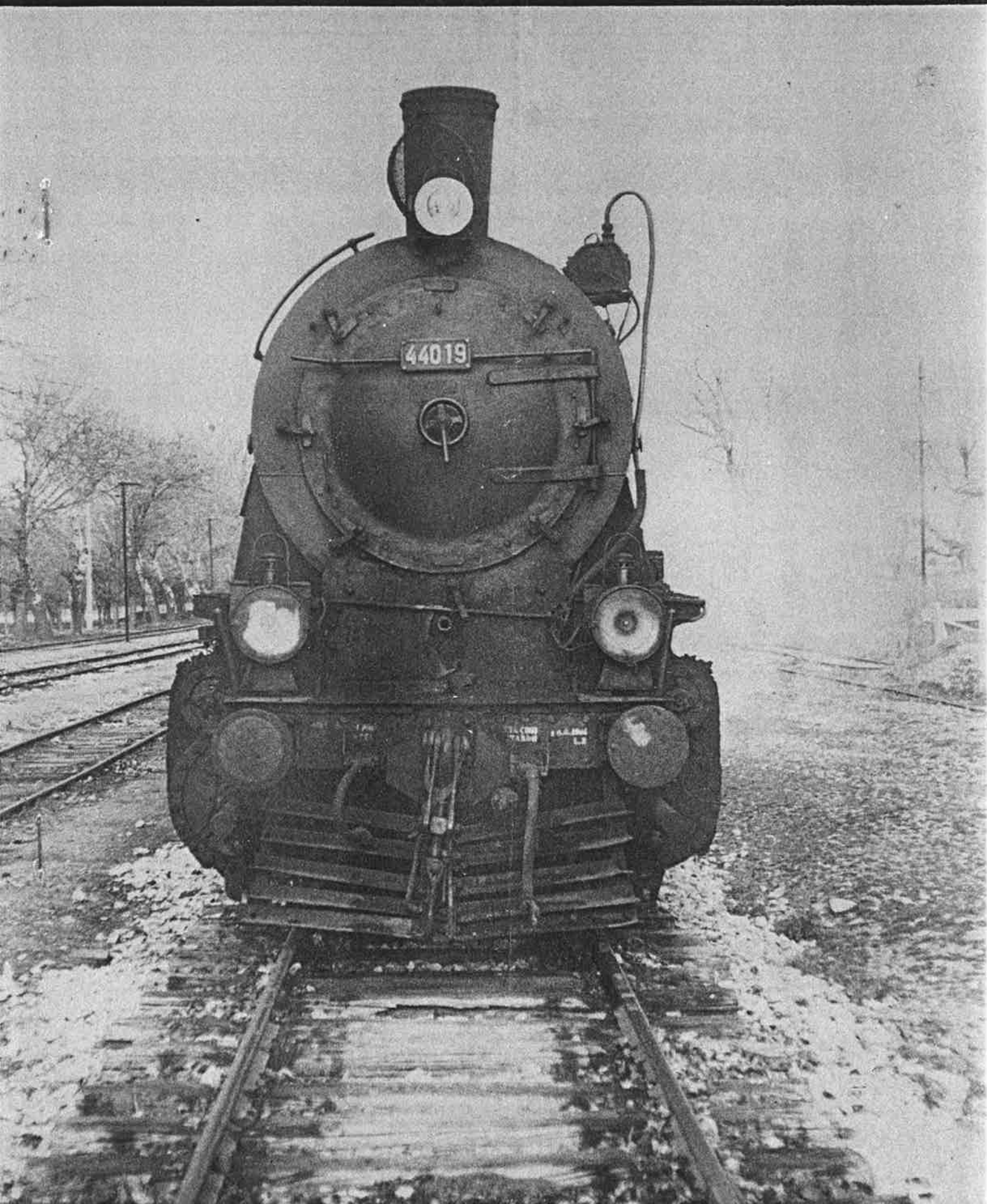


Ferro Flash Namur

17



ÉDITORIAL	1
VOYAGE RMM AU CNIT	2
VIE DU CLUB	4
RÉTRORAIL (M. HERBIET ET J. C. CHEVALIER)	
L'ÉCHAPPEMENT DOUBLE LEGEIN	6
DOCUMENT : CONFÉRENCE DE MR LEGEIN (1)	8
EN MAL DE COPIE	10
LE SAVIEZ-VOUS ?	11
AU DÉPÔT DE LOUVAIN	13
COURRIER DES LECTEURS	14
UN RÊVE RÉALISÉ	16
VOYAGES (E. LABAR)	
VAPEUR EN ASIE MINEURE - AVRIL 85	18
MODÉLISME (A. M. DUCARME ET O. FONCOUX)	
DU BELGE ! - WAGON PLAT ROCO	23
- TRÉMIE ROCO	26
- VOITURES M4 LIMA	28
- VOITURES M1 HOBBY 2000 (1)	29
NOUVEAUTÉS	29
PUBLICATIONS / CALENDRIER	31
CALENDRIER 1986 DES RÉUNIONS	ANNEXE

NOTRE COUVERTURE : GÜMÜĞÜN (TURQUIE), AVRIL 1985,
LOCOMOTIVE 0-8-0 N°44019 EX-G8 KPEV
PHOTO E. LABAR



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

Relations publiques : Ph. SEGERS rue des champs 22
5800 GEMBOUX
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

Nous voilà à l'aube de l'année 1986, et nous pouvons noter les résultats de cette année faste que fut 1985, tant pour le RAIL MINIATURE MOSAN que pour les diverses sociétés ferroviaires publiques ou privées.

Pour notre club, l'année a été bénéfique : création d'une section "jeunes", service d'abonnements à FERRO FLASH NAMUR et nouvelles adhésions. On peut y voir l'impact de nos deux expositions : à la gare de NAMUR lors des "portes ouvertes" et dans nos locaux de JAMBES. Le RAIL MINIATURE MOSAN compte aujourd'hui 101 membres, dont 11 juniors et 31 adultes nouveaux.

1986 débutera par un voyage : une visite au C.N.I.T. à PARIS. A vous d'en faire un succès !

Mais pour l'heure nous devons songer à notre Assemblée Générale du 24 janvier prochain. A l'ordre du jour, surtout, l'élection de nouveaux membres du Comité, et la révision des statuts.

Les membres sortants sont Claude CARPET, Michel HERBIET et Jacques QUOTIN. Si vous pensez pouvoir, au sein du Comité, faire un peu plus pour votre club, faites-moi parvenir votre candidature, par écrit, avant le 31 de ce mois.

Pour ce qui est de la révision des statuts, vos suggestions sont, bien entendu, les bienvenues.

Les COTISATIONS 1986 restent les mêmes qu'en 1985 :

- | | |
|--|-----------|
| - membre bienfaiteur : | 1000 frs. |
| - membre ordinaire : | 750 frs. |
| - membre junior (moins de 18 ans) : | 400 frs. |
| - second membre d'une même famille (sans F.F.N.) | 400 frs. |
| - abonnement à FERRO FLASH (pour non-membres) | 500 frs. |

La cotisation est à verser au compte 350-0224332-90 du Rail Miniature Mosan, au moyen du bulletin en annexe.

Pour ma part, il me reste à vous souhaiter une bonne et heureuse année 1986, ainsi qu'une bonne année ferroviaire.

(s) Jean Claude CHEVALIER, secrétaire

7^e SALON INTERNATIONAL DE LA MAQUETTE ET DU MODELE REDUIT



du 8 au 16 février 1986 de 10 h à 19 h NOCTURNE LE VENDREDI 14
JUSQU'A 22 HEURES
PALAIS DU CNIT (niveau III) PARIS LA DEFENSE (accès direct RER)

UNE JOURNEE PASSIONNANTE ORGANISEE PAR LE R.M.M....



Tous les trains et leurs accessoires en O, HO, N, Z... avec la participation des marques françaises et étrangères, des artisans, de l'édition spécialisée, des fédérations, clubs, associations...

POUR VOUS INFORMER, DIALOGUER, VOUS DISTRAIRE, RENCONTRER CEUX QUI PARTAGENT VOTRE PASSION, VISITEZ LE 1^{er} SALON AU MONDE DANS SA SPECIALITE.

UN SEUL SALON POUR LES PROFESSIONNELS ET LE GRAND PUBLIC
pour découvrir les nouveautés les premiers

AVIONS, AUTOS, BATEAUX, TRAINS, FIGURINES, PRODUITS, MATERIAUX, OUTILLAGES, HOBBIES

RESERVEZ VITE VOS PLACES !

7ème SALON INTERNATIONAL MAQUETTE MODELE REDUIT UN VOYAGE R.M.M. A PARIS

¹⁴
Le ~~10~~ février sera le jour du premier voyage organisé du Rail Miniature Mosan. Nous espérons bien qu'il sera le début d'une longue série. Tout cela dépendra de votre participation...

Ce voyage s'inscrit dans le cadre des activités club au même titre qu'une réunion mensuelle. Il est donc vivement conseillé à tous nos membres d'y participer.

Ce genre d'activité permet aux membres de se retrouver dans un cadre différent de celui de notre local si empreint de parfums "subtils".

On peut ainsi faire plus ample connaissance, ce qui est toujours très positif.

Le salon du CNIT est une attraction assez gigantesque qui assure la promotion de toutes les formes de modélisme et de loisirs techniques à une très grande échelle (130000 visiteurs en 1985).

RAPPEL DU PROGRAMME:

Rendez-vous à 5h30 dans la salle des pas perdus de la gare de Namur

n.d.l.r.: au sujet des pas perdus, les organisateurs nous précisent qu'ils désirent perdre les leurs le moins possible à attendre les retardataires !

Départ par l'inter. de 5h46

Arrivée à Paris-Nord à 8h38

Car spécial vers le CNIT-La Défense

Visite du CNIT

Repas et après-midi libres (Shopping: profitez-en, Mesdames!, visite des gares, ...)

Rendez-vous à Paris-Nord (par vos propres moyens) pour 19h00 sans faute S.V.P.!

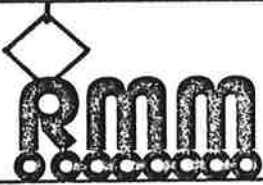
Départ du train: 19h31

Arrivée à Namur: 22h58

CONSEILS PRATIQUES:

- * Franchise marchandise à l'importation: par personne, 15750 FB (- de 15 ans: 4050 FB)
- * Emportez vos certificats de dédouanement pour le matériel photo récent, ce conseil vous est gracieusement offert par 2 pigeons du R.M.M qui ont failli se faire avoir pour cette bêtise lors de leur dernier pèlerinage !
- * Il est conseillé de faire le change de l'argent français en Belgique.
- * Emportez votre pique-nique pour le train car la restauration, si elle existe, y est plus que sommaire pour le tarif proposé. De plus, si vous êtes en fin de convoi, il n'est pas impossible que vous n'aperceviez jamais "le gars à la petite charrette".
- * Pour ce qui est du repas de midi, il existe dans l'enceinte de l'exposition, un self-service qui n'est cependant pas du meilleur rapport qualité-prix. Il est possible de dîner à l'extérieur, dans ce cas adressez-vous à l'un des organisateurs afin de pouvoir rentrer à nouveau sans problème dans l'exposition.
- * Tous les participants reçoivent un plan de Paris avec les transports en commun ainsi que la liste des bonnes adresses du modéliste.
N.B. Si vous vous déplacez à plusieurs personnes, nous vous conseillons d'acheter les tickets de métro par paquets de dix, c'est en fin de compte plus économique si l'on envisage plusieurs petits déplacements.
- * Pour tous renseignements complémentaires, nous vous invitons à prendre contact avec Phillippe Ségers Tél.: 081/613942.

REMPLEZ VITE VOTRE BULLETIN DE RESERVATION ET BON VOYAGE.....!



la vie du club

Réunion du 20 décembre 1985.

19h30 : ouverture des portes.

20h00 : modélisme.

20h30 : projections de diapos par Wouter JANSSENS, Président de FEBELRAIL.
thème : le 150° anniversaire.

ASSEMBLEE GENERALE DU 24 JANVIER 1986

ORDRE DU JOUR

- 1 - Approbation des comptes de l'année 1985
- 2 - Désignation des vérificateurs des comptes pour 1986
- 3 - Cotisations
- 4 - Approbation des nouveaux statuts
- 5 - Renouvellement du Comité d'Administration
Election de 3 membres
Sont démissionnaires et rééligibles: Claude Carpet
Michel Herbiet
Jacques Quoitin
- 5 - Mise au point de l'organisation du voyage au CNIT

APPEL AUX CANDIDATURES

Selon l'article 16 bis de nos statuts, les candidatures au poste de membre du Comité d'Administration doivent être rentrées par écrit au secrétaire pour le 31 décembre 1985.

Le Comité s'engage à fournir le papier à lettres et les stylos !!!

attention!

LE VOYAGE AURA LIEU LE VENDREDI 14 FEVRIER AU LIEU DU LUNDI.

EN EFFET, LE LUNDI 80 % DES DETAILLANTS SONT FERMES A PARIS.
PAR AILLEURS, EN RAISON DE LA LONGUE JOURNEE PREVUE, IL EST
RAISONNABLE DE FAIRE LE VOYAGE LA VEILLE D'UN JOUR OU LA
MAJORITE DES PERSONNES ONT CONGE.

MERCI DE VOTRE ATTENTION

LE COMITE

SEANCES DE NETTOYAGE

Nous remercions Messieurs Yves Dansart, Robert Sergent, Didier Sergent et Jean Vandeloise d'être les volontaires de la première séance de nettoyage organisée fin décembre. Ces dévouements permettront au club d'investir dans du matériel plutôt que dans des frais de nettoyage. Espérons que cet exemple sera suivi avec entrain.

NOUVELLES DE LA BIBLIOTHEQUE

La bibliothèque envisage de s'équiper de tous les catalogues de modélisme ferroviaire, aussi bien de productions industrielles qu'artisanales. Cette liste sera tenue à jour au fur et à mesure de la parution de nouveautés. Ces catalogues seront uniquement en consultation au local. Si votre détaillant vous frotte la manche en vous faisant une petite faveur de temps en temps, pensez à votre bibliothèque club en apportant un catalogue. (Si le détaillant y a apposé son cachet, cela lui fait toujours une pub presque gratuite). Merci de penser aux copains!

La grosse farde Ferro Flash Namur empruntée indélicatement est toujours en ballade. Il serait temps de la rapporter, car la blague est de très mauvais goût, cet exemplaire étant le seul du club, et pouvant servir à des photocopies d'anciens numéros pour les nouveaux membres. Ce genre d'histoire n'est pas de nature à favoriser la confiance du bibliothécaire lors de la libre consultation des ouvrages pendant les réunions.

