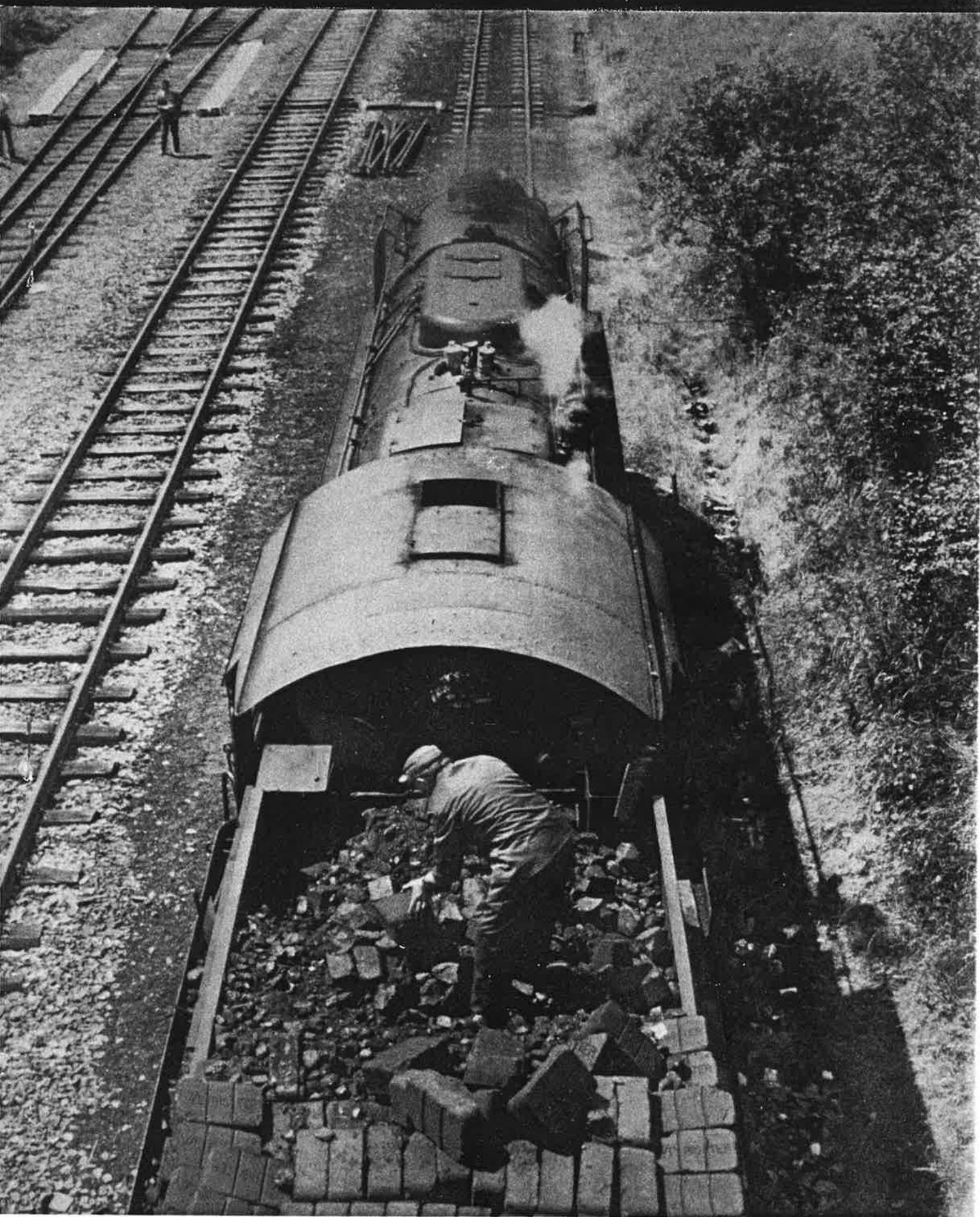


# Ferro Flash Namur 16

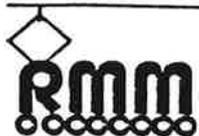
9-10/85



## SOMMAIRE

- Editorail : "sur la bonne voie". par Olivier FONCOUX.	1
- Vie du club.	
* programme des réunions des 22/11 et 20/12.	2
* révision des statuts.	2
* badges.	2
* bibliothèque.	3
* voyage au C.N.I.T.	5
* nettoyage des locaux.	3
- Rétro-rail	
* à propos de la 29.013 (Michel HERBIET).	6
* le saviez vous ?	9
* restauration de l'autorail Brossel type 551 (par Philippe SOETENS)	10
- Actualités S.N.C.B.	
* les voitures à 2 niveaux	12
* portes ouvertes à l'A.C. SALZINNES (Michel HERBIET).	12
- Courrier des lecteurs	
* à propos de la type 12.	17
- Modélisme	
* l'avis des autres.	19
* LIMA, le renouveau de la mécanique (Olivier FONCOUX).	20
* trucs, tuyaux et nouveautés.	20
* super prise de courant (Henri PARFAIT).	21
- Petites annonces	23
- Notre couverture : Au charbon sur la 29.013 Photo : Philippe SOETENS	

**ABONNEMENT un an six numéros 500 frs**



Secrétariat : J.C. CHEVALIER rue de Gemoloux 46  
5840 RHISNES  
tel : (081) 56 84 58

Relations publiques : Ph. SEGERS rue des chamos 22  
5800 GEMBLOUX  
tel : (081) 61 39 42

Compte bancaire : 350 - 0224332 - 90 du RAIL MINIATURE MOSAN  
à NAMUR

Local : Centre Culturel de Géronsart rue du trèfle  
5100 JAMBES

# éditorial

## Sur la bonne voie

Notre exposition du mois d'octobre fut indéniablement un grand succès, nous avons frôlé les 1500 entrées, soit 3 x le résultat de 1984 !

Il est vrai que la publicité avait été poussée au maximum de nos possibilités, ce qui est toujours payant.

Ce qui est certain, c'est que, dans le cadre du Centre Culturel de Géronsart, nous ne pouvions faire mieux. Car, si nous avions eu plus d'entrées, nous n'aurions plus pu garantir le minimum d'espace et d'oxygène vital à nos visiteurs.

Ce brillant résultat est là pour récompenser tous ceux qui se sont dévoués et ont oeuvré pour l'organisation de l'exposition.

J'adresse tout d'abord mes plus vifs remerciements à tous les bénévoles non membres pour leur zèle et leur présence efficace, nous aimerions que tous nos membres soient aussi dynamiques qu'eux !

Merci à tous les membres qui ont donné de leur temps à leur club.

Il y a, bien entendu, le comité qui m'entoure et s'est avéré être extrêmement efficace en toutes circonstances. Ce dernier est secondé par les fidèles à la préparation de ces occasions mais j'ai pu remarquer quelques nouveaux dévouements parmi les membres, ce qui est réconfortant.

Je pense que le R.M.M. est en bonne voie pour devenir un club composé de membres dynamiques.

L'an prochain sera l'occasion de souffler un peu (après avoir soufflé les 20 bougies, c'est normal), pas de grandes expositions, mais peut-être une bourse d'échange. Nous nous consacrerons surtout à des visites et des excursions en plus ou moins grand nombre si notre première sortie rencontre votre participation massive.

Je vous donne donc rendez-vous en février sur les quais de la gare de NAMUR pour une journée Parisienne qui aura pour but principal la visite du Salon International du Modélisme au C.N.I.T.

Vous êtes tous formidables, montrez-le nous !

Olivier FONCOUX, Président.

## RÉUNIONS "J"

7 DÉCEMBRE : Modélisme : pourquoi pas une gare belge (en HO ou en N)?  
 Connaissance du rail : la caténaire (1)

## PROGRAMME DES REUNIONS

22 novembre :

19h30 : ouverture des portes.

20h15 : projections: dias suisses de E. Dehasse et C. Bolterys.

21h00 : modélisme :-amélioration de : wagon plat SNCB Ks ROCO

• voiture M 4 LIMA

• CC 14100 LIMA

• matériel Hag et JoueP (E. Dehasse)

20 décembre : réunion "échanges de vues"

19h30 : ouverture des portes.

20h15 : projection : cette année chargée en évènements ferroviaires a permis a beaucoup d'entre nous de fixer de nombreux souvenirs sur la pellicule.

Apportez-nous ces documents, mais pas seulement ceux de 1985, cela intéresse surement quelqu'un d'autre pour compléter sa documentation ferroviaire.

Chacun pourra ainsi librement consulter les documents des autres et leur passer commande de copies dias ou photos.

Nous comptons sur vous pour nous montrer vos richesses.

Une grand table lumineuse avec verre de protection sera installée pour la circonstance!

## REVISION DES STATUTS pour l'assemblée générale de janvier 1986.

Le comité étudie actuellement la refonte des statuts qui ne sont plus du tout "à jour" et sont trop vagues sur de nombreux points.

Vous êtes invités à communiquer vos suggestions au secrétariat. Le projet sera soumis à votre approbation à l'A.G. de janvier.

## BADGES.

Les membres qui ne possèdent pas encore leur badge ont la possibilité de l'acquérir auprès de Michel HERBIET au prix de 50 frs.

Nous demandons à tous de penser à le porter lors de nos réunions car son utilité est évidente si l'on sait que la plupart des membres ne connaissent pas le nom de leurs confrères.

AUTOCOLLANTS : Type 12 (un souvenir à posséder)  
 Type 16 et série 52 (plus que quelques dizaines, ne tardez pas)

BIBLIOTHEQUE... livres et ouvrages disponibles :

- "Vapeur" de Max DELIE.
- "Avancez S.V.P." La S.N.C.V. centenaire.
- sortis de reliure : VOIES FERRES 1984.  
EISENBahn MAGAZINE 1984.  
LOCO REVUE 1984 et 1981.  
R.M.F. 1984 et 1980.  
Images du rail en Belgique.  
L'électronique pour le train miniature.
- prochainement : Les PACIFIC T.P.  
Les voitures lits type Y et F de la C.I.W.L.  
DIE DB HEUTE (magnifique ouvrage en couleurs)

**BIBLIOTHEQUE... avis**

La personne en possession de la grosse farde FERROFLASH NAMUR sous pochettes plastique est priée de la rapporter sans tarder. Il s'agit en fait d'un exemplaire unique qui est la propriété du club. Elle ne peut être empruntée (ni donnée).

