son temps par Jouef.



### Autres nouvelles SNCF

- Les locotracteurs BB63595, 63661 et Y 7566 reprennent du service, entre Saint-Dizier et Wassy, grâce à l'Association des Amis de Wassy.
- Parcours d'essais de validation entre Belfort et Chalindrey pour les nouvelles 75000 Fret SNCF qui seront acheminées vers le dépôt d'Amiens-Longueau.
- Emprunt d'un milliard d'Euros par la région Nord - Pas-de-Calais pour les travaux de raccordement des ports de Calais et Dunkerque, contournement fret de Lille, modernisation du triage de Somain, raccordement au TGV et desserte TER de l'aire urbaine Lilloise, création d'un centre d'essais européen.
- Le TGV Paris - Strasbourg : 79% de taux d'occupation.

# 1946 - 2006 : 60ème anniversaire de la renumérotation des locomotives de la SNCB

Suite des FFN 136 à 143

Détail par types de locomotives de l'effectif au 31 décembre 1951 (2.579 machines)

Type	Nombre	Type	Nombre	Type	Nombre
1	34	31	159	60	16
5	4	35	4	62	7
7	73	38	144	64	148
10	49	40	68	81	468
12	6	41	208	90	29
15	46	48	1	93	65
16	59	50	5	96	21
24	6	51	73	97	34
25	14	53	318	98	11
26	90	57	61	99	20
29	300	58	38	Total	2.579

118 locomotives mises hors écritures en 1951

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarques
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphi- que	
9	42	4001	901	9.001	juin	Landen	FLD	
		4052	902	9.002	juin	Landen	FLD	
		4003	903	9.003	juin	Landen	FLD	
		4004	904	9.004	juin	Landen	FLD	
		4050	900	9.005	juin	Landen	FLD	
		4006	906	9.006	juin	Landen	FLD	
		4007	907	9.007	juin	Leuven	FLV	
		4008	908	9.008	juin	Ronet	FEO	
		4009	909	9.009	juin	Landen	FLD	
		4060	910	9.010	juin	Leuven	FLV	
		4061	911	9.011	juin	Landen	FLD	
		4012	912	9.012	juin	Landen	FLD	
		4013	913	9.013	juin	Landen	FLD	
		4014	914	9.014	juin	Landen	FLD	
		4055	915	9.015	juin	Landen	FLD	
		4046	916	9.016	juin	Landen	FLD	
		4064	917	9.017	juin	Landen	FLD	
		4018	918	9.018	juin	Landen	FLD	
		4059	919	9.019	juin	Landen	FLD	
		4020	920	9.020	juin	Landen	FLD	
		4063	921	9.021	juin	Landen	FLD	
		4022	922	9.022	juin	Landen	FLD	
		4023	923	9.023	juin	Leuven	FLV	
		4024	924	9.024	juin	Landen	FLD	
		4056	925	9.025	juin	Landen	FLD	
		4026	926	9.026	juin	Landen	FLD	
		4027	927	9.027	juin	Leuven	FLV	
		4058	928	9.028	juin	Landen	FLD	

