

Rail Miniature Mosan

Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise

Ferro Flash Namur

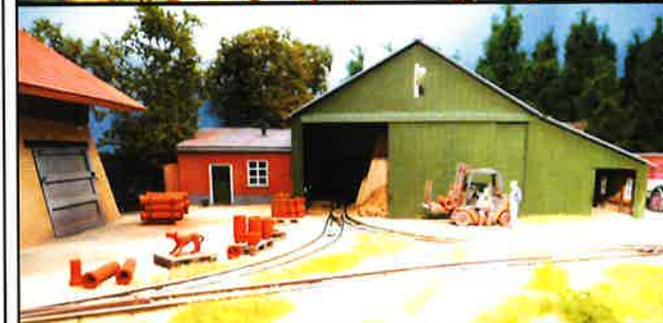
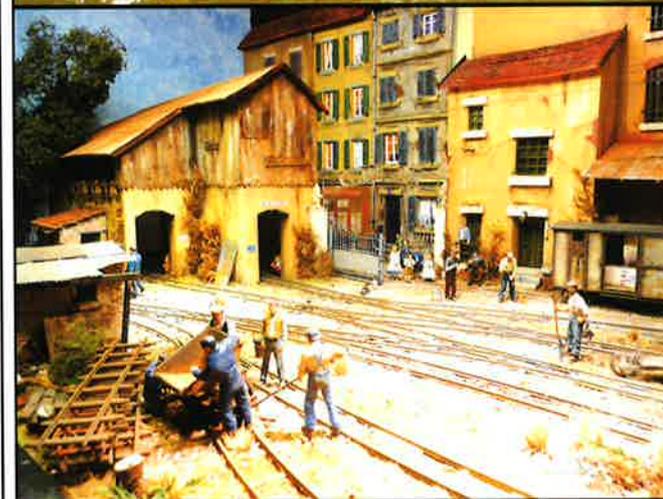
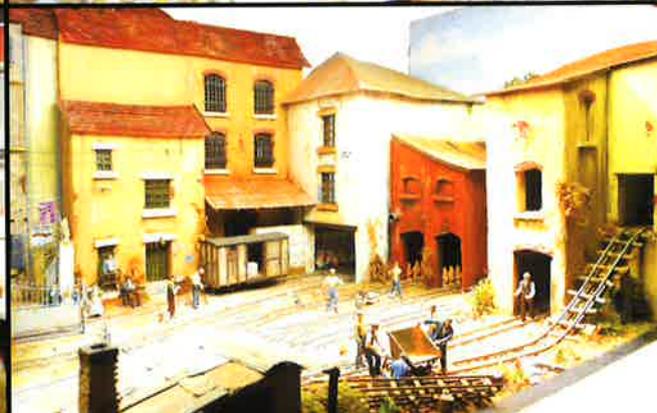
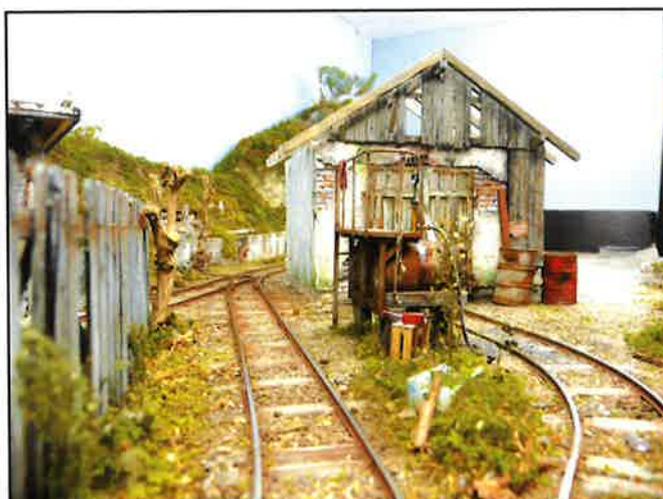


Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

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

n°147 2007-6

Merveilles, vues à l'expo de Walferdange (L)

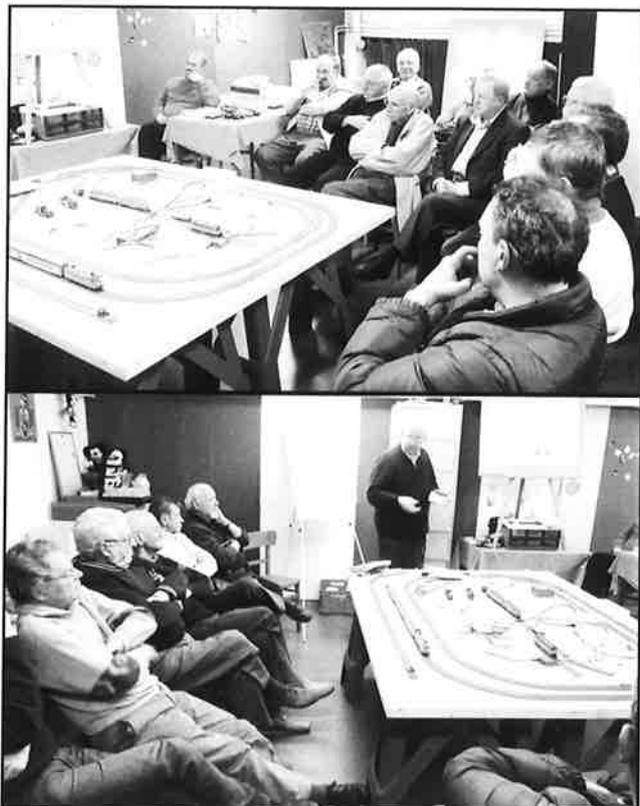


Expo de Walferdange organisée en novembre 2007 par l'AMFL.

Photos Claude Carpet, 10 novembre 2007.

Réunion du 16 novembre

Cette réunion mensuelle était spécialement réservée aux Märklinistes avec la présentation, par Claude Dehareng, de la nouvelle "Central Station" de Märklin.



Des possibilités réservées uniquement aux adeptes de la marque. Il faut noter que c'est quand même le quatrième système que la firme de Göppingen met sur le marché !

Cette centrale permet de piloter les décodeurs "MFX" spécialement conçus pour le système "Motorola" exclusivité de Märklin.

Claude a présenté les anciens systèmes de la marque sur des petits morceaux de voies montrant ainsi l'évolution du matériel. Un bouclage simple a permis de montrer les nouveautés dont le principe de la navette qui, soit dit en passant, existe également dans le système universel DCC.

Une chose à ne pas oublier : système numérique = conversion du moteur "universel" d'origine en supprimant le système de bobine d'inversion et l'inducteur est remplacé par l'aimant permanent "Hamo".

Il n'y a pas de secret : numérique = courant continu pulsé aux bornes du moteur quelle que soit la marque ou le système d'exploitation. Donc : conversion des locomotives Märklin.

Il faut savoir que les décodeurs LokSound V3.5 (sonores) et LokPilot V 3.0 (muets) sont des décodeurs multiprotocoles DCC - Motorola - Selectrix). Ces multiprotocoles LokSound V3.5 permettent d'équiper les locomotives Märklin en sonorisation réelle et de continuer à les piloter avec les systèmes Motorola de la marque.

Pour infor : la station de commande ECoS de ESU pilote en DCC, Motorola et Selectrix avec 20 fonctions !

Souper du club

Cette année, il sera organisé le **vendredi 14 décembre dès 19 heures dans les locaux du club.**

Comme d'habitude, et ne changeons pas une formule qui gagne, chacun apporte ses sandwiches, son fromage, sa bouteille de vin (pas de la piquette svp !).

Convocation à l'Assemblée Générale

L'Assemblée Générale annuelle du Rail Miniature Mosan se tiendra, dans les locaux du club, le vendredi 18 janvier à 20h30 précise (voir page 2).

Réunion mensuelle de février

Au programme de cette réunion : la projection sur écran d'images glânées lors d'expositions de modélisme en Europe : rien que du beau !

Bourse de juin 2008

La cinquième bourse du R.M.M. aura lieu le **dimanche 1 juin 2008** à l'Institut Technique Henri Maus à Namur. Des affiches sont déjà à la disposition des membres.

"Intermodellbau 2008" à Dortmund

Un déplacement sera organisé à l'exposition de modélisme de Dortmund. Pour information, celle-ci a lieu du 16 au 20 avril 2008 aux "Westfalenhallen".

Souper annuel du Rail Miniature Mosan vendredi 14 décembre, dès 19 heures au local du club

Comme d'habitude : chacun apporte son bout de pain, son fromage, son vin.

Participation gratuite dans la convivialité et la bonne humeur des membres et de leurs amis.

Inscriptions auprès des membres du Comité ou sur president@club-rmm.be

L'équipe de rédaction de Ferro Flash Namur

(Claude Carpet et Michel Herbiet)

présente (déjà) ses meilleurs voeux à tous ses lecteurs.

Assemblée Générale du 18 janvier 2008

Convocation

Le Président et le Comité du Rail Miniature Mosan vous prient d'assister à l'Assemblée Générale fixée au vendredi 18 janvier 2008 à 20h30 au local du club, rue du Trèfle à Jambes.

Ordre du jour :

1. Bilan des effectifs du club.
2. Bilan financier et approbation des comptes 2007.
3. Rapport des Commissaires aux Comptes, décharge au Comité pour sa gestion 2007.
4. Election de trois membres au Comité en remplacement des mandats arrivant à échéance biennale : Jean-Claude Botspoel, Philippe Bruniaux, André Delsemme. Les candidatures doivent parvenir par écrit au Secrétaire du club pour le 1 janvier 2008 au plus tard (article 405 des statuts).
5. Election d'un Commissaire aux Comptes en remplacement du mandat de Etienne Labar arrivant à échéance biennale.
6. Modification éventuelle des statuts. Toute demande de modification accompagnée d'une suggestion doit parvenir par écrit au Secrétaire pour le 1 janvier 2008 au plus tard.

Tous les membres sont invités à l'Assemblée Générale. Seuls, les membres en règle de cotisation 2008 peuvent participer aux différents votes.



Le réseau N en déplacement au RAMMA de Sedan : Jacques, Claude, Jean-Pierre, Michel, Jean-Claude, Thierry, Anne et Didier; Douglas, Amélian, Margaux, Briec.



Une petite merveille de modélisme déjà présentée en page 2 de couverture.



Le réseau du RMM prenait une certaine place...



Jean-Claude, Jean-Pierre, Claude, Jacques, Thierry, Michel.

Photos Didier Delfosse.

N'oubliez pas de verser votre cotisation pour 2008

Tous les détails en avant-dernière page de Ferro Flash Namur

Bulletin de versement annexé à cette brochure

Exposition au club "De Pijl" à Mechelen



Affairé aux commandes d'un des TCO du grand réseau converti au numérique du club "De Pijl" à Mechelen



Réseau numérique ardennais avec circulation d'un autorail équipé d'une caméra vidéo au club "De Pijl" à Mechelen

A l'Association Liégeoise des Amateurs Ferroviaires (ALAF)



La toute grosse foule pour le réseau de l'ALAF à Ougrée



Réseau analogique de l'ALAF à Ougrée

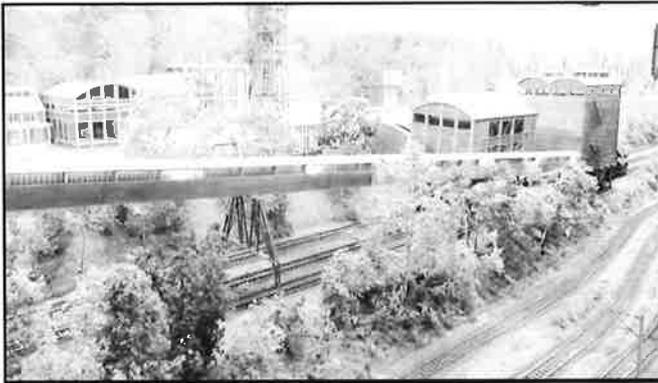
Au Royal Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique (RCFEB)



Je me suis arrêté pour contempler ce réseau modulaire, à vocation vicinale, joliment exécuté tant au point de vue du matériel que du réalisme du décor.



Merveilles, vues à l'expo du Wex à Marche



Photos Claude Carpet, 10 novembre 2007.

DMU 41 de Alstom reproduite en H0 par Mehano

La firme Slovène qui a reproduit le modèle à l'échelle H0 des locomotives Diesel série 77 de Vossloh et plus récemment les différentes versions de la série 51, vient de mettre sur le marché l'autorail Diesel double série 41 de la SNCB.

Les versions avec les numérotations propres à Hasselt et Merelbeke ont eu les honneurs du début de production.

Les versions n°4118 (Charleroi) et n°4126 (Stockem) viennent d'arriver sur les étagères avec notamment les versions sonorisées au moyen d'un LokSound 3.5 mais en 8 Mbits qui suffit en capacité aux sons qui y ont été insérés (+/- 295,00 € suivant le magasin).

D'origine, les modèles sont livrés avec les sons "poussés au maximum". Ce qui veut dire que l'amplificateur est saturé au plus haut de ses possibilités et que, lors d'un emploi dans une pièce réservée au réseau, le niveau de son est intenable pour une oreille "normale".