COMMANDES GROUPEES DE MATIERES PREMIERES

De nombreux matériaux tels que plasticard, laiton, fibre optique... sont recherchés par les modélistes bricoleurs. Or, l'inconvénient est que, bien souvent, ces denrées sont introuvables chez les détaillants, ou hors de prix. Par contre, si on s'adresse directement au fournisseur, il faut prendre des quantités incompatibles avec les besoins de notre hobby. Pourquoi ne pas nous grouper pour ces achats? Le club achèterait ces matériaux et les partagerait entre les personnes intéressées. Faites-nous part de vos désirs ou d'adresses de fournisseurs en contactant Olivier Foncoux, tél 081/460792 ou Michel Herbiet, tél 081/712668

NOUVELLES DE NOS MEMBRES.

Claude RIGUELLE vient de perdre sa mère. A lui et à sa famille, le comité et les membres du R.M.M. expriment leurs plus sincères condoléances.

AVIS DE SECRETARIAT

TOUT CHANGEMENT D'ADRESSE DOIT IMMEDIATEMENT ETRE SIGNALE AU SECRETARIAT
AUSSI BIEN POUR LES MEMBRES QUE LES ABONNES . IL Y VA DE VOTRE INTERET
AFIN DE GARANTIR LA CONTINUITE DES ENVOIS. MERCI

L'échappement double «legein»

Sources : "nos inoubliables vapeurs" de Monsieur Phil DAMBLY
documentation datant de 1917.

Fernand LEGEIN, né à SCHAERBEEK le 7 novembre 1877, entre aux chemins de fer de l'Etat-Belge en 1903.

En tant qu'ingénieur il écrit de nombreux articles dans des revues diverses et dans le bulletin international des chemins de fer sur le thème "l'étude et le fonctionnement des locomotives". Il rédige des mémoires sur la circulation en courbe et sur l'échappement des locomotives.

Pour obtenir un meilleur tirage il conçoit et réalise l'échappement double qui portera son nom et qui fait normalement apparaître la double cheminée.

La première locomotive à être munie de cet échappement, le 31 octobre 1923, est la type 10 n° 4512 (future 1012 et 10.012).

A la suite des excellents résultats obtenus avec les types 10 munis de l'échappement double, il décida d'en doter les types 36. Ainsi en 1925, la locomotive type 36 n°4423 (future 3623 et 36.023) fut équipée de ce nouvel échappement. Pour pouvoir le loger on avait dû allonger la boîte à fumée vers l'avant. En 1928, il fut chargé par la S.N.C.B. d'étudier deux nouveaux types de locomotive pour la remorque des trains lourds sur la ligne BRUXELLES-ARLON-LUXEMBOURG. Il s'agissait de 4 locomotives MIKADO 2-8-2 et de 4 locomotives CONSOLIDATION 2-8-0. Les premières furent construites par les Ateliers Métallurgiques de TUBIZE et reçurent l'appellation type 5 (mise en service de juin à septembre 1930). Quant aux secondes, elles furent construites par COCKERILL à SERAING et reçurent l'appellation type 35 (mise en service en 1930). Elles étaient naturellement munies de l'échappement et de la cheminée doubles.

Rappelons que ces huit locomotives étaient les plus grandes et les plus lourdes de leur catégorie qui aient été construites en Europe. (pour le type 5, la plus lourde de la S.N.C.B. : 213 tonnes pour 209 au type 1, poids en ordre de marche).

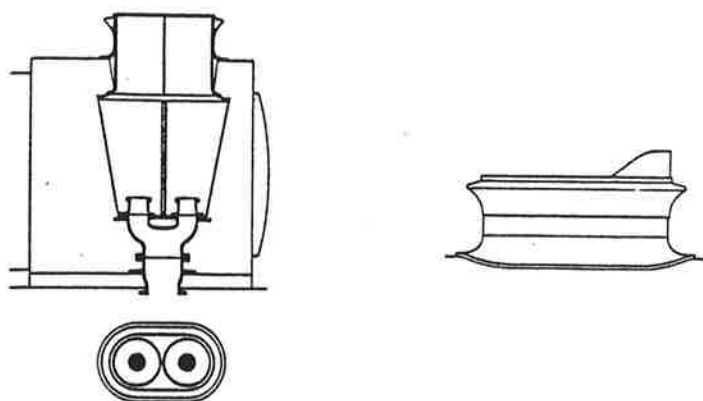
Hélas leur comportement ne fut pas des plus brillants vu la charge élevée par essieu et quelques points faibles relevés en service.
De ce fait, il n'y eut pas de construction en série.

L'échappement double LEGEIN fut encore appliqué à partir de 1936 sur 26 machines type 7-4 (compound à 4 cylindres alternés) et entre 1952 et 1954 sur 2 type 7-2 (4 cylindres égaux en ligne). L'ingénieur en chef Fernand LEGEIN n'aura pas connu la dernière application de son système car il décéda à WOLUWE SAINT LAMBERT le 20 septembre 1940 après avoir terminé sa carrière S.N.C.B. au service des accidents.
Certains penseront peut être à tort ou à raison que nos 8 locomotives type 5 et 35 étaient aussi un accident !

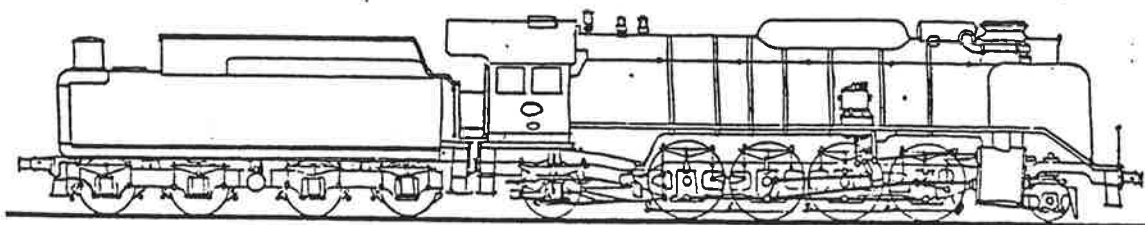
PRINCIPE DE L'ECHAPPEMENT LEGEIN.

Pour obtenir un tirage uniforme dans tous les tubes, il aurait fallu augmenter l'espace séparant l'orifice supérieur de la tuyère d'échappement de la base de la cheminée. Mais le gabarit, limitant la hauteur de la cheminée, conditionnait la hauteur totale de l'ensemble. Toutefois en utilisant 2 cheminées jumelles correspondant à une tuyère d'échappement également dédoublée, on pouvait conserver la hauteur usuelle tout en assurant un meilleur tirage.

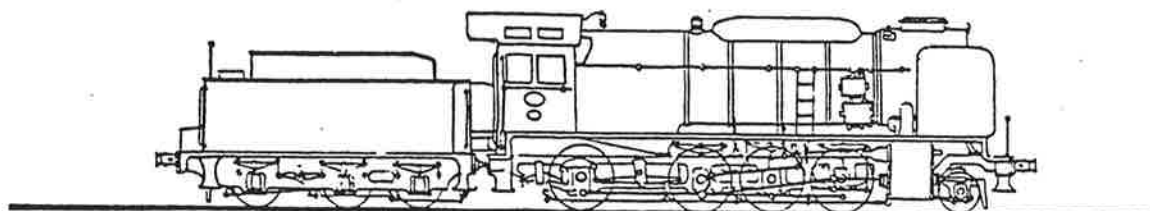
ECHAPPEMENT ET CHEMINEE DOUBLES LEGEIN D'UNE LOCOMOTIVE TYPE 10.



1930 — LOCOMOTIVE « MIKADO » — TYPE 5 — LONGUEUR 24 m. 672.



1930 — LOCOMOTIVE « CONSOLIDATION » — TYPE 35 — LONGUEUR 19 m. 760



LES CONFERENCES DE MONSIEUR FERNAND LEGEIN.

La 10^e conférence concernant la classification et l'affectation des différents types de locomotives date du mois d'août 1917 (sous l'occupation allemande). Il s'agit d'un document historique que nous reproduisons ci-après en version d'origine.

Exploitation Technique

10^e Conférence: M. Legein.

Classification et affectation des différents types de locomotives.

On a coutume de classer les locomotives suivant leur utilisation en :

- locomotives à voyageurs,
- id. à marchandises,
- id. de manœuvres.

D'une façon générale, on demande aux locomotives à voyageurs la remorque d'une charge relativement faible à une vitesse relativement élevée; aux locomotives à marchandises la remorque d'une charge élevée à une vitesse faible; quant aux locomotives de manœuvres, leur usage est bien connu.

Les locomotives à voyageurs se distinguent donc par leur aptitude à rouler à grande vitesse. Lorsqu'on vise aux vitesses atteignant 120 kilomètres à l'heure, ces locomotives doivent être munies d'un bogie à l'avant. Un essieu porteur à l'avant convenablement aménagé ne permet pas de dépasser 100 kilomètres. En raison de leur vitesse de marche et de la sécurité dont les trains de voyageurs doivent être entourés, toutes les locomotives à voyageurs doivent être munies d'un frein continu automatique, chez nous, le frein Westinghouse, et, sur certaines parties du réseau (ancien réseau G.C.B.), le frein à vide. Les appareils pour

le chauffage à vapeur font également partie de l'équipement normal d'une locomotive à voyageurs.

Dans certains cas ces locomotives disposent encore d'une installation génératrice d'électricité (éclairage série-parallèle).

Les locomotives à marchandises ne sont pas appelées jusqu'ici à dépasser la vitesse de 60 kilomètres en lignes de niveau, sur des lignes en fortes rampes la vitesse normale est réduite à 10 à 12 kilomètres. Les grandes vitesses (de 45 à 60 kilomètres) sont utilisées pour des services spéciaux dits trains de messageries.

En raison de l'importance graduellement croissante que prend la question du freinage, il est de règle de munir régulièrement les locomotives à marchandises nouvellement construites du frein Westinghouse celui-ci étant appliqué à la locomotive et au tender.

Certaines machines appelées à faire temporairement du service de voyageurs sont munies de plus du chauffage à la vapeur.

Quant aux locomotives de manœuvres, on leur demande de permettre les manœuvres, composition et décomposition des rames, avec toute l'énergie et la célérité désirable. Les exigences du service sont devenues telles que l'on a dû avoir recours pour les manœuvres dans les gares importantes à des machines puissantes.

Dans les grandes gares à voyageurs, les rames à mettre en mouvement sont considérables, elles doivent circuler à travers des voies sinuées, donc résistantes, et, de plus, ces manœuvres doivent se faire avec célérité. Pour l'affectation à ces services, certaines machines de manœuvres ont été munies du frein Westinghouse, les rames étant munies du même frein, le freinage des rames en mouvement se fait ainsi beaucoup plus énergiquement, de là un gain de temps notable.

Dans certaines circonstances spéciales, les locomotives de manœuvres sont munies du chauffage à la vapeur pour le chauffage préalable des rames de matériel à voyageurs dans les gares.

Dans les gares à marchandises où les manoeuvres se font par la gravité, il est également indispensable de disposer de machines puissantes pouvant développer un grand effort de traction. Il est en effet nécessaire alors de refouler une rame lourde dont une partie se trouve en forte rampe.

Remarquons, toutefois, que la vitesse de marche normale des machines de manoeuvres est, toutes proportions gardées, fort réduite. Pour les raisons que nous avons indiquées précédemment les locomotives de manoeuvres sont de règle des locomotives-tender.

«en mal de copie»

Dans son numéro 43 de novembre 85 (page 30), le G.T.F. nous apprend par son correspondant Mr. Alphonse STEAM (quel nom prédestiné! dire que j'aurais pu m'appeler Michel VAPEUR) que notre revue fait partie de celles qui sont en mal de copies. Cette assertion fait suite à la publication de mon article sur la décoration hautement fantaisiste de la 1.002, exposée en gare de BRUXELLES-NORD en mai 85. La revue "PHOTORAIL" qui avait repris cet article en y ajoutant la traduction néerlandaise est également visée par l'auteur.

Mais pas de chance, Mr. STEAM, car le jour même où je reçois mon bulletin du G.T.F. mon libraire me remet le n° 104 de décembre 85 de la revue "RAIL MAGAZINE". Et qui pensez-vous se trouve en page 28 sous la rubrique "BELGIQUE" ? Vous n'êtes pas obligé de me croire et bien cette revue internationale qui ne doit pas être en mal de copies, a reproduit mon article. Pour vous rassurer, je tiens à vous signaler que cet article a été adressé à toutes les revues ayant présenté une photo couleur de la 1.002.

Mais la suite de votre article a retenu toute mon attention car on y apprend beaucoup de choses sur l'avenir et le passé de la traction vapeur en Belgique. Laissons l'avenir (il ne faudrait pas prendre tous ses rêves pour de la réalité) et tournons nous vers le passé qui me permet d'apprendre que la locomotive type 7 : 7.006, se trouve au dépôt de LEUVEN, sans doute ressuscitée de la ferraille et pourquoi pas y remplacer la 7.039 qui pourrait être vendue à un pays soit disant sous-développé pour y remorquer des voitures du type K. Votre prochain article va peut-être nous le confirmer.

Poussé par la curiosité je suis revenu en page 26 où un article sur le type 12 a retenu aussi mon attention (nom de l'auteur non mentionné peut-être le même? espérons que oui). J'y apprendrais que le 12 juin 1939, la locomotive 1202 a parcouru la distance de 115 kms séparant OSTENDE de BRUXELLES en 57 minutes (165km/h) ce qui valu à la Belgique le Ruban Bleu de la vitesse pour trains à vapeur. Je me permets de renvoyer l'auteur de cet article à celui que j'avais fait paraître dans le FERRO-FLASH NAMUR n°15 où il apprendra que ce n'est pas en atteignant le 165 km/h que la S.N.C.B. s'est accaparée ce fameux record.

Sachez encore, cher Monsieur STEAM, qu'avant parution, mes articles sont lus et approuvés par d'éminents spécialistes de l'Histoire Ferroviaire de notre pays (on y compte 2 membres du G.T.F.)

(s) Michel HERBIET,
Membre du groupe de travail "Histoire des Chemins de Fer Belges".
Membre protecteur du G.T.F.

le saviez-vous ?

- La circulaire n°3 M du 1° avril 1927 communiquait aux services intéressés la liste des grues à vapeur de relevage en service à la S.N.C.B. à cette époque. Il y en avait 9 dont la force et l'atelier-proprétaire étaient les suivants :

nombre	force	atelier propriétaire
1	68 t.	BRUXELLES-NORD
1	35 t.	ANTWERPEN-NOORD
1	35 t.	LIEGE
1	35 t.	JEMELLE
1	35 t.	NAMUR (remise)
1	25 t.	LUTTRE (remise)
1	20 t.	LEDEBERG
1	15 t.	BRUXELLES-MIDI
1	12 t.	MONTZEN

- La locomotive-monument 41.195 érigée en gare de CHARLEROI-SUD et baptisée le 22/9/85 a séduit un de nos membres qui voudrait bien la reproduire en miniature à l'échelle HO à condition qu'elle ait réellement tracté des trains dans sa présentation actuelle c'est à dire accouplée à un tender type 31 (ex KPEV de 17m³ d'eau). Renseignements pris auprès de Monsieur HAVELANGE, nous lui signalons qu'un tel accouplement n'a jamais été utilisé pour la remorque de convois sur le réseau S.M.C.B. mais seulement employé comme générateur de vapeur. En effet les types 41 et 44 étaient accouplés à des tenders du type 15 de 13m³ d'eau. Cette dernière capacité avait sans doute été jugée insuffisante pour l'approvisionnement en eau d'un générateur de vapeur.