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarques
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
9	42	4029	929	9.029	juin	Landen	FLD	
		4030	930	9.030	juin	Ronet	FEO	
		4031	931	9.031	juin	Landen	FLD	
		4032	932	9.032	octobre	Landen	FLD	
		4053	933	9.033	juin	Landen	FLD	
		4054	934	9.034	juin	Landen	FLD	
		4035	935	9.035	juin	Leuven	FLV	
		4036	936	9.036	juin	Landen	FLD	
		4057	937	9.037	juin	Landen	FLD	
		4038	938	9.038	juin	Landen	FLD	
		4039	939	9.039	juin	Landen	FLD	
		4040	940	9.040	juin	Landen	FLD	
		4041	941	9.041	juin	Landen	FLD	
		4042	942	9.042	juin	Landen	FLD	
22	1	-	2227	22.007	janvier	Saint-Martin	NZ	(A)
24	5	-	2451	24.001	août	Tamines	FTM	(B)
		-	2452	24.002	juin	Tamines	FTM	(B)
		-	2454	24.004	juin	Tamines	FTM	(C)
		-	2455	24.005	juin	Tamines	FTM	(C)
		-	2458	24.008	juin	Tamines	FTM	(D)
36	50	4401	3601	36.001	juin	Stockem	MKM	
		4403	3603	36.003	juin	Latour	MUT	
		4454	3604	36.004	août	Jemelle	LJ	
		4405	3605	36.005	juin	Ottignies	LT	
		4406	3606	36.006	juin	Latour	MUT	
		4487	3607	36.007	août	Jemelle	LJ	
		4448	3608	36.008	juillet	Jemelle	LJ	
		4450	3610	36.010	août	Jemelle	LJ	
		4411	3611	36.011	juin	Stockem	MKM	
		4453	3613	36.013	juin	Stockem	MKM	
		4396	3616	36.016	août	Stockem	MKM	
		4397	3617	36.017	juin	Ottignies	LT	
		4500	3620	36.020	juin	Ottignies	LT	
		4492	3622	36.022	juin	Ottignies	LT	
		4423	3623	36.023	août	Stockem	MKM	
		4424	3624	36.024	juin	Ronet	FEO	
		4427	3627	36.027	août	Stockem	MKM	
		4430	3630	36.030	août	Stockem	MKM	
		4475	3635	36.035	juin	Ottignies	LT	
		4438	3638	36.038	juin	Ottignies	LT	
		4439	3639	36.039	juin	Ronet	FEO	
		4466	3640	36.040	juin	Stockem	MKM	
		4441	3641	36.041	juin	Latour	MUT	
		4476	3642	36.042	juin	Ottignies	LT	
		4483	3645	36.045	juin	Stockem	MKM	
		4446	3646	36.046	juin	Ronet	FEO	
		4348	3648	36.048	juin	Ottignies	LT	
		4349	3649	36.049	août	Stockem	MKM	
		4350	3650	36.050	août	Stockem	MKM	
		4352	3652	36.052	août	Jemelle	LT	
		4353	3653	36.053	juin	Stockem	MKM	
4355	3655	36.055	juillet	Jemelle	LJ			
4356	3656	36.056	juin	Stockem	MKM			
4358	3658	36.058	juillet	Jemelle	LJ			
4362	3662	36.062	juin	Latour	MUT			
4363	3663	36.063	juillet	Jemelle	LJ			

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarques
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
36	50	4364	3664	36.064	juin	Ottignies	LT	
		4368	3668	36.068	juin	Ottignies	LT	
		4488	3670	36.070	juin	Stockem	MKM	
		4493	3672	36.072	juin	Latour	MUT	
		4374	3674	36.074	août	Stockem	MKM	
		4376	3676	36.076	juin	Latour	MUT	
		4377	3677	36.077	juin	Ronet	FEO	
		4479	3679	36.079	juin	Ottignies	LT	
		4380	3680	36.080	juillet	Jemelle	LJ	
		4383	3683	36.083	août	Stockem	MKM	
		4499	3685	36.085	juin	Ottignies	LT	
		4387	3687	36.087	juin	Latour	MUT	
		4490	3690	36.090	août	Jemelle	LJ	
		4400	3600	36.093	juin	Ottignies	LT	
48	2	-	4829	48.009	septembre	Montignies	FMY	(E)
		-	4854	48.034	mars	Montignies	FMY	(F)
51	7	25	5105	51.005	août	Muizen	FYM	
		53	5113	51.013	août	Monceau	LNC	
		191	5144	51.044	août	Monceau	LNC	
		301	5165	51.065	août	Haine-St-Pierre	GT	
		336	5173	51.073	août	Muizen	FYM	
		443	5187	51.087	août	Muizen	FYM	
		1504	5276	51.176	août	Mons	FMS	
		81	4	8352	8352	81.252	décembre	Muizen
8492	8492	81.392		décembre	Antwerpen-Zuid	FNSD		
8520	8520	81.420		décembre	Kinkempois	NK		
8671	8671	81.571		décembre	Muizen	FYM		
94	6	-	9481	94.001	juillet	Aalst	FLS	(G)
		-	9482	94.002	juin	Aalst	FLS	(G)
		-	9483	94.003	juin	Aalst	FLS	(G)
		-	9484	94.004	juin	Muizen	FYM	(G)
		-	9485	94.005	juin	Muizen	FYM	(G)
		-	9486	94.006	juin	Muizen	FYM	(G)
97	1	9739	9739	97.039	décembre	Pépinster	FPS	

Remarques : (A) à (G) : locomotives de la "Compagnie du Nord-belge", reprises à l'effectif de la SNCB le 10 mai 1940 (numérotation SNCB à partir du 5 février 1941).