Si vous avez acquis ce modèle sonorisé d'origine, je vous invite à le faire régler par un spécialiste. J'ai remarqué que nombre des sonorités sont consignées sur "sons auxiliaires" alors qu'ils font partie des sons "machine" : bizarre comme option.

Le sifflet du garde est comme il est...

Les sons annexes comportent :

- Sablage;
- Sifflet du garde;
- Fermeture des portes;
- Ouverture des portes;
- Klaxon aigu;
- Klaxon grave;
- Airco;
- Klaxon court aigu;
- Klaxon grave court;
- Attelage automatique;
- Bruit de passage sur aiguillages;
- Bruit caractéristique du "tac-tac" sur les joints de rails.

J'ai modifié le fichier des sons d'origine pour plusieurs raisons :

- La circulation sur l'axe 162 (Charleroi - Couvin ne comporte pas de "tac-tac" : suppression de ce son.
- Autre son de sifflet du garde.
- Les versions 3 rails en particulier, ainsi que d'autres centrales de commandes en DCC ne comportent que 4 ou 8 fonctions disponibles. Il fallait donc remanier l'ordre de celles-ci en fonction de leur importance. Voici comment je les ai réinstallées :

- F0 : éclairage des phares;
- F1 : sons généraux de l'engin + éclairage intérieur;
- F2 : klaxon aigu long;
- F3 : klaxon grave long;
- F4 : sifflet remanié du chef-garde.
- F5 : fermeture des portes;
- F6 : sablage;

F7 : ouverture des portes;

F8 : air conditionné.

F9 : relâchement des freins;

F10 : passage sur aiguillages;

F11 : court klaxon aigu;

F12 : court klaxon grave.

Les automotrices sont équipées du troisième phare, du cartouche lumineux de destination et des autocollants



jaune/noir sont joints en fonction des destinations de chaque version (photo réelle ci-dessus).

Une prise à 5 pôles relie les deux caisses. Deux liaisons pour renvoyer le courant des essieux de la remorque vers l'élément tracteur, trois liaisons pour les phares.

Il manque malheureusement une liaison filaire pour l'éclairage intérieur indispensable pour éviter de rouler avec des vitres noires !

Pour réaliser celui-ci, il est nécessaire d'opter pour les barrettes "Golden White" de Digirails plutôt qu'un blanc bleuté ! Les sièges sont déjà bleu de bleu. Cet éclairage



sera collé à la plaque en carton gris qui relie les dessus des sièges et supporte la tresse de fils. Ces barrettes de 23 cm à 14 leds seront recoupées d'un côté de 3 cm (-2 leds) : 24,95 € par barrette.

L'accouplement entre caisses est réalisé au moyen d'une barre plate avec une griffe à laquelle s'attache la prise femelle de l'élément remorque.



L'élément remorqué avec l'éclairage intérieur "Golden White" de Digitalails.

La figuration (en dur) des soufflets est déplorable, mais l'engin peut aborder des courbes "Märklin" de 36 cm de rayon. Des soufflets plus réalistes sont disponibles chez le fabricant français GPP (les peindre en gris). Il faudra alors araser ce qui existe au profit de plus réaliste.

Hormis les soufflets et l'absence de transition filaire pour l'éclairage intérieur, ce modèle est bien réalisé et à conseiller à tout modeliste qui veut faire rouler du matériel SNCB époque actuelle.

Il nécessite quelques améliorations que je vais tenter de vous décrire dans les pages suivantes.

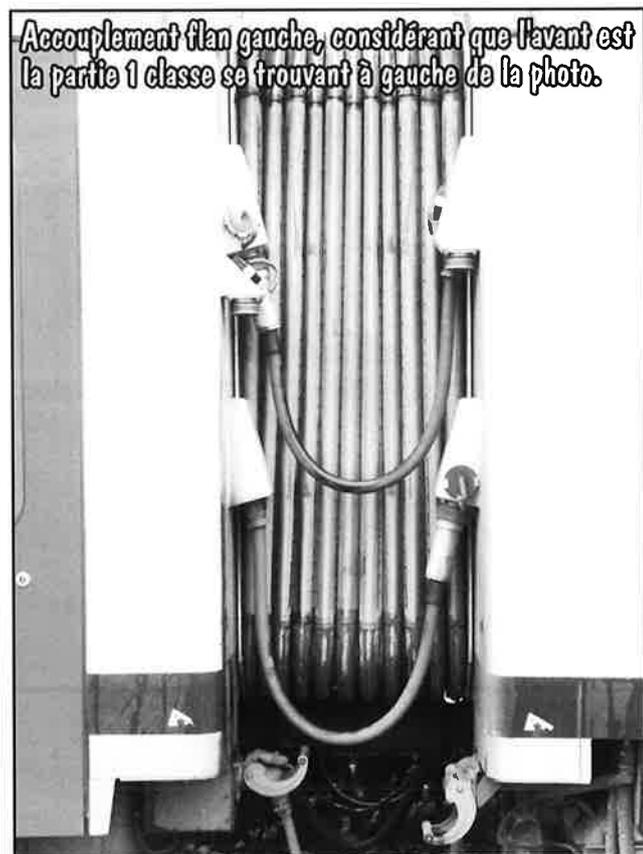
Je reste à votre disposition pour un conseil ou une amélioration genre éclairage ou un réglage de la sonorisation.

Texte et photos de Claude CARPET avec la collaboration de www.ferromodelisme.be

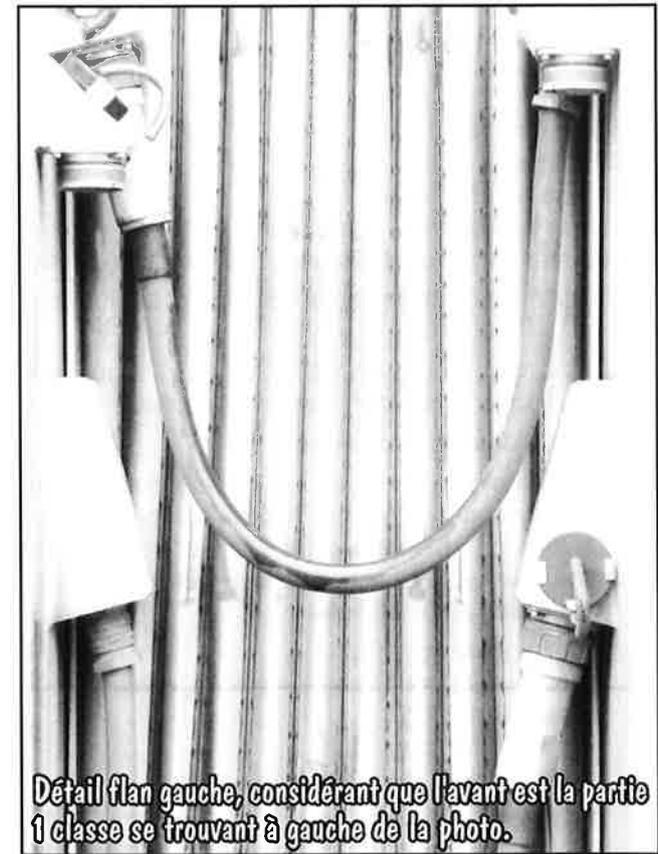
Amélioration de l'AR 41 de Méhano

Les fils intérieurs sont parfois visibles. Il y a lieu de les peindre en noir.

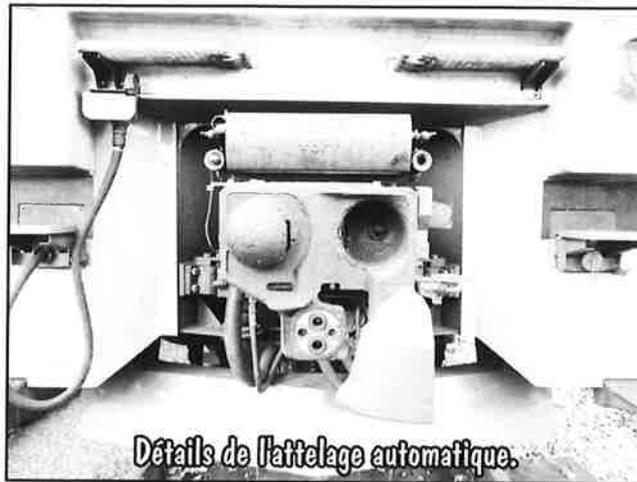
A l'accouplement, il y a des prises dans la carrosserie qu'il serait bon de garnir. Les photos de cet article vous y aideront. Donnez du "mou" aux câbles comme dans la réalité pour ne pas les tendre ou les arracher dans les courbes. Une vue de l'attelage avec ses parties graissées vous permettra une touche de noir dans l'attelage.



Accouplement flan gauche, considérant que l'avant est la partie 1 classe se trouvant à gauche de la photo.



Détail flan gauche, considérant que l'avant est la partie 1 classe se trouvant à gauche de la photo.



Antennes, tuyaux d'échappement et les aérations

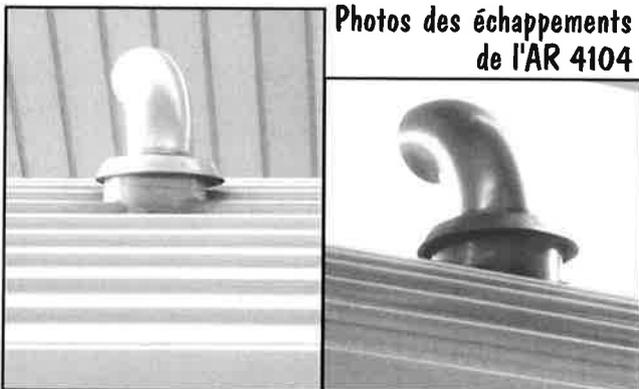
Sur la toiture près des faces d'about se situent les antennes, elles figurent sur le modèle.

Sur les toitures, il y a également deux trous. L'un est réservé au tuyau d'échappement des gaz moteurs, l'autre est la sortie d'extraction d'air.

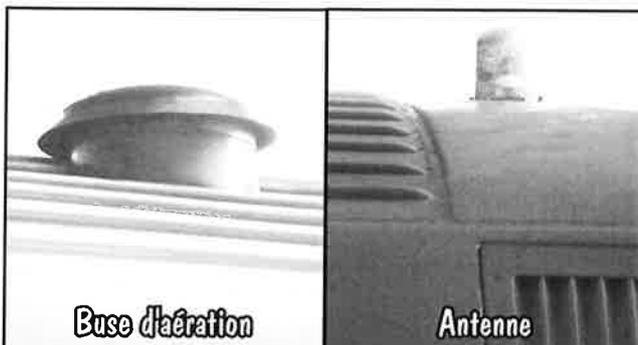
Les tuyaux d'échappements sont livrés dans le sachet de pièces à rapporter. Ils seront collés suivant la disposition : regardez de face, le trou de droite, buse tournée vers le flan opposé (voir photos).

Le second tuyau est un cylindre couvert d'un "chapeau". Le travail s'effectue de manière identique pour chaque caisse.

Les photos de la page de gauche, colonne de droite en bas : deux vues de la face gauche : en haut la voiture 1 montre son échappement, en bas voiture 2 montre le tuyau d'aération.



Photos des échappements de l'AR 4104



Buse d'aération

Antenne

Comme les deux éléments de caisse sont identiques, la visualisation de la face droite se fera vues inversées la vue du haut représentera alors l'échappement de la voiture 2 et celle du bas l'aération de la voiture 1.



Face gauche : en haut voiture 1, en bas voiture 2
Comme les deux éléments sont identiques, sur la face droite, les vues seront donc inversées : la vue du haut représente la voiture 2, celle du bas la voiture 1.

Association des deux éléments

Pour le réalisme, je vous conseille d'associer définitivement les deux éléments. Ceci permettra l'installation des câbles et conduits de raccords entre les deux caisses tels qu'ils sont présentés sur la photo de gauche. Etant donné leur position, ces conduits ne sont pas noirs mais gris anthracite sur lequel une patine sera la bienvenue. Cette dernière, en ce qui concerne la ligne 132 (Charleroi - Couvin), a un aspect de terre gris-brunâtre : Humbrol 75 et 72 en parts égales et très dilués.

Le collage du timon s'effectue sur la partie plate, pas sur le pivot rond sinon plus de rotation !

Les cartouches de destination

Sur chacune des faces d'about et sur les flans des deux éléments de caisse figurent quatre cartouches identifiant clairement l'utilisation de l'automotrice :

- Ne pas embarquer;
- Train de service;
- Service spécial;
- Gare de destination de l'automotrice.

Pour la 4118 "Charleroi", la feuille d'autocollants est garnie également de :

- Couvin;
- Walcourt;
- Marienburg; au lieu de Mariembourg...



23 juillet 2004, gare de Walcourt, voie 1 : l'AR 4106 en direction de Couvin. Nous pouvons remarquer le troisième feu allumé. Le traitement du parebrise crée une irisation bien visible sur la photo originale en couleurs. A cette époque, les numéros d'immatriculation ne figurent pas sur les faces d'about.