NETTOYAGE DES LOCAUX.

Pour nos locaux, 6 séances de nettoyage par an sont prévues la seconde quinzaine des mois pairs.

Nous avons besoin de 3 personnes par séance.

La prochaine aura lieu fin décembre, les inscriptions doivent être faites lors des réunions de novembre et décembre (voir au panneau d'affichage au local du bar)

Si nous n'avons personne, nous devons embaucher une personne extérieure et cette solution sera adoptée définitivement. Cela coûtera cher au club et les budgets réseau, bibliothèque et Ferro-Flash seront réduits malheureusement en conséquence.

Nous sommes désolés de devoir nous livrer à pareil chantage mais nous ne voulons pas dégoûter les "bonnes poires" qui les "IRMA" ou les "NESTOR" trop souvent.

Dans l'espoir que vous opterez <sup>pour</sup> la première solution, (s'inscrire pour le service) nous vous remercions pour votre compréhension.

(s) Le Comité.

Un exemple à suivre ...

Je m'appelle Frédéric BURTON, j'ai 7 ans. Je ne suis pas (encore) membre du R.M.M. Le 24 août au matin, j'ai vendu 40 autocollants RMM à l'occasion des trains vapeur sur NAMUR-DINANT. Et vous, "les grands", qu'avez-vous fait pour votre club ce week-end là ?

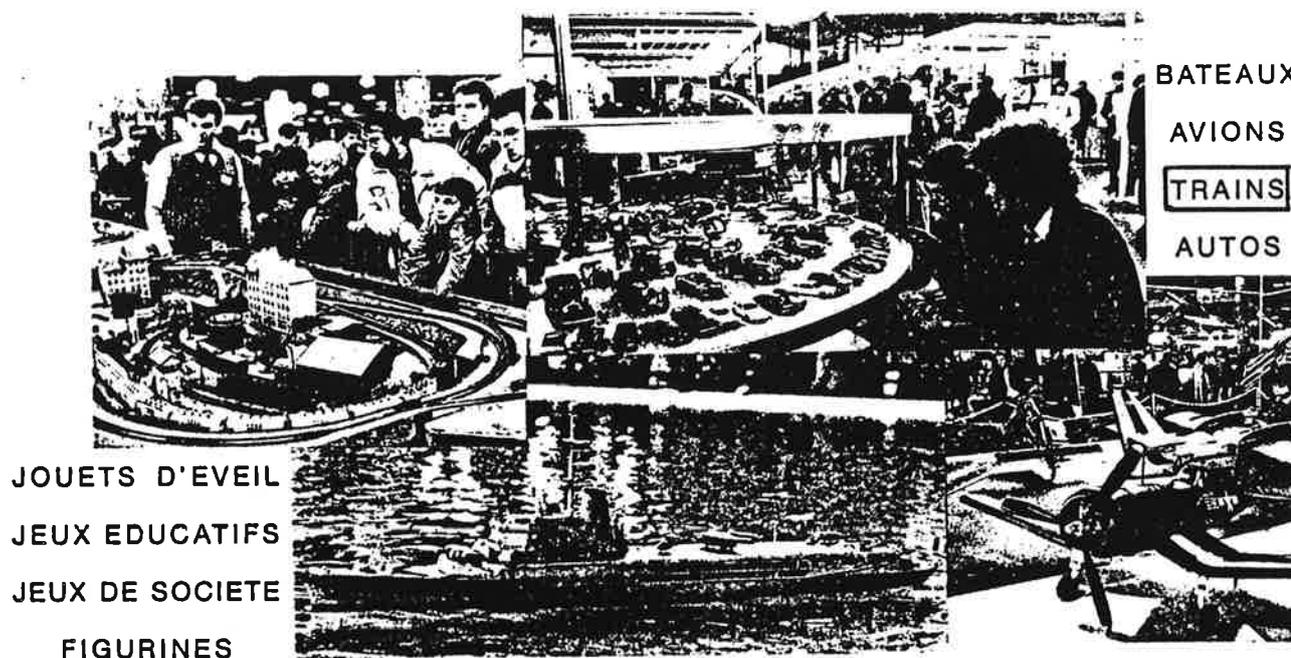
NOUVELLES DE NOS MEMBRES.

Philippe SEGERS (secrétaire chargé des relations extérieures) vient de perdre son père. A lui, et à sa famille, le comité et les membres tiennent à exprimer leurs condoléances les plus sincères et l'assurance de leur amitié.

# 7<sup>ème</sup> SALON INTERNATIONAL MAQUETTE MODELE REDUIT

C.N.I.T. PARIS-LA DEFENSE

8 au 16 FEVRIER 1986



JOUETS D'VEIL  
JEUX EDUCATIFS  
JEUX DE SOCIETE  
FIGURINES

## **C'EST NOUVEAU**

1 seul salon pour  
2 rendez-vous exceptionnels dans une même unité  
de lieu et de temps



- **La rencontre avec le grand public**  
(130.741 visiteurs en 85 soit 8% d'augmentation)
- **La rencontre professionnelle fournisseurs-distributeurs**  
(3 jours après le Salon de Nuremberg)

## **UNE EXTRAORDINAIRE PROMOTION A NE PAS MANQUER**

### **LE SALON C'EST ENCORE**

- 2<sup>º</sup> MANU-ARTEC : Carrefour des loisirs manuels, artistiques et techniques
- 2<sup>º</sup> CONVENTION NATIONALE DES JEUX DE REFLEXION

### **LE SALON C'EST AUSSI** pour les modélistes et les maquettistes

- Le 5<sup>º</sup> CHAMPIONNAT EUROPEEN

## VOYAGE ORGANISE AU C.NI.T. LE LUNDI 10 FEVRIER 1986

Nous vous proposons une journée modélisme à PARIS.  
Cela se situe pendant les congés scolaires du carnaval, donc,  
pas de problèmes pour les enseignants et les étudiants !  
Venez-y nombreux avec vos amis et votre famille, c'est votre meilleure  
garantie de voir se reproduire ce genre d'activité avec d'autres  
buts de promenade (chemin de fer industriel ou touristique, dépôt,  
triage, musée, clubs, ...)

Cette journée se veut être une distraction pour tous et non les  
seuls avertis, emmenez belle maman ou votre petite amie, elles ne  
regretteront pas le déplacement !

Nous comptons sur une soixantaine de participants ( le nombre de  
places est limité ) et vous trouverez un bulletin d'inscription  
dans le FFN 17.

Nous avons demandé des propositions à la S.N.C.B., FTS et Railtour  
pour l'affrètement d'une voiture spéciale réservée. Non, nous n'irons  
pas en car...on est amateur de chemins de fer ou on ne l'est pas !

### PROGRAMME DEFINITIF

Départ par l'inter. de 5h46 à Namur

Bus spécial de Paris-Nord au CNIT

Visite du CNIT

Repas et après-midi libres

N.B. Pour le shopping ou la visite des grandes gares parisiennes,  
ou toute autre distraction (que l'on ne se méprenne pas sur le sens  
de ce dernier mot ! ) les participants auront un guide de Paris avec  
les adresses des détaillants de modélisme.

Rendez-vous à Paris-Nord à 19h00 pour reprendre le train de 19h31  
qui nous déposera à Namur à 22h58 après une journée bien remplie.

Renseignements: Philippe Ségers Tél. 081/613942



RAIL MINIATURE MOSAN  
— NAMUR —

## à propos de la 29.013

Notre consolidation 29.013 qui assura les 24 et 25/8 avec la 12.004 la traction du premier trajet NAMUR-DINANT et celle du dernier trajet DINANT-NAMUR nous a fait découvrir une plaque de constructeur appliquée sur son déflecteur (écran pare-fumée) droit.

Il ne s'agit pas de la plaque d'origine fixée sur la boîte à fumée et forcément peu visible mais bien d'une reproduction. Cette initiative qui sera appréciée par certains et regrettée par d'autres, augmente le degré de parenté de nos "CONSOLIDATION" type 29 par rapport aux "MIKADO" 141R de la SNCF et permet de mieux comprendre l'appellation "LA CANADIENNE" donnée à la 29.013. Notons que lors de ses sorties du mois de septembre, nous avons remarqué qu'à son tour le déflecteur gauche présentait la même reproduction de la plaque de construction.

MONTREAL LOCOMOTIVE WORKS LIMITED 74510 Nov 1945
--

Nous sommes en septembre 1944. Après quatre années d'occupation, la SNCB sort meurtrie de la tourmente. Dans ses installations sinistrées elle ne peut assurer à une cadence suffisamment rapide la réparation des machines endommagées.