(A) n°327

(B) n°51 et 52

(C) n°54 et 55

(D) n°58

(E) n°429

(F) n°454

(G) n°381 à 386.

Rectifications FFN 142, type 44			
Page	N°loco	Au cours du mois de	
		Il y a	Il faut
4	44.149	avril	juin
4	44.172	mai	avril
5	44.251	avril	juillet

## Bilan de l'année 1951

Durant cette année, la SNCB a mis hors-écritures 118 locomotives. Parmi ces dernières, 106 machines visées par les mesures de standardisation (types 9, 22, 24, 36, 48, 94), les 12 autres étant jugées soit irréparables soit n'étant plus indispensables pour assurer du service (types 51, 81, 97). Les types 9, 22, 36 et 94 disparaissent du paysage ferroviaire de notre pays.

## Standardisation de certains types de locomotives

En date du 2 avril 1951, la direction propose au Conseil d'Administration (prévu le 20 du même mois) de vendre ou de démolir certains types de locomotives. Nous reproduisons ci-après un résumé de la note de la direction.

Par application du programme de standardisation approuvé par le Conseil d'Administration en sa séance du 9 décembre 1949, nos effectifs standardisés avaient été ramenés à 2.608 locomotives, dont 2.016 locomotives de route et 592 locomotives de manoeuvres.

Depuis lors, nous avons récupéré d'Allemagne 98 locomotives, mais nous avons été amenés à démolir 13 locomotives gravement avariées et irréparables de sorte que nous ne pouvons compter que sur un effectif comportant 2.693 locomotives, dont 2.095 locomotives de routes et 598 locomotives de manoeuvres.

Tenant compte de l'allure du trafic, de l'amélioration constante du parcours moyen des locomotives en service, de l'électrification des lignes 26 et 124, de la simplification de l'exploitation des lignes à faible trafic et de l'achat de 50 autorails accouplables, nous estimons qu'il y a lieu de reconsidérer nos besoins et de prévoir immédiatement la vente d'une partie des locomotives déjà en excédent, à choisir parmi les locomotives surannées dont les consommations sont exagérées et l'entretien onéreux.

Nos besoins actuels s'établissent comme suit :

#### Locomotives de route

Le nombre maximum de services effectués au cours des mois de fort transports avec température particulièrement rigoureuse de cet hiver s'élevait à 1.195. Si nous ajoutons les services supplémentaires prévisibles, c'est à dire ceux qui se rapportent aux trains de voyageurs en été et aux trains de marchandises (lin, pommes de terre hâtives, primeurs, pigeons) nous pouvons fixer à 1.225 le nombre de locomotives à mettre en ligne journalièrement.

Une réserve de 20% étant nécessaire pour l'entretien en remise et une réserve de 20% se justifiant pour la réparation, le nombre de locomotives nécessaires peut être estimé à  $1.224 \times 1,4 = 1.715$  locomotives.

Le nombre de locomotives en surabondance serait de  $2.095 - 1.715 = 380$  locomotives.

#### Locomotives de manoeuvres

Le nombre maximum de services assurés au cours de cet hiver s'élevait à 398, ce qui justifiait un effectif de  $398 \times 1,4 = 557$  locomotives.

Le nombre de locomotives en surabondance serait de  $598 - 557 = 41$  et le nombre de locomotives considérées comme nécessaire serait ainsi de  $1.715 + 557 = 2.272$  et l'excédent par rapport aux besoins de  $380 + 41 = 421$  locomotives.

Nous estimons que cet excédent pourrait être ramené sans inconvénient de 421 à 292 par la vente de 129 locomotives surannées. Réduit à 292 et compte tenu des locomotives qui deviendront disponibles par la simplification de l'exploitation de lignes à faible trafic, de la mise en service des autorails et de l'électrification de nouvelles lignes, nous sommes d'avis que cet excédent donnerait une marge de sécurité suffisante pour le cas où les événements démentiraient nos prévisions.