- Nos locomotives type 40 achetées en 1919 au nombre de 70 unités à la RAILWAY OPERATING DIVISION (R.O.D.) étaient accouplées à des tenders type 20 (21m³ d'eau). Cet accouplement nous montrait un déséquilibre entre la locomotive et le tender ce qui ne facilitait pas la tâche des chauffeurs. Aussi, à partir de novembre 1956, certains types 40 furent accouplés à des tenders type 18 (24m³ d'eau). Les photos 146 et 147 de vapeur à la S.N.C.B. de Max DELIE nous font découvrir la 40.005 accouplée au tender 24.289. Monsieur HAVELANGE nous signale cependant qu'auparavant 5 locomotives type 40 furent accouplées à un tender type 17 (20m³ d'eau) avant de recevoir un tender type 18. Il s'agissait des locomotives et tenders suivants :

locomotive	tender	jusqu'en
40.001	20.133	1952
40.034	20.172	1951
40.040	20.222	1951
40.041	20.225	1951
40.062	20.224	1954

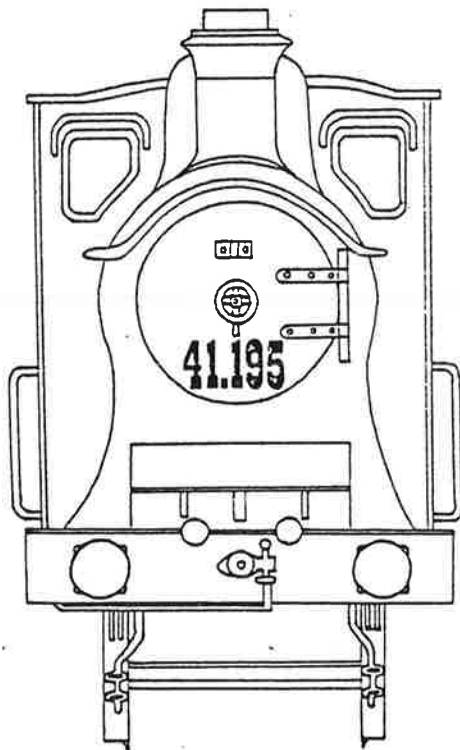
Les tenders type 17 ont été construits pour être accouplés aux locomotives types 6, 7, 8 et 9.

- La littérature ferroviaire vient de s'enrichir d'un livre de Steffen LÜDECKE intitulé "histoire des PACIFIC Bavaroises S 3/6 (série 18 de la D.B.)" Sur 159 exemplaires construits et suite aux clauses du traité de VERSAILLES en 1919, 16 furent livrées au réseau de l'ETAT FRANCAIS et 3 aux chemins de fer de l'ETAT-BELGE.

Ce dernier ne les fit pas circuler longtemps car si elles figuraient encore à l'effectif établi le 1^o mai 1922, elles étaient disparues de celui du 1^o mai 1924. La renumérotation au 1^o janvier 1925 des locomotives provenant des différents chemins de fer allemands ne fait aucune mention de ces 3 locomotives.

Ces dernières conservèrent leur numéro d'origine (3620, 3646, 3649) et leur couleur d'origine (vert bronze) jusqu'à leur radiation. Tout au plus furent elles dépouillées des inscriptions K.BAY.STS.B. (chemins de fer royaux bavarois) et ont y ajouta le nom de leur dépôt belge. Le modèle HO, sorti voilà quelques années par une firme de trains miniatures très connue, peint en brun chocolat et portant le n° 5920 relève de la plus haute fantaisie.

Que dire alors de l'accouplement réalisé pour le catalogue reprenant les maquettes pour la BELGIQUE et le LUXEMBOURG qui voit la locomotive 5920 en tête d'un train composé de voitures dites "DONNERBUCHSEN" (boîtes à tonnerre) construites en 1924 par la DEUTSCHE REICHSBAHN GESELLSCHAFT et dont quelques exemplaires ont été récupérés par la S.N.C.B. lors de la libération du territoire en septembre 1944. Plus fort que ça, tu trouves pas !!!



LES (IN)EVITABLES ERRATA

- F.F.N. n° 8. page 10, point 2, 2^o ligne
il y a : numérotation appliquée en 1924
il faut : numérotation appliquée en 1925
page 10, remarque, 1^o ligne
il y a : c'est à partir du 10 décembre 1924 que ...
il faut : c'est à partir du 1^o janvier 1925 que...
- F.F.N. n°16. page 17, § 2, 1^o ligne.
il y a : Monsieur Robert DUVIVIER (membre RMM)
il faut : Monsieur Robert VIVIER (membre RMM)
page 18, § 4, dernière ligne
il y a : ... des machines de 1875 à 1966
il faut : ... des machines de 1835 à 1966

actualité

DERNIERES NOUVELLES DU DEPOT DE LEUVEN (FLV) par Michel HERBIET.

Réuni le samedi 30 novembre 85, le groupe de travail "Histoire des Chemins de Fer Belges" avait à son ordre du jour un exposé de Monsieur VAN HOOFF, agent S.N.C.B. faisant partie de l'équipe qui a été chargée de la remise en marche de la locomotive 12.004. Monsieur VAN HOOFF nous a énuméré les différents travaux et les diverses tâches qui ont dû être effectués pour la restaurer dans les temps impartis.

Il nous a également parlé des diverses opérations de réparations qui se sont révélées nécessaires pour remédier à quelques imperfections constatées lors et après divers trajets, ceci intéressant non seulement la 12.004 mais également la 29.013. Nous avons pu remarquer que le travail accompli par Mr. VAN HOOFF et ses collègues est remarquable.

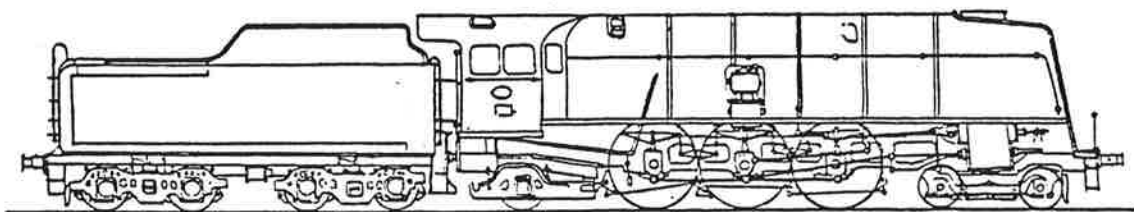
La S.N.C.B. possède une équipe de travail animée d'un véritable idéal qui est prête, après les très bons résultats obtenus, à continuer la remise en marche de certaines autres locomotives conservées pour le musée.

Mr. VAN HOOFF nous a parlé des différents projets de la S.N.C.B. mais il a bien insisté que dans ce domaine le silence est d'or et qu'il serait inopportun de colporter et d'écrire n'importe quoi à ce sujet. En effet rien de ce qui se dit n'est encore décidé de façon définitive et une décision prise un jour peut très bien être annulée dans les jours qui suivent.

Nous avons profité de la présence de Monsieur VAN HOOFF pour le questionner sur deux points précis: la peinture et la décoration de la 1.002 et les plaques de construction de la 29.013.

En ce qui concerne la 1.002, sa peinture et sa décoration seraient revues et remises dans un état normal à condition que la S.N.C.B. décide de la remettre en marche en 1986 à l'occasion du 20^e anniversaire de la fin de la traction vapeur en Belgique (20/12/66) Quant aux plaques de constructeur de la 29.013 il s'agit bien des plaques d'origine et non de reproductions comme nous l'avions écrit dans notre article "à propos de la 29.013" paru dans F.F.N. n°16 page 6. C'est Mr. VAN HOOFF qui a procédé lui-même au démontage de ces plaques qui, rappelons le, se trouvaient sur la boîte à fumée mais invisibles vu les écrans pare-fumée. C'est lui également qui les a fixées sur ces derniers, et ce, suivant instructions reçues. A ce propos un membre du groupe de travail nous faisait remarquer que lorsqu'une locomotive sortait d'atelier central après révision ou réparation elle ne possédait plus, dans certains cas, les mêmes écrans pare-fumée dont elle était équipée lors de son entrée en A.C. Ceci explique peut-être le fait qu'à l'origine les plaques n'aient pas été placées sur les déflecteurs comme pour les 141R de la S.N.C.F.

1936 — LOCOMOTIVE « PACIFIC » — TYPE 1 — LONGUEUR 24 m. 514 EN VERSION D'ORIGINE DE 1935



courrier des lecteurs

1. notre article sur la 29.013 a retenu l'attention de Monsieur HAVELANGE qui nous signale que sur les 300 locomotives type 29 de la S.N.C.B., 64 de ces dernières n'ont pas fait mutation au cours de leur carrière et sont donc restées fidèles à leur premier dépôt d'affectation.

La répartition par dépôts était la suivante :

RONET	FEO	19	29.036,43,53,55,62,72,74,78,79,87,97,102,147, 29.151,243,253,255,266,285
AALST	FLS	11	29.131,133,155,156,209,226,227,240,241,246,248
JEMELLE	LJ	11	29.001,06,07,08,63,105,117,140,144,264,300
HASSELT	FHS	8	29.110,114,161,171,172,173,174,178
SCHAERBEEK	FSR	6	29.051,84,86,95,112,124
HAINÉ ST PIERRE	GT	5	29.130,145,186,220,234
STOCKEM	MKM	4	29.256,280,292,296

En ce qui concerne notre 29.013, elle a fait l'objet de plusieurs mutations et les flancs de sa cabine ont reçu successivement les abréviations suivantes :

LT	OTTIGNIES	02.46 - 04.57
NK	KINKEMPOIS	04.57 - 10.60
FLV	LEUVEN	10.60 - 12.60
LNC	MONCEAU	12.60 - 05.63
FKR	MERELBEKE	05.63 - 11.66
<u>FKR</u>	<u>MERELBEKE</u>	11.66 - 03.85
FLS	AALST	
FLV	LEUVEN	03.85 -

REMARQUES :

- avait quitté le dépôt d'OTTIGNIES avant la fermeture de ce dernier le 01-08-59
- l'abréviation FKR signifiait que la locomotive appartenait au dépôt de FKR mais se trouvait abritée au dépôt de FLS qui restait le point d'attache des équipes desservantes.
- était abritée au dépôt de LEUVEN depuis début 1967 comme locomotive conservée pour le musée. Au point de vue historique il s'agit de la locomotive qui a tracté le 20 décembre 1966, sur le parcours ATH-DENDERLEEUEW, le dernier train vapeur officiel de la S.N.C.B.

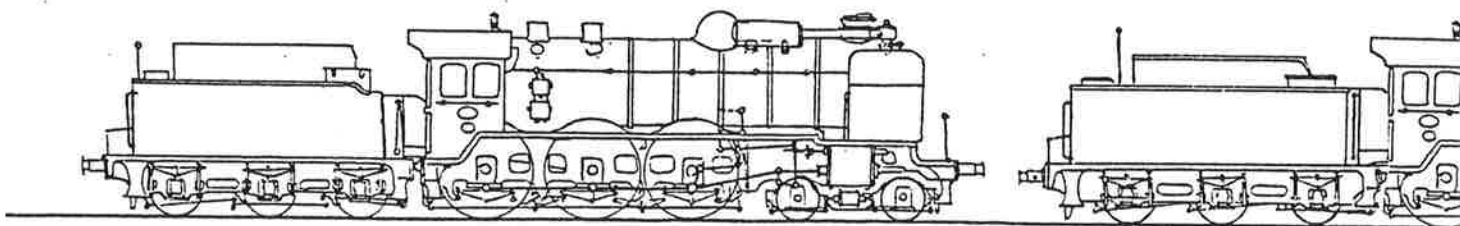
De plus, contrairement à ce que nous avons écrit, les locomotives type 29 du dépôt d'OTTIGNIES n'ont pas été réparties entre divers dépôts mais tout l'effectif a fait mutation à RONET. Lors de la suppression du dépôt le 1^{er} août 1959, l'effectif se composait de 9 locomotives : 29.011,17,19,21,123,141,192,204,277.

2. Portes ouvertes à SALZINNES.

Le petit fascicule édité par l'A.C. SALZINNES, pour permettre aux visiteurs d'avoir une vue d'ensemble de l'histoire et du rôle de l'atelier, faisait mention que la dernière locomotive à vapeur avait été réparée en 1965. Suivant documentation remise à l'époque à Mr. HAVELANGE par un des responsables de l'atelier les locomotives reprises ci-après sont les dernières réparées et sorties de SALZINNES :

de grande réparation	(GR) type 64 n° 64.012	dépôt ATH	le 10-10-61.
de moyenne réparation	(MR) type 64 n° 64.160	dépôt AARSCHOT	le 08-05-63.
de gros entretien	(GE) type 81 n° 81.307	dépôt GOUVY	le 06-07-64.

3. Notre précédent "COURRIER DES LECTEURS" nous signalait que sur 42 locomotives type 9, 17 étaient accouplées à un tender type 38 (31m3 d'eau) et que le reste, soit 25 locomotives, étaient accouplées à un tender type 18 (24m3 d'eau). Monsieur HAVELANGE nous signale que certaines de ces 25 locomotives n'étaient pas équipées d'un tender type 18 mais bien accouplées à un tender type 17 (20m3 d'eau). Dans certains cas, il s'agissait des tenders d'origine. Conclusion : 3 tenders différents pour un même type de locomotive. Du travail pour les modélistes !



4. Il était également signalé dans ce même courrier des lecteurs que 7 locomotives type 64 du dépôt de Tienen étaient accouplées à un tender type 38 (ex-KPEV de 31m3 d'eau). Un de nos membres voudrait réaliser cet accouplement, mais quel numéro faut-il appliquer sur les locomotives et les tenders accouplés. C'est une fois de plus Monsieur Havelange qui nous donne la réponse : vous trouverez ci-après l'accouplement au 10 mai 1940 des 48 tenders type 38.