Ci-dessous : AR 4119 en voie 3 vers Charleroi-Sud vue sur la face avant et la 1^{ère} classe.



- Charleroi-Sud;
- Mons;
- La Louvière-Sud.
- Bruxelles-Midi;
- Bruxelles-Nord;
- Erquennes.

Pour la 4126 "Stockem", la feuille d'autocollants est garnie également de :

- Libramont;
- Namur;
- Virton;
- Bertrix;



18 juin 2007, gare de Couvin : l'AR 4104, en voie 1, attend le départ vers Charleroi. Sur ces autorails, les feux rouges sont à "l'intérieur".

- Stockem;
- Dinant;
- Houyet;
- Arlon;
- Rodange.

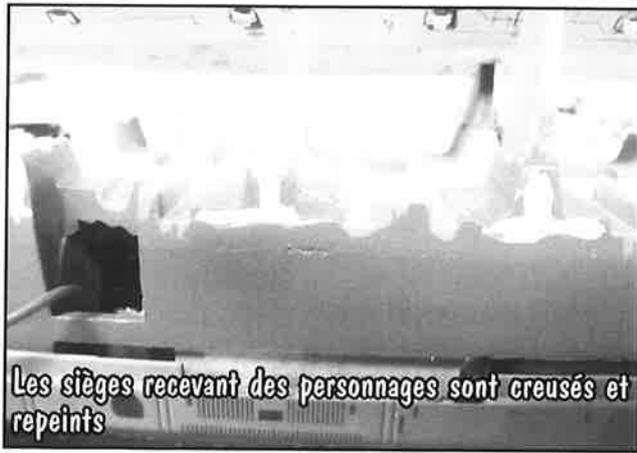
En réel, ces cartouches sont pilotés par l'ordinateur de bord géré par le conducteur.

Malheureusement, dans la boîte de Mehano, il n'est fourni qu'une seule feuille permettant de garnir uniquement les cartouches des faces d'about.



Les voyageurs

Les éléments moulés "sièges" en métal sont assez haut par rapport aux vitrages. Comme les têtes doivent arriver au centre des vitrages, il faut à la fois creuser dans le siège et recouper les personnages pour en faire des "troncs".



Peinture des sièges

Dans les deux éléments, les sièges sont réalisés dans une matière métallique servant de lest. Tout bleu c'est trop de bleu. Il faut peindre le sol en gris-bleu n°109, les sièges en bleu-violet n°25 en n'oubliant pas que la tranche des sièges (coque moulée) est blanche.



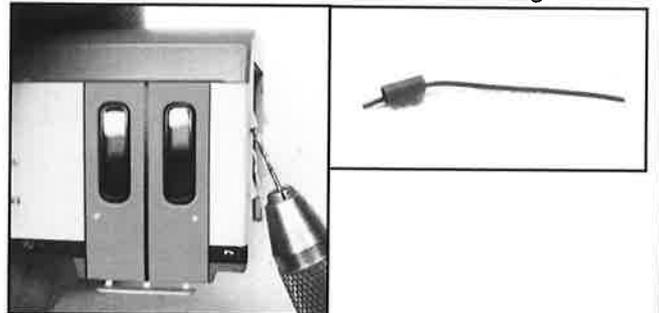
Tous ces détails de finition apparaîtront lorsque l'éclairage sera allumé : les vitrages sont bien transparents ! Inutile de fabriquer de fines poignées jaune de chrome n°69 pour installer au bord de la rangée (voir photos).



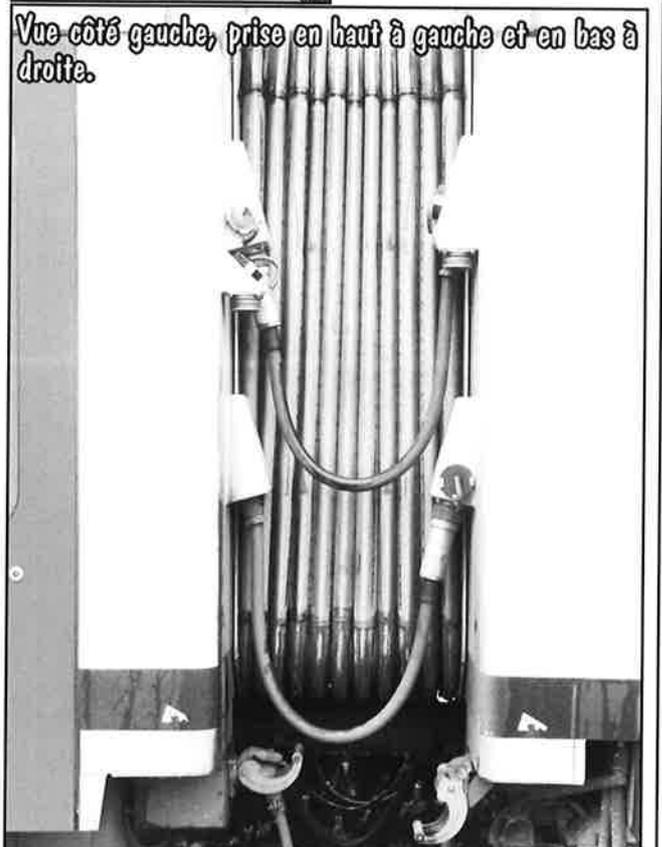
Une ligne de couleur suffira à suggérer ce jaune. Par contre, la toiture (plaque en carton au dessus des sièges) pourrait être peinte en blanc.

Le raccord entre les caisses

Une finition visible du modèle sera la figuration des câbles de transmission de données et d'énergie. Un fin



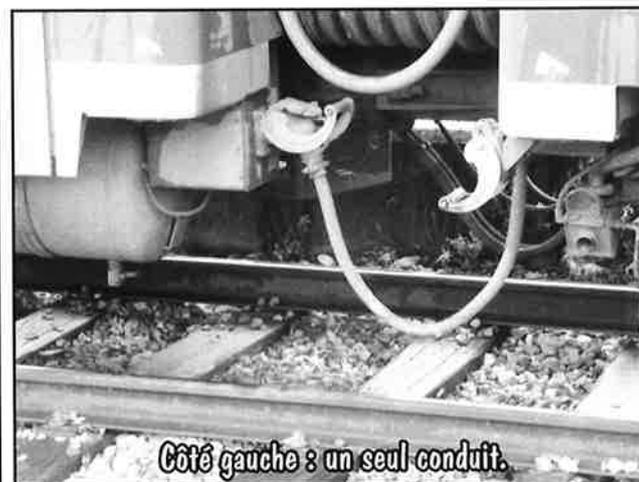
Vue côté gauche, prise en haut à gauche et en bas à droite.



Vue côté droit, prise en haut à droite et en bas à gauche. Ajouter 3 câbles ensemble dans le bas et un câble séparé. Détails dans la photo suivante.



Ci-dessous : détail des câbles côté droit et de la patine. Les câbles ne sont pas noirs mais gris foncé sur lequel une patine sera la bienvenue.



Côté gauche : un seul conduit.

fil noir sera peint en gris "poussière". Préalablement, un morceau de gaine thermoréductrice sera placé à l'une des extrémités. Quatre trous seront forés en oblique dans les excroissances supportant les câbles. L'installation de ces câbles se fera suivant les deux photos de cette page. Attention : le petit morceau de gaine figurant la prise sera peint ton aluminium et placés différemment selon le côté de l'autorail et les prises haut et bas.

Côté droit, dans le bas, une triplette de câbles et un autre seul (voir la photo de détails page suivante au milieu).

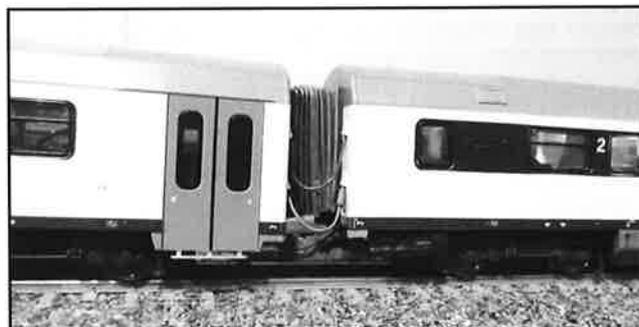
Côté gauche, dans le bas, un câble (voir photo dans le bas de la page suivante).

Les soufflets

Ils sont malheureusement représentés en plastique dur du fait de la séparation des deux caisses pour les remettre dans la boîte. Il y aurait pu avoir une figuration réaliste des soufflet en matière souple comme les soufflets proposés par GPP. Ces derniers étant fabriqués pour les raccords entre voitures voyageurs, nous avons une dimension trop étroite : il faut en prendre deux pour en faire un aux bonnes dimensions.

Enlever le cadre magnétique. Un soufflet sera coupé net au ras de la verticale d'un côté, l'autre au centre.

Le collage est délicat car la matière du soufflet se colle vite et définitivement à la cyanoacrylate.

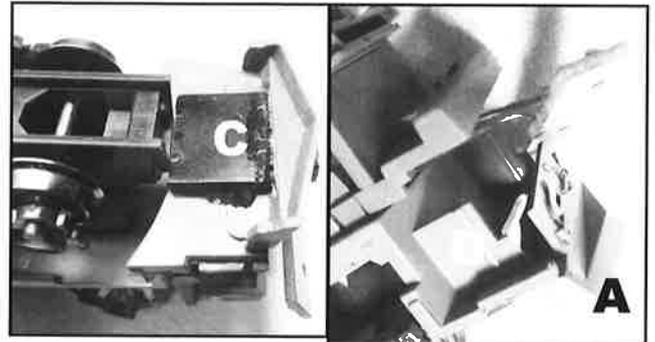
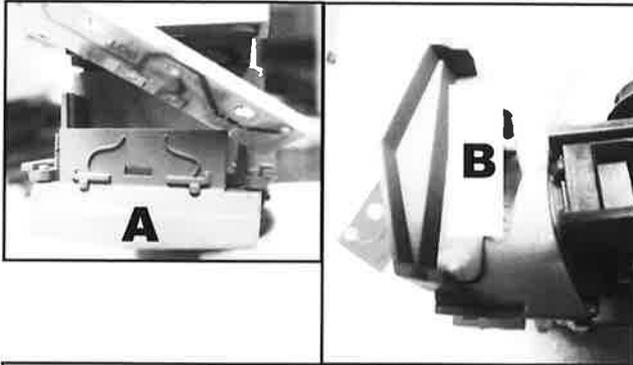


L'attelage pour unité multiple

Nous rencontrons ses autorails aux heures de pointes en accouplement de deux unités qui forment un train de quatre voitures. D'origine, rien n'a été prévu pour réaliser cet assemblage très courant dans la réalité.

Comme il n'a pas été, à ma connaissance, prévu d'autres numéros pour le dépôt de Charleroi ni celui de Stockem, la seule façon d'assembler deux autorails est de prendre le 4118 et le 4126. Pour cela il faut prévoir un attelage amovible à l'arrière du 4118. Quelques travaux doivent alors être effectués.

La face d'about est désolidarisée du châssis : tirer vers le haut la partie avec le bandeau bleu, attention elle est enfoncée dans le circuit imprimé des phares qui vient avec. (D) enlevé nous découvrons une place trop petite pour le boîtier d'attelage. Il faut le mettre dessous. Le chasse-pierres (A) est maintenu par deux tenons à l'about qui a été privé de son attelage fictif. Enlever à la fraise ou au cutter (aïe les doigts) la partie sous le rectangle tracé en blanc (B), limer légèrement l'oblique intérieure du chasse-pierres pour permettre de placer un boîtier d'attelage carré (C) à pivot tourné vers le haut.



Limer légèrement pour la rotation du bogie. Recouper une partie de la tige et le boîtier NEM pour qu'il ne dépasse pas de la face d'about et l'attelage en conséquence. Enfichez le boîtier NEM à fond moins un cheveu. Ce boîtier sera préalablement recoupé pour ne pas qu'il dépasse de la caisse. La tige d'attelage sera recoupée en conséquence. Elle n'aura malheureusement plus d'ergots de maintien dans le boîtier NEM. Il faudra choisir alors de coller cet attelage définitivement? Les photos de gauche montrent pour celle du haut la découpe avec le faux attelage d'origine, celle du bas avec l'attelage Profi de Fleischmann. Une combinaison des deux peut être envisagée. Mais en réalité, la découpe est carrée.

Le chasse-pierre est trop large par rapport à la réalité. Il peut être recoupé jusqu'à la marque jaune, soit avant le petit marche-pied.

Texte et photos de Claude CARPET, avec la collaboration de www.ferromodelisme.be



Travaux sur le réseau N du club

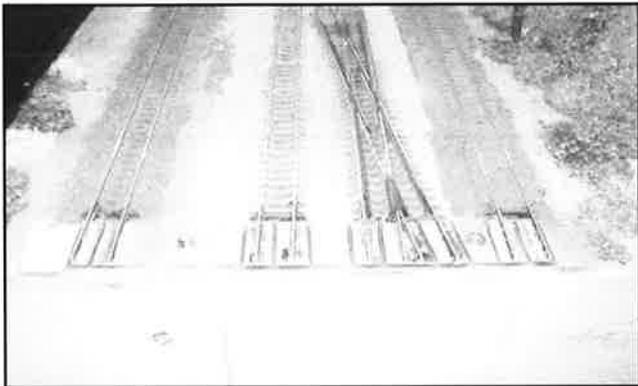
Le réseau modulaire à l'échelle "N", représentant la ligne "Athus-Meuse" et plus précisément le site de l'ancienne gare de Vôneche, a l'habitude de partir en voyage dans d'autres expositions montrant ainsi le savoir faire de l'équipe "N" des modélistes du Rail Miniature Mosan.