#### Propositions de la direction

Conserver et poursuivre la réparation de 2.564 locomotives, à savoir :

498 locomotives pour le service "voyageurs" : types 1, 5, 7, 10, 12, 15, 16, 60, 62, 64, 96, 97.

983 locomotives pour le service mixte "voyageurs-marchandises" : types : 25, 26, 29, 31, 38, 40, 41.

505 locomotives pour le service "marchandises" : types 35, 81, 90.

578 locomotives pour le service "manoeuvres" : types 50, 51, 53, 57, 58, 93, 98, 99.

Eliminer 129 locomotives, à savoir :

59 locomotives du service "voyageurs" : type 9, 24, 94.

50 locomotives en services "marchandises" : type 36.

20 locomotives du service "manoeuvres" : type 51.

Michel HERBIET



Locomotive type 9, n°9.028, de la remise de Landen où elle sera mise hors-écritures en juin 1951 (photo R. C. Riley, prise le 8 septembre 1949 et parue dans "Vapeur à la SNCB, tome 3, Max Delie).

## Octobre 2007

- 19 → Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Projection du film officiel de l'Union Pacific sur la fin de la vapeur : "The Last of the Giants" (le dernier des géants) par Jean-Claude Botspoel.
- 21 WOLUWE (B) bourse trains et autos.
- 26 → Réseau HO mosan : Circulations réservées aux "Märklinistes" membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.
- 27 VOYAGE PFT "de Bruxelles à Couvin". Bruxelles-Nord 08:10, Bruxelles-Midi 08:20. Retour à Bruxelles-Midi 19:20. <http://www.pfttsp.be>
- 28 GENT-ZEEHAVEN (B) : portes ouvertes (thème : les locos électriques belges) et bourse organisées par l'AMSAC. Gare de formation, GPS : Veenakkerstraat 1 ; 9000 GENT. 09>13h.
- 28 SINT-NIKLAAS (B) : bourse organisée par Modeltreinclub "Het Spoor". Hendrick Heilmanplein 09>13h.
- 28 OUD-HEVERLEE (B) : bourse organisée par le Leuvense Modeltreinclub. Mauritz Noëstraat 15. 09>13h.