TENDER	LOCOMOTIVE	DEPOT	TENDER	LOCOMOTIVE	DEPOT
31.000	1023	LJ	31.033	6425	FTL
31.001	1041	FL	31.034	1004	FL
31.002	1025	LJ	31.035	1035	MKM
31.003	1032	MKM	31.036	1037	FL
31.004	907	FC	31.037	937	FSR
31.005	1030	LJ	31.038	1005	FL
31.006	6549	FTL	31.039	1036	LJ
31.007	902	FTY	31.040	913	FSR
31.008	1002	FL	31.041	1027	FL
31.009	925	FC	31.042	928	FSR
31.010	1044	LJ	31.043	1039	FL
31.011	942	FC	31.044	1020	MKM
31.012	908	FSR	31.045	1043	LJ
31.013	906	FSR	31.046	935	FSR
31.014	900	FSR	31.047	910	FSR
31.015	1015	FL			
31.016	923	FTY			
31.017	1038	FL			
31.018	6441	FTL			
31.019	1012	MKM			
31.020	934	FSR			
31.021	6448	FTL			
31.022	1040	LJ			
31.023	918	FSR			
31.024	914	FSR			
31.025	1009	MKM			
31.026	6473	FTL			
31.027	6536	FTL			
31.028	940	FSR			
31.029	1028	MKM			
31.030	1047	FL			
31.031	6507	FTL			
31.032	1042	MKM			

Pour rappel :

LJ : JEMELLE
 FL : LIEGE
 MKM : STOCKEM
 FC : KORTRIJK
 FTL : TIENEN
 FTY : TOURNAI
 FSR : SCHAERBEEK

un rêve réalisé

Chef garde à la S.N.C.B., j'espérais un jour être chef de train sur un "vapeur". Les 150 ans du chemin de fer en Belgique allaient me donner l'occasion inespérée et cela sur la ligne 154 NAMUR-DINANT.

Tout petit je voyais des "vapeur" sur la dite ligne, sans jamais voyager avec. Une occasion me fut donnée, puisqu'étant en réserve au mois d'août 85 (c.à.d. service désigné au jour le jour).

On m'attribua pour les 24 et 25 août un service hors série : LES VAPEURS ! Rouler comme chef de train sur un service vapeur ! mon rêve allait se réaliser, j'allais voyager, être un des maîtres d'oeuvre du train vapeur : contrôler dans ces vieilles voitures sans soufflet (passage d'une voiture à l'autre autorisé uniquement pour le chef garde), et surtout donner le départ à ces monstres que sont les types 12 et 29.

Quelle ne fut pas également ma surprise de voir arriver un chef garde contrôleur habillé en costume de chef garde d'époque et équipé d'une ancienne pince de contrôle. L'ambiance fut extraordinaire tant entre le personnel SNCB qu'entre les voyageurs (en moyenne 200 voyageurs par trains).

L'apothéose eut lieu le dimanche où le dernier train fut décoré pour fêter 2 conducteurs pensionnés.

La composition des trains vapeur, outre les machines, était de voitures du type "L" dont les numéros suivent :

- 1° 50 88 3726 406 - 0, littera : AC GM FSR, voiture AB.
- 2° 50 88 3726 402 - 9, littera : AC GM FSR, voiture AB.
- 3° 50 88 2026 435 - 8, littera : AC GM FSR, voiture B.
- 4° 50 88 1826 413 - 9, littera : AC GM FSR, voiture A.
- 5° 50 88 2026 568 - 6, littera : AC GM FSR, voiture B.
- 6° 50 88 8226 425 - 4, littera : AC GM FSR, voiture BD.

Au total 6 voitures, numérotation dans le sens NAMUR-DINANT.

Les trains de NAMUR à DINANT portaient les numéros suivants : 18370, 18372, 18374.

Et dans le sens inverse : 18371, 18373, 18375.

Pour les trains n° 18370 et 18371 du samedi 24.08, il fut utilisé les 4 dernières voitures, soit une B, A, B, BD. Les autres trains du samedi et du dimanche ont roulé avec la composition complète.

Dédié à Jean MATERNE

(s) Jean Claude CHEVALIER, chef garde contrôleur.

petites annonces

* la bibliothèque est TOUJOURS à la recherche d'une armoire métallique de bureau, type vertical à portes pivotantes ou coulissantes avec serrure.
Faire offre à Stefan PAITONI 081/30 24 02 le week end.

* rappel : les personnes ayant pris des photos ou diapos lors des activités du R.M.M. ces dernières années, nous feraient grand plaisir en nous les présentant pour l'album du club.

S'adresser à un membre du comité.

20-03-85 13-55 066022134
NAMUR

PARCOURS HISTORIQUE
NAMUR - DINANT

DATE *25/8* NR DE VOITURE ... *3*
HEURE *11h33* NR DE CONTROLE *173*

SOU MIS A LA CONVENTION
INTERNATIONALE RELATIVE AU
CONTRAT DE VOYAGE

A. R.

***250F

MALINES A BRUXELLES.
1835.

Départ *du* heures *du*
Reçu 50 centimes.
Le Receveur,

WAGON N°
PLACE N° 15.

Les voyageurs sont priés de se
trouver à la station quinze minutes
avant l'heure du départ.

N. B. On conservera ce billet jusqu'à ce que la Garde le réclame.

TICKET SOUVENIR

Reproduction du document original (1835)

Il vous est possible d'obtenir de la fibre optique dans le cadre d'une commande groupée **CLUB**.

Ce matériau assez difficile à trouver dans le commerce, convient à merveille pour confectionner des phares, fanaux de locomotives, signaux d'une luminosité extraordinaire.

Ce matériau est à vendre par lot au prix unitaire de 250 F.

Un lot se compose de : 2 m de F.O. de 2 mm Ø (phares, feux, ...)
2 m de F.O. de 1,5 mm Ø (fanoux, ...)

La commande sera possible si la demande globale est de 25 lots au minimum.

L'OFFRE EST BIEN ENTENDU OUVERTE A TOUS LES MEMBRES DES ASSOCIATIONS SOEURS.

Les commandes seront prises jusqu'à la réunion du 21 février 1986.

Un paiement anticipé est souhaité. Si le quota des 25 lots n'est pas atteint, les souscripteurs seront remboursés.

Le cas échéant, la fibre sera disponible en principe lors de la réunion d'avril.

**CONTACTER: MICHEL HERBIET 081/712668
OLIVIER FONCOUX 081/460792**

buharlu lokomotif

vapeur en Asie Mineure,
avril '85

Où peut-on rencontrer, en 1985, un petit tortillard tracté par une vaillante septuagénaire "prussienne" ?

La réponse, vous la trouverez à l'est du Bosphore, dans un étrange pays qui unit l'Europe à l'Asie.

Ce pays de 776.000 km² ne compte que 8611 km de lignes à voie normale, dont seulement 169 km électrifiés en 25 Kv 50 Hz dans la banlieue d'Istanbul et à l'est d'Ankara. L'entièreté du réseau est exploité par les T.C.D.D. ou Chemins de Fer de l'Etat Turc.



T C D D

Après avoir traversé la frontière gréco-turque, nous nous dirigeons vers CERKEZKOY où notre première loco, une 2-4-0 N°46.025, assure la réserve réseau pour la partie européenne de la Turquie. Après la visite des splendeurs de la ville d'Istanbul, nous poursuivons notre périple ferroviaire par une ligne minière isolée du reste du réseau, entre EREGLI, sur la Mer Noire, et ARMUTCUK.

Malheureusement la photographie nous était strictement interdite, et pour cause : le dépôt d'Eregli, refuge de 1-4-0 G8.2 Nohab et Tubize, jouxte un centre d'entraînement commando.

Mais la suite du voyage allait nous permettre de fixer sur la pellicule ces chères vieilles "bouilloires".

1. ZONGULDAK - IRMAK

Lors de notre passage à Zonguldak, une 1-4-1 américaine "Middle-East" assurait la manoeuvre en gare.

Le service de ligne était confié aux diesels DE 24.

2. SAMSUM - SIVAS (420 km)

Sans aucun doute une des plus belles lignes de Turquie.

Le service voyageurs est confié aux 1-4-0 G8.2 série 45.00, les diesels séries DE 24 et DE 21 assurant la totalité du trafic marchandises.

L'arrivée, début juillet, de nouveaux diesels G.M. DE 22 au dépôt de SIVAS ris-

que de réduire l'activité "vapeur".

Les manoeuvres au port de SAMSUM incombent à une ancienne Stanier 8 F du War Department, la 1-4-0 N°45160.

3. L'ATELIER CENTRAL DE SIVAS

L'AC de Sivas s'occupait des grandes révisions vapeur jusqu'en mai 1985; de nombreuses locos s'y trouvaient à différents stades de réparation, notamment des 1-5-0 série 55,56 VULCAN et SKODA, 1-4-1 ALCO et 0-4-0 G8.

4. KAYSERI

Le dépôt de Kayseri possède à son effectif des 1-4-0 USA S 160 ex Transportation Corps, et des 1-5-0 Vulcan "SKYLINER" pour le service de manoeuvre...

5. KONYA

Les splendides 1-4-1 Henschell de 1937 qui assuraient autrefois les express entre Istanbul Haydarpasa et Ankara sont aujourd'hui reléguées au service de manoeuvre en compagnie d'une 1-5-0 Henschell N°56070. Toutefois, elles assurent encore quelques marchandises et les trains de travaux entre Konya et Afyon.

6. BURDUR

Le noeud de KARAKUYU avec ses embranchements vers Burdur, Isparta et Egridir voit circuler des M.V remorqués par des 0-5-0 G10 et 0-4-0 G8 prussiennes ou 1-5-0 ex DR 52.

Si les circulations sont réduites, la vapeur est omniprésente et on ne compte qu'une seule loco diesel au dépôt de Burdur.

7. CIVRIL - SUTLAC

L'annexe traction de CIVRIL emploie une magnifique 1-5-1 SANTA FE N°57025 à la traction d'un M.V (comprenant une voiture et un wagon) à raison de trois A-R par jour.

8. SELCUK - CAMLIK (15 km)

Cette courte section de la ligne IZMIR - DENIZLI franchit le col de Selçuk. Une 1-5-0 ex DR 52 N°56521 y assure la pousse des trains de marchandises le plus souvent déjà en double traction (ex : Diesel DE 24 + 1-3-0 Nohab N°34054).

9. IZMIR - USAK

Les 1-5-0 ex DR 52 du dépôt d'USAK effectuent un service mixte axé sur le port de la Mer Egée.

Un service omnibus (1 A-R) entre Manisa et Alasehir est confié à la 1-3-0 Nohab N°34060.

10. BALIKESIR - BANDIRMA

Si le trafic de ligne est entièrement "dieselisé", une 1-4-1 américaine N°46217

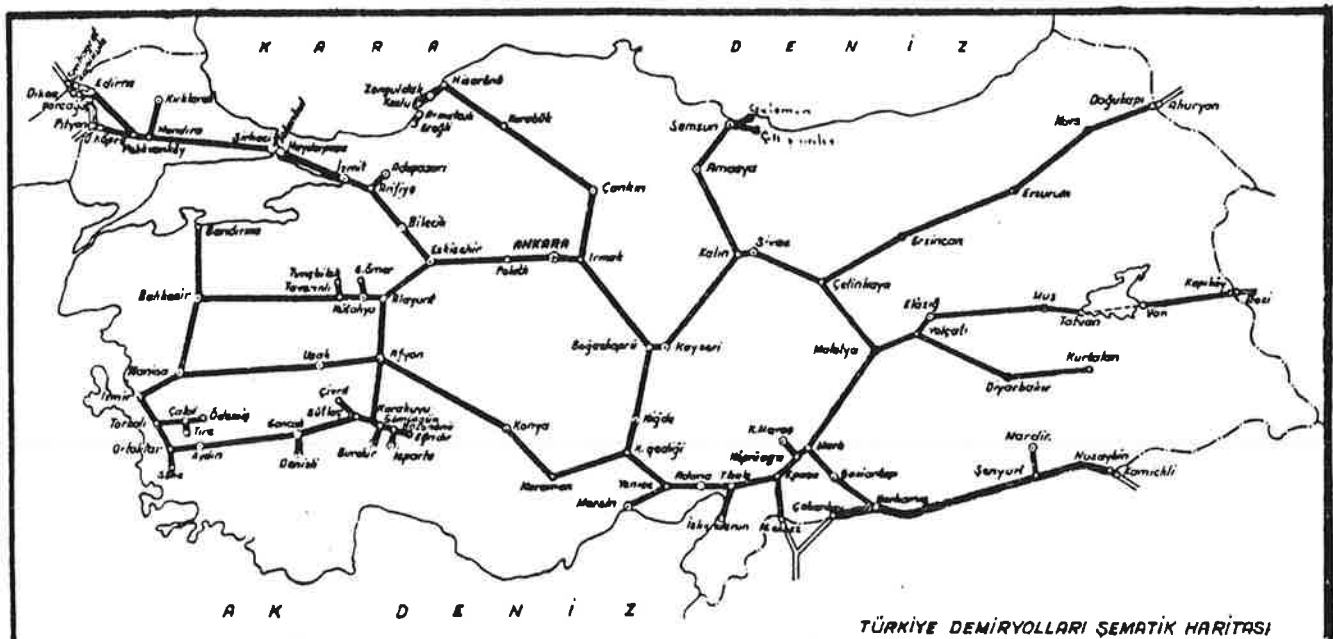
est affectée aux manoeuvres dans le port de Bandırma.

CONCLUSION :

L'arrivée de nouveaux diesels ainsi que l'arrêt des grandes révisions condamnant la vapeur à brève échéance.

Ainsi, les derniers panaches des "Buharlu lokomotif" se dissiperont à tout jamais dans les vastes étendues du plateau d'Anatolie...

Etienne LABAR



1983 yılı sonuna kadar inşa edilen normal cari hatlar (Cumhuriyet öncesi yapılanlar dahil): 8611,344 km

NOT : Cumhuriyet döneminden önce yapılmış olan cari hatlar üzerinde bulunan dar kurplar kaldırılarak yerine seyrüsefer emniyeti bakımından, daha güvenli kısa hatlar yapıldığı için; 31.12.1983 tarihine kadar sökülün 238,703 Km. lik sebebiyle, normal cari hat uzunluğu kısalarak, mevcut hat: $8611,344 - 238,703 = 8372,641$ km. ye inmiş bulunmaktadır.