C'est ainsi qu'en octobre, il se promenait à la grande exposition de modélisme "RAMA" de Sedan (F 08).

Chaque déplacement est toujours source de petites (ou grosses) destructions. Afin de pallier à celle qui se produit le plus souvent, nos spécialistes se sont penchés sur les bouts des modules. Lors des différents transports, il est malheureusement très facile de soulever les rails au bout des modules. Le ballast se glisse dessous et il est impossible alors de faire correspondre les voies au même niveau lors d'une nouvelle juxtaposition des modules.

Le "Service de la Voie" s'est penché sur le problème et a fabriqué des plaques de sécurité, vissées dans le plan de roulement, sur lesquelles sont soudés les rails.

Ces plaques sont formées de cartes époxy et cuivre que l'on appelle plus précisément "circuits imprimés"

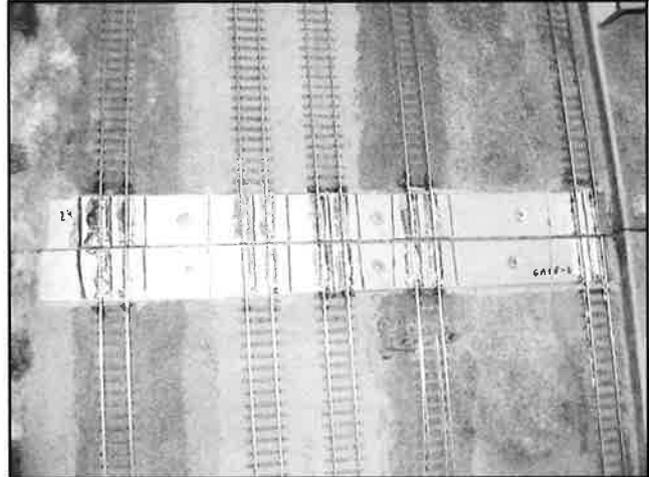
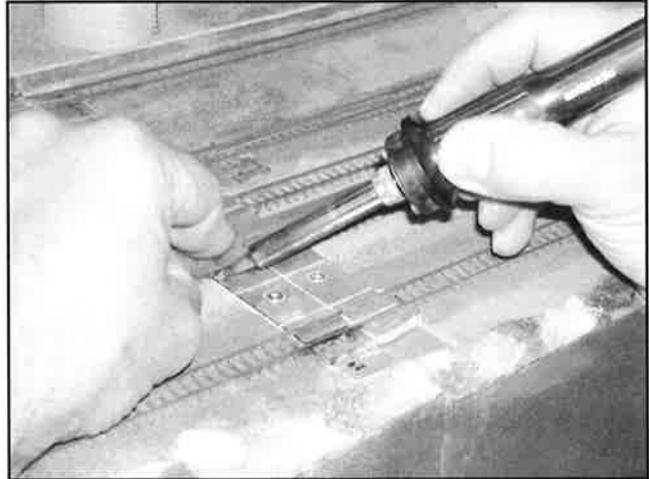


dans lesquels des sillons ont été creusés dans le cuivre pour former les isolations indispensables. La photo ci-dessous nous montre un bout de module avec la bande de cuivre fixée sur le plan de roulement, isolation terminée, rails soudés.

La photo ci-dessous nous indique le moment de la soudure du rail à la plaque de cuivre. La main gauche

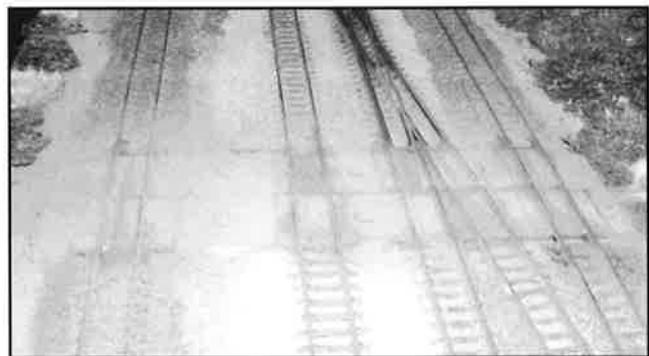


tient une latte pour aligner horizontalement et en alignement la file de rails entre modules.



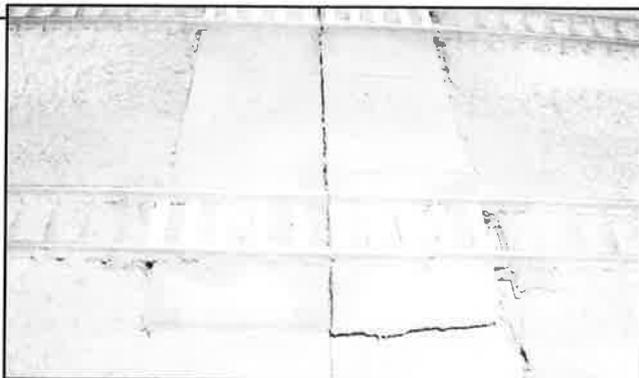
La photo ci-dessus présente un raccord entre deux modules. Nous pouvons remarquer les terminaisons entre ceux-ci réalisées en cuivre dont les rails soudés sont aisément isolés par des sillons formés par absence de cuivre. Ces plaques sont vissées dans le support en bois.

Une première couche de peinture est indispensable pour cacher le brillant et la couleur du cuivre.



Il faut maintenant reproduire finement les traverses qui ont disparu puisqu'elles ont été remplacées par la plaque en époxy et cuivre.

Ces traverses sont réalisées avec de la carte plastique ou des lattes (en Styrene) aux dimensions épaisseur et

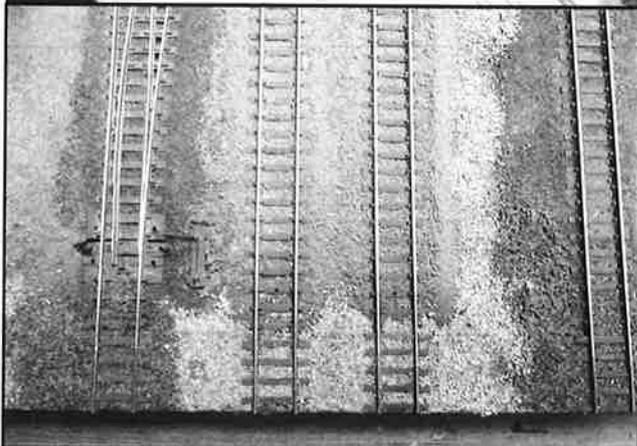


largeur trouvées dans la production "Evergreen" (en blanc sur les photos ci-dessous).

Jacques colle les nouvelles traverses sur les plaques de cuivre peint. Il y aura cohésion visuelle de l'aspect de la voie et continuité dans le roulement des convois sans les voir tressauter au changement de modules : les files de rails n'ayant pas d'espace entre-elles.

Les traverses seront ensuite peintes ainsi que les rails.

Le stade suivant sera le ballastage pour uniformiser le décor et faire disparaître le renforcement des bouts de rails aux intersections des modules.



La photo ci-dessus nous montre un module terminé.

Voici un travail indispensable pour la préservation des bouts de voies entre les modules d'un réseau démontable. Ci-dessous : Au RAMA à Sedan (F 08).

Claude CARPET,

Photos de Thierry FOLLEBOUCKT.



Photo Didier Delfosse, 14-10-2007.

1956 - 2006 : 50 ème anniversaire de l'électrification de la ligne Bruxelles - Luxembourg

Suite des FFN 137 à 140, 142, 143 et 146

Exploitation de la ligne en traction électrique

Chapitre écrit par R. Carlier, Ingénieur à la Direction de l'exploitation de la SNCB.

La ligne Bruxelles - Luxembourg, qui sera ouverte à la traction électrique le 30 septembre (1956), présente des caractéristiques très différentes des autres lignes déjà électrifiées et détient, dans l'économie du pays, une place fort importante. Aussi, l'électrification revêt-elle un intérêt tout particulier que nous nous efforcerons de mettre en évidence en soulignant les améliorations qui en résulteront pour chaque catégorie de trafic.

Le trafic des voyageurs

Le trafic voyageurs de la ligne du Luxembourg présente une grande variété.

La section de Bruxelles à Ottignies est le siège d'un trafic de banlieue avec les pointes du matin et du soir, comme sur les autres branches de l'Etoile de Bruxelles. La section Bruxelles - Ottignies et son antenne Ottignies - Wavre sur la ligne Ottignies - Louvain sont en exploitation électrique depuis le début de l'année. La région desservie est une zone résidentielle des plus pittoresques, susceptible d'un grand essor, auquel l'amélioration des relations consécutive à l'électrification ne peut manquer de contribuer puissamment.

De Bruxelles à Namur se développe un trafic interurbain comparable, quoique de volume moindre, à Bruxelles - Gand et Bruxelles - Liège.

Au delà de Namur et jusqu'à la frontière luxembourgeoise, la ligne dessert des régions qui comptent parmi les moins peuplées du pays. Namur - Arlon constitue l'épine dorsale d'un réseau relativement peu dense. En ses noeuds successifs convergent les lignes secondaires et les services d'autobus. Itinéraire obligé de la plupart des déplacements, elles voit son importance s'accroître encore lorsqu'au coeur de l'hiver les routes sont enneigées.

Bruxelles - Luxembourg est aussi une artère internationale importante. Elle constitue l'une des voies les plus rapides entre l'Angleterre, les Pays-Bas et la Belgique d'une part le Grand-Duché de Luxembourg, l'Alsace-Lorraine, la Suisse et l'Italie d'autre part. Elle facilite l'accès vers nos mines de la main d'oeuvre italienne. En été elle transporte des milliers de touristes anglais, néerlandais et belges vers la montagne et le soleil. Tronçon de l'axe des capitales du Bénélux desservant Luxembourg, siège de la CECA, conduisant à Strasbourg, siège du Conseil de l'Europe, elle paraît promise à un rôle de premier plan dans l'organisation de l'Europe d'après-guerre.

Cet intérêt international, parfaitement compris par les Chemins de Fer Luxembourgeois, a incité ces derniers

à prolonger l'électrification sur leur réseau jusqu'à Luxembourg en adoptant la technique belge (courant continu 3.000 volts). La mise en service se fera à la même date que la Belgique.

L'exécution de ces différentes catégories de transport de voyageurs est, du point de vue technique, fortement influencée par les caractéristiques très particulières de la ligne quant aux pentes et rampes : par son profil en long Bruxelles - Arlon est une ligne en montagnes russes sur tout son parcours.

Les rampes, souvent de grande longueur, y atteignent couramment 16 à 17 millimètres par mètre. C'est la ligne la plus accidentée du réseau.

Dans de telles conditions, la traction à vapeur était impuissante à y réaliser les mêmes performances que partout ailleurs. Entre Bruxelles et la province de Luxembourg, les voyageurs avaient à subir le double handicap de la longue distance et de la faible vitesse. Au même moment où, de Bruxelles, on atteignait Liège et Bruges en une heure, il fallait encore trois heures pour rejoindre le centre de la province de Luxembourg dont l'éloignement géographique se trouvait ainsi singulièrement aggravé.

A ces éléments de faiblesse en traction vapeur, l'électricité va substituer ses atouts majeurs. Grâce à sa remarquable aptitude à mettre en jeu localement un surcroît de puissance que lui débite généreusement la ligne de contact, le moteur électrique va se jouer des rampes et accroître considérablement la vitesse en ligne.

Grâce aussi à sa grande puissance, pour un faible poids, l'automotrice électrique accélérera très sensiblement les parcours omnibus. Pour toutes les catégories de trains, les vitesses commerciales vont être relevées jusqu'à approcher les ordres de grandeur atteints sur les autres lignes. Enfin, par son prix de revient intéressant, l'automotrice permettra, pour une dépense inférieure à ce qu'elle eût été en traction vapeur, la mise en marche plus fréquente de trains légers, les seuls possibles dans une région à population aussi disséminée.

En résumé, la traction électrique va trouver sur Bruxelles - Arlon un champ d'action où elle pourra développer avec bonheur la gamme étendue de ses possibilités.

Examinons maintenant l'organisation prévue en traction électrique à partir du 30 septembre 1956.

Service Bruxelles - Luxembourg

Six trains directs partant de Bruxelles-Midi, à raison d'un train toutes les trois heures, effectueront le trajet Bruxelles-Quartier-Léopold - Luxembourg en 2 h 47, avec arrêts à Ottignies, Gembloux, Namur, Ciney, Marloie, Jemelle, Libramont, Marbehan, Arlon. Seul le dernier de ces trains, vu son heure tardive, sera limité à Arlon.