## Novembre 2007

- 1 au 4 MALMEDY (B) : exposition organisée par le Club Ferroviaire Malmédien. Hall des Foires, rue Frédéric Lang 3. 10>18h.
- 1 au 4 MUIZEN (B) : portes ouvertes au club "De Pijl". Leuvensesteenweg 443. Vendredi 20h>23h, samedi 10h>18h, dimanche 10h>18h.
- 2 → Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et HO "US". Circulations à thème sur le réseau HO "Mosan" : voyageurs + marchandises, traction diesel + électrique, toutes nationalités, époque IIII.
- 3 et 4 OUGREE (B) : expo portes ouvertes organisée par l'ALAF. En ses locaux, rue de la gare 77. 09>17h.
- 3 et 4 WOMMELGEM (B), Fort 2. Exposition organisée par l'Antwerp Model Railroad Association 10h>18h. Circulations sur leur grand réseau de 1.200 m.
- 3 et 4 BRUXELLES-NORD (SNCB, voie 1) : 2 voitures TEE exposées avec 2 locos Diesel et une électrique du PFT (1805).
- 3 au 11 BRUXELLES-NORD (B) au Musée du Chemin de fer, exposition sur le TEE.
- 4 WANZE (B) : bourse, salle Binamé Spirou, Rue de Leumont 118. 09>13h. <http://www.amaf.be>
- 9 → Réunion réseaux, travaux et/ou circulations sur le N modulaire "Athus-Meuse", HO "mosan et HO modulaire "US".
- 10 et 11 MARCHÉ (B) : expo multi modélisme. WEX, Rue des Deux Provinces 1. 10h>19h30.
- 10 et 11 WOMMELGEM (B), Fort 2. Exposition organisée par l'Antwerp Model Railroad Association 10h>18h. Circulations sur leur grand réseau de 1.200 m.
- 10 et 11 WALFERDANGE (L) : expo bourse organisée par l'AMFL. Centre culture Prince Henri, Route de Diekirch 3. 10>18h.
- 10 et 11 LIER (B) : Expo trains organisée par le club "De Geit". A la "Vleeshuis", Grote Markt. 10>18h <http://users.skynet.be/LMS>
- 10 HOUTEN (NL) : bourse. Euretco-expo-center, Industriezone Doorkade. 10>15h. <http://www.modelspoorbeurs.nl>
- 11 VILVORDE (B) : bourse "Den Wlenspiegel" zaal, Gevaertstraat 18.
- 16 ANTWERPEN (B) Collectors Bank. Vente aux enchères. Catalogue sur <http://www.collectorsbank.com>
- 16 → Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Démonstration du nouveau système "Central Station" de Märklin par Claude Dehareng.
- 17 NAMUR (B) : 10h, Séminaire Märklin : "Décor", voie en remblai, pont au dessus d'une route et rivière. Ferme du Quartier, place Sainte Marguerite 4, 5004 BOUGE. Renseignements et inscriptions : 02-367.13.68.
- 17 et 18 LIER (B) : Expo trains organisée par le club "De Geit". A la "Vleeshuis", Grote Markt. 10>18h. <http://users.skynet.be/LMS>
- 21 WOLUWE (B) : bourse des collectionneurs trains et autos. 08:30> <http://www.collectorsbank.com>
- 23 → Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et HO "US". Circulations à thème sur le réseau HO "Mosan" : marchandises, toutes nationalités, époques IV et V.
- 23 au 25 VILLEBON-SUR-YVETTE (F91) : RailExpo (Expométrie) organisée par "les Traverses Indépendantes" (GEMME).
- 24 SAINTES (B) : 10h, Séminaire "Märklin" : découverte de la "Central Station" du numérique de la marque, des décodeurs "mfx" et traction multiple, signaux, aiguillages... Rue Léon Champagne, 3; 1410 Saintes. Renseignements et inscriptions : 02-367.13.68.
- 25 ANTWERPEN (B) Collectors Bank. Vente aux enchères. Catalogue sur <http://www.collectorsbank.com>
- 29 et 30 COUDEKERQUE-BRANCHE (FB2) : Flandrail 2007 : exposition de modélisme ferroviaire. <http://rmc59.free.fr>
- 29 et 30 NANCY (F54) Expotrain avec le Cercle du Zéro
- 30 → Réseau HO mosan : Circulations réservées aux "Märklinistes" membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

## Décembre 2007

- 2 HOESELT (B) : 74ème bourse. "Ter Kommen", Lindekapelstraat 7. 09>13h.
- 2 HAINE-SAINT-PIERRE (B) : portes ouvertes à la gare-musée. 14>18h.
- 2 LIER (B) : bourse aux livres ferroviaires. Zaal Karthuizershof, Karthuisvest 55-57. 09>13h. <http://users.skynet.be/LMS>
- 7 → Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et HO "US". Circulations à thème sur le réseau HO "Mosan" : voyageurs, CFF-ÖBB-FS, époques IV et V.
- 8 SAINT-GHISLAIN (B) : portes ouvertes et bourse à l'Abri-Musée. 10h>17h.



- 9 MERKSEM (B) : bourse organisée par l'ATA au Fort. 09>13h.  
 14 → Réunion réseaux, travaux et/ou circulations sur le N modulaire "Athus-Meuse", H0 "mosan et H0 modulaire "US".  
 15 HOUTEN (NL) : bourse. Euretco-expo-center, Industriezone Doorkade. 10>15h. [www.modelspoorbeurs.nl](http://www.modelspoorbeurs.nl)  
 21 → Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Projection vidéo : "Trains d'Egypte" par Luc Parant.  
 28 → Réseau H0 mosan : Circulations réservées aux "Märklinistes" membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

#### Février 2008

- 2 HOUTEN (NL) : bourse. Euretco-expo-center, Industriezone Doorkade. 10>15h. <http://www.modelspoorbeurs.nl>  
 10 WANZE (B) : bourse, salle Binamé Spirou, Rue de Leumont 118. 09>13h. <http://www.amaf.be>  
 22 ANTWERPEN (B) Collectors Bank. Vente aux enchères. Catalogue sur <http://www.collectorsbank.com>

#### Mars 2008

- 2 ANTWERPEN (B) Collectors Bank. Vente aux enchères. Catalogue sur <http://www.collectorsbank.com>  
 22 HOUTEN (NL) : bourse. Euretco-expo-center, Industriezone Doorkade. 10>15h. <http://www.modelspoorbeurs.nl>  
 22 au 30 PARIS-Bourget (F) : Mondial de la Maquette.

