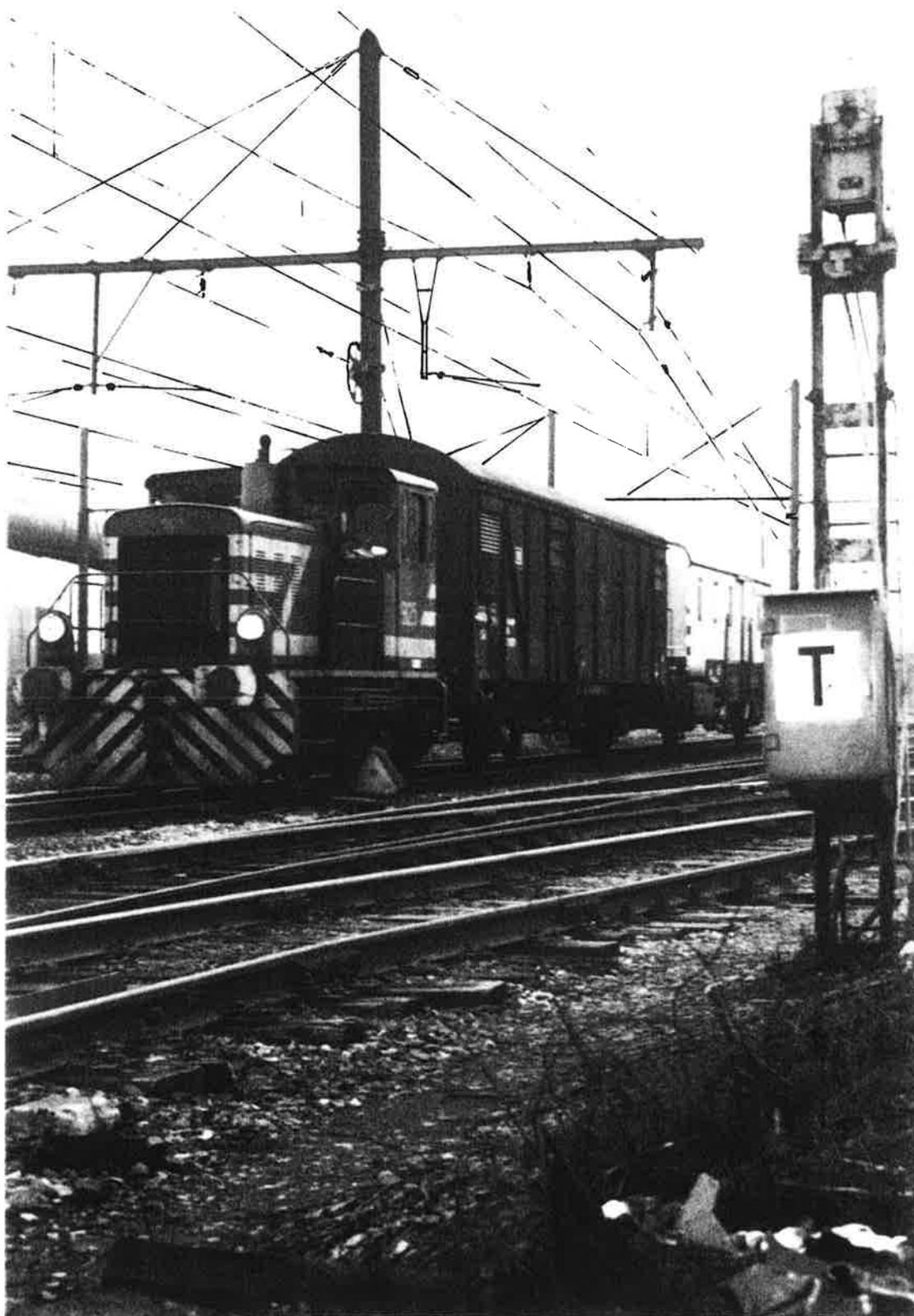


Ferro Flash Namur



Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, le Rail Miniature Mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer de la région namuroise.

Il leur permet de partager entre amis leur passion pour le rail, d'améliorer leurs connaissances ferroviaires ainsi que leur savoir faire de modélistes.