Un nouveau mode d'exploitation, rendu possible par la mise en ligne d'automotrices, permettra d'assurer, en outre, des relations rapides sans changement de train entre Bruxelles et les gares intermédiaires de la section Jemelle - Arlon. Au passage à Jemelle, de chacun des six trains directs ci-dessus, une automotrice sera découpées et continuera en parcours omnibus jusqu'à Arlon. Jemelle - Arlon sera parcouru en 81 minutes (vitesse commerciale de 60 km/h) soit 40 minutes en moins que les trains omnibus les plus rapides en régime vapeur.

Une organisation symétrique est prévue en sens inverse, par la reconstitution en un seul train à Jemelle de deux automotrices venant respectivement d'Arlon en parcours omnibus et de Luxembourg en parcours direct.

Pour le service local Arlon - Luxembourg, les temps de parcours seront ramenés de 42 à 32 minutes.

Service Bruxelles - Namur

De 6 h 30 à 22 h 30, un train direct reliera toutes les heures Bruxelles-Nord à Namur, avec arrêts à Bruxelles-QL, Ottignies et Gembloux. C'est un de ces trains qui continuera toutes les trois heures jusqu'à Luxembourg. Aux autres, une automotrice sera détachée à Namur et desservira les gares intermédiaires de Namur à Jemelle. Les temps de parcours seront respectivement de 40 minutes au lieu de 54 à 60 minutes de Bruxelles-QL à Namur, et de 63 minutes au lieu de 80 à 90 minutes de Namur à Jemelle (omnibus).

La fréquence actuelle du service Bruxelles - Wavre (déjà électrifié) sera maintenue : un omnibus et un semi-direct par heure.

Entre Ottignies et Namur, un train omnibus circulera toutes les heures en période de pointe et toutes les deux heures en période creuse. La durée du trajet sera ramenée de 59 à 36 minutes.

Le service de base résumé ci-dessus sera complété par un certain nombre de trains supplémentaires, avec des horaires appropriés aux besoins des travailleurs et des écoliers.

Les sensibles améliorations apportées par les nouveaux services apparaissent notamment à la lecture du tableau ci-après donnant, pour quelques gares situées entre Namur et Arlon, une comparaison entre les nombres journaliers et durées des trajets directs au départ de Bruxelles-QL avant et après l'électrification.

Le service International Ostende - Bâle

Tandis que s'achève l'électrification de Bruxelles - Luxembourg en courant continu 3.000 volts, la ligne Luxembourg - Thionville - Bâle est équipée en 25.000 volts courant monophasé 50 Hz. Comme d'autre part les travaux sont en cours entre Anvers et Roosendaal,

on s'achemine rapidement vers la continuité de la traction électrique sur l'itinéraire Amsterdam - Bruxelles - Bâle - Milan - Rome.

Parmi les difficultés d'ordre technique à résoudre, figure le changement des tensions à Luxembourg. La disposition géographique de la gare y exigeant le rebroussement des trains de voyageurs de grande ligne, un relai de locomotive est toujours nécessaire. Il y avait intérêt à permettre l'utilisation directe des locomotives à 3.000 volts côté Bruxelles et des locomotives à 25.000 volts côté Thionville. Dans ce but, la gare de Luxembourg a été équipée d'un dispositif de "voies commutables" dont la ligne de contact peut être alimentée, suivant les besoins de la locomotive qui se trouve, en courant de l'une ou l'autre espèce.

L'électrification de la ligne Luxembourg - Bâle sera vraisemblablement terminée dans le courant de l'année 1958 et, à ce moment, la durée du parcours Bruxelles - Bâle sera ramenée à huit heures soit un gain de temps, sur les horaires vapeur, de près de deux heures (dont 30 minutes entre Bruxelles et Luxembourg).

De Bruxelles QL à :	Service au 02-10-1955 (vapeur)		Service au 30-09-1956 (électrique)		
	Nombre de relations directes	Temps moyen de parcours	Nombre de relations directes	Temps moyen de parcours	Gain de temps
Assesse	0	-	9	63'	-
Ciney	5	87'	7	65'	22'
			9	77'	10'
Grupont	4	137'	9	106'	31'
Marbehan	4	195'	6	131'	64'

Le trafic marchandises

Bruxelles - Namur - Arlon est, en même temps qu'une ligne à voyageurs importante, une voie d'acheminement fondamentale du trafic des marchandises.

Elle fait partie de l'itinéraire international reliant le port d'Anvers à son Interland industriel Luxembourg - Lorraine - Sarre. Cet itinéraire est dédoublé d'Anvers à Namur, sur la plus grande partie, par la ligne Anvers - Malines - Louvain - Ottignies, Gembloux - Ronet - Namur également électrifiée.

Il est dédoublé au-delà par la ligne Namur - Dinant - Athus dénommée "Athus-Meuse".

Les deux lignes Namur - Arlon et Athus - MLeuse, d'un développement total de 325 km, soit 6,5% du réseau, assurent un trafic annuel de plus de 4 milliards de tonnes/kilomètre remorquées, soit 15% de l'ensemble.

Les tonnages nets annuels des principaux courants sont les suivants :

- 1,5 millions de tonnes de produits métallurgiques luxembourgeois et 0,5 million de tonnes de l'Est français vers Anvers.
- 6,5 millions de tonnes de minerais de fer lorrain vers Charleroi et Liège.

- 1 million de tonnes de coke belge et néerlandais vers le Luxembourg.
- 350 mille tonnes de et vers la Suisse et l'Italie
- 200.000 tonnes de potasse vers Anvers.
- 100.000 tonnes d'hydrocarbures.
- 200.000 tonnes de sable, chaux et dolomie.
- 100.000 tonnes de minerais d'outre-mer via Anvers vers le Luxembourg et la Lorraine.

La ligne Athus-Meuse où la traction a déjà été modernisée par la mise en service de locomotives Diesel, cèdera dans l'avenir une partie de son trafic à la ligne Arlon - Namur pour y assurer le rendement le plus élevé possible de l'électrification.

En effet, outre l'économie considérable qu'elle fait réaliser sur la remorque des trains vapeur, la traction électrique permet également d'accélérer très sensiblement les trains de marchandises.

Il en résulte de moindres écarts avec les horaires voyageurs de la ligne, et la possibilité de mettre en ligne, dans un intervalle de temps déterminé, un nombre de trains plus élevé. Ainsi, la partie des trains de l'Athus-Meuse qui viendra étoffer le service de l'artère électrifiée accoitra-t-elle le bénéfice de l'électrification.

Les travaux d'aménagement

L'ampleur des travaux d'électrification de la ligne de Luxembourg résulte de la longueur de cette ligne, double de celle des lignes précédemment équipées, et de l'importance des installations appelées à faire face non seulement au trafic actuel, mais au trafic futur.

En vue de la nouvelle exploitation, un certain nombre de travaux d'aménagement furent nécessaires, parmi lesquels :

La modernisation de la gare de Namur

La présence de quatre ouvrages d'art impropres au passage des lignes de contact, le nombre insuffisant des voies à quai, le tracé défectueux des voies côté Bruxelles et la nécessité de nombreux ripages pour implantation des supports de caténaires ont incité la SNCB à remanier complètement le tracé des voies.

Il en a été profité pour réaliser les améliorations suivantes :

- Augmentation de la vitesse autorisée côté Bruxelles;
- Construction d'un nouveau quai à voyageurs;
- Extension et concentration du faisceau de garage des voitures;
- Allongement des voies à marchandises;
- Adoption de dispositifs permettant la composition et la décomposition au passage de trains d'automotrices.

La refonte de la gare à marchandises de Stockem

Le rapport sur la ligne de Luxembourg d'un trafic important aura pour conséquence de développer l'activité de Stockem. Cette gare de formation à proximité des frontières aura à faire face dans l'avenir à un trafic pouvant atteindre 2.500 wagons par jour.

Pour lui donner la capacité voulue et assurer en même temps un rendement élevé des installations, on l'a modernisée et équipée des dispositifs les plus récents tels que freins de voies, triage automatique, communication-radio pour la commande des mouvements et pour le factage.

Ces travaux importants, rendus délicats par la nécessité de maintenir la gare en exploitation, seront terminés dans le courant de l'année 1957.

Autres aménagements

Dans une dizaine de gares, on a amélioré ou créé des voies de garage, suivant un programme tendant à pourvoir la ligne d'une possibilité de garage direct dans chaque sens de marche tous les dix kilomètres en moyenne, et à assurer ainsi la régularité du trafic accru.

L'électrification de la ligne Bruxelles - Luxembourg marque une étape importante dans la voie de la modernisation des Chemins de Fer belges. Elle améliore notamment un outil de transport essentiel pour l'économie du pays, et permet à notre réseau de manifester avec une vigueur accrue la présence de la Belgique dans le nouvel équilibre des transports de la Communauté Européenne en voie d'intégration.

Electrification du tronçon Kleinbettingen - Luxembourg des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL)

Chapitre écrit par Armand Kirsch, Ingénieur aux CFL.

Pour garantir la continuité de la traction électrique sur la grande artère Bâle - Luxembourg - Bruxelles, les Chemins de Fer Luxembourgeois ont entamé en février 1955, l'électrification des deux lignes principales Zoufftgen - frontière française - Luxembourg et Luxembourg - Kleinbettingen - frontière belge.

La ligne de Zoufftgen - frontière française - Luxembourg est équipée de caténaires 25.000 volts 50 Hz. Celle de Luxembourg - Kleinbettingen - frontière belge de caténaire 3.000 volts courant continu. La transition entre les

deux systèmes de courant se fait en gare de Luxembourg-voyageurs. Les voies 1, 2, 3 sont réservées à la traction courant 3.000 volts CC, les voies 5, 7, 8 et 11 à la traction 25.000 volts courant monophasé tandis que la voie 4 est équipée de caténaire dite "commutable". La construction de la caténaire de la voie 4 correspond à celle de la caténaires 3.000 volts CC à l'exception des éléments isolants qui sont identiques à ceux de la caténaire courant 25.000 volts monophasés. Tous les trains internationaux Belgique - France - Suisse seront reçus sur la voie 4 et y reprendront leur départ après échange

des locos. Le problème spécial qui se posait était de garantir une sécurité absolue à la traction électrique au point de vue alimentation des locomotives électriques en courant approprié à leur système.

Description de la zone commutable

Le secteur de la voie 4 comprend 2 zones, à savoir la zone 1 et la zone 2 se trouvant normalement hors tension. La mise sous courant des deux zones, soit sous courant 3.000 volts continu soit sous 25.000 volts monophasé est effectuée à partir du Poste Directeur Centre.

Pour créer des dépendances matérielles entre la mise sous tension de la caténaire de la voie 4 et les itinéraires tracés, et pour ne pas entraver la circulation des rames à traction indépendante, une signalisation spéciale s'adressant uniquement à la traction électrique a dû être introduite en gare de Luxembourg-Voyageurs.

Cette signalisation spéciale est une signalisation à feux clignotants.

- Le feu violet clignotant indique "arrêt pour locos électriques".
- Le feu jaune clignotant indique : "avertissement pour locos électriques".
- Le feu blanc clignotant en combinaison avec la signalisation Verlant actuelle indique : "voie libre pour locos électriques".

Normalement les feux jaune et violet clignotants, combinés avec un sémaphore d'entrée et de sortie, un signal avancé ou un signal Vb sont éteints.

Lors de la mise à "voie libre" d'un sémaphore d'entrée (respectivement de sortie), d'un signal avancé, ou d'un signal Vb, pour un itinéraire train ou de manoeuvre en traction indépendante, le feu clignotant violet (respectivement jaune) s'allumera.

Fonctionnement de la zone commutable

Entrée d'un train électrique venant de la direction de Kleinbettingen sur la voie 4

Après avoir tracé l'itinéraire d'entrée Hv 2/4, est mis à la voie libre le signal d'entrée Hv2, l'opérateur du Poste Directeur Centre actionne les touches de commande du signal additionnel Hv E.

Par cette manoeuvre, les interrupteurs 3.000 volts sont enclenchés et alimentent les deux zones de la voie 4.

Après contrôle de la tension, les signaux additionnels Hv E, Vb E, 4a et Vb E 14a prendront la position voie libre.

Après engagement d'un circuit de voies se trouvant sous la zone 2 de la voie 4 par le premier essieux du convoi, l'interrupteur 3.000 volts alimentant la zone 1 déclenche et met la caténaire de cette zone hors tension.

En cas de dépassement du signal Vb E44 et engagement d'un circuit de voies se trouvant derrière ce signal, l'interrupteur 25.000 volts alimentant les caténaires du côté Nord de la gare déclenchent, et évitent ainsi l'alimentation en 25.000 volts de la loco 3.000 volts dans ce secteur.

Evacuation de la loco 3.000 volts de la voie 4

L'évacuation se fait par l'itinéraire de manoeuvres Vb E44 vers la voie 16a.

Le signal Vb E44 est commandé par le Poste de Manoeuvres 3.

La commande de ce signal est subordonnée à la réception d'un déblocage du Poste Directeur Centre. Le déblocage est en dépendance avec la tension sous laquelle la caténaire de la zone 2 est alimentée.