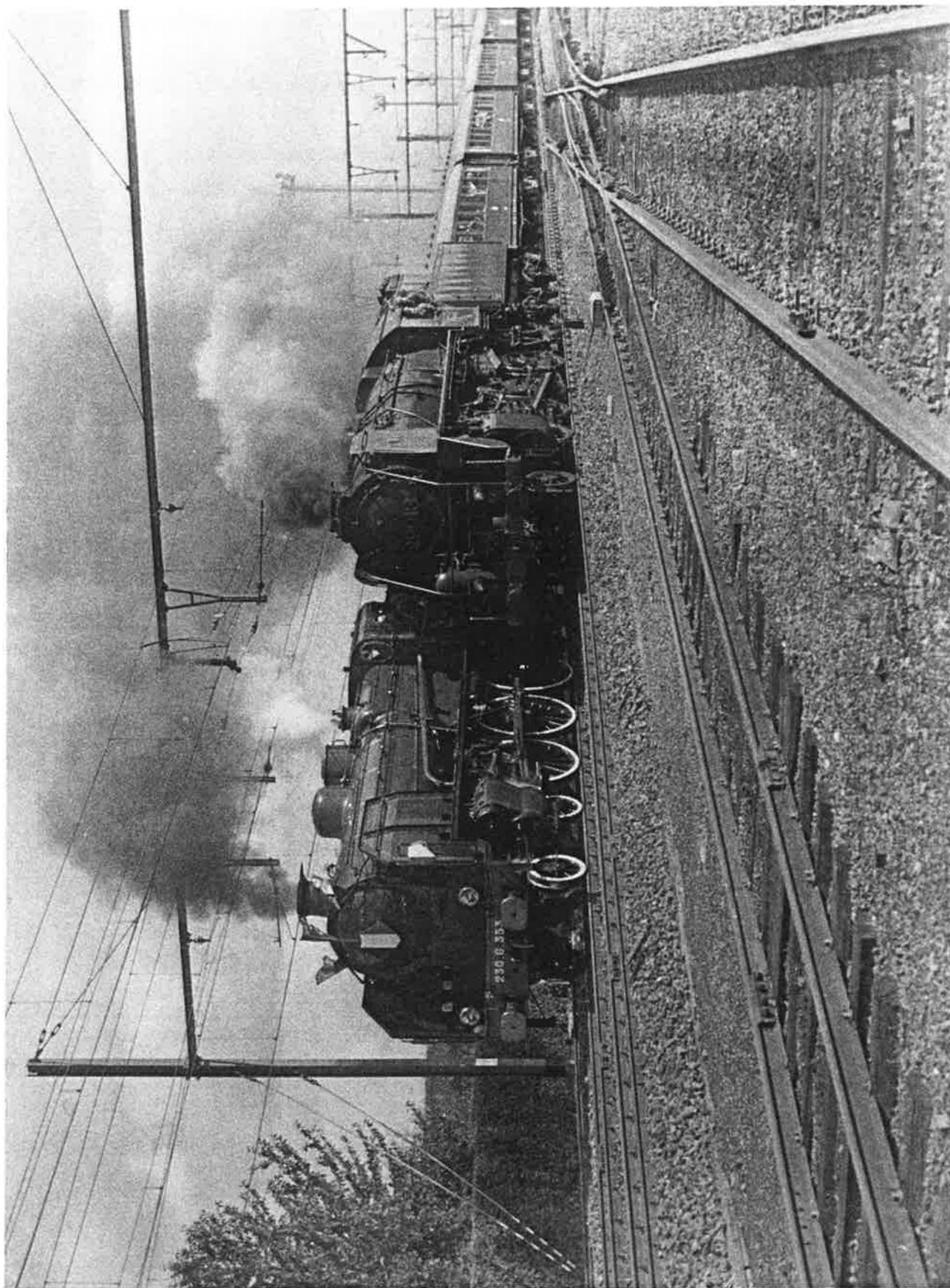
L'industrie belge également très éprouvée n'est pas en mesure d'apporter son concours à la SNCB.

Comme on prévoit un manque de locomotive, on se décide à s'adresser à l'industrie américaine, la seule qui soit à même d'exécuter rapidement une commande de 300 locomotives pour service mixte.

Mais comme les ateliers des Etats-Unis sont débordés (n'oublions pas la construction des 1340 "MIKADO" 141R pour la SNCF) et ne sont pas en mesure de livrer la totalité de la commande dans les courts délais souhaités, la commande est partagée comme suit :

Constructeurs	pays	nombre	numéro constructeur	numéro SNCB	
				locomotives type 29	tenders type 25
MONTREAL LOCOMOTIVE WORKS	Canada	160	74498-74657	29.001-29.160	25.001-25.160
CANADIAN LOCOMOTIVE CY A KINGSTON	Canada	60	2288-2347	29.161-29.220	25.161-25.220
AMERICAN LOCOMOTIVE CY A SCHENECTADY (ALCO)	U.S.A.	80	74706-74785	29.221-29.300	25.221-25.300

Remarquons que la numérotation de la MONTREAL LOCOMOTIVE WORKS s'intègre à celle de la firme "ALCO" dont elle est une filiale.



L'événement : TOURNAI, 15/9/1985.

Marche parallèle entre TOURNAI et FROYENNES : 29.013 et 230 G 353 en tête d'un spécial vers LILLE. Photo : E. LABAR

Les 60 premières locomotives de la MONTREAL LOCOMOTIVE WORKS furent construites en 1945 tandis que le reste de la commande (240) fut construit en 1946.

Il est à signaler que les 15 locomotives 29.168-29.182 (attribuées au dépôt de HASSELT) étaient dotées d'un injecteur METCALFE à vapeur d'échappement tandis que les 285 autres étaient équipées d'un réchauffeur d'eau WORTHINGTON et d'un injecteur NATHAN.

La commande fut réceptionnée au port d'ANTWERPEN.

Les 80 locomotives construites aux U.S.A. étaient toutes montées (à part quelques accessoires) tandis que les 220 canadiennes furent expédiées en caisse et assemblées à l'atelier d'ANTWERPEN-DAM.

L'affectation d'origine des 300 locomotives par dépôt fut la suivante :

DEPOT		nombre	numéros des locomotives
SCHAERBEEK	FSR	64	29.009/29/31/32/33/34/35/37/39/40/41/47/48/51/52/54 29.058/60/61/64/67/70/71/76/77/80/81/84/86/88/90 29.092/95/96/100/101/112/116/119/121/124/125/128 29.129/132/137/141/142/153/154/165/185/191/192/193 29.194/204/205/207/217/218/225/247/249
RONET	FEO	57	29.014/15/16/22/24/25/26/30/36/42/43/53/55/59/62/65 29.069/72/74/75/78/79/85/87/89/91/93/97/102/104/ 29.106/107/127/147/151/159/164/166/198/213/214/215 29.216/239/243/253/255/265/266/277/282/285/287/288 29.289
JEMELLE	LJ	43	29.001/02/03/04/05/06/07/08/44/50/57/63/66/73/105 29.117/126/134/135/140/144/199/201/202/210/211/212 29.224/245/251/257/261/264/267/269/272/275/283/295/297 29.298/299/300
OTTIGNIES	LT	33	29.010/11/12/13/17/18/19/20/21/23/28/38/45/68/82/98 29.103/195/196/200/203/221/236/237/238/252/254/259 29.262/268/276/278/293
STOCKEM	MKM	30	29.046/49/83/94/99/108/136/138/197/206/222/223/256 29.258/260/263/270/271/273/274/279/280/281/284/286 29.290/291/292/294/296
HAINÉ SAINT PIERRE	GT	27	29.113/115/122/130/139/145/148/149/152/157/158/160 29.162/163/186/188/190/220/228/229/230/231/232/233 29.234/235/242
HASSELT	FHS	26	29.110/114/118/120/123/146/150/161/167 à 184
AALST	FLS	20	29.109/111/131/133/143/155/156/187/189/208/209/219 29.226/227/240/241/244/246/248/250

POUR VOS SOIRÉES PRIVÉES . . . RÉTROS, DISCOS...

S O N O 2 0 0 1

UN TRAVAIL EXÉCUTÉ PAR DES PROFESSIONNELS.  
DES SONS ET DES LUMIÈRES POUR TOUTES LES AMBIANCES.

081 / 61.58.38. ou 29.09.50.

EN TOUTES CIRCONSTANCES . . . SONO 2001.

TABLEAU REPRENANT LES DEPOTS AYANT POSSEDES DES LOCOMOTIVES TYPE 29:

dépot		durée	
lieu	abréviation	de... à ....	remarques
SCHAERBEEK	FSR	01.46 - 11.63	dépôt supprimé le 01.08.59 et passage de l'effectif à divers dépôts
JEMELLE	LJ	01.46 - 03.65	
OTTIGNIES	LT	01.46 - 08.59	
RONET	FEO	02.46 - 04.66	reprise administrative des activités par MERELBEKE (FKR) le 01.02.64
STOCKEM	MKM	05.46 - 07.66	
HASSELT	FHS	06.46 - 09.65	
HAINÉ ST PIERRE	GT	07.46 - 09.66	
AALST	FLS	07.46 - 02.64	
HERBESTHAL	FHR	01.47 - 05.66	
BRUXELLES (MIDI)	FBM	08.47 - 05.63	dépôt supprimé le 04.10.53 et passage de l'effectif à KINKEMPOIS (NK)
LIEGE	FL	12.48 - 10.53	
MONS	FMS	07.52 - 05.64	
KINKEMPOIS	NK	10.53 - 04.65	dépôt supprimé le 04.05.64 et passage de l'effectif à SAINT GHISLAIN (FGH) reprise d'effectif de LIEGE (FL) le 04.10.53
MONCEAU	LNC	03.55 - 02.65	utilisation de la 29.029 (parc) sporadiquement jusque 12/66
KORTRIJK	FC	09.55 - 05.66	
DENDERMONDE	FT	04.57 - 09.63	
LEUVEN	FLV	10.57 - 05.66	
MERELBEKE	FKR	10.57 - 02.66	concerne effectif propre (voir également FKR/FLS en bas de tableau)
ANTWERPEN (DAM)	FNDM	09.58 - 12.63	29.016 et 29.251 restées en "parc" respectivement. jusqu'en 10/64 et 07/64.
BERTIX	MBX	11.58 - 03.65	1 seule locomotive : la 29.258
SAINT GHISLAIN	FGH	05.63 - 09.63	
LATOURE	MUT	05.64 - 01.65	reprise effectif de MONS(FMS)04.05.64
MERELBEKE	FKR	09.63 - 01.65	reprise administrative des activités d'AALST par MERELBEKE le 01.02.64
AALST	FLS	02.64 - 12.66	

Michel Herbiet

LE SAVIEZ-VOUS ???

- Le premier guide de la SNCB à présenter le sigle **(B)** de la SNCB sur sa couverture se rapportait aux horaires valables du 04 octobre 1936 au 31 janvier 1937.
- A ce jour, les installations de la gare de Gouvy n'ont pas encore fait connaissance avec la caténaire contrairement à ce que pourrait nous faire croire la légende de la photo n° 176 de l'excellent ouvrage de Max DELIE " Vapeur S.N.C.B.". En effet, la locomotive 81.307 fait bien partie de l'effectif du dépôt de Gouvy (FVY), mais elle ne se trouve pas en gare de Gouvy.

En examinant le roulement des locomotives (type 81) de ce dépôt (en vigueur en août 65), l'on constate que leurs parcours se limitaient soit à RIVAGE, soit à BASTOGNE. Il ne pouvait donc s'agir que d'un service spécial assuré par cette locomotive.

Nous nous sommes adressés à l'auteur de cette photo pour connaître l'endroit où elle avait été prise. La réponse nous a été donnée par Monsieur Paul PASTIELS bien connu par son ouvrage sur les gares des chemins de fer belges, et qui nous a déclaré que la locomotive 81.307 est photographiée en gare de LIBRAMONT et assurait un train spécial de GOUVY à LIBRAMONT mis en marche à l'occasion de la foire des bestiaux de LIBRAMONT (rame composée de voitures du type GCI).