#### Avril 2008

- DORTMUND (D) : Westfallenhallen exposition de modélisme toutes disciplines.  
 25 ANTWERPEN (B) Collectors Bank. Vente aux enchères. Catalogue sur <http://www.collectorsbank.com>

#### Mai 2008

- 4 SCLESSIN (B) : bourse organisée par l'ALAF Rue de Berlooz, ancienne école du Château. 09>13h.  
 4 ANTWERPEN (B) Collectors Bank. Vente aux enchères. Catalogue sur <http://www.collectorsbank.com>  
 17 HOUTEN (NL) : bourse. Euretco-expo-center, Industriezone Doorkade. 10>15h. <http://www.modelspoorbeurs.nl>

#### Juin 2008

- 1 → Namur (B) : bourse organisée par le Rail Miniature Mosan à l'Institut Technique Henri Maus, Place de l'Ecole des Cadets, n°4. de 10h à 16h.

#### Juillet 2008

#### Août 2008

- 16 HOUTEN (NL) : bourse. Euretco-expo-center, Industriezone Doorkade. 10>15h. <http://www.modelspoorbeurs.nl>

#### Septembre 2008

- 13 et 14 CHIMAY (B) : 150ème anniversaire de l'arrivée du premier train en gare de Chimay. Circulation d'un autorail Brossel, Bourse, exposition sur la ligne 156 dans l'ancien hôtel de ville sur la Grand Place.

#### Octobre 2008

- 4 HOUTEN (NL) : bourse. Euretco-expo-center, Industriezone Doorkade. 10>15h. <http://www.modelspoorbeurs.nl>  
 18 et 19 MECHELEN (B) : exposition organisée par "Train Miniature Magazine". Avec la participation des réseaux "N" du MOBOV et du RMM.

#### Novembre 2008

- 8 HOUTEN (NL) : bourse. Euretco-expo-center, Industriezone Doorkade. 10>15h. <http://www.modelspoorbeurs.nl>

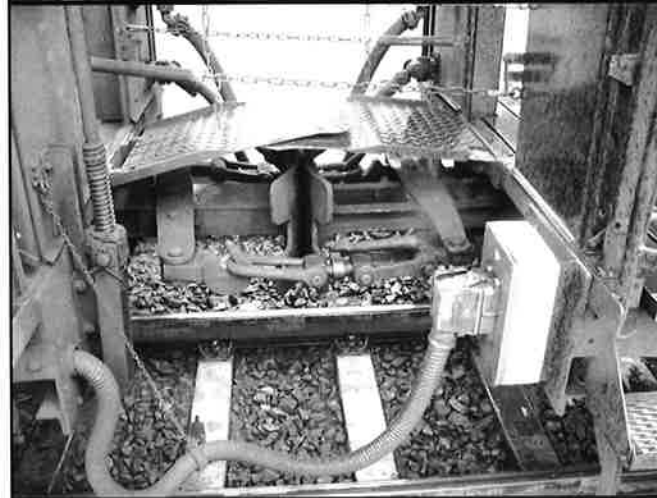
#### Décembre 2008

- 13 HOUTEN (NL) : bourse. Euretco-expo-center, Industriezone Doorkade. 10>15h. <http://www.modelspoorbeurs.nl>



Clin d'oeil dans le Harz : Charles converse avec la sorcière locale





**Voyage dans le Harz : un autre point de vue  
(photos Michel Hosselet).**

# 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 (2007) du Rail Miniature Mosan :

Président, *représente le réseau H0 "US"* ..... Jean-Claude Botspoel  
 Vice-président, *représente le réseau H0 "Mosan"* ..... André Delsemme  
 Secrétaire ..... Jean-Pierre Lobet  
 Trésorier, *Rédac'chef Ferro Flash Namur* ..... Claude Carpet  
 Webmaster, *représente le réseau N "Athus-Meuse"* ..... Didier Delfosse  
 Médiateur ..... Philippe Bruniaux  
 Relations Publiques ..... Luc Parant

**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" ..... Didier Delfosse,

Bibliothèque ..... Luc Parant,  
 et ..... Jean-Claude Botspoel.