Mise en tête d'une loco 25.000 volts et sortie de la voie 4 vers Bettembourg - Thionville

L'opérateur du Poste Directeur Centre trace l'itinéraire Vb E4b vers la voie 4.

Par la manoeuvre des touches de commande pour la mise à voie libre du signal Vb E4b, la zone 1 de la caténaire de la voie 4 est mise sous courant 25.000 volts. Après contrôle de la tension, le signal Vb E4a prend automatiquement la position de "Voie libre".

Les aiguilles 248a (+) et 248b (-) restent enclenchées dans cette position et maintiennent la zone de la caténaire sous la tension 25.000 volts (enclenchement enregistré lors de la mise à voie libre du signal Vb E4b). Après la mise en tête de la loco, l'opérateur du Poste Directeur Centre trace l'itinéraire de sortie vers Bettembourg. Par la commande du signal de sortie, le signal additionnel pour la traction électrique Vb E4 prend automatiquement la position de "Voie libre".

Après dégagement complet de la voie 4, les zones 1 et 2 reviennent hors tension.

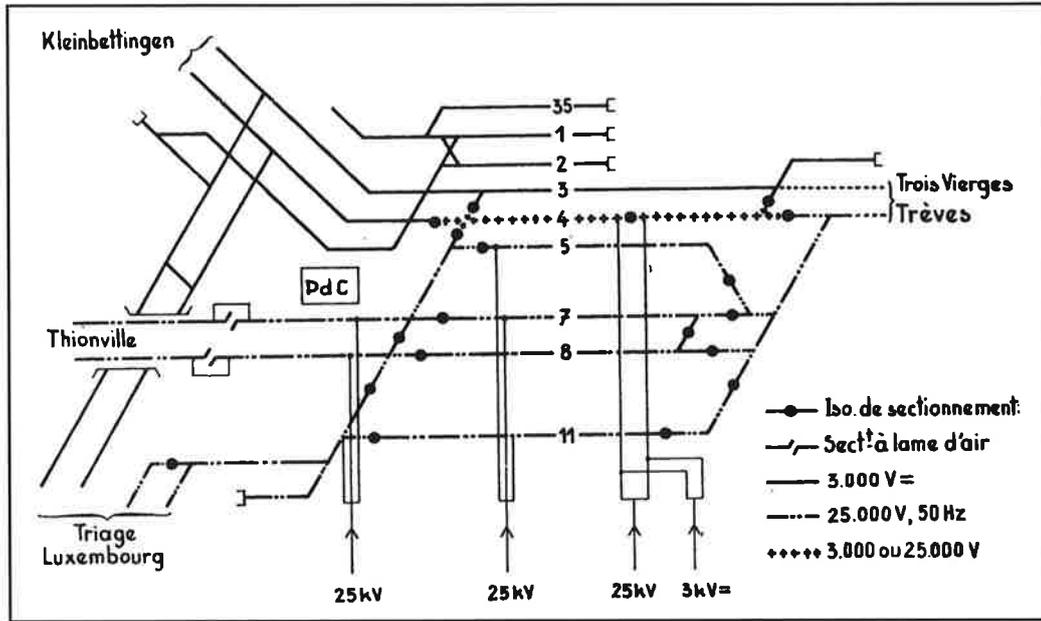
Le fonctionnement du dispositif de commutation est analogue pour l'entrée d'un train tractionné en 25.000 volts entrant sur la voie 4 et repartant de la voie 4 en traction 3.000 volts.

L'aménagement de la voie 4 en zones commutables a exigé un remaniement substantiel du Poste Directeur Centre actuel, poste "tous relais" mis en service en 1951, par suite de l'ajout de tous les enclenchements tension-caténaire, l'itinéraire-train et l'itinéraire-manoevres.

Pour l'équipement électrique des deux lignes, il a été fait usage du matériel standard employé par la SNCF et la SNCB.

Une sous-station mixte comprenant d'une part un groupe transfo-redresseur de 1.500 kVA et d'autre part 65.000/25.000 volts - 5.000 kVA alimente le réseau de caténaires.

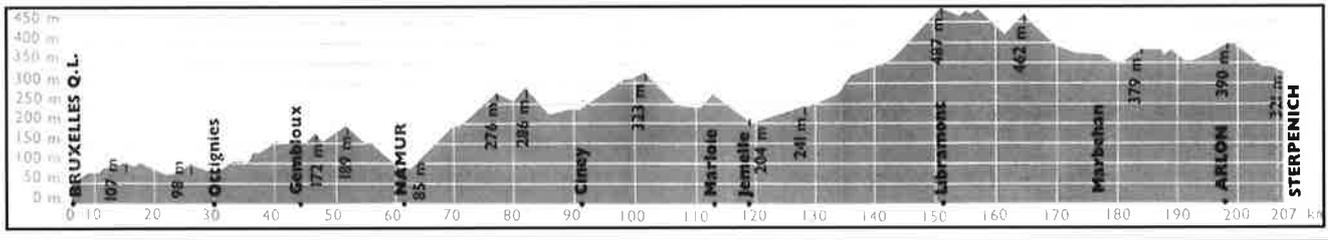
La sous-station d'alimentation a été installée à proximité d'un poste de haute tension 65.000 volts à la sortie sud de la gare de Luxembourg. En cas de panne de la sous-station, l'alimentation des caténaires est assurée par les sous-stations voisines de la SNCF (Thionville) et de la SNCB (Arlon). Les interrupteurs du côté 3.000 volts et 25.000 volts ainsi que la sous-station elle-même sont télécommandés à partir d'un poste répartiteur de sous-station situé en gare de Luxembourg, poste dans lequel



sera installé de même le régulateur exploitation.

Michel HERBIET

Profil longitudinal des lignes 161 (Bruxelles - Namur) et 162 (Namur - frontière luxembourgeoise).



Publicités anciennes

Janvier 1912. Le Comité de Direction a été chargé de la police faite dans le Haras, d'acheter pour les départs à H. Dessin et G. Pissat, 15180urs.

Ateliers existant depuis 1820.

HAINÉ-SAINT-PIERRE

Forges, Usines et Fonderies (S^{te} Anonyme)
BELGIQUE

Adresse pour Lettres : A. D. O. 1544 et Liebers Oolten.
L. GOLDSCHMID, Directeur-Gérant à Haine-Saint-Pierre

Locomotive à 4 cylindres type Flamme livrée à l'État Belge

Spécialité de **LOCOMOTIVES**
pour Chemins de fer et Entreprises industrielles

MÉCANIQUE GÉNÉRALE
Pièces de Forge, Fonte et Acier Moulé

AGENCE À PARIS
M. Ed. STEINHEIL
34, rue de la Tour d'Auvergne

Hannoversche Maschinenbau-Actien-Gesellschaft,

formats GEORG EGESTORFF

Société Anonyme Hanovrienne de Constructions Mécaniques

Siège social à HANOVRE-LINDEN

Maison fondée en 1836

AGENCE À PARIS 1900
BRUXELLES 1900

SAINT-LOUIS 1901
BUENOS AYRES 1900

MILAN 1904
LONDRES 1901

PLUS DE 6.400 LOCOMOTIVES et 1.800 MACHINES À VAPEUR CONSTRUITES

LOCOMOTIVES DE TOUTES PUISSANCES

Pour rails de grandes et petites sections, pour chemins de fer vicinaux, pour entreprises de terrassement, et pour le service des mines et usines, etc. — Changières et toutes autres pièces de rechange pour locomotives.

Représentant pour Paris : M. E. ANQUETIN, Ingénieur civil, 31, rue de la Bruyère, PARIS.

SOCIÉTÉ ANONYME DE SAINT-LÉONARD

Établissement fondé en 1814. LIEGE (BELGIQUE)

DIRECTEUR-GÉRANT
J. H. REONLIER-OCERY, Ingénieur
COSENIER-REONLIER, AGENT DIRECTEUR, LIÈGE

Niège Social : rue St-Etienne, 1, Liège.
Ateliers : rue Bayocens, 40, Hersin.

CONSTRUCTION MÉCANIQUE DE TOUT PREMIER ORDRE

AGENCE GÉNÉRALE À PARIS : A. VINCOTTE, rue Lafayette, 102.

SOCIÉTÉ ANONYME des ATELIERS de CONSTRUCTION de la MEUSE

Maison fondée en 1806 à Paris.
ADMINISTRATEUR-DIRECTEUR : M. F. TIMMERMANS, INGÉNIEUR, LIÈGE.

LOCOMOTIVES

LOCOMOTIVE n° 4 cylindres égaux et à marche rapide

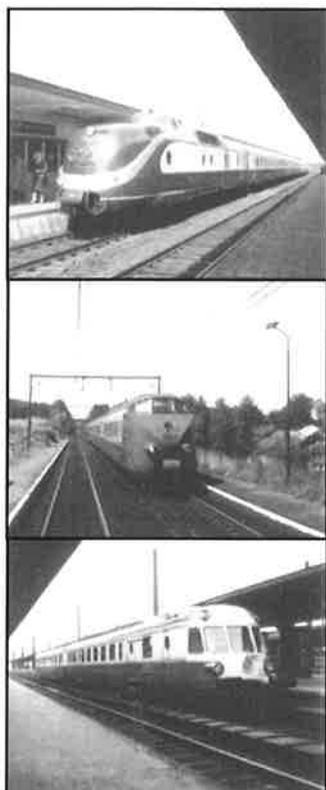
LOCOMOTIVES INDUSTRIELLES

depuis 3 tonnes et demi à vide

POMPES

AGENCE GÉNÉRALE À PARIS : MM. PARADIS & LEVEG, rue de Valenciennes, 100, PARIS.

1957 - 2007 : 50ème anniversaire de la mise en service des Trans Europ Express



En 1954, Monsieur den Hollander, Directeur des Chemins de fer néerlandais, lance l'idée de faire circuler des trains rapides et particulièrement confortables entre les grandes villes européennes.

Sept sociétés de chemins de fer (SNCF, FS, DB, NS, CFF, CFL, SNCB) collaborent afin de mettre en service des rames pour relier les grands centres industriels, commerciaux et administratifs d'Europe occidentale. Ceci sans perdre de temps aux frontières pour le changement de locomotives ou l'accomplissement des formalités policières et douanières.

Les premiers TEE commencent à circuler le 2 juin 1957, année de la signature du Traité de Rome.

Notre pays est traversé par les TEE à destination de la Suisse, la France, la Hollande et l'Allemagne.

A l'origine, des trains automoteurs Diesel étaient utilisés car la totalité des lignes parcourues n'étaient pas complètement électrifiées. Composées uniquement de matériel de première classe, ils offraient un excellent confort de marche et un service de restauration soignée. Les TEE étaient reconnaissables à leur livrée rouge et crème au logo "TEE" sur les faces frontales et à l'inscription "Trans Europ Express" sur les flans.

Le matériel utilisé était formé de rames VT11.5 de la DB (photo du haut), RAm suisses, DE-IV hollandaises (photo centrale) et françaises RPG 825 (photo du bas).

Michel HERBIET

Bourse du PFT au Musée à St-Ghislain le 8 décembre

Ceux qui viennent régulièrement à Saint-Ghislain l'auront remarqué : la toiture est dans un état inquiétant. A certains endroits, elle est d'ailleurs inexistante. Le PFT met tous les moyens dont il dispose à récolter les 100.000 euros qui doivent permettre de réaliser une couverture neuve pour deux voies, soit environ 1500 mètres carrés de surface. Si une partie de l'argent nécessaire viendra des fonds récoltés par le biais de la Fondation Roi Baudouin, l'autre doit encore être trouvée. L'occasion se présente donc de réaliser cet objectif en VOUS faisant plaisir : un déstockage massif de livres et revues !

Le PFT, éditeur, a en stock un nombre important de certaines de ses publications, qui prennent de la place et de l'âge... Nous vous proposons dès lors une liquidation à 40% du prix de vente des articles repris ci-dessous. Ces importantes remises sont valables jusqu'au 31 janvier 2008 ; en plus, si vous présentez votre carte d'abonnement 2007 le 8 décembre lors de la journée d'ouverture du Musée du Rail, vous avez droit à 10% de réduction supplémentaire ! Si vous ne pouvez nous rendre visite ce jour-là, vous pouvez toujours commander selon la procédure normale par correspondance, en ajoutant les frais d'envoi. Nous espérons que cette initiative rencontrera le succès mérité et vous permettra de compléter au mieux vos collections ferroviaires.

Titre	Prix vente	Prix PROMO	Poids	Votre gain minimum
Les locomotives Diesel série 59	49,00 €	29,40 €	1.905 g	19,60 €
Le chemin de fer en Hesbaye liégeoise	23,55 €	14,10 €	750 g	9,45 €
Les locomotives série 83	9,75 €	5,80 €	255 g	3,95 €
Les locomotives type 230-231	12,27 €	7,30 €	210 g	4,97 €
Les locomotives série 92	14,75 €	8,80 €	255 g	5,95 €
En lignes 19 et 20	3,97 €	2,40 €	150 g	1,57/num
En lignes 21 à 52	7,50 €	4,50 €	210 g	3 €/num
En Lignes 53 à 58	7,00 €	4,20 €	260 g	2,8/num

Prix des envois :

- > 100 g : 1,10 €
- > 350 g : 1,70 €
- > 1.000 g : 2,70 €
- > 2.000 g : 3,80 €
- > 5.000 g : 7,60 €

Versement : 001-1201789-35 PFT MONS en communication les articles désirés.