Recherche documents :

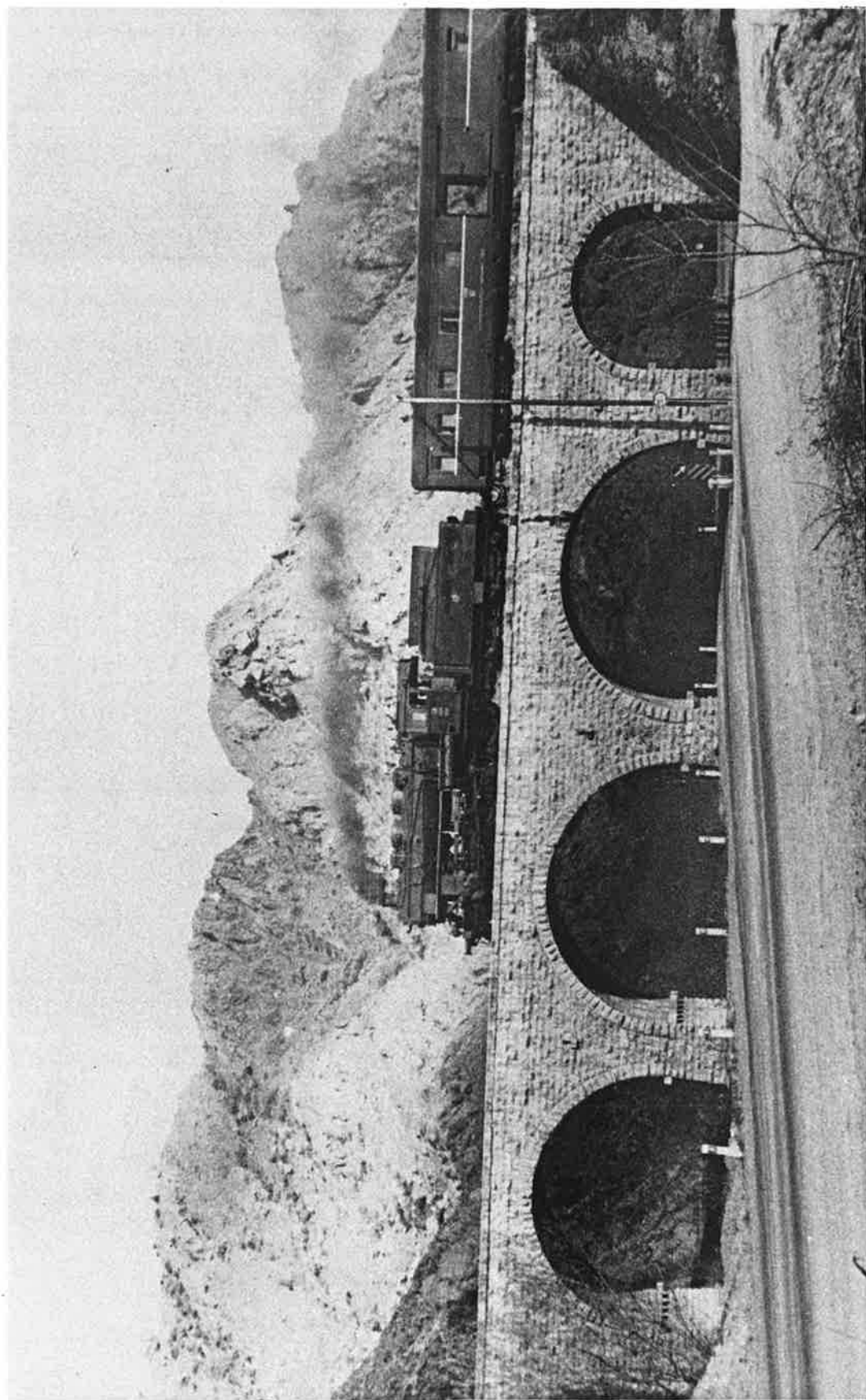
photos, plans, historique des locomotives 1-4-0 S 160

U.S. ARMY Transportation Corps.

Etienne LABAR

7 rue A. Dandoy 5000 NAMUR

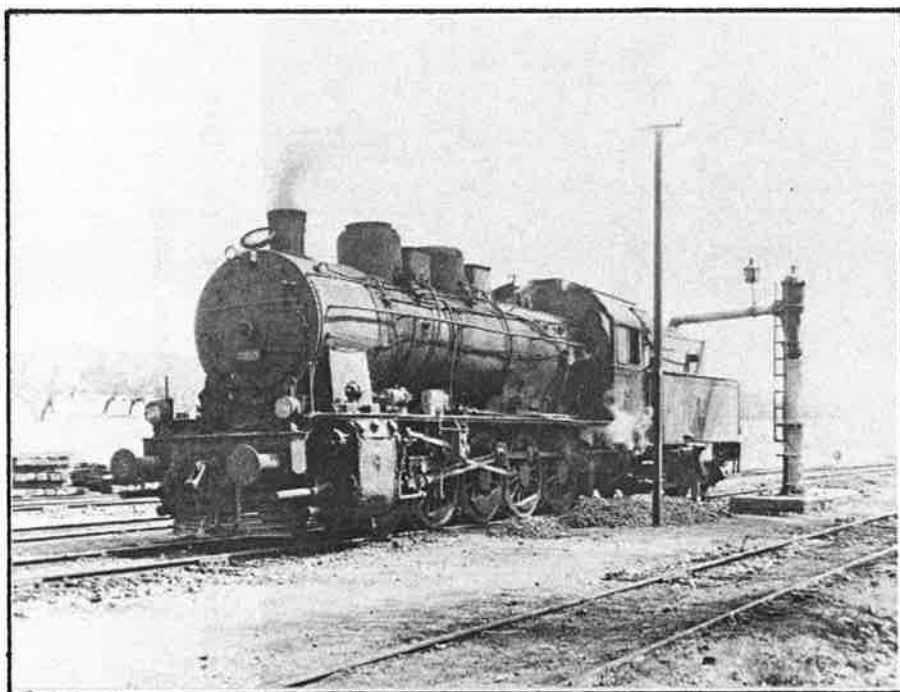
tel : 081/71.10.89 après 19 h.



TURQUIE : A toute vapeur pour le train 916 (SIVAS - SAMSUN) à la sortie d'AMASSYA - le 06 - 04 - 1985

Locomotive 45020 G 8₂ (1 - 4 - 0)

Photo : Etienne LABAR



*TURQUIE : crépuscule
pour la vapeur...*

GÜMÜSGÜN, le 16.04.85

*Locomotive 0-5-0
n° 55025 ex G 10
(prussienne).*

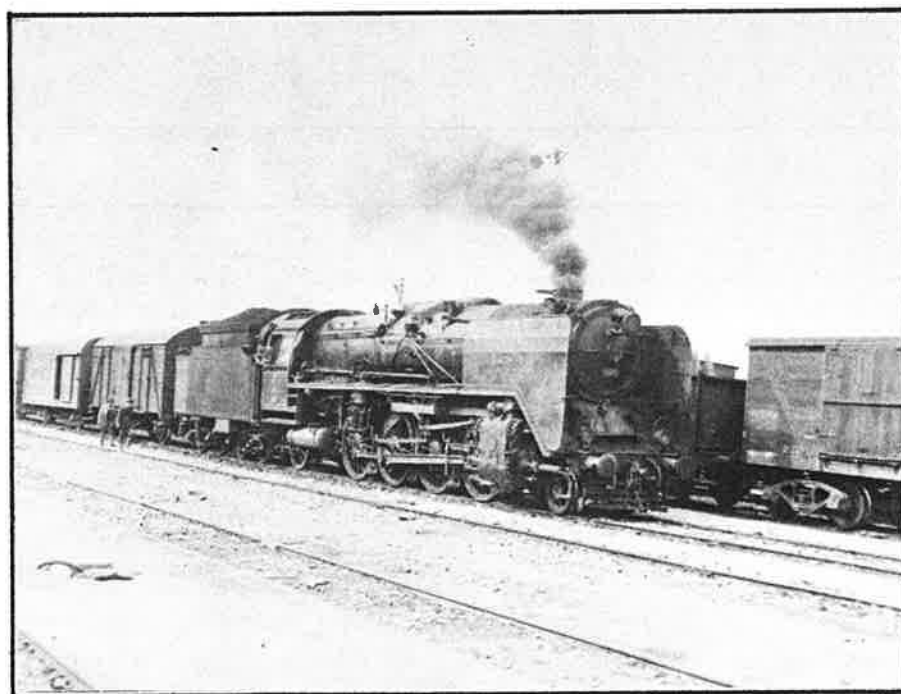
Photo : E. LABAR

KONYA, le 13.04.85

*Locomotive MIKADO
n° 46055 (Henschell
1937)*

*à noter : le wagon
couvert (ex-USA)
avec bogies "Diamond"*

Photo : E. LABAR



du belge !

Depuis quelques temps, les nouveautés "belges" se sont succédées à un rythme soutenu. C'est qu'il y avait un sacré vide à combler. Et tant pis pour les tirelires !

Parmi les nouveautés intéressantes de ces dernières semaines, nous avons retenu cette fois deux wagons de marchandises très courants chez ROCO, une voiture LIMA et trois kits de voitures M1 chez HOBBY 2000.

1. WAGON PLAT 2 ESSIEUX ROCO (REF.46317)

Ce modèle, déjà disponible en version SNCF sous la réf.46315, est déjà connu. C'est une maquette d'une grande finesse, astucieusement réalisée (cfr le plancher en zamac assurant masse et rigidité) et à laquelle on trouverait bien peu de choses à reprocher.

Comme ce wagon standard UIC existe en de nombreux exemplaires à la SNCB, ROCO se devait de le reproduire aussi. Un petit sachet de plaques sérigraphiées à joindre au wagon de base, c'est tout.

Malheureusement, les gens de chez ROCO se sont "plantés" lamentablement. Les plaques sérigraphiées fournies avec le wagon correspondent à un autre type, différent du standard UIC, et typiquement belge, celui-là. L'ennui, c'est que le wagon de base ROCO ne convient plus : haussettes d'extrémités tout à fait différentes, empattement de 8 m au lieu de 9 m sur le wagon belge, châssis muni de brancards de renforcement au lieu de poutres, et d'autres détails heureusement moins visibles...

Il faut savoir qu'il existe plusieurs types de wagons Ks à la SNCB. Notamment :

- type 3202 A 1, A 2, A 3 châssis et haussettes de bout comparables au type UIC, mais haussettes latérales en planches et rangers très petits. Construits entre 1963 et 1967.
- type 3212 A 2 et A 3 modèle standard UIC. En Belgique, les brancards ont été renforcés aux extrémités. 1961 à 1966.
- type 3212 A 9 1962 à 1966. Identiques aux précédents (autre usage)
- type 3212 B 1 1974. Modèle typiquement belge, avec empattement de 9 m au lieu de 8, châssis différent, haussettes des bouts différentes également.
- type 3212 B 0 1973-1974. Comme le précédent mais avec un dessin différent des poutres de renforcement du châssis et des butées différentes pour le rabattement des haussettes latérales.
- type 3212 B 3 1984. Identique au précédent.

Le wagon UIC de base ROCO permettait de réaliser le type 3212 A 2 ou A 3 (voire A 9, mais son usage est particulier), par un simple jeu de plaques à coller sur les haussettes latérales ou le châssis.

Malheureusement, ROCO a choisi d'immatriculer son wagon dans la tranche la plus récente (3212 B 3), avec des plaques pour inscriptions plus grandes et situées plus bas. Celles-ci sont correctes. Ce qui ne l'est plus, c'est tout le reste !

Les plans de la page suivante permettent de voir clairement les différences les plus notables entre ces wagons.

Il faut supposer que les techniciens de chez ROCO ont été abusés par une documentation insuffisante. Dommage ! Il ne manque pourtant pas de gens capables de leur éviter de telles méprises. Encore faut-il connaître les bonnes adresses !

CONCLUSION : faut-il acheter ce modèle ?

Oui, certainement, si vous ne vous en faites pas pour de tels détails. Si une voiture couchettes I 3 en livrée RAILTOUR sur bogies MINDEN DEUTZ vous séduit, pas de problème.

Non si vous êtes perfectionniste mais peu habile, ou si vous ne trouvez vraiment pas quelques heures à passer en compagnie de votre wagon démonté.

Ou alors, achetez-le et corrigez-le suivant la procédure décrite ci-après par notre cher Président.

N.B. Il reste une autre solution : reproduire le modèle UIC en version belge : rien de plus facile, si les décals existaient... On va y penser. Promis.

André-Marie DUCARME

Modification du wagon:

- Avant de manipuler les plaques d'immatriculation, afin de les garder intactes, il faudra appliquer un morceau de Scotch invisible pour empêcher le marquage de se retrouver sur vos doigts!!

Au sujet du plastique employé pour ces plaques, ROCO a fait un très mauvais choix à deux points de vue:

- Ce plastique ne se colle pas, il se soude à chaud, et il est impossible de faire tenir les plaques sérieusement sur le wagon (surtout au vu de leur position délicate !).
- Le plastique étant trop gras, le marquage, qui est pourtant fort fin, ne tient pas du tout.

Ceci étant dit, on peut se demander pourquoi ROCO n'a-t-il pas employé un plastique similaire à celui utilisé pour réaliser les parois du wagon. La firme dispenserait ainsi ses clients de bien des crises de nerfs.

N.B. Ces remarques s'appliquent à tous les wagons plats du type Ks de la marque.

- Les flasques qui supportent les essieux doivent être reportés vers les extrémités du wagon afin d'obtenir un entraxe de 101 mm.

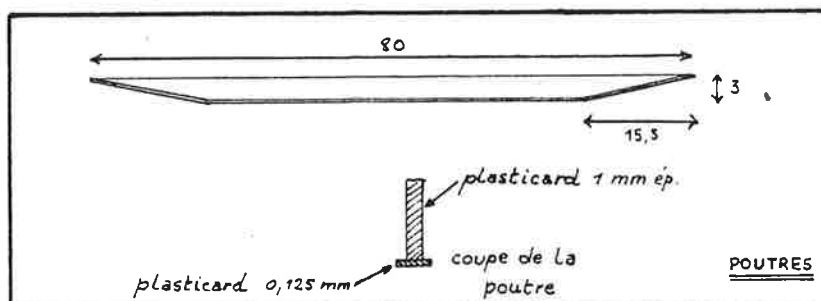
Ceci nécessite le démontage du plancher et le sciage partiel du châssis.

Il faut également aplanir le zamac du plancher à la râpe afin de loger bien à plat les flasques à leur nouvel emplacement où ils seront collés avec une colle de contact.

- Déclipser les brancards du châssis et les remplacer par 2 poutres en plasticard de fabrication "maison".

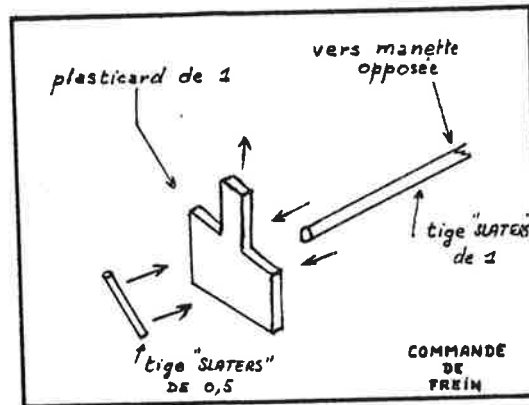
Celles-ci seront confectionnées comme suit:

- Découper 2 languettes de plasticard (1mm) de 80 X 3 mm.
- Les biseauter aux extrémités et coller sur la tranche inférieure une languette de plasticard de 0,125 d'une largeur de 2 mm.