Outre les réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction et à l'exploitation d'un grand réseau HO, d'un réseau modulaire N et des activités spécifiques pour ses membres juniors.

COTISATIONS ANNUELLES :

- | | |
|--|-------------|
| - membre bienfaiteur : | 1.500 fr. |
| - membre ordinaire : | 1.000 fr. * |
| - membre junior
(de moins de 18 ans) | 500 fr. * |
| - sympathisant :
(uniquement service "Ferro Flash Namur") | 600 fr. |

* pour un second membre d'une même famille, sans service "Ferro Flash Namur", ces cotisations sont réduites de 250 fr.

Secrétariat : Daniel BRAIBANT rue de la gare 98 5544 HEER-AGIMONT 082 - 64.54.33.

Compte bancaire : 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan

Local : Centre Culturel de Géronsart Rue du trèfle, 5100 JAMBES-NAMUR

Ferro Flash Namur

Editeur responsable : Jean-Claude BOTSPLOEL, rue du hameau 28, 5330 ASSESSE.

"Ferro Flash Namur" est le bulletin bimestriel du Rail Miniature Mosan

Rédaction : Claude CARPET Prée 7a 5640 Biesme 071 - 72.87.41. fax 071-72.95.62.

Diffusion : Daniel BRAIBANT rue de la gare 98 5544 HEER-AGIMONT 082 - 64.54.33.

Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable.

Editorial

Par le Président Jean-Claude Botspoel

Comme le Beaujolais, "le comité nouveau est arrivé".

Comme chaque année, lors de notre assemblée générale nous avons renouvelé une partie du comité.

Je tiens à remercier ici les membres sortants qui n'ont pas ménagé leurs efforts afin de travailler en faveur du club pour son développement et son animation. Ils sont "rentrés dans le rang" et je ne doute pas qu'ils seront des membres actifs et que nous bénéficierons encore longtemps de leur participation.

Encore merci à André-Marie, Jacques et Lionel.

Merci aussi aux nouveaux venus (pas si nouveaux que cela pour certains).

Nous aurons besoin de bonnes volontés cette année afin d'assurer un grand succès à notre exposition d'octobre. Nous faisons dès à présent appel aux membres.

Lors des prochaines réunions mensuelles, nous vous demanderons de vous manifester afin d'organiser au plus tôt les diverses tâches à assumer.

Faites-nous part également de vos idées positives concernant l'animation ou l'organisation de **vo**tre exposition, car, ne l'oublions pas, **ceci est l'affaire de tous. Les membres du comité** ne constituent pas à eux seuls les volontaires bénévoles du R.M.M. Ils **sont les relais de vos suggestions et les coordonateurs des efforts communs.**

Actifs vous pouvez l'être aussi de nombreuses façons. Par exemple dans la recherche de sujets de démonstration aux réunions ou dans l'animation elle-même, en amenant vos réalisations et en expliquant "vos trucs".

Vous pouvez aussi projeter des diapositives ou recueillir des informations et renseignements pour notre revue. Peut-être même la rédaction d'un petit article, ou quelques idées qui seront mises en musique par le comité de rédaction.

Pour terminer, encore un souhait : coopérez avec notre Secrétaire, Daniel Braibant, qui abat un travail important et formidable. Il essaye, entre autres, de constituer un fichier le plus complet possible concernant les membres et il lui manque encore beaucoup de photos et de renseignements. Et puis, comment remettre un document, une carte, à une personne dont on ne connaît que peu de choses et souvent même pas le visage ?

Pour tout cela ne me dites pas : ceci n'est pas pour moi !

Essayez plutôt, et vous constaterez que vous en retirerez beaucoup de richesses, tant par la recherche que cela demande que par le contact avec les autres.

A bientôt, merci et ... bon travail, pardon.. bon amusement !

Vie du club

Assemblée générale du 22 janvier 1993

Sont présents : 26 membres en règle de cotisation les autres membres présents ne sont pas comptés.

Le Président Jean-Claude Botspoel ouvre la séance.

Modification des statuts

Après précisions apportées par Jules Falque l'article 3.11. est voté à l'unanimité moins une voix.

L'article 3.11 concerne le dégagement de responsabilité du comité et des membres en matière de vol, accident ou dommage corporel.