Offre limitée au 31 janvier 2008.

Toujours en stock les nouveautés :

Le Calendrier 2008 : 10,00 € (port 4,60 €)

Les Locomotives Polycourant 27,00 € (750 g)

Les Chemins de fer, vus par Henri Scaillet : 20,00 €

Les autorails : 25,00 € (700 g)

Promenade ferroviaire au Pays d'Ath : 10,00 € (860 g)

La livrée des locomotives Diesel de ligne : en souscription à 49,00 € jusqu'au 01-12-2007.

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

Les 22 dernières années de la traction vapeur à la SNCB : de la renumérotation des locomotives en janvier 1946 aux dernières mises hors-écritures en avril 1967.

Suite des FFN 136 à 143 et 146

Année 1952

Détail par types de locomotives de l'effectif au 31 décembre 1952 : 2.375 machines.

Type	Nombre	Type	Nombre	Type	Nombre
1	34	31	159	62	7
5	4	35	4	64	148
7	73	38	123	81	352
10	49	40	68	90	6
12	6	41	196	93	65
15	44	50	5	96	21
16	59	51	47	97	34
24	3	53	318	98	11
25	14	57	61	99	20
26	90	58	38		
29	300	60	16	Total	2.375

204 locomotives mises hors-écritures en 1952

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	
15	2	2588	1523	15.023	décembre	Mariembourg	LMG	
		2620	1546	15.046	décembre	Kortrijk	FC	
24	3	-	2453	24.003	décembre	Tamines	FTM	(A)
		-	2459	24.009	juillet	Tamines	FTM	(B)
		-	2461	24.011	mars	Tamines	FTM	(C)
38	21	5204	3804	38.004	décembre	Tamines	FTM	
		5212	3812	38.012	décembre	Hasselt	FHS	
		5217	3817	38.017	décembre	Dendermonde	FT	
		5219	3819	38.019	décembre	Aarschot	FRST	
		5242	3842	38.042	décembre	Monceau	LNC	
		5250	3850	38.050	décembre	Aarschot	FRST	
		5252	3852	38.052	décembre	Dendermonde	FT	
		5259	3859	38.059	décembre	Hasselt	FHS	
		5270	3870	38.070	décembre	Dendermonde	FT	
		5272	3872	38.072	décembre	Tamines	FTM	
		5277	3877	38.077	décembre	Aarschot	FRST	
		5289	3889	38.089	décembre	Aarschot	FRST	
		5295	3895	38.095	décembre	Tamines	FTM	
		5319	3919	38.119	décembre	Dendermonde	FT	
		5320	3920	38.120	décembre	Hasselt	FHS	
		5324	3924	38.124	décembre	Tamines	FTM	
		5326	3926	38.126	décembre	Dendermonde	FT	
		5331	3931	38.131	décembre	Antwerpen-Dam	FNDM	
5333	3933	38.133	décembre	Aarschot	FRST			
5338	3938	38.138	décembre	Kortrijk	FC			
5346	3946	38.146	décembre	Kortrijk	FC			

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	
41	12	3508	4108	41.008	Septembre	Statte	LHY	
		3526	4126	41.026	Juillet	Kortrijk	FC	
		3449	4149	41.049	Octobre	Ieper	FY	
		3429	4169	41.069	Juillet	Kortrijk	FC	
		3789	4189	41.089	Juillet	Kortrijk	FC	
		3793	4193	41.093	Septembre	Sint-Niklaas	FSN	
		3802	4202	41.102	Octobre	Kortrijk	FC	
		4211	4211	41.111	Octobre	Dendermonde	FT	
		3739	4239	41.139	Octobre	Mol	LML	
		4288	4288	41.188	Juillet	Kortrijk	FC	
		4292	4292	41.192	Septembre	Statte	LHY	
		4293	4293	41.193	Octobre	Oudenaarde	FDN	
48	1	-	4843	48.023	Février	Montignies	FMY	(D)
51	26	14	5102	51.001	Janvier	Braine-le-Comte	FBC	
		107	5126	51.026	Mars	Ans	ANS	
		127	5131	51.031	Août	Sint-Niklaas	FSN	
		178	5142	51.042	Août	Muizen	FYM	
		182	5143	51.043	Décembre	Tournai	FTY	
		195	5145	51.045	Décembre	Ans	ANS	
		209	5146	51.046	Décembre	Merelbeke	FKR	
		240	5152	51.052	Août	Ronet	FEO	
		273	5163	51.063	Janvier	Monceau	LNC	
		397	5183	51.083	Février	Merelbeke	FKR	
		482	5191	51.091	Décembre	Merelbeke	FKR	
		524	5198	51.098	Mars	Muizen	FYM	
		528	5199	51.099	Mai	Monceau	LNC	
		694	5218	51.118	Octobre	Monceau	LNC	
		717	5220	51.120	Août	Monceau	LNC	
		782	5226	51.126	Mai	Mons	FMS	
		841	5229	51.129	Février	Haine-st-Pierre	GT	
		853	5231	51.131	Octobre	Monceau	LNC	
		867	5233	51.133	Décembre	Muizen	FYM	
		893	5238	51.138	Octobre	Ans	ANS	
		1015	5242	51.142	Mai	Merelbeke	FKR	
		1022	5246	51.146	Mai	Monceau	LNC	
		1150	5253	51.153	Mars	Monceau	LNC	
		1321	5261	51.161	Octobre	Merelbeke	FKR	
		1327	5264	51.164	Février	Merelbeke	FKR	
		1505	5277	51.177	Mars	Haine-st-Pierre	GT	
81	116	8103	8103	81.003	Décembre	Montignies	FMY	
		8116	8116	81.016	Juin	Visé	FVS	
		8120	8120	81.020	Novembre	Muizen	FYM	
		8100	8100	81.022	Novembre	Muizen	FYM	
		8127	8127	81.027	Novembre	Schaerbeek	FSR	
		8144	8144	81.044	Juin	Herbesthal	FHR	
		8156	8156	81.056	Novembre	Braine-le-Comte	FBC	
		8158	8158	81.058	Novembre	Muizen	FYM	
		8160	8160	81.060	Novembre	Muizen	FYM	
		8166	8166	81.066	Novembre	Merelbeke	FKR	
		8167	8167	81.067	Novembre	Statte	FHY	
		8176	8176	81.076	Novembre	Merelbeke	FKR	
		8178	8178	81.078	Décembre	Hasselt	FHS	
		8179	8179	81.079	Novembre	Hasselt	FHS	
		8181	8181	81.081	Novembre	Antwerpen-Zuid	FNSD	
		8184	8184	81.084	Novembre	Ciney	LC	
		8185	8185	81.085	Juin	Merelbeke	FKR	

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	
81	116	8189	8189	81.089	Juin	Luttre	FLU	
		8199	8199	81.099	Décembre	Kinkempois	NK	
		8201	8201	81.101	Juin	Montignies	FMY	
		8205	8205	81.105	Juin	Schaerbeek	FSR	
		8208	8208	81.108	Novembre	Haine-St-Pierre	GT	
		8210	8210	81.110	Juin	Kinkempois	NK	
		8218	8218	81.118	Décembre	St-Ghislain	FGH	
		8220	8220	81.120	Décembre	Montzen	GMN	
		8224	8224	81.124	Novembre	Montignies	FMY	
		8226	8226	81.126	Novembre	Ans	ANS	
		8227	8227	81.127	Août	Walcourt	LWC	
		8229	8229	81.129	Juin	Kinkempois	NK	
		8232	8232	81.132	Novembre	Walcourt	LWC	
		8237	8237	81.137	Novembre	Montignies	FMY	
		8241	8241	81.141	Juin	Hasselt	FHS	
		8246	8246	81.146	Novembre	Visé	FVS	
		8252	8252	81.152	Novembre	Antwerpen-Zuid	FNSD	
		8253	8253	81.153	Décembre	Montzen	GMN	
		8265	8265	81.165	Juin	Kinkempois	NK	
		8266	8266	81.166	Décembre	Luttre	FLU	
		8268	8268	81.168	Novembre	Muizen	FYM	
		8298	8298	81.198	Juin	Kinkempois	NK	
		8307	8307	81.207	Décembre	Hasselt	FHS	
		8313	8313	81.213	Novembre	St-Ghislain	FGH	
		8318	8318	81.218	Décembre	Trois-Ponts	FNO	
		8325	8325	81.225	Novembre	Merelbeke	FKR	
		8327	8327	81.227	Juin	Haine-St-Pierre	GT	
		8331	8331	81.231	Novembre	Merelbeke	FKR	
		8338	8338	81.238	Novembre	Ans	ANS	
		8340	8340	81.240	Juin	Muizen	FYM	
		8359	8359	81.259	Juin	Kinkempois	NK	
		8363	8363	81.263	Novembre	St-Ghislain	FGH	
		8368	8368	81.268	Décembre	Muizen	FYM	
		8371	8371	81.271	Décembre	Montignies	FMY	
		8374	8374	81.274	Juin	Kinkempois	NK	
		8380	8380	81.280	Novembre	Montignies	FMY	
		8384	8384	81.284	Décembre	Trois-Ponts	FNO	
		8388	8388	81.288	Juin	Ath	ATH	
		8393	8393	81.293	Novembre	Schaerbeek	FSR	
		8395	8395	81.295	Décembre	Merelbeke	FKR	
		8402	8402	81.302	Décembre	Antwerpen-Zuid	FNSD	
		8403	8403	81.303	Décembre	Merelbeke	FKR	
		8411	8411	81.311	Juin	Herbesthal	FHR	
		8412	8412	81.312	Juin	Hasselt	FHS	
		8417	8417	81.317	Juin	Merelbeke	FKR	
		8419	8419	81.319	Juin	Kinkempois	NK	
		8421	8421	81.321	Novembre	Hasselt	FHS	
		8422	8422	81.322	Décembre	Merelbeke	FKR	
		8428	8428	81.328	Juin	Ans	ANS	
		8433	8433	81.333	Juin	Landen	FLD	
		8447	8447	81.347	Décembre	Montzen	GMN	
		8451	8451	81.351	Novembre	Hasselt	FHS	
		8456	8456	81.356	Novembre	Hasselt	FHS	
		8458	8458	81.358	Décembre	Merelbeke	FKR	
		8461	8461	81.361	Juin	Kinkempois	NK	
		8463	8463	81.363	Décembre	Muizen	FYM	

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	
81	116	8465	8465	81.365	Juin	Hasselt	FHS	
		8469	8469	81.369	Juin	Luttre	FLU	
		8470	8470	81.370	Novembre	Schaerbeek	FSR	
		8472	8472	81.372	Novembre	Visé	FVS	
		8477	8477	81.377	Novembre	Visé	FVS	
		8480	8480	81.380	Juin	Kinkempois	NK	
		8482	8482	81.382	Décembre	Merelbeke	FKR	
		8485	8485	81.385	Juin	Muizen	FYM	
		8491	8491	81.391	Décembre	Muizen	FYM	
		8497	8497	81.397	Novembre	Herbesthal	FHR	
		8501	8501	81.401	Juin	Kinkempois	NK	
		8502	8502	81.402	Décembre	Kinkempois	NK	
		8508	8508	81.408	Décembre	Merelbeke	FKR	
		8521	8521	81.421	Juin	Antwerpen-Zuid	FNSD	
		8524	8524	81.424	Juin	Muizen	FYM	
		8525	8525	81.425	Novembre	Herbesthal	FHR	
		8529	8529	81.429	Décembre	Kinkempois	NK	
		8531	8531	81.431	Novembre	Merelbeke	FKR	
		8536	8536	81.436	Décembre	Brugge	FR	
		8539	8539	81.439	Juin	Kinkempois	NK	
		8543	8543	81.443	Décembre	Hasselt	FHS	
		8548	8548	81.448	Novembre	Antwerpen-Zuid	FNSD	
		8551	8551	81.451	Juin	Landen	FLD	
		8552	8552	81.452	Juin	Antwerpen-Zuid	FNSD	
		8553	8553	81.453	Novembre	Schaerbeek	FSR	
		8573	8573	81.473	Novembre	St-Ghislain	FGH	
		8587	8587	81.487	Juin	Montignies	FMY	
		8593	8593	81.493	Décembre	Montzen	GMN	
		8598	8598	81.498	Décembre	Montzen	GMN	
		8599	8599	81.499	Juin	St-Ghislain	FGH	
		8601	8601	81.501	Novembre	Schaerbeek	FSR	
		8604	8604	81.504	Décembre	Luttre	FLU	
		8607	8607	81.507	Décembre	Antwerpen-Zuid	FNSD	
		8613	8613	81.513	Novembre	Kinkempois	NK	
		8620	8620	81.520	Novembre	Statte	FHY	
		8630	8630	81.530	Décembre	Merelbeke	FKR	
		8631	8631	81.531	Juin	Kinkempois	NK	
		8636	8636	81.536	Novembre	Haine-St-Pierre	GT	
		8643	8643	81.543	Décembre	Hasselt	FHS	
		8650	8650	81.550	Novembre	Visé	FVS	
		8655	8655	81.555	Décembre	Montignies	FMY	
		8661	8661	81.561	Décembre	Schaerbeek	FSR	
8675	8675	81.575	Décembre	Antwerpen-Zuid	FNSD			
90	23	9002	9002	90.002	Juin	Antwerpen-Dam	FNDM	
		9003	9003	90.003	Juin	Antwerpen-Dam	FNDM	
		9004	9004	90.004	Juin	Antwerpen-Dam	FNDM	
		9007	9007	90.007	Juin	Antwerpen-Dam	FNDM	
		9008	9008	90.008	Octobre	Antwerpen-Dam	FNDM	
		9000	9000	90.009	Juin	Antwerpen-Dam	FNDM	
		9010	9010	90.010	Juin	Antwerpen-Dam	FNDM	
		9043	9043	90.011	Juin	Antwerpen-Dam	FNDM	
		9015	9015	90.015	Juin	Antwerpen-Dam	FNDM	
		9016	9016	90.016	Juin	Antwerpen-Dam	FNDM	
		9017	9017	90.017	Octobre	Antwerpen-Dam	FNDM	
		9018	9018	90.018	Juin	Antwerpen-Dam	FNDM	
9022	9022	90.022	Juin	Antwerpen-Dam	FNDM			