# L'autorail 551 restauré

A l'occasion des journées portes ouvertes à l'A.C.LEUVEN, on pouvait voir l'autorail 551.48 dans une livrée qui, d'après moi, présente un anachronisme avec la numérotation qui lui est appliquée.

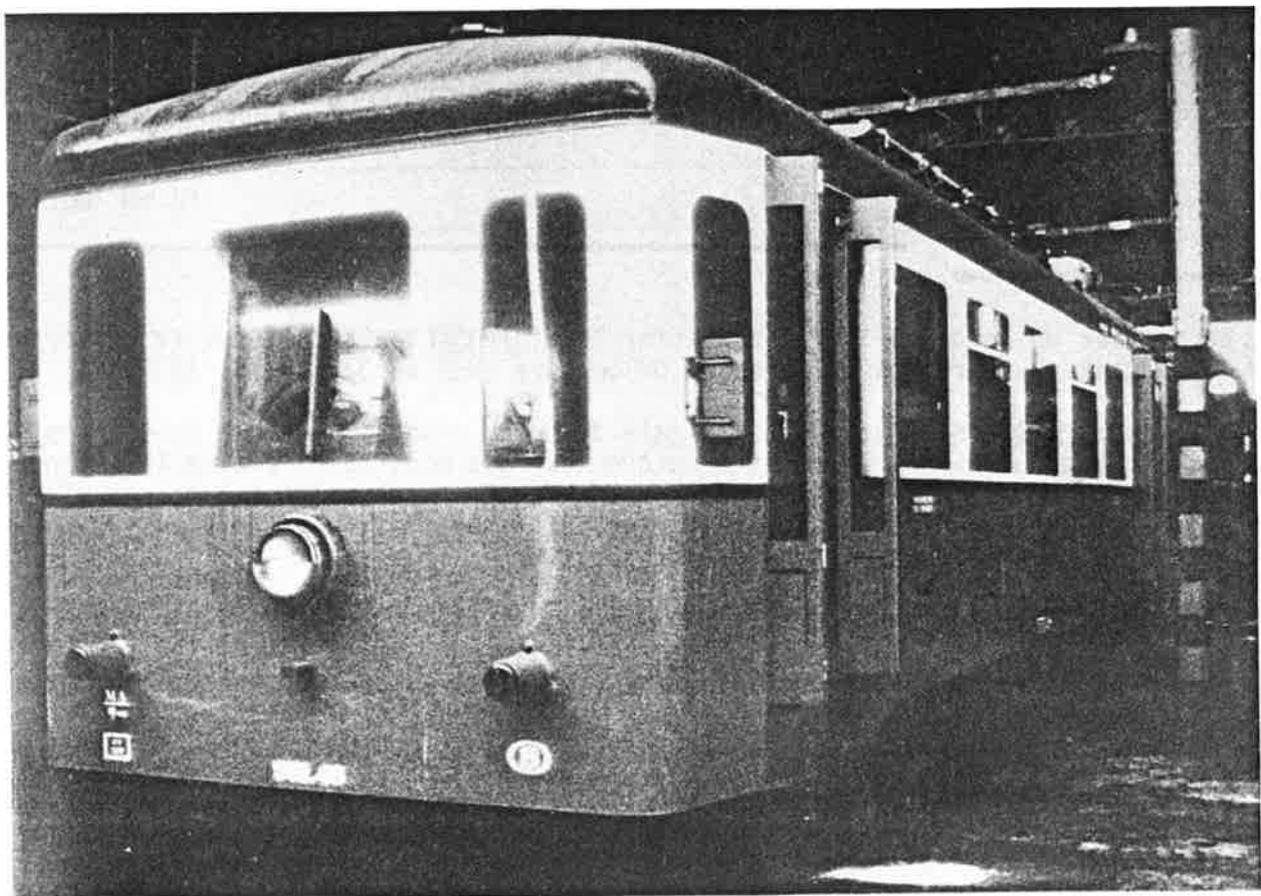
En effet, la livrée beige-bleu a été donnée aux autorails lors de leur construction en 1939. Or à cette date ces autorails portaient le n° de type 622. Le 551.48 portait alors le 622.43. Si on peut admettre quelques réserves sur l'application de la livrée verte pendant la guerre, il semble toutefois que ces autorails aient été peints en vert pendant les hostilités. Hélas, pendant cette période, les autorails de ce type ont été répartis en 2 séries : l'une équipée du gazogène BROSSEL et l'autre du gazogène BERNARD. La première recevant le n° de type 550 et la seconde 551.

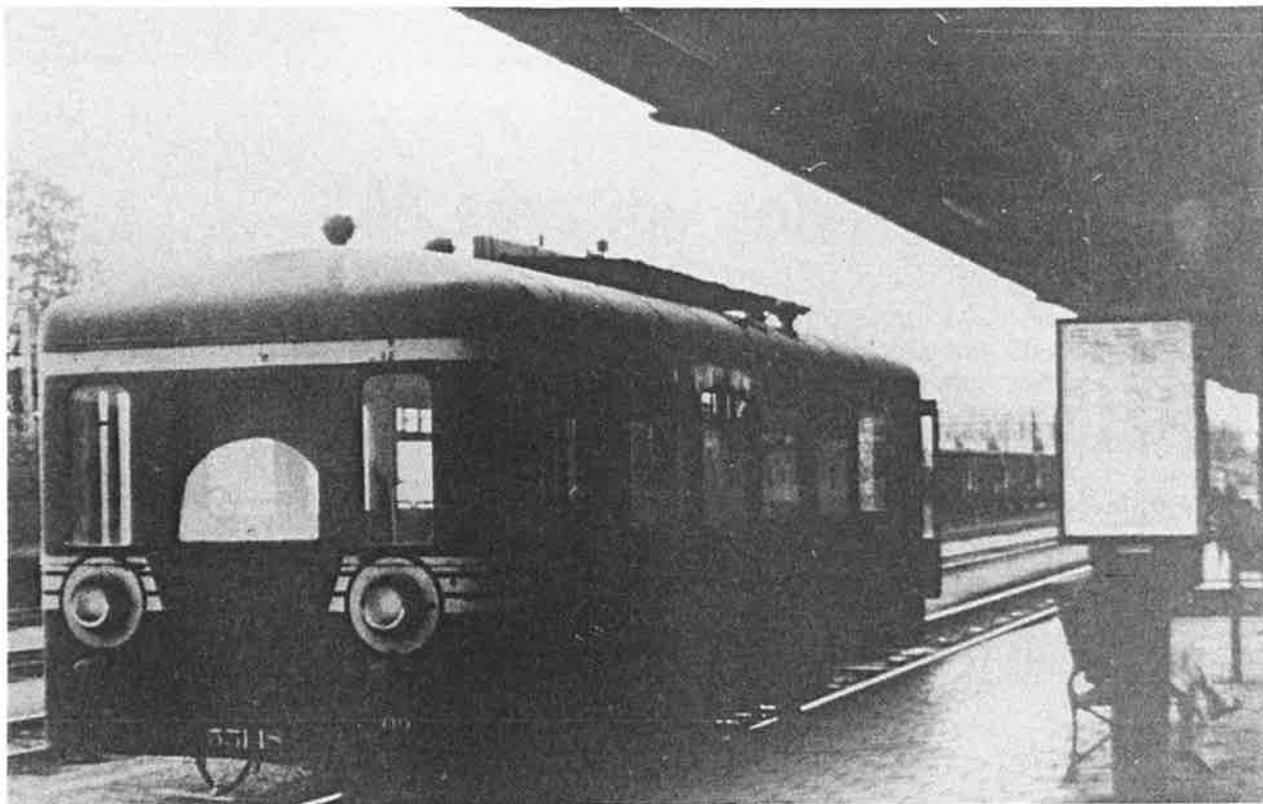
L'autorail aujourd'hui préservé était équipé d'un gazogène BROSSEL et portait donc le n° 550.20. Il n'est devenu le 551.48 qu'en 1947, époque à laquelle la livrée verte s'était généralisée.

Notons encore à propos de ce type d'autorail une petite particularité : le 551.32 devenu ES.307 était équipé de fenêtres semblables à celles des 554 (série 46) ne comportait pas de petites fenêtres coulissantes une baie sur deux.

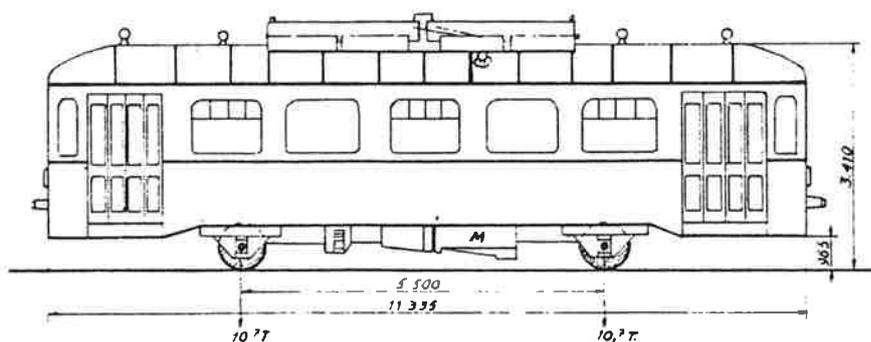
Ceci dit, il faut reconnaître la qualité du travail de restauration effectué et on ne peut qu'encourager les services intéressés à continuer dans cette voie en poussant un peu plus avant le soucis du détail.

Philippe SOETENS.





AR 551.48 à ENGHIEU, août 1980 en route pour C.W. MECHELEN. (Photos Ph. SOETENS)



*Constructeur: SA. Brossel Frères.  
à Bruxelles (6) et AC. Malines (50)  
Date de construction: 1939*

*Autorail type. 551  
Diesel mécanique simple à 2 essieux.*



Toujours dans le même sens mais cette fois à propos du type 53, il faut noter que la livrée et la numérotation appliquées ne correspondent pas. La numérotation 5626 est entrée en vigueur à partir d'octobre 1931, date à laquelle la livrée verte a été appliquée sur les engins de traction. Toutefois, cette modification ne se faisant qu'au cours d'un passage en révision, on peut ici concevoir une petite entorse aux dispositions prévues.