Ces poutres seront collées au châssis entre les flasques d'essieux à 4 mm du bord.

- Placer la commande de frein constituée comme suit: (voir plan du wagon pour le positionnement)



- Pour le positionnement des plaques d'immatriculation, on se reportera au plan du modèle réel.

N.B: Ces plaques seront disposées symétriquement sauf pour celles du N° UIC et du type SNCB contrairement aux indications fantaisistes de la notice ROCO.

- Les tampons sont à remplacer par des rectangulaires (type non enveloppant).
- On ajoutera 2 marchepieds.
- Les volants de frein 5 branches sont en option. (voir plan).

• Peinture:

Les crochets d'ancrage en blanc ainsi que les manettes de frein (tige en rouge).
Cadre noir mat à côté du porte-étiquettes.
Poutres, tampons en brun Humbrol 133 coupé d'un peu de rouge mat.

Après ces quelques modifications, vous êtes en possession d'un wagon correct et original, tout ceci pour une erreur de marquage de ROCO dont les sources d'informations pour ce modèle SNCB sont douteuses !

Olivier Foncoux

2. WAGON TREMIE AUTODECHARGEUR Tds (ROCO RÉF. 46431)

Errare humanum est

Perseverare diabolicum

Un superbe wagon ! Probablement le plus beau, le plus fouillé de toute la production actuelle.

Outre un wagon DB déjà disponible depuis plusieurs mois et de nombreuses variantes de décoration annoncées, ROCO a reproduit un modèle assez proche mais qui présente de nombreuses différences de forme et d'équipement, en version SNCF et en version SNCB. Fallait le faire !

Lorsqu'ils (les gens de chez ROCO) avaient annoncé un wagon Tds belge, j'avais

craint le pire. C'est à dire la répétition de la même bourde que sur la trémie Fcs (sans toiture) où on avait été loger les marquages où on pouvait et où ils ne s'étaient jamais trouvés en réalité.

Rien de tel ici. Le nouveau modèle reproduit convenant aussi bien pour la France que pour la Belgique.

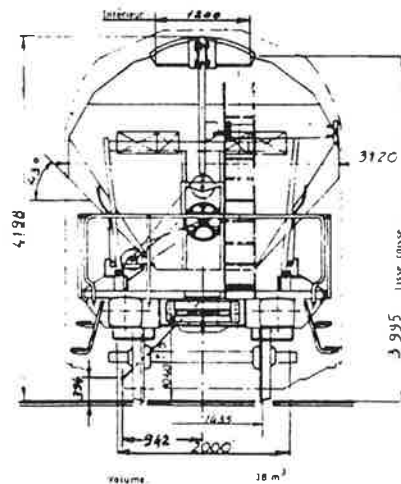
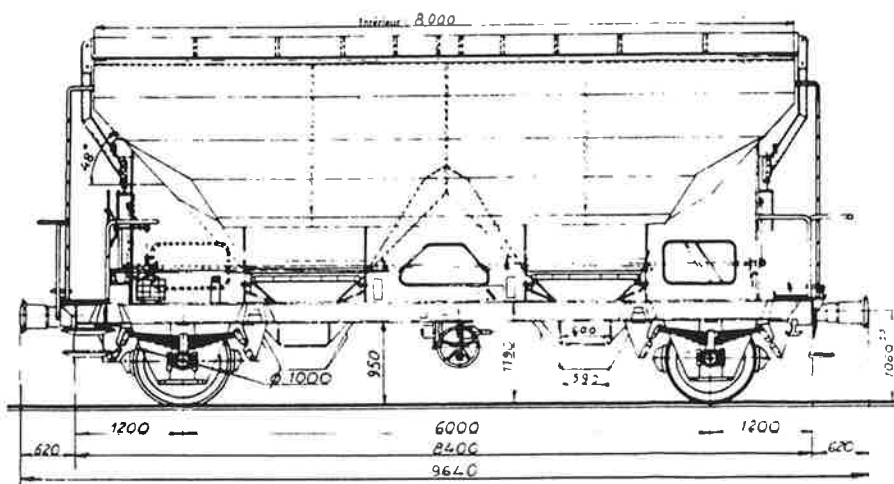
Alors, ce modèle est-il correct ?

- Le wagon ROCO correspond parfaitement au type 1000 D 7 (ou 1000 D 6, identique, de la SNCB.
- En Belgique, le volant de manoeuvre du frein est situé sous le châssis, et la manette de réglage O-G-P au-dessus. En France, c'est exactement l'inverse. ROCO a choisi de privilégier la version française, ce qui est logique. Mais les "pinailleurs" (dont je suis) n'auront aucune peine à corriger ce détail. (avec un numéro différent, on omettait le dit volant et c'était encore plus facile...)
- Autre détail : les plateformes de bout ont un plancher sur le modèle ROCO, fort bien gravé au demeurant, alors qu'il s'agit d'un caillebotis métallique sur les wagons belges. (J'ignore ce qui en est des français). Là non plus, guère de difficultés pour les "pinailleurs" : un coup de lime, caillebotis autocollant et le tour est joué.
- Là où ça ne va plus, c'est encore une fois pour le marquage. Le numéro cette fois est tout à fait correct et correspond bien au type de wagon choisi. Malheureusement, ce marquage est très incomplet. Tout ce qui est à droite sur le prototype, ainsi que sur la trémie fait défaut. Y compris la mention du "type SNCB", pourtant visible et si typique qu'elle permet d'identifier les wagons belges au milieu d'un train le plus aisément du monde... De plus, le marquage partiel réalisé, très finement d'ailleurs, est disposé tout de travers sur tous les exemplaires que j'ai pu observer. Un défaut difficilement excusable dans cette catégorie de prix et à ce niveau de qualité !

CONCLUSION : achetez-le, et en plusieurs exemplaires. Les voies de RNET en regorgent, et notre région en voit circuler en abondance. Un salissage bien fait (transport de chaux) fera oublier les quelques lacunes signalées.

A noter : le modèle allemand (réf.46132) présenté aussi en versions ÖBB, NS et CFL existe aussi en Belgique (types 1000 D 1, D 2 et D 4) et est même plus courant que le modèle choisi par ROCO. Ces versions seraient faciles à réaliser si les marquages étaient disponibles. On y pensera aussi.

En outre, LIMA propose un modèle français encore différent (si du moins on en croit la photo du modèle réel dans le catalogue) qui, lui aussi, existe à la SNCB (type 1000 D 8). Seul donc, notre type 1000 D 3 n'aurait pas d'équivalent en miniature. De quoi faire de belles rames tout de même, non ?



3. VOITURES M4 DE 2E CLASSE LIMA RÉF.30 9132

Les habitués des réunions réseau ou "J" en ont vu circuler une rame sur notre réseau, à tampons joints grâce à l'attelage court RIBU : un magnifique spectacle. D'autant plus que cette voiture est superbement réalisée.

DIMENSIONS : l'échelle 1/87 est parfaitement respectée. Toutefois les bogies Y32 sont traités au 1/100ème : ils existaient déjà sur des modèles français "raccourcis" de la marque. Cela se voit, mais pas trop. Ce qui gêne, en revanche, c'est le diamètre exagéré des roues d'origine, et surtout les boudins de roues vraiment "hénarques". Solution : remplacer les essieux par des LILIPUT (récents) de 10,5 mm de diamètre, par exemple. Le modèle y gagne beaucoup.

GRAVURE : très réussie. Les divers appareils et coffres sous châssis, moulés à part, sont très fidèlement reproduits : c'est digne des meilleures marques (sauf ADE, faut pas rêver !). Les fenêtres sont bien dans le plan des faces latérales (sauf celles des portes), ce qui est récent chez LIMA et particulièrement bien-venu.

Quelques détails sont encore un peu simplistes. La conduite électrique est tout au plus suggérée aux extrémités de la voiture. Les boutons de commande des portes ont été oubliés. Remède : les percer à l'aide d'une épingle chauffée, sans trop enfoncer, puis déposer un peu d'encre de chine dans le minuscule "cratère" ainsi réalisé.

VITRES ET AMENAGEMENTS INTERIEURS :

Les cadres de fenêtres sont bien réalisés. Le plastique transparent est très légèrement teinté, sans qu'on obtienne l'effet typique de miroir doré, ce qui eût été très difficile (et coûteux) à réaliser.

L'aménagement intérieur, sommaire mais correct, est réalisé en plastique gris métallisé et mérite bien d'être repeint. On en profitera pour coller la plaque de lest qui ne demande qu'à voyager et soulève la pièce figurant les sièges et lui donne une allure de "banane".

DECORATION : Les teintes sont correctes, mais la peinture présente un effet de grain assez peu réaliste vu de près.

Le marquage est très complet et parfaitement exact. Il est appliqué avec précision mais un peu empâté, sans doute en raison du défaut dans la peinture déjà cité. Il faut dire que LIMA connaissait les bonnes adresses, en l'occurrence nos confrères de l'ALAF. (Ah, si ROCO...)

ATTELAGES / Pas encore d'attelage court chez LIMA. C'est pour bientôt, dit-on... On peut aisément utiliser les dispositifs de RIBU, assez efficaces dans ce cas. Le KKD sera fixé sous la pièce transparente qui comporte les vitrages et raidit la caisse. Cela nécessite une découpe rectangulaire dans le plancher, entre les pivots de bogies (à limer sur 1 mm) et les traverses de tamponnement. Le plastique se laisse couper facilement au cutter : du beurre !

Le SKD, lui, se colle directement sous le plancher, donc sans démontage (lequel n'est pas évident tant les pièces sont ajustées). Il faut utiliser l'attache centrale pour le carter NEM, pour éviter que le dispositif RIBU puisse gêner la rotation des roues en courbes.

N.B. Pour démonter :

- retirer les bogies,
- enlever les accessoires sous châssis en soulevant la pièce à ses extrémités à l'aide d'un petit tournevis,
- enlever le toit en le soulevant d'abord aux extrémités,
- enlever l'aménagement intérieur (clipsé près des portes),
- extraire les vitrages (pas facile).

CONCLUSION : "LE" modèle belge de l'année. Surtout si on tient compte du prix !

4. VOITURES M1 EN KIT HOBBY 2000

Je sais que certains attendent ce test avec impatience, mais je suis désolé de les décevoir encore : je n'ai pas encore mené à terme le montage de ma rame de voitures de banlieue M1 (B, A-B, B-D).

Il s'agit d'une tout autre catégorie de modèles. D'abord, il s'agit de kits (encore qu'on puisse les acquérir montées), mais de kits qui se veulent simples et à la portée du débutant. Le montage, ça va, *very straightforward*, comme on dit outre Manche. La peinture, ce n'est pas évident pour tout le monde. Celui qui s'est déjà attaqué à la décoration d'une caisse "BONGE" aura compris. Pas évident non plus : réussir le pliage des fils métalliques en forme de mains montées. Il faut dire que celui qui a dessiné les réelles...

Les pièces rapportées sont réduites au minimum, ce qui fait que les modèles manquent un brin de relief (aérateurs notamment).

Les bogies sont d'origine JOUEF et très proches du prototype. Rien n'a été prévu pour l'attelage court (j'en fais décidément une maladie !). Enfin, je n'ai qu'une confiance limitée en la résistance des pivots de bogies fournis (en 3 épaisseurs différentes, en fonction des rayons de courbure du réseau sur lequel ces voitures devront circuler).

Dans un prochain article, je m'étendrai plus longuement sur le montage et la décoration de ces modèles. En attendant, cette conclusion provisoire : des modèles qui ont le mérite d'exister (bravo au constructeur qui a "osé") et qui, de plus, ne sont pas mal foutus (bien jolis à voir, y compris un aménagement intérieur succinct mais visible du dehors), et ce pour un prix raisonnable pour de la production artisanale. Un début très prometteur en tout cas.

André-Marie DUCARME

nouveautés

*** Wagon à parois coulissantes Habis "cargowaggon" Jouef

La dernière production de la marque est digne d'éloges, on est loin du Jouef médiocre d'avant-faillite. Le modèle proposé est un modèle de marquage réussi, fin et conforme. Les tampons sont remarquablement gravés ainsi que les bogies.

Innovation de taille: les essieux sont brunis et aux normes, leurs axes sont plus pointus et le roulement est exemplaire.

Souhaitons enfin que dans le futur, Jouef adopte le carter d'attelage normalisé comme ROCO, Fleischmann, Liliput, ...

Conclusion:

Nous recommandons vivement ce splendide modèle aux amateurs exigeants de matériel marchandise moderne. Le prix est très attractif, environ 400 F.

Que Jouef continue dans cette voie, il est bien reparti...

*** Marquages par décalques pour wagons marchandises et containers.

Une grande variété de sigles et de numéros pour matériel marchandises est proposée par la firme MEYER de Munich.

Disponible chez Hünerbein à Aachen.

Pour personnaliser son matériel roulant...

COUPLAGE DE 2 WAGONS COCKERILL-SAMBRE:série limitée D25/1000/071

Dacker nous propose un ensemble de 2 minéraliers patinés dont un comporte des retouches brun-rouge de révision. Le réalisme de ces wagons est saisissant. Le marquage est comme d'habitude très fin, soigneusement appliqué et conforme ainsi que la peinture.

Il s'agit de modèles dont le prix les classe dans la catégorie "haut-de-gamme" pour collectionneurs exigeants.

Aussi, nous mettons les quelques remarques suivantes concernant les modèles que nous avons eu en mains.

- Nous avons dû agrandir les carters d'attelage normalisés afin de pouvoir y clipser les têtes courtes ROCO qui ne sont pas fournies dans la boîte.
- Nous avons remarqué que les axes des essieux frottaient un peu sur le carter du bogie.
Il est nécessaire de fraiser un peu à cet endroit et éventuellement d'éloigner un peu les sabots de frein des roues. Ces opérations effectuées, on obtient un roulement impeccable.
- Attention aux plaques d'immatriculation qui ont été collées après mise en peinture, elles ne tiennent pas toujours très fort et il faut consolider le collage avec de la "FALLER-EXPERT".

Rappel: Il est mauvais de coller du plastique sur une surface peinte (particulièrement du plastique), il faut toujours décaper l'endroit de collage car la peinture empêche les plastiques de fusionner.
Par ailleurs, une colle cyanoacrylate n'est pas conseillée pour le collage du plastique DACKER, employez du trichlo. ou de la Faller-Expert.

- Nous avons constaté pas mal de poils et poussières emprisonnés dans la peinture, il aurait été possible d'éviter ceci en travaillant en légère surpression d'air ambiant et en nettoyant préalablement le plastique très électrostatique avec une soufflette.