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	
90	23	9026	9026	90.026	Juin	Antwerpen-Dam	FNDM	
		9027	9027	90.027	Juin	Antwerpen-Dam	FNDM	
		9044	9044	90.031	Juin	Antwerpen-Dam	FNDM	
		9051	9051	90.032	Juin	Antwerpen-Dam	FNDM	
		9052	9052	90.033	Juin	Antwerpen-Dam	FNDM	
		9066	9066	90.034	Juin	Antwerpen-Dam	FNDM	
		9068	9068	90.035	Juin	Antwerpen-Dam	FNDM	
		9071	9071	90.036	Juin	Antwerpen-Dam	FNDM	
		9072	9072	90.037	Juin	Antwerpen-Dam	FNDM	
		9040	9040	90.040	Juin	Antwerpen-Dam	FNDM	

Remarques : (A) à (D) : 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°53

(B) n°59

(C) n°61

(D) n°443

Rectification FFN 146

Dans le tableau de la page 19, colonne "Abréviations télégraphiques"

Pour la locomotive 36.052 : Il y a : "LT". Il faut : "LJ"

Bilan de l'année 1952

Durant cette année, la SNCB a mis hors-écritures 204 locomotives.

Quatre locomotives visées par les mesures de standardisation prises en 1950 et 1951 : type 24 (3), type 48 (1) ce dernier type disparaissant du paysage ferroviaire de notre pays.

Deux cents locomotives visées par la note de la Direction du 4 avril 1952 au Conseil d'Administration du 23 mai 1952 et celle du 10 octobre 1952 au Conseil d'Administration du 14 novembre 1952.

Types 15 (2), 38 (21), 41 (12), 51 (26), 81 (116) et 90 (23). Pour la détermination de ces types de locomotives à mettre hors-écritures, il a été tenu compte des considérations suivantes :

Type 15

Locomotives utilisées pour la remorque de trains légers sur les lignes à trafic déficitaire. Elles seront remplacées progressivement par des autorails pouvant être accouplés.

Type 38

Locomotives pouvant être remplacées avantageusement par des locomotives type 31 plus économiques et pouvant circuler à 90 km/h au lieu de 70 km/h pour le type 38.

Type 41

Locomotives dont la grande réparation s'avère très onéreuse. Un certain nombre de pièces seraient récu-

pérées par le maintien en service des locomotives à conserver.

Type 51

Locomotives dont l'âge moyen est 58 ans (les plus âgées de la SNCB). L'effectif est excédentaire et les machines seraient choisies parmi celles devant subir une grande réparation.

Type 81

Locomotives munies d'un foyer en acier en mauvais état et pourvues d'entretoises en cuivre et en acier avec tête non rivée mais soudées à la tôle. Ces foyers en acier ont été montés pendant la guerre (40-45) soit au cours de leur séjour forcé en Allemagne, soit dans nos ateliers sur l'ordre de l'occupant. Leur mise hors-écritures permettrait de récupérer un grand nombre de pièces à utiliser pour le maintien en service des locomotives à conserver.

Type 90

Locomotives dont la réparation est plus onéreuse que celle des locomotives type 81 car elles comportent cinq essieux moteurs au lieu de quatre pour les type 81. Leur mise hors-écritures permettrait la récupération d'un grand nombre de pièces convenant pour d'autres locomotives d'origine allemande, notamment les chaudières qui sont identiques à celles des types 64.

(NDLR : cas de la 64.149 avec ses 2 dômes et reproduite en H0 par Fleischmann).

Décembre 2007

2.....HOESEL (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 H0 "US". Circulations à thème sur le réseau
.....H0 "Mosan" : voyageurs, CFF-ÖBB-FS, époques IV et V.

8.....SAINT-GHISLAIN (B) : portes ouvertes et bourse à l'Abri-Musée du PFT de 10h à 17h.

9.....MERKSEM (B) : bourse organisée par l'ATA au Fort. 09>13h.

**14.....SOUPER annuel du RMM à partir de 19h. Comme d'habitude, chacun amène sa baquette,
.....son fromage et sa bouteille de vin. Merci de vous inscrire auprès d'un des membres du comité ou
.....sur l'adresse :** Courriel : president@club-rmm.be

15.....HOUTEN (NL) : bourse. Euretco-Expo-Center, Industriezone Doorkade. 10>15h. www.modelspoorbeurs.nl

21.....Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Projection vidéo "Trains d'Egypte" par Luc Parant.

28Réseau H0 mosan : Circulations réservées aux "Märklinistes" membres du club. Circulations et travaux sur
.....les autres réseaux.

Janvier 2008

4.....Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau
.....H0 "Mosan" : Trains de voyageurs, SNCF - CFL, époques IV et V.

11Réunion RMM.

18.....ASSEMBLEE GENERALE du RMM. Convocation en page 2.

20WOLUWE

25Réseau H0 mosan : Circulations réservées aux "Märklinistes" membres du club. Circulations et travaux sur
.....les autres réseaux.

27.....BERDORF (L) : bourse. Centre culturel "A Schmadds". 10>17h.

Février 2008

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.

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

3.....MECHELEN (B) : Bourse ferroviaire. Wijkzaal, Tervuursesteenweg, Mahatma Gandstraat 25. 09>13h..

8Réunion RMM

10WANZE (B) : bourse, salle Binamé Spirou, Rue de Leumont 118. 09>13h. <http://www.amaf.be>

**15.....Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Projection "Superbes images de réseaux présen-
.....tés lors d'expositions d'autres clubs en 2007, et voyages du RMM en 2007" par Claude CARPET.**

17.....WOLUWE.

22.....ANTWERPEN (B) Collectors Bank. Vente aux enchères. Catalogue sur <http://www.collectorsbank.com>

22Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau
.....H0 "Mosan" : Trains de voyageurs, SNCB, époque IV et V.

29Réseau H0 mosan : Circulations réservées aux "Märklinistes" membres du club. Circulations et travaux sur
.....les autres réseaux.

Mars 2008

2.....ANTWERPEN (B) Collectors Bank. Vente aux enchères. Catalogue sur <http://www.collectorsbank.com>

2.....ROESER (L) : 12 bourse de modélisme ferroviaire organisée par le Miniatur-Eisenbunn's-club Reiserbahn. Salle des Fêtes, Grand Rue 40. 10>17h.

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 - DR, époques IV et V.

11 au 13. Birmingham (GB) : "INFRARAIL 2008", exposition internationale des producteurs de matériel ferroviaire échelle 1/1.

14Réunion RMM

21.....Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :

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

22 au 30 PARIS-Bourget (F) : Mondial de la Maquette.

28Réseau H0 mosan : Circulations réservées aux "Märklinistes" membres du club. Circulations et travaux sur
.....les autres réseaux.

Avril 2008

4..... Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau
..... H0 "Mosan" : Trains de voyageurs, grands rapides + internationaux, toutes nationalités, époque III.

6..... BERINGEN-MERSCH (L) : bourse de modélisme. Hall Irbicht. 10>17h.

11..... Réunion RMM

16 au 20 DORTMUND (D) : exposition de modélisme toutes disciplines. Westfallenhallen, Rheinlanddamm.

18..... Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :

25..... ANTWERPEN (B) Collectors Bank. Vente aux enchères. Catalogue sur <http://www.collectorsbank.com>

Mai 2008

2..... 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.

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>

9..... Réunion RMM

16..... Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :

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

23..... 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, traction vapeur, toutes nationalités, époque III.

30..... Réseau H0 mosan : Circulations réservées aux "Märklinistes" membres du club. Circulations et travaux sur
..... les autres réseaux.

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.**

6..... Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau
..... H0 "Mosan" : Trains de voyageurs, SNCF - CFL, époques IV et V.

13..... Réunion RMM.

20..... Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :

27..... Réseau H0 mosan : Circulations réservées aux "Märklinistes" membres du club. Circulations et travaux sur
..... les autres réseaux.

Le rail en Grande-Bretagne

Inauguration le 2 octobre 2007 en Angleterre de deux dépôts ferroviaires.

Temple Mills, aux huit voies de 435 mètres, pour la réparation et la maintenance des 27 rames Eurostar est relié à High Speed One, à 10 minutes de la gare de London-Saint-Pancras. Il remplacera le dépôt de North Pole dès le 13 novembre. Il travaillera 24h/24 en liaison avec le dépôt SNCB de Forest et le dépôt SNCF du Landy.

Le même jour, à Ashford, à moins de 100 km de Temple Mills, le japonais Hitachi inaugurerait un dépôt tout neuf pour ses 29 rames Class 395 qui desserviront le duché de Kent, à 225 km/h, dès décembre 2009. La compagnie Southeastern Railways (qui exploite le "Bue Bell") assurera l'exploitation ferroviaire de ces rames à grande vitesse.

La première rame est arrivée au port de Southampton le 23 août dernier. Trois suivront pour février 2008, les autres rames devant être livrées en 2009.

Tirage limité d'une édition spéciale de Ferro Flash Namur :
une brochure de 50 pages dont 8 en couleurs

Il s'agit d'un exemplaire particulier (payant : 6,00 €) ne faisant pas partie de la distribution habituelle.

Disponible au club ou sur commande

Sommaire : Une journée sur le Rusty Marvellous Mountain Railroad - Les locomotives d'Ephraïm Shay - Au Far-West, c'était.. le Far-West ! - The "Railways Operating Battalions" : les GI's Railroaders - Les locomotives de la victoire : les S160 - Les locomotives les plus puissantes du monde - Souvenirs de la Libération.

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 Vônêche*) 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

Vice-Président André Delsemme Rue de Hesbaye, 30 5310 NOVILLE-SUR-MEHAIGNE.
 Tél : 081.81.25.39 Courriel : 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

Trésorier Claude Carpet Rue Saint Marcoux, 35 5651 LANEFFE
 Tél : 071-72.95.61 GSM : 0475-48.62.60 Courriel : 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

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

"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

Réunion mensuelle de novembre - Souper annuel du club le 14 décembre - Réunion de février - Intermodellbau 2008	page 1
Convocation à l'AG du 18 janvier 2008 - Le réseau N au RAMMA de Sedan (F08)	page 2
Bourse du PFT au Musée à St-Ghislain, le 8 décembre	page 19
Les amis nous informent	pages 25 et 26

Rétro rail

1956 - 2006 : le 50ème anniversaire de l'électrification de la ligne Bruxelles - Luxembourg	pages 14 à 18
1957 - 2007 : 50ème anniversaire de la mise en circulation des rames TEE	page 19
1946 - 2006 : le 60ème anniversaire de la renumérotation des locomotives de la SNCB	pages 20 à 24
Publicités anciennes	page 18

Modélisme

Vues des expositions 2007 : "De Pijl", "ALAF", "CFEB"	page 3
Vues de l'exposition au Wex de Marche-en-Famenne (10 novembre 2007)	page 4
Amélioration de l'autorail série 41 de Méhano	pages 6 à 11
Travaux sur le réseau N	pages 12 et 13

Modélisme numérique

L'autorail SNCB DMU 41 d'Alstom reproduit en H0 par Méhano	pages 5 et 6
--	--------------

**Souper annuel du Rail Miniature Mosan
vendredi 14 décembre, dès 19 heures au local du club**

Détails en page 1

ferro flash Namur n°147 (2007-6)

Ce sixième 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 : Didier Delfosse, Thierry Follébouckt 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 : Deux photos du réseau de Monsieur Ackle (CH) photographié à l'exposition de Walferdange (L) le 10 novembre 2007.

Page 2 de couverture : Merveilles, vues à l'exposition de Walferdange (L), photos Claude Carpet.