## les nouvelles voitures M5

Dans notre numéro 15, nous vous avons annoncé que la S.N.C.B. avait passé commande pour une seconde tranche de 65 voitures, répartition identique à la première tranche. Après avoir tenu compte de certains impératifs, la S.N.C.B. a modifié la répartition de la seconde commande comme suit :

5 voitures type A au lieu de 10  
52 voitures type B au lieu de 45  
8 voitures type BDx au lieu de 10

Après livraison complète des 130 voitures par la B.N., la répartition sera la suivante:

type A	: 15 voitures numérotées 50-88-1438-001 A 015
type B	: 97 voitures numérotées 50-88-2438-001 A 097
type BDx	: 18 voitures numérotées 50-88-8238-001 A 018

## portes ouvertes à Salzinnes

A l'occasion du 150<sup>e</sup>. anniversaire des Chemins de Fer Belges, l'A.C. Salzinnes (FAZ) nous a ouvert ses portes de 04 au 14 septembre 1985.

Pour se rendre à Salzinnes, la S.N.C.B. avait établi un service de navette entre la gare de Namur et l'atelier central, et ce à titre gratuit. Ce train composé de 2 voitures type M 2 (une B et une BD) encadrées par les locomotives diesel de la série 60 numérotées 6066 (RONET) et 6050 (KINKEMPOIS), partait de la gare de Namur jusqu'à la gare de formation de Ronet et ensuite rebroussait vers Salzinnes par la voie de desserte passant sur le pont de la Sambre et devant l'institut Saint Aubain, l'UNERG et le Séminaire pour aboutir à hauteur des ateliers.

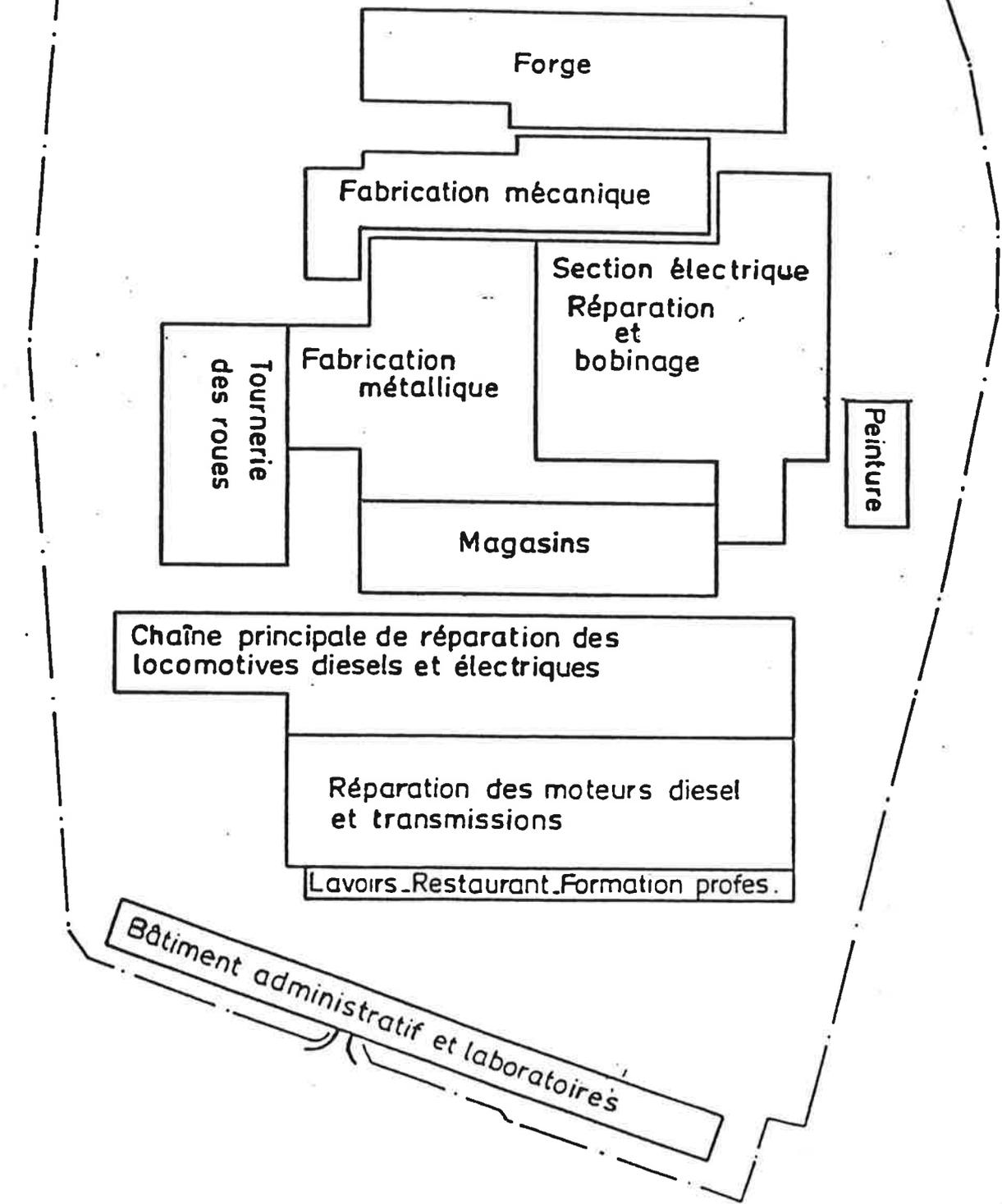
Le succès de ces journées fut complet car l'on dénombra plus de 10.000 visiteurs. Ces derniers purent se rendre compte de ce qui se passe dans cette entreprise qui est le plus grand fournisseur d'emplois de notre région et ce en parcourant les halls géants (il y avait trois itinéraires différents, un court de 1/2 heure, un moyen de 1 heure et un long de 1.30H)

De nombreuses locomotives "Diesel" et "Electriques" s'y trouvaient en réparation. Nous y avons aperçu la 2021 dans sa nouvelle livrée bleue à bandes jaunes. Elle rejoindra prochainement ses soeurs 2006, 2009, 2016 et 2025 qui promènent déjà cette livrée sur le réseau de la S.N.C.B. Sur la cour extérieure, réservée en temps normal aux locomotives en attente de réparations, se trouvaient exposées deux locomotives électriques (2015 et 2709), une locomotive Diesel (5212 avec nouvelle cabine) et une locomotive vapeur (10.018).

Ces 4 engins purent mesurer leur degré de popularité par le nombre de visiteurs qui se pressaient dans leur cabine de conduite et par le nombre d'admirateurs qui les photographiaient sous tous les angles et de tous les côtés.



# Atelier Central de Salzennes



## A) Historique

Les premiers bâtiments de l'Atelier Central de Salzinnes ont été construits en 1904, en vue de la réparation des locomotives à vapeur et de la fabrication des pièces de rechange.

En 1925, l'atelier est agrandi par la construction d'un grand hall de chaudronnerie, doté de ponts roulants de grande capacité.

En 1955, débute la reconversion progressive en vue d'assurer la réparation de l'ensemble des locomotives Diesel du réseau.

La dernière locomotive à vapeur est réparée en 1965.

Durant cette période de transition, de nombreuses constructions sont entreprises : bogies pour voitures à voyageurs et wagons à marchandises, châssis de locomotives Diesel, pièces détachées pour véhicules ferroviaires, wagons à marchandises, ponts roulants, etc...

En même temps, la modernisation des installations se poursuit activement :

- en 1970, construction d'un hall moderne, équipé d'un pont de 100 tonnes, pour la réparation des locomotives;
- en 1971, érection d'un bâtiment insonorisé spécialement destiné aux essais des moteurs Diesel;
- en 1975, mise en service d'un bâtiment social;
- en 1976, construction d'une cabine de peinture moderne.

En 1975, l'atelier a réparé une première locomotive électrique moderne de grande puissance.

## B) Rôle de l'atelier

L'Atelier Central de Salzinnes est chargé :

1. de la remise en état ( révision intermédiaire, générale, accidentelle) pour l'ensemble de la S.N.C.B. des locomotives Diesel de ligne et de manoeuvre et des locomotives électriques modernes à grande vitesse. Le 1er. mars 1985, le parc de ces locomotives comprenait :
  - 406 locomotives Diesel de ligne;
  - 447 locomotives de manoeuvre;
  - 126 locomotives électriques.
2. de la réparation des pièces de rechange pour les engins ci-dessus : moteur Diesel, bogies, moteur de traction, chaudière de chauffage, etc...
3. de la réparation des trains de roues pour locomotives Diesel et électriques;
4. de la réparation des machines-outils lourdes;
5. de la fabrication de pièces de rechange pour le matériel roulant ferroviaire.

## C) Installation et équipements

L'atelier a une superficie de 23 hectares dont 7 sont bâtis.

Il est relié à la gare de Ronet par une voie de desserte.

L'énergie électrique est distribuée dans les différents halls par 7 transformateurs totalisant une puissance installée de 5.900 kVA.

Tous les halls sont également alimentés en gaz naturel, eau potable, eau industrielle, air comprimé et oxygène.

L'atelier est équipé de 488 machines-outils dont 7 à commandes numériques et de près de 900 machines portatives pneumatiques ou électriques, 199 potences, 75 ponts de 1 à 100 tonnes. Quatre transbordeurs assurent les manutentions.

## D) Organisation Générale

Pour l'étude des problèmes techniques, l'atelier dispose d'un service constitué d'un bureau de dessin, d'un bureau des méthodes et d'un bureau des achats.

Le bureau de dessin procède à l'étude des pièces à fabriquer et en dresse les plans.

Le bureau des méthodes étudie la préparation du travail, les modes de fabrication. Il est chargé d'établir les feuilles de visite et les programmes-types des locomotives. Il veille au lancement et à l'ordonnance des commandes.

Un service administratif gère le personnel et la comptabilité.

Un service général regroupe les travaux électriques et mécaniques aux installations et la réparation et l'entretien des machines-outils et des outillages.

Un service de contrôle-vérification veille à la qualité" des travaux effectués en réparation et en fabrication.