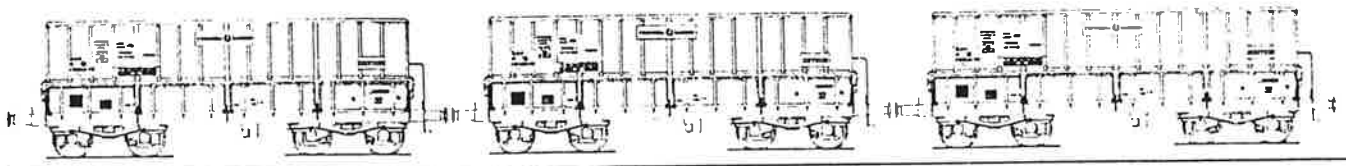
Dacker se lance dans la production de wagons patinés et hyperréalistes, c'est un créneau du marché où peu de firmes se sont aventurées.

On peut dire Dacker réussit très bien en ce domaine.

Ce genre de wagon mène inévitablement les prix à des sommets (2650 F la paire) qui font que l'acquéreur est en droit d'être exigeant. C'est ainsi qu'il serait bon de rectifier les quelques imperfections relevées précédemment.

En bref, un beau wagon qui s'adresse plutôt aux collectionneurs avertis qu'aux bricoleurs.

Olivier Foncoux



publications

- Normes N.E.M. (Normes Européennes de Modélisme ferroviaire)
Après le 32^e congrès MOROP, FEBELRAIL publie une version actualisée du recueil des normes NEM. (version françaises et allemandes) 120 frs.
Le but des normes NEM : uniformisation de la technique de modélisme ferroviaire aux diverses échelles.
- Calibre de contrôle de la voie.
L'autrichien HELESS a construit une plaque calibrée. Il en met quelques unes à la disposition de FEBELRAIL. Répartition : quelques unes par club.
- LES TRAMWAYS AU PAYS DE LIEGE. tome 2. Editeur GTF asbl, BP 191, 4000 LIEGE.
Les chemins de fer vicinaux (1886 - 30.04.1965)
650 photos, 380 pages un volume de 3210 x 297mm.
- 50 ANS DE TRANSPORT VOYAGEURS.
Tome 1 édité par l'ARBAC et disponible en 1986.
Tome 2 (bilingue) édité par le GTF décembre 1985.
- Autocollant en 7 couleurs de la 12.004, édité par le R.M.M., 30 frs + frais d'envoi au compte 350-0224332-90.
- Kits tramways 7000 STIB, 3060 HHA/HAMBOURG, 5000 STIB, 21001 SNCV.
MUPDORFER asbl B.P. 1343, 1000 BRUXELLES.
- RAILPHOTO n° 5 vient de paraître. Le n° 1 a été réédité avec une autre couverture.
- Editions S.N.C.B.
"les locomotives diesel de manoeuvre de la SNCB" 120 frs.
disponible au musée de BRUXELLES-NORD.
"recueil des schémas de wagons en usage à la SNCB" 1.000 frs. format A3.
les plans en 3 vues, documents photographiques. 000-0249600-19 direction A, bureau 81-51, rue de France 89, 1070 BRUXELLES. Où chèque bancaire même adresse.
- "de eertste elektrische treinen in BELGIE"
deel 1 : 1881-1926. deel 2 : 1926-1935. 550 frs compte 061-6614270-14 de Jean Pierre SCHENKEL, Park Terlinden 12 bus 4, 9300 AALST.
- Calendrier LOCO 1986, EDIBLANCHART.
- "Images de la vapeur en BELGIQUE", livre de photos, réalisé par Max DELIE disponible au 1^{er} trimestre 86.
- C.F.C. Calendrier 86, 250 frs au compte 271-0061822-65 du CFC à HOUDENG.
- Fusion des périodiques TRAM 2000 et MTUB NEWS.

calendrier

- 21 décembre : organisé par TRAM 2000 : voyage spécial avec la dernière motrice 7500 de série de la STIB. Jusqu'à l'atelier de CUREGHEM d'où elle ne ressortira que transformée en 7700.
Le MTUB collabore à cette initiative en donnant aux participants la possibilité de visiter la chaîne de transformation des motrices 7500 en 7700.
TRAM 2000 (périodique) : c/o Th. HAMAL, avenue des héros 39, 1160 BRUXEL.
- 10 février organisé par le R.M.M. : voyage au C.N.I.T. à PARIS, salon du modélisme.
05h46 à NAMUR, retour vers 22h58.
- 28/3 au 20/4 organisé par la Société d'Archéologie Industrielle, le C.F.T.Y.-TOURAIL asbl. Halle aux draps à TOURNAI (grand place). 10-18h. 50frs./20 frs.
Vicinaux et Chemins de fer en Tournaisis de 1835-1985.
Réseau du CFTY : la gare de TOURNAI 1842-1879.

19

JANVIER	FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUN
1 2 3 4 5 6 13 20 27 7 14 21 28 8 15 22 29 9 16 23 30 10 17 24 31 11 18 25 31	5 6 7 8 9 10 17 24 11 18 25 12 19 26 13 20 27 14 21 28 15 22 29	9 10 11 12 13 14 15 17 24 31 16 18 25 17 19 26 18 20 27 19 21 28 20 22 29	14 15 16 17 18 19 21 28 20 22 29 21 23 30 22 17 24 23 18 25 24 19 26	18 19 20 21 22 23 19 26 24 20 27 25 14 21 28 26 15 22 29 27 16 23 30 28 17 24 31	22 23 24 25 26 27 28 16 23 30 29 17 24 30 18 25 31 19 26 1 20 27 2 21 28 3 22 29 4 23 30 5 24 31

JUILLET

JULI
27 28 29 30 31
1 7 14 21 28
2 8 15 22 29
3 9 16 23 30
4 10 17 24 31
5 11 18 25 31
6 12 19 26 30

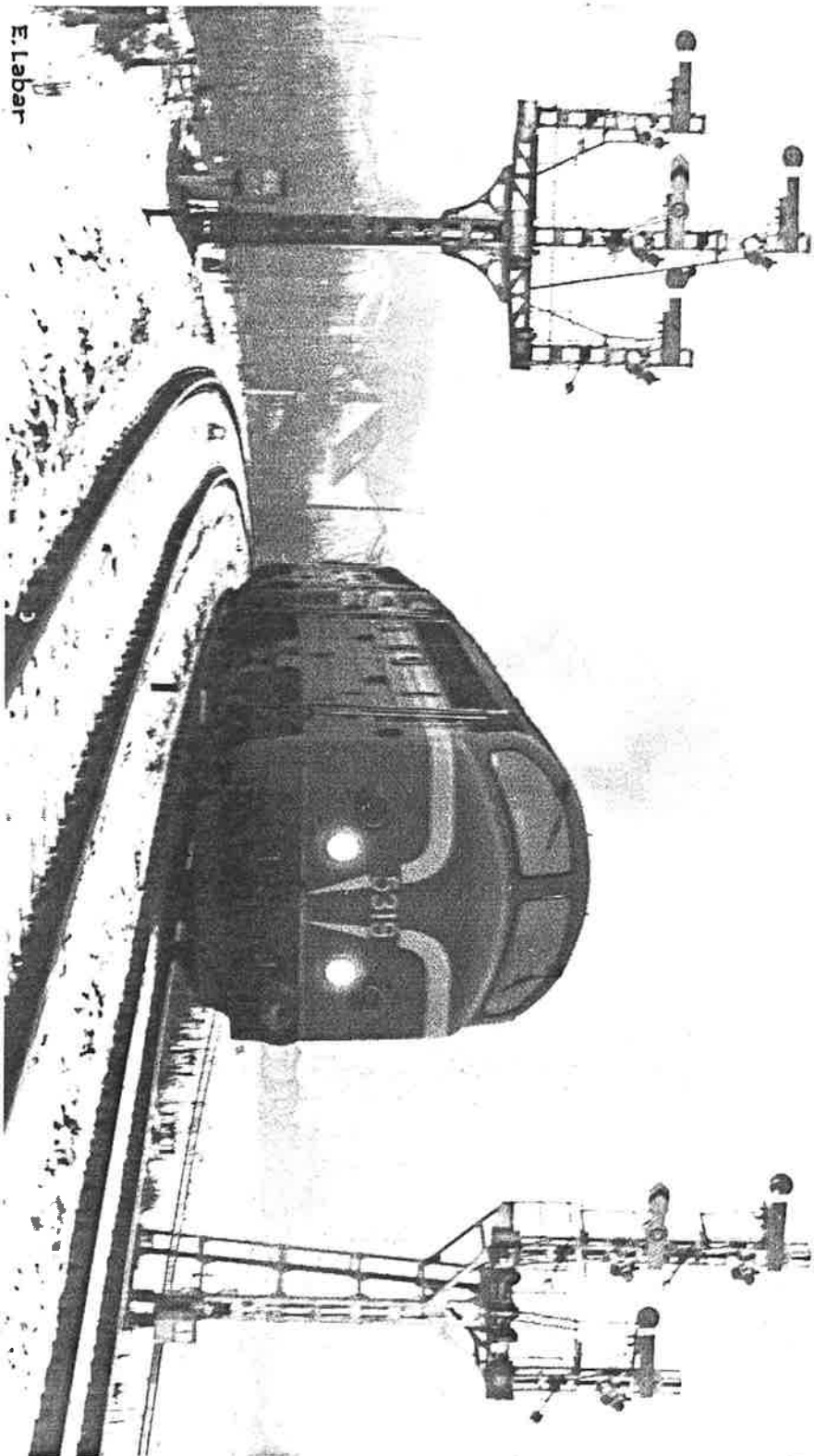
AOUT

AUGUSTUS
31 32 33 34 35
1 4 11 18 25
2 5 12 19 26
3 6 13 20 27
4 7 14 21 28
5 8 15 22 29
6 9 16 23 30
7 10 17 24 31

SEPTEMBRE

SEPTEMBER
36 37 38 39 40
1 8 15 22 29
2 9 16 23 30
3 10 17 24
4 11 18 25
5 12 19 26
6 13 20 27
7 14 21 28

E. Labar



86

OCTOBRE

OKTOBER
40 41 42 43 44
1 6 13 20 27
2 7 14 21 28
3 8 15 22 29
4 9 16 23 30
5 10 17 24 31
6 11 18 25 31
7 12 19 26 30

NOVEMBRE

NOVEMBER
44 45 46 47 48
1 3 10 17 24
2 4 11 18 25
3 5 12 19 26
4 6 13 20 27
5 7 14 21 28
6 8 15 22 29
7 9 16 23 30

DÉCEMBRE

DECEMBER
49 50 51 52 1
1 8 15 22 29
2 9 16 23 30
3 10 17 24 31
4 11 18 25
5 12 19 26
6 13 20 27
7 14 21 28

S T A T U T S

CHAPITRE 1 : Dénomination - Siège social

Article 101 - Le 18 septembre 1965 a été fondée l'association de fait dénommée "Rail Miniature Mosan", en abrégé: RMM.

Article 102 - Son siège social est établi à Namur.

CHAPITRE 2 : Objet - Durée - Dissolution

Article 201 - Le RMM a pour objet de favoriser les échanges entre les amateurs de chemins de fer réels et miniatures.

Article 202 - Le RMM s'interdit tout débat politique, syndical ou religieux, ainsi que tout but professionnel.

Article 203 - L'association est constituée pour une durée illimitée.

Article 204 - L'association peut en tout temps être dissoute par l'Assemblée Générale qui en fixera les modalités de liquidation.

CHAPITRE 3 : Membres : droits et obligations

Article 301 - L'association est composée de membres effectifs. Sont membres effectifs ceux qui ont payé la cotisation pour l'année en cours. Les membres apportent à l'association le concours actif de leurs capacités et de leur dévouement.

Article 302 - L'admission d'un nouveau membre est soumise à l'approbation du Comité. Celle d'un mineur d'âge est en outre soumise à l'autorisation parentale ou tutélaire.

Article 303 - Chaque nouveau membre reçoit une copie des présents statuts et des règlements d'ordre intérieur. Il s'engage à y adhérer, ainsi qu'à toute décision que le Comité est habilité à prendre.

Article 304 - Le paiement de la cotisation donne droit à la carte de membre RMM délivrée par le Secrétaire.

Article 305 - Les cotisations payées pour l'année civile en cours restent acquises à l'association en cas de démission, de décès ou d'exclusion.

Article 306 - Tout membre peut à tout moment donner sa démission; celle-ci sera notifiée par écrit au Secrétaire.

Article 307 - L'exclusion d'un membre entraîne de plein droit sa retraite immédiate de l'association.

Article 308 - Est exclu tout membre qui n'a pas renouvelé sa cotisation avant le 1er mars.

Article 309 - Le Comité peut prononcer l'exclusion de tout membre nuisant à la bonne marche de l'association.

Article 310 - Le membre démissionnaire ou exclu et les ayants droit d'un membre démissionnaire, exclu ou défunt n'ont aucun droit à faire valoir sur l'avoir du RMM.

CHAPITRE 4 : Assemblée Générale

- Article 401 - L'Assemblée Générale est composée de tous les membres. Elle est présidée par le Président, ou à défaut par le Vice-Président, ensuite par l'administrateur le plus âgé. Elle est le pouvoir souverain de l'association.
- Article 402 - Une Assemblée Générale est tenue chaque année, au début de la réunion de janvier. Elle est convoquée par le Comité qui en fixe l'ordre du jour. Celui-ci comporte toujours, entre autres, les points suivants:
1- Approbation des comptes pour l'exercice écoulé.
2- Présentation d'un projet de budget pour l'année en cours.
3- Renouvellement du Comité d'Administration.
Election d'administrateurs en remplacement des administrateurs sortants.
- Article 403 - L'approbation des comptes est faite par deux vérificateurs des comptes nommés annuellement à tour de rôle pour une période de deux ans.
L'approbation des comptes vaut décharge aux administrateurs.
- Article 404 - L'élection des administrateurs est faite au scrutin secret, à la majorité absolue des membres effectifs présents. Au besoin, il peut être procédé à plusieurs tours de scrutin. Les candidatures écrites devront être parvenues au Secrétariat avant le 31 décembre; cependant, le Comité peut accepter des candidatures en dernière minute. Les candidats doivent avoir atteint 21 ans au 31 décembre de l'année écoulée. Ils ne peuvent être administrateurs d'associations similaires ni exercer une profession commerciale en relation directe avec le modélisme ferroviaire.
- Article 405 - Les administrateurs sont élus pour deux ans. Au cours de l'Assemblée Générale de janvier des années impaires, quatre administrateurs sont sortants et rééligibles. Au cours de l'Assemblée Générale de janvier des années paires, les trois autres administrateurs sont à leur tour sortants et rééligibles.
Le renouvellement du Comité se fait donc par moitié tous les ans.
- Article 406 - En cas de démission, d'exclusion ou de décès d'un administrateur, un nouvel administrateur sera élu par l'Assemblée Générale au cours d'une réunion mensuelle, après appel aux candidatures. Dans ce cas, le nouvel administrateur achève le mandat de celui qu'il remplace.
- Article 407 - Les décisions de l'Assemblée Générale sont consignées dans des procès-verbaux signés par le Président et un administrateur, et dont tous les membres peuvent prendre connaissance.