## Cotisations annuelles.

### Le Membre :

Membre bienfaiteur ..... 45,00 €.  
 Membre ordinaire \* ..... 30,00 €.  
 Membre junior (- de 18 ans) ..... 15,00 €.  
 Le statut de membre confère automatiquement l'abonnement à Ferro Flash Namur.

### L'abonné à Ferro Flash Namur :

Pour la Belgique ..... 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, 25 ..... 5561 CELLES.  
 ..... Tél : 082.66.76.60 ..... GSM : 0477.39.69.99 ..... Courriel : [president@club-rmm.be](mailto:president@club-rmm.be)

Vice-Président ..... André Delsemme ..... Rue de Hesbaye, 30 ..... 5310 NOVILLE-SUR-MEHAIGNE.  
 ..... Tél : 081.81.25.39 ..... Courriel : [vice-president@club-rmm.be](mailto:vice-president@club-rmm.be)

Secrétaire ..... Jean-Pierre Lobet ..... Rue Auguste Leblanc, 36 ... 5002 SAINT-SERVAIS.  
 ..... Tél : 081.73.12.24 ..... GSM : 0477-55.49.04 ..... Courriel : [secretaire@club-rmm.be](mailto:secretaire@club-rmm.be)

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

Compte Banque ..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 : 0475.48.62.60. et 071.72.95.61.  
 Courriel : [redac-chef@club-rmm.be](mailto:redac-chef@club-rmm.be)

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

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

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

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

Réseau US et "messe en latin" .....	page 2
Le RMM à Modelma-Namur .....	page 3
Agenda .....	pages 22 et 23
Voyage dans le Harz (suite) .....	page 24

## Rétrorail

1956 - 2006 : le 50ème anniversaire de l'électrification de la ligne Bruxelles - Luxembourg .....	pages 15 à 17
1946 - 2006 : le 60ème anniversaire de la renumérotation des locomotives de la SNCB .....	pages 18 à 21

## Modélisme

Des maisons de coron typiquement belges par "Kit Nord" .....	pages 6 et 7
Heurts, Malheurs et Bonheurs d'un ferrovophile .....	page 8
Un aspirateur portable .....	page 10
Une signalisation réelle US et sur notre réseau .....	pages 11 à 13
Savoir mettre le prix pour un modèle .....	page 13

## Modélisme numérique

Encoupled Experimental Unir .....	page 9
Numériser du matériel Märklin et le laisser en 3 rails ! .....	page 14

## Documentation

Les Navajos .....	page 4
-------------------	--------

## Actualité ferroviaire

A la découverte du Trans-Europ-Express .....	page 1
Déraillement à Genval - En gare de Troyes - Chemin de fer de la Baie de Somme .....	page 5

Des photos un peu partout...

# ferro flash Namur n°146 (2007-5)

Ce cinquième numéro de l'année 2007 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet et Michel Herbiet. Sa diffusion est assurée par Didier Delfosse.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro par des articles, photos ou toute autre collaboration : Jean Dubuffet, Jules Falque, Michel Hosselet, Etienne Labar, Michel Marin, Gérard Smeesters et d'autres volontaires... qu'ils soient ici remerciés pour leur précieux et indispensable travail sans lequel cette revue serait certainement bien moins fournie !...

### **ferro flash Namur :**

Infographie : "MODELISME & GRAPHISME sa", Allée des Fougères 435; 5621 Morialmé. 071.729561.

Impression : "IMPAPRINT sprl"; Avenue Eugène Mascaux, 203; 6001 Marcinelle. 071.61.11.12.

Suivant la loi du 8 avril 1965, un exemplaire de Ferro Flash Namur est déposé à la Bibliothèque Royale Albert 1er, section du Dépôt Légal.

**Page de couverture : Chemin de fer à voie métrique du Harz en Allemagne (photos Michel Hosselet).**

**En haut : les 99 7232-4 et 99 7241-5 attendent leur service sur le Harzer-Schmalspurbahnen.**

**En bas, à gauche : la Diesel 189 872-3 sur la plaque tournante; à droite : la 99 5901 dans la forêt.**

**Page 2 de couverture : Affiche publicitaire pour le TEE "Parsifal".**