Le laboratoire de spectrographie des huiles moteur permet de vérifier le bon déroulement du rodage et de suivre l'évolution de l'usure du moteur Diesel tout au long de son service.

Le laboratoire d'essais non destructifs se charge de la vérification des roues, des essieux et réalise les mesures de vibration sur les machines tournantes.

La métrologie dispose d'un mesureur de profil à 2 microns et d'un banc de mesurage "SPIP" au 1/10<sup>è</sup>. de micron.

Le bureau des achats, en étroite collaboration avec les services techniques, gère les approvisionnements, pour l'atelier central et pour l'ensemble du réseau, des pièces de rechange des locomotives Diesel et électriques ainsi que les matières premières destinées aux ateliers de fabrication.

Cette gestion porte sur 40.000 articles et suscite 20.000 mouvements par mois. Les magasins sont dotés de rayonnages de plus de 6 M de hauteur et d'engins performants destinés à les desservir.

La gestion des magasins par un mini-ordinateur a commencé en avril 1985.

## E) Organisation de la réparation des locomotives

Chaque année un programme de réparation est établi en accord avec la Direction du Matériel, qui connaît le kilométrage de chaque engin, critère principal de son envoi à l'Atelier de Salzinnes.

Les locomotives admises en réparation sont entièrement démontées dans la chaîne principale.

Les différents organes constitutifs sont dirigés vers les brigades spécialisées où chaque élément est nettoyé, expertisé et réparé, ou remplacé si la réparation est trop onéreuse.

L'expertise de la pièce à réparer s'effectue avec l'aide de feuilles de visite où sont fixés les temps alloués aux différents travaux, et de fiches d'instruction qui déterminent les cotes et caractéristiques que devra présenter la pièce préparée.

- L'atelier de tôlerie:  
répare les différentes pièces telles que portières, toitures, cabines de conduite, réservoirs et tuyauteries diverses.
- L'atelier technique  
répare les moteurs Diesel et leurs accessoires tels que culasses, pompes à eau, pompes à huiles, ventilateurs, matériel d'injection, turbo-compresseurs.  
Cet atelier usine, rectifie et vérifie également les vilebrequins.  
Les moteurs sont traités sur une aléuseuse-fraiseuse "PEGARD".  
Après le remontage complet, le moteur Diesel subit un rodage et une mise au point au banc d'essai.

- L'atelier électrique :  
est chargé de la réparation de l'appareillage électrique tels que pupitres, armoires électriques, relais. Il effectue également le rebobinage des moteurs de traction, génératrices et machines tournantes auxiliaires.
- L'atelier des bogies :  
démonte complètement les bogies pour visiter et réparer toutes les pièces constitutives : châssis, suspension, bielles, frein, transmission.
- L'atelier des roues :  
dispose de tours à reprofiler les bandages et les roues et de presses à décaler les roues sur essieu.  
Il est équipé de moyens de contrôle des défauts internes : appareils de détection par ultrasons et de magnétoscopie.  
Tous les éléments réparés dans ces divers ateliers sont renvoyés, à la date prévue par le programme, vers la chaîne principale où la locomotive est remontée.

#### F) Organisation de la fabrication

A la demande des magasins, le bureau de dessin dresse le plan et le bureau des méthodes établit la gamme de fabrication des pièces de rechange dont ont besoin les ateliers du chemin de fer.

Les commandes de fabrication sont réalisées dans :

- l'atelier de mécanique :  
spécialement équipé pour l'usinage et disposant de tours et de fraiseuses à commande numérique;
- l'atelier de fabrication métallique  
disposant d'installations et d'équipement permettant la construction de pièces de rechange pour le matériel roulant.  
Cisailles, plieuses, cintreuses, soudeuses semi-automatiques et automatiques sont implantées dans cette section.

#### G) Personnel

Pour assurer sa tâche, l'atelier dispose de :

- personnel ouvrier : 1.049 agents
- personnel de maîtrise : 35 agents
- personnel administratif : 83 agents
- cadres : 14 ingénieurs.

#### H) Formation professionnelle

Le centre de formation professionnelle dispose de salles de cours et des ateliers nécessaires à la formation de mécaniciens, d'électromécaniciens, d'électroniciens, de soudeurs et d'ajusteurs.

~~D'autres cours peuvent être organisés en fonction des besoins de l'atelier central et d'autres ateliers du réseau.~~

L'enseignement dispensé est théorique ou pratique.

#### I) Sécurité et hygiène du travail

Une attention spéciale est accordée à la sécurité et l'hygiène du travail.

Un comité de sécurité examine lors de ses réunions mensuelles, toutes les mesures d'ordre technique et d'organisation qui pourraient promouvoir la sécurité, l'hygiène et l'embellissement du milieu de travail.

#### J) Commission paritaire

La commission paritaire qui se réunit bimestriellement traite des questions d'effectifs, de charges d'implantations nouvelles.

# courrier des lecteurs

L'article intitulé "le ruban bleu" des trains à vapeur est en Belgique (1939), paru dans le F.F.N. n°15 a retenu l'attention critique de 4 de nos lecteurs.

- 1) Monsieur Jean ABSIL (membre RMM) a aimablement attiré notre attention sur le fait que la légende de la photo de la page 21 est erronée, car il s'agit de la gare de BRUXELLES-NORD (côté SHAERBEEK) et non de la gare de BRUXELLES-MIDI (côté jonction)
- 2) Monsieur Robert DUVIVIER (membre RMM) et ancien machiniste SNCB se rappelle avoir vu à NAMUR, vers 1946, une type 12 en tête d'un train vers BRUXELLES et qui était arrivé à NAMUR avec le premier omnibus BRUXELLES-NAMUR. Nos souvenirs d'adolescent confirme ce qui a été avancé par notre membre. Ces trains étaient tractés habituellement par les type 31 de SHAERBEEK. Mais comme nous avons vu qu'à cette époque les types 12 formaient une série mixte avec les types 31 de ce dépôt, il était normal, bien que non prévu au roulement, que la traction de ces trains fût confiée exceptionnellement à un type 12.
- 3) Monsieur HAVELANGE attire notre attention sur le fait que la locomotive n° 12.001 bien que mise officiellement hors service le 28/07/1962, n'assurait plus de service quelques jours avant cette date, car elle était avariée et sa réparation ne fut pas envisagée vu l'échéance rapprochée du 29/07/1962 dernier jour de la traction de trains de la S.N.C.B. par une locomotive type 12.

Suite à cette précision, il y a lieu de rectifier la première ligne du dernier paragraphe de la page 19 comme suit :

Il y a ~~la 12.001~~ ayant été mise hors service la veille, c'est la 12.004, la...

Il faut : la 12.001 était hors service, c'est la 12.004, la...

A propos des tenders des locomotives type 12, nous avons écrit page 13 que les tenders type 19 accouplés aux locomotives type 12 provenaient de la transformation de tenders type 18 (type de tender accouplé à l'époque à certains types 9 et 10 et à tous les types 31,33,36 et 38).

Grâce à ces observations de l'époque, Monsieur Havelange nous a communiqué l'inventaire (au 10 mai 1940) des locomotives type 9 et 10 accouplées d'une part à des tenders type 18 (24 M3 d'eau) et d'autre part à des tenders type 38 (EX-KPEV de 31 M3 d'eau):

TYPE	NOMBRE en écriture	Locomotives accouplées à :	
		un tender type 18	un tender type 38
9	42	901-903-904-909-911-912-915-916-917-919-920-921-922-924-926-927-929-930-931-932-933-936-938-939-941	900-902-906-907-908-910-913-914-918-923-925-928-934-935-937-940-942
10	49	1000-1001-1003-1006-1007-1008-1010-1011-1013-1014-1016-1017-1018-1019-1021-1022-1024-1026-1029-1031-1033-1034-1045-1046-1048	1002-1004-1005-1009-1012-1015-1020-1023-1025-1027-1028-1030-1032-1035-1036-1037-1038-1039-1040-1041-1042-1043-1044-1047

Il est à remarquer que la locomotive type 9 numérotée 905 n'était plus reprise en écritures à l'époque considérée. En effet, en 1932, alors qu'elle était affectée au dépôt de Berchem (FCV), elle fit explosion à WEELDE, gare frontière située entre TURNHOUT et la Hollande (ligne 15) et fut jugée irréparable.

Nous voyons donc que les tenders type 38 au nombre de 48 étaient accouplés à cette époque à 24 locomotives type 10 et à 17 locomotives type 9, mais également à 7 locomotives type 64 au dépôt de Tienen (FTL). Il s'agissait des locomotives 6425-6441-6448-6473-6507-6536 et 6549.

- 4) Quant à Monsieur Phil DAMBLAY, il nous a communiqué une petite biographie sur l'ingénieur qui avait conçu les locomotives types 1 de 1935 et 12 de 1939 de la S.N.C.B. Il s'agissait de Monsieur Raoul NOTESSE né à Bruxelles le 14.09.1898 de parents originaires de NATOYE (province de NAMUR) et entré aux Chemins de Fer de l'Etat Belge en 1924. Il est décédé à HARROW (près de Londres) le 08/07/1944. Il avait également conçu un type de locomotive à chaudière verticale, à surchauffe et à 3 essieux accouplés à construire au nombre de 4 exemplaires par la firme COCKERILL et destinées à la S.N.C.B. où elles auraient reçu l'appellation type 21. Elles n'y ont jamais été prises en écritures car leur construction fut arrêtée par faits de guerre.

L'ingénieur NOTESSE avait élaboré de nombreux projets pour les futures locomotives à vapeur de la S.N.C.B. Tout cela nous sera raconté dans l'ouvrage tant attendu intitulé : " VAPEUR en BELGIQUE " et qui sortira de presse fin 85 ou début 86 et dont l'auteur n'est autre que notre lecteur qui dans son recueil "Nos inoubliables" Vapeur publié voilà 17 ans nous avait fait connaître tous les aspects de celles qui furent les plus vivantes des machines de 1875 à 1966.