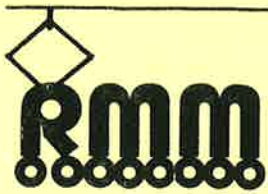
CHAPITRE 5 : Administration - Gestion journalière

- Article 501 - L'association est administrée par un Comité d'Administration composé de sept membres élus par l'Assemblée Générale.
- Article 502 - Le nouveau Comité désigne parmi ses membres: un Président, un Vice-Président, un Secrétaire et un Trésorier. Les tâches relevant de l'administration et de la gestion journalière sont réparties parmi les sept membres du Comité. Le Comité peut conférer tous pouvoirs spéciaux à tout mandataire de son choix.

- Article 503 - Le Comité édicte les règlements d'ordre intérieur ainsi que les modifications qu'il peut y apporter en tout temps.
- Article 504 - Le Comité se réunit aussi souvent que l'exige la gestion de l'association, soit sur convocation par le Président, soit si deux au moins de ses membres en font la demande.
En cas d'empêchement du Président, ses fonctions sont assumées par le Vice-Président, ensuite par l'administrateur le plus âgé.
Un membre du Comité empêché pour raison majeure peut donner procuration écrite à l'un de ses collègues au choix, chaque membre ne pouvant cependant détenir qu'une seule procuration.
- Article 505 - Le Comité ne peut statuer que si la majorité de ses membres est présente.
Ses décisions sont prises à la majorité absolue des votants, la voix du Président ou de son remplaçant étant, en cas de partage, prépondérante.
- Article 506 - Les pouvoirs délégués au Comité pour l'administration et la gestion journalière de l'association sont les plus étendus. Ils concernent notamment les actes nécessaires à la conservation de l'association.
Sont seuls exclus de sa compétence les actes réservés par la Loi ou les présents statuts à la compétence de l'Assemblée Générale.
- Article 507 - Les actes qui engagent l'association sont signés, à moins d'une délégation spéciale du Comité, par le Président, à défaut par le Vice-Président, et un administrateur.
- Article 508 - Les administrateurs ne contractent de par leur fonction aucune obligation personnelle. Ils ne sont responsables que de l'exécution de leur mandat.

CHAPITRE 6 : Dispositions diverses

- Article 601 - L'exercice social commence le 1er janvier pour se terminer le 31 décembre.
- Article 602 - Chaque année, au 31 décembre, sont arrêtés les comptes de l'exercice écoulé qui sont soumis à l'approbation de l'Assemblée Générale.
- Article 603 - Tous les membres de l'association sont invités au moins une fois par mois à une réunion générale. La participation à cette réunion mensuelle n'est obligatoire que pour les membres du Comité, sauf excuse valable.
- Article 604 - Toute révision des présents statuts est soumise à l'approbation de l'Assemblée Générale.
- Article 605 - La Loi règle tout ce qui n'est pas prévu explicitement par les présents statuts.



BULLETIN DE RESERVATION

CE BULLETIN DOIT ETRE RENTRE POUR LE 15 JANVIER SANS FAUTE AU R.M.M.
rue des Champs, 22 5800 Gembloux.

Je, soussigné : NOM: _____ PRENOM: _____

ADRESSE COMPLETE: _____

Pour les membres R.M.M., n° de carte

Inscrit les personnes dont les noms suivent au voyage organisé à Paris, CNIT 86
du 14 février.

NOMS ET PRENOMS DES PARTICIPANTS (y compris le signataire)

_____	<input type="checkbox"/>	◇◇
_____	<input type="checkbox"/>	
_____	<input type="checkbox"/>	
_____	<input type="checkbox"/>	
_____	<input type="checkbox"/>	
_____	<input type="checkbox"/>	

◇◇ Mettre une croix s'il s'agit d'un agent SNCB

PRIX PAR PERSONNE: 1750 FB

PRIX REDUIT PERSONNEL SNCB: 430 FB

Le prix comprend le billet, la réservation, le car à Paris, l'entrée au CNIT.
Le billet est à charge des agents SNCB.

MONTANT TOTAL : **FB** à verser au compte R.M.M. 350-0224332-90 avec
mention "Voyage CNIT".

Ce montant confirmant la réservation devra être acquis au compte R.M.M. pour le
15 janvier, dernière limite.

Les montants parvenant ultérieurement seront d'office remboursés et la réserva-
tion considérée comme nulle.

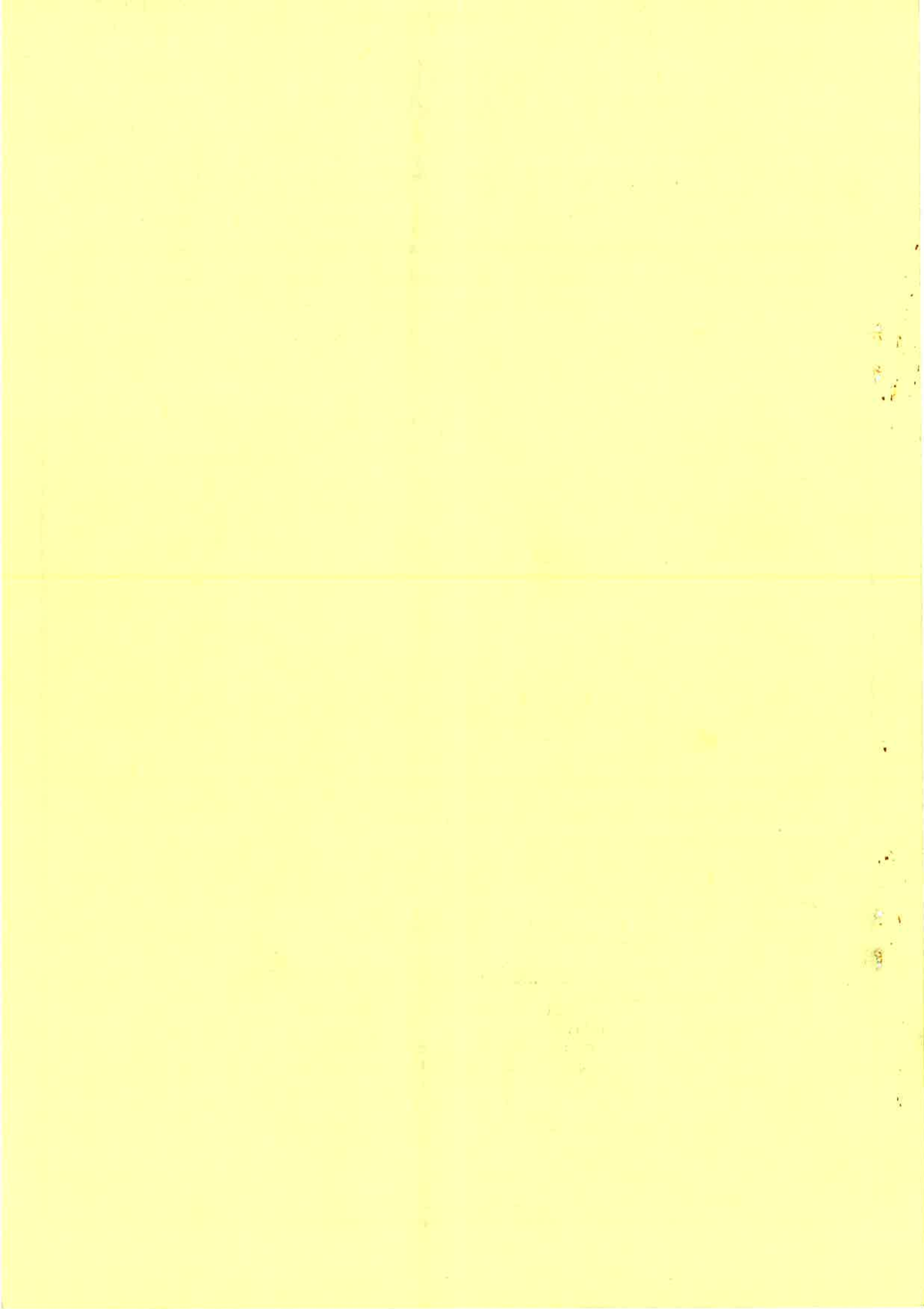
Les titres de réservation demandés seront distribués dès réception du paiement.
En cas de désistement d'une ou plusieurs personnes, ce montant ne sera pas rem-
boursé en tout ou en partie.

DATE: ___/___/___

Lu et approuvé,

signature *

* Pour les mineurs d'âge, signature du responsable légal obligatoire.







VAPEUR EN BELGIQUE. Phil DAMBLY.

Cela fait longtemps que l'on attendait une réédition du recueil "Nos inoubliables «vapeur»", introuvable aujourd'hui. Ce voeu va se réaliser bientôt et c'est en fait une édition entièrement remaniée, largement complétée et plus luxueuse du premier ouvrage publié en 1968. C'est ainsi qu'on y trouve, entre autres, des détails sur les voitures à vapeur et les locomotives-fourgons de Belpaire, les autorails à vapeur des années trente, les locomotives projetées mais non réalisées...

Pour la clarté de l'exposé, l'auteur a scindé ces 132 années de traction ferroviaire en 21 chapitres. Il évoque tout d'abord brièvement l'évolution du réseau et des constructeurs, puis, pour ceux qui n'ont pas connu la machine à vapeur, consacre quelques pages à la description de ses principaux organes et de son fonctionnement. Après s'être penché sur les styles, la décoration, la classification et la numérotation des engins, il aborde alors leur rétrospective de manière chronologique (suivant l'évolution du parc de l'Etat belge, puis de la SNCB, qui s'étoffa du matériel des compagnies privées).

A la richesse du texte et à sa rigueur documentaire, s'ajoute une abondante iconographie: plus de 500 photos, dont nombre d'inédites, des dessins et des diagrammes. Un soin particulier a été apporté à la reproduction de ces documents.

Ce recueil comporte en outre un tableau récapitulatif des principales caractéristiques habituelles pour les locomotives à vapeur, la liste des locomotives préservées par la SNCB à titre historique, ainsi qu'un index très utile des illustrations par type de machine.

Un tel livre se doit d'être relié et bien imprimé sur du papier de qualité de telle sorte que votre plaisir à le parcourir résiste au temps. Malgré cela et grâce à une diffusion importante pour un livre aussi spécialisé, nous pourrions vous l'offrir au prix avantageux de 1.980 F.

Véritable ouvrage de référence, ce livre tant attendu sera sur le marché en novembre prochain, car nous ne voulons en aucun cas sacrifier la qualité de l'information et de l'édition à un délai de parution.

STOOM IN BELGIE. Phil DAMBLY

Reeds lang hebben wij gewacht op een heruitgave van het boek "Onze onvergetelijke stoomlokomotieven", onvindbaar vandaag. Deze wens gaat zich weldra verwezenlijken en het is in werkelijkheid een volledig omwerkte uitgave breed aangevuld en meer luxueus dan het eerste bundel uitgegeven in 1968. Men vindt hierin alle details over de stoomrijtuigen en de lokomotieven met bagageafdeling van Belpaire, de stoomtreinstellen van de jaren dertig, de ontworpen lokomotieven maar nooit verwezenlijkt...

Voor meer duidelijkheid van de uiteenzetting heeft de auteur deze 132 jaren van de spoorwegtractie gesplitst in 21 hoofdstukken. Hij beschrijft vooreerst in het kort de evolutie van het net en van de bouwmeesters, dan, voor degenen die de stoomlokomotief niet hebben gekend, wijdt hij enkele pagina's aan de beschrijving van zijn belangrijkste organen en zijn functionering. Na zich beziggehouden te hebben met de stijlen, de decoratie, de classificatie en de numerotatie van het materiaal, begint hij met hun retrospectieve op een chronologische manier (volgens de evolutie van het Belgische Staatspark, dan van de NMBS, die zich uitdost met materiaal van private maatschappijen).

Aan de rijkdom van de tekst en zijn nauwkeurige dokumentatie komt nog een overvloedige iconografie: meer dan 500 foto's, waarvan verschillende niet uitgegeven, tekeningen en diagrammen. Er werd bijzonder veel zorg besteed aan de reproductie van deze documenten.

Deze verzameling bevat bovendien een recapitulerende tabel van de bijzondere karakteristieken eigen aan de stoomlokomotieven, een lijst van de lokomotieven bewaard door de NMBS als historisch bewijs, alsook een zeer nuttige index van de illustraties van elk type der stoomlokomotieven.

Opdat dit boek U veel genoegens zou geven, hebben wij gezorgd voor een goede kwaliteit betreffende het drukken en het naaien. Niettegenstaande dit alles en dank zij een belangrijke verspreiding voor zulk een gespecialiseerd boek, kunnen wij U deze aanbieden aan de voordelige prijs van 1.980 F.

Dit naslagwerk, lang verwacht op de markt, zal in november uitgegeven worden, want wij willen in geen enkel geval afzien van de kwaliteit der informatie en van de uitgave voor een verschijningsstermijn.

STEAM IN BELGIUM. Phil DAMBLY.

For a long time we have been waiting for a new edition of the book "Our unforgettable Steam Engines" undiscoverable today.

This wish will be realised in the very near future, this edition will be entirely revised, with greater detail and more luxuriously edited than the first work published in 1968. One will find in it, all details about the steam railcars and the combined locomotives and luggage van from Belpaire, the steam railcars of the thirties, the locomotives planned but never realised.

For the sake of clarity, the author has divided this work of 132 years of Railway Traction History into 21 chapters. He mentions briefly first, the evolution of the network and the constructors, then, for the people who have not know steam engines, a few pages are devoted to the description of the principal component parts and their workings. After browsing over the styles, the decoration, the classification and the numbering of the engines, he then approaches the retrospective in chronological order (following the evolution of the rolling stock of the Belgian State, later the Belgian National Railways Company - SNCB - who used the materials of some private companies).

To the richness of the text and the precision of the documentation is added an abundance of iconography: over 500 photographs (amongst which a number unpublished), drawings and diagrams. Special care has been taken over the reproduction of these documents.

This work also includes a summary of the most important characteristics common to the steam locomotives, the list of engines preserved by SNCB's historical account, also a very useful index of the different types of locomotives.

Bearing in mind the pleasure such a book will give, great care has been taken over the quality of the paper, the printing and the binding. Despite all these advantages and thanks to a large distribution of such a specialised book, we are able to offer this at the advantageous price of 1,980 bf.

This true work of references, so long awaited, will be on the market in November next, as we have not wished to sacrifice the quality of information nor the edition by hasty production.

sprl EDIBLANCHART pvba
15 av. E. Masoin - E. Masoinlaan
B-1900 BRUXELLES - B-1900 BRUSSEL