- 5) La sortie de presse de l'ouvrage de Monsieur Max DELIE intitulé " Vapeur à la S.N.C.B. " nous fait découvrir deux très belles photos de la locomotive 1202 (12.002 le 01.01.46) qui a illustré notre article. La première la représente le 03 juin 1939 en gare de ROOSEDAAL (N.S.) en tête d'un train de marchandises à grande vitesse (G.V.) tandis que la seconde nous la fait découvrir en gare de LANDEN le 01 juillet 1953 en tête du T.P.J. 741071 dont question page 19 de notre article.
- 6) "Lapsus Calami" page 14 17<sup>e</sup>. ligne.  
il y a : .... à couvrir son ciel et les.....  
il faut : ... à couvrir le ciel et les .....  
Il s'agissait du ciel de l'Europe et pas celui de la S.N.C.B....



#### CALENDRIER "LOCO 86" Ediblanchart.

Le feuillet du mois de janvier est illustré par une photo couleur représentant la locomotive type 1 n° 1.019 prise à Bruxelles (MIDI) en tête d'un train composé de voitures type M2 et à destination de Tournai.

La publication de cette photographie permet de se rendre compte que les réserves exprimées au sujet de la décoration de la 1.002 conservée pour le musée (voir article: La "1" était trop verte F.F.N. n° 15) sont amplement justifiées.

Après avoir été au dépôt de Bruxelles Midi (FBM) de novembre 56 à mai 59, la 1.019 fut transférée au dépôt de Tournai (FTY) et y assura du service jusqu'en juin 62 avant d'être mise hors-écritures en septembre 62.

Malgré l'aspect assez salissant de l'ensemble, on se rend parfaitement compte que les cercles de la chaudière sont peints en vert foncé et qu'il n'existe aucun cadre ou filet. La lisse du tablier est peinte en noir car seul le dépôt de Schaerbeek peignait cette dernière en rouge.

Le Calendrier "Loco 86" est disponible lors des réunions des 22/11 et 20/12.

## L'avis des autres



A l'heure qu'il est, je suis toujours en "train" de me demander pourquoi les amateurs de trains miniatures (généralement appelés ("trains électriques")) sont toujours considérés comme des enfants attardés. Le train c'est l'enfant. Point.

On admet éventuellement le Papa, à 4 pattes sur la moquette, participant au jeu de son fils mais ne prenant lui-même qu'un plaisir mitigé et induit par son sentiment d'accomplir son devoir de Père.

Le joueur de bridge jouit à ce sujet d'un préjugé favorable et positivement scandaleux. On ne rit pas d'un joueur de bridge !

Or, il faut bien constater que passer 4 à 5 heures assis devant une table (la plupart du temps enfumée) à calculer des tours et des possibilités dont le retour cyclique est flagrant, est objectivement une attitude plus infantile qu'adulte...

Mais, loin de moi l'idée de condamner le goût du jeu qui est au coeur profond de tout homme et en constitue son aptitude à l'indispensable évasion.

Ce que je veux dire, c'est qu'il n'y a pas de jeu d'enfants ni de jeu d'adultes : il n'y a qu'à jouer à quelque chose qui compte. La passion. Le plaisir du jeu. Parmi les jeux, donc, je crois qu'il est raisonnable de penser que le "train" en est le plus varié et le plus complet.

Je n'ai pas encore expliqué pourquoi tous les gens des chemins de fer sont tous si engagés dans leur métier, je n'en ai jamais rencontré un qui ne soit fier en quelque sorte d'appartenir à cette entreprise monumentale. Il y a un attachement au chemin de fer, presque une religion. On la retrouve d'ailleurs, cette religion, chez l'amateur.

En train miniature, tout est possible. Depuis le réseau de jardin paré contre les intempéries par des artifices les plus élaborés, au panorama (échelle Z ou N) détaillé comme un tableau de Breughel, tout est possible, tout est réalisé. Les réalisations les plus avancées de l'électronique et de la programmation sont déjà exploitées. Les collections les plus diverses, grandeur 1/1 ou en réduction sont légions. La littérature ferroviaire est énorme.

Longtemps je me suis défendu le plaisir un peu bête de voir défiler un beau train souple et docile sur la voie précise, s'allonger le long des quais enluminés, triompher sans orgueil des côtes bien talutées, s'enfoncer en confiance dans les tunnels dévorants... puis, j'en ai vu d'autres près de moi, qui étaient tout aussi fascinés, alors maintenant, vous pensez, je me sens beaucoup plus à l'aise.

Vraiment, le train, moi j'aime ça... mais comment aviez-vous deviné ?

Article écrit par Alain VERSE, vu dans "HOBBY TIMES" édition Hainaut de octobre 85, HOBBY TIMES est un nouveau mensuel (50fb).

# LIMA: le renouveau de la mécanique

La récente acquisition d'une CC14129 LIMA m'a permis d'apprécier un engin de traction réellement à la hauteur. LIMA a adopté un système fiable et éprouvé, employé depuis longtemps par ROCO.

- Chassis en zamac.
- Moteur 5 pôles du type "CAN" disposé au centre de l'engin et entraînant 2 cardans rigides qui alimentent le jeu d'engrenages des bogies par vis sans fin.
- Sur les 6 essieux, 4 sont moteurs et prennent le courant.
- La prise de courant se fait par corde à piano qui frotte dans des gorges tournées à l'intérieur de la roue, ce qui est inusable.
- L'engin n'est muni d'aucun bandage d'adhérence et cependant tire allègrement sa rame de minéraliers en rampe et en courbe.
- Le bruit n'est pas trop désagréable, mais nous donnerons une mention : "peut faire mieux".
- Les ralentis sont satisfaisants. Par contre la démultiplication est mal étudiée. Ce qui donne à l'engin une vitesse maximale de 120km/h au lieu de 60... comme l'engin réel.
- En résumé, un bilan positif qui laisse augurer de belles performances pour les engins moteurs à venir. Espérons que la rame quadricourant suisse confirmera cette impression.

Seul point noir au tableau : le prix a suivi largement l'accroissement de qualité mécanique. Mais on pourrait supposer que cette augmentation n'est pas le seul fait du fabricant si on en juge du tarif appliqué en France en particulier !!!

Olivier FONCOUX.

## trucs, tuyaux et cie

Rappel : cette rubrique est ouverte à tous pour nous communiquer leurs astuces ou découvertes (au hasard des rayons) susceptibles de simplifier ou améliorer le travail du modéliste.

- \* les phares de votre loco sont faiblards ? Remplacez les conduits de lumière en lucite par de la fibre optique, le résultat est surprenant. Dans un prochain numéro nous vous dirons où s'en procurer. (voir les petites annonces)
- \* SADER propose de nouveaux doseurs à poire pour la cyanolite (pas pour les lavements) "SADER TOP", ceux-ci sont très pratiques, permettent un dosage précis et une conservation longue durée. Le meilleur système actuellement sur le marché est en vente dans les maisons de bricolage.
- \* Pour colorer vos ampoules ou conduits de lumière, utilisez le vernis à froid pour vitraux de LEFRANC & BOURGEOIS qui est disponible en de nombreux coloris, s'applique très facilement et sèche très vite.
- \* Lors de l'assemblage de fils par soudure, il s'avère pratique de positionner l'ensemble sur un morceau d'adhésif double face TESA, par exemple pour réaliser des antennes tv.

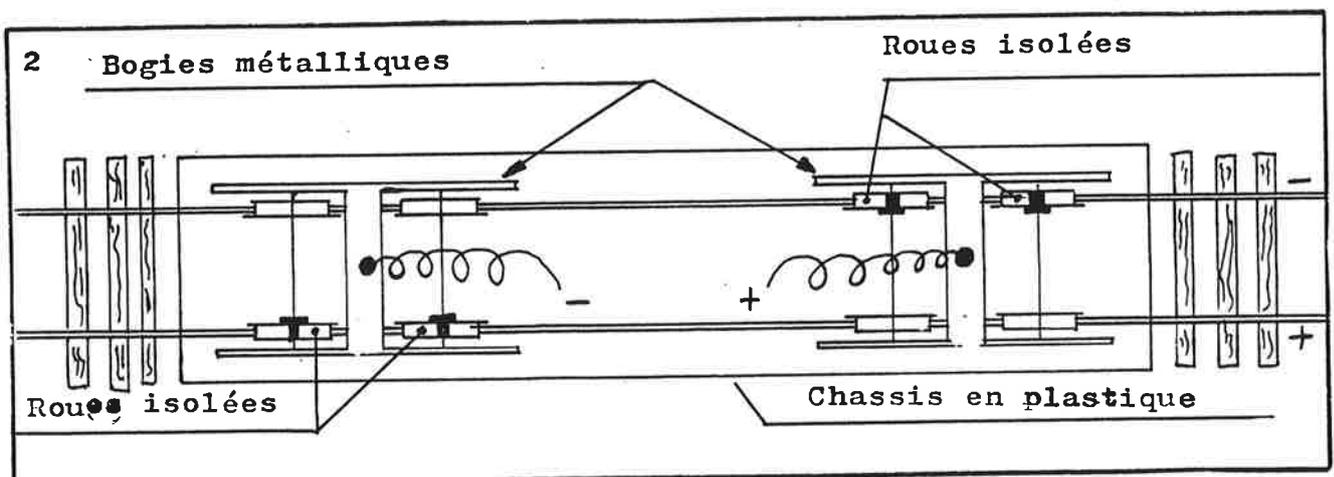
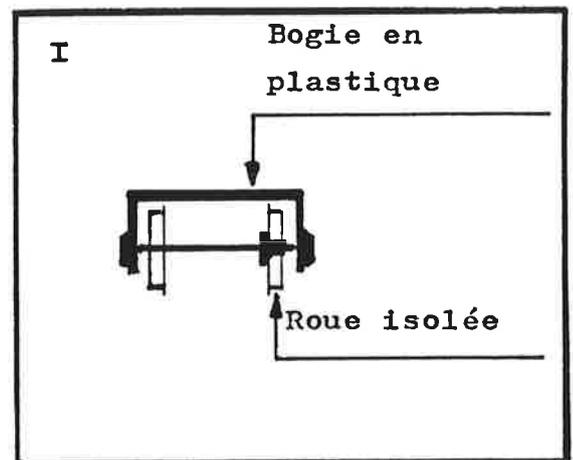
# super prise de courant

HENRI PARFAIT

## AMELIORATION DE LA PRISE DE COURANT.

Suite au très bon article de Mr. Olivier FONCOUX dans la revue n° I4 (mai-juin 1985), je vous donne ici une autre possibilité de prise de courant sans altérer le roulement.

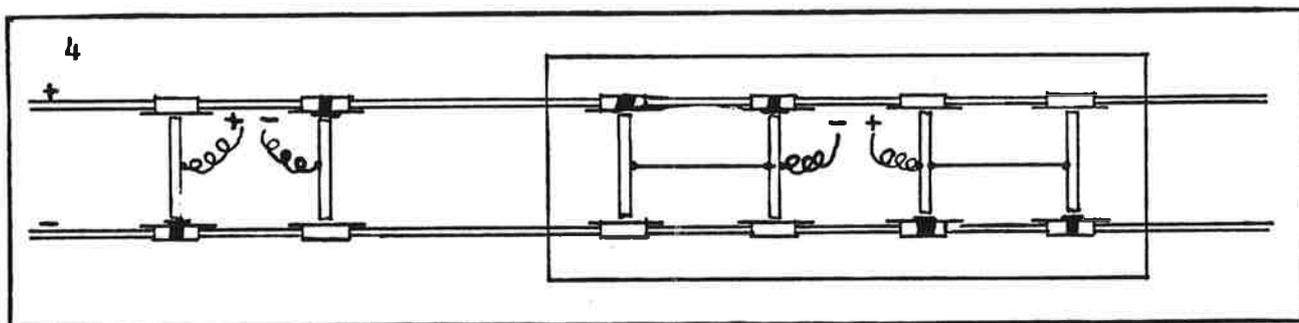
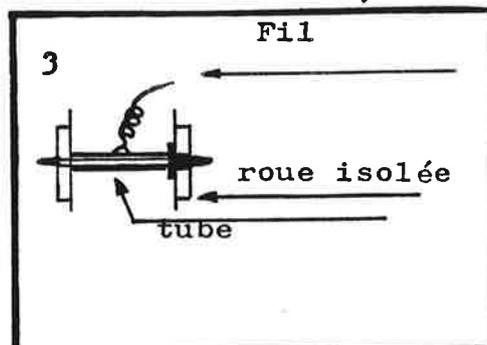
La plupart des marques aux normes conventionnelles (2 rails-continu) possède des bogies ou boîtes à essieux en plastique. et des essieux métalliques avec une roue isolée. (fig. I) La solution que je vous propose se limite donc à ce système. Mais en cas de bogie métallique monté sur un châssis en plastique, les bogies prennent le courant par la roue non isolée, soudez un fil sur chaque bogie et retournez les essieux d'un de ceux-ci (Fig. 2).



Il est évident que si les bogies et le châssis sont métalliques, nous pouvons faire un montage d'isolation entre le bogie et le châssis

Revenons maintenant à nos bogies ou boîtes à essieux en plastique. Prenez un tube en cuivre dont le  $\phi$  intérieur correspond au  $\phi$  d'axe d'essieu, sciez-en une longueur un peu moindre que la distance entre roues, soudez-y un fil. La première partie est faite et c'est très simple. Maintenant enlevez la roue isolée, enfitez le tube sur l'axe des roues et replacez la roue isolée (au bon écartement bien entendu, merci Mr. Pied à coulisse!) (Fig. 3)

Si sur un même bogie les roues isolées sont du même côté, un seul fil peut relier les deux tubes, mais sur le même bogie vous pouvez alterner les prises de courant. (Fig. 4)



Il va de soit que les tubes doivent convenir exactement aux axes et rassurez-vous la prise de courant et le roulement sont impeccables, la masse de votre locomotive n'est-elle pas donnée par l'axe des roues tournant dans le chassis? et pourtant elle tourne! (Tient j'ai déjà entendu ça!) Encore un petit truc! Les fils venant des bogies, torsadez-les en forme de ressort sur quatre ou cinq tours, ils seront plus souples pour le débattement des bogies.

◆

CALENDRIER 1986; UNE HEUREUSE INITIATIVE DE NOS CONFRERES ET AMIS  
DU CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE !

Afin de financer la mise en place du premier réseau à vapeur vive de Wallonie implanté à demeure, le C.F.C. propose aux amateurs un très beau calendrier ferroviaire illustré dont un exemplaire sera visible à la prochaine réunion.

Centralisation des commandes auprès de notre trésorier.

On peut également se le procurer par voie postale en versant 250 F (envoi franco) au compte 271-0061822-65 du C.F.C.

## petites annonces

- CHERCHE toutes personnes susceptibles de fournir de la fibres optiques de 1,5 - 2 et 2,5mm de diamètre ou sachant où en trouver. contacter Olivier FONCOUX 081/46.07.92.
- Les personnes ayant pris des photos ou diapositives, lors des activités du R.M.M. ces dernières années, nous ferai<sup>ent</sup> grand plaisir en nous les présentant pour l'album du club. s'adresser à un membre du comité.
- La bibliothèque cherche armoires(s) métalliques de bureau (type vertical à portes pivotantes avec serrure). Faire offre à Stéphan PAITONI 081/30.24.02. le W.E.

### A VENDRE :

matériel MARKLIN.

- coffret : F.846.4 comprenant : f800 (3026), 346.1, 346.2, 346.3J, 346.4
- coffret : 0981
- locos vapeur : 3000, 3003, 3029, 3031, 3084.
- locos diesel : 3062, 3066.
- électriques : 3044.
- voiture : 4148.
- wagons : 307.1, 315.1, 4500, 4503, 4511, 4614, 4619, 4626, 4658, 4699

matériel LIMA : voitures CIWL : 30.9301, 30.9202, 30.9201

matériel JOUEF : voitures CIWL : 862.

matériel ROCO : grue de chargement de charbon : 5081 S.

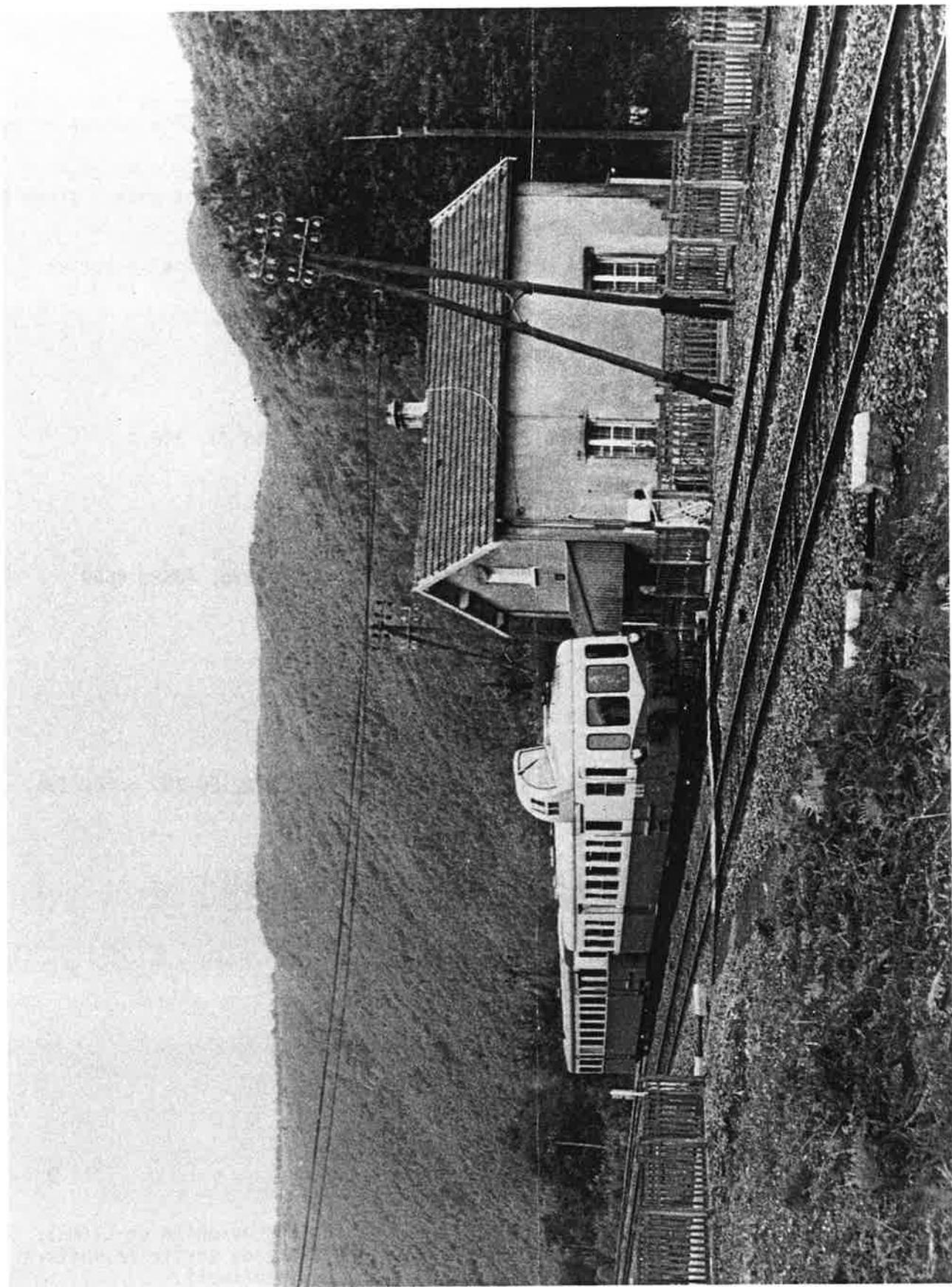
### Renseignements :

Etienne DEHASSE rue du centenaire 28, 5002 SAINT SERVAIS. 081/22.80.30. après 18h.

Le R.M.M. CHERCHE personne capable de réparer 2 fauteuils en skai.  
(recoudre ou refixer les parties inférieures des fauteuils)

## nouveautés

Suite à la collaboration très étroite de l'A.L.A.F. (club ferroviophile de LIEGE), tant au niveau des plans que de la peinture, la société LIMA vient de sortir la voiture belge M 4 de 2<sup>e</sup> classe. ( en vente chez votre distributeur habituel).  
En projet pour l'année prochaine : voiture pilote et voiture 1<sup>e</sup> classe !!! Qu'on se le dise !



"PICASSO": bientôt la retraite.

Autorail X 3838 au passage à MAYRUPT (entre LAIFOUR et DEVILLE), ligne GIVET - CHARLEVILLE.

Photo : E. LABAR