Suite à la remarque formulée par plusieurs membres, il est ajouté un article 3.12.. Après mise au point par Jules Falque, son contenu est approuvé par l'assemblée et sera rédigé comme suit :

"Chaque membre, pour tout litige, déclare faire élection de domicile auprès du Procureur du Roi, à Namur, les tribunaux de Namur étant seuls compétents."

Election du nouveau comité

Sont sortants et rééligibles :

Daniel Braibant,
Claude Carpet,
Jacques Delforge,
Lionel Mercier.

Est sortant démissionnaire :

André-Marie Ducarme.

Se représentent :

Daniel Braibant,
Claude Carpet.

Se présentent :

René Bougelet,
Michel Herbiet.

Remarque :

Au début de l'assemblée générale, Jacques Delforge est toujours indécis sur sa représentation estimant "qu'il faut un vote entre candidats au lieu d'accepter le nombre trop restreint de ceux qui se présentent habituellement".

Jean-Marie Burton accepte de se présenter pour qu'il y ait un nombre suffisant de candidats pour permettre un vote.

Dès lors, Jacques Delforge maintient sa candidature.

Six membres se présentent pour pourvoir 5 mandats.

Comme le prévoit l'article 4.05., il y a un scrutin secret qui, après dépouillement, donne le résultat suivant :

Bougelet René	20 voix, est élu.
Braibant Daniel	25 voix, est élu.
Burton Jean-Marie	19 voix, est élu.
Carpet Claude	25 voix, est élu.
Delforge Jacques	14 voix, n'est pas élu.
Herbiet Michel	22 voix, est élu.

Présentation des comptes

Le trésorier, Claude Carpet, présente les comptes de l'année 1992.

Clair et précis comme à son habitude, le trésorier projette sur l'écran le bilan positif de l'année. Il commente les chiffres et répond aux questions posées.

Il fait part du budget prévisionnel pour 1993 qui est en hausse vu les investissements prévus pour la bibliothèque et la nouvelle vidéothèque.

Ce projet de budget est approuvé à l'unanimité.

Les Commissaires aux comptes, Jean Dubuffet et Jean-François Huart font rapport de leurs investigations et donnent approbation pour les comptes de l'exercice 1992.

Alain Bauwin se propose comme Commissaire aux comptes pour l'année 93 en remplacement de Jean-François Huart qui termine son mandat de deux ans. Sa candidature est approuvée par l'Assemblée. Les Commissaires aux comptes pour 1993 sont Jean Dubuffet et Alain Bauwin.

Le Président attire l'attention des membres sur l'aménagement des toilettes et félicite ceux qui se sont dévoués dans les travaux pour nous offrir de si beaux locaux. Ils nous sont devenus personnels de par la scission des lieux en deux entités égales, l'une pour les mouvements de jeunesse, nos voisins, l'autre pour le R.M.M.

L'assemblée prend fin pour donner suite à la réunion mensuelle ordinaire.

Le pin('s)

Un pin('s) (une épinglette) est en cours de réalisation.

Daniel Braibant nous présente le projet qui est approuvé.

La réalisation se fera chez "Tonton Lulu".

Nous espérons qu'il sera terminé pour "Expo-Namur" qui aura lieu en avril au Palais des Expositions à Salzinnes.

Modèle de l'année

Une demande de participation de notre club est arrivée au secrétariat.

Notre ami André-Marie Ducarme, qui était l'hyper spécialiste en la matière, ne souhaitant plus momentanément faire partie effective du club ne pourra se rendre à cette invitation.

Il sera remplacé par Jean-Pierre Collignon qui se munira de son pied à coulisse au local du club "De Pijl" le 20 mars à Muizen.

Expos en dehors du club

La remarquable prestation du réseau N à Orléans a précipité une importante demande pour de futures participations à l'étranger. Un appel aux bonnes volontés est resté sans réponse.

Il faut comprendre que le déplacement et le temps d'éloignement ne sont pas une mince affaire.

Nouvelles du club

La réception des Dinannais

Suite aux cérémonies de jumelage entre la ville de Dinant (Belgique) et Dinan (France) le club de modélisme ferroviaire de Dinan nous enverra ses représentants au mois de mai de cette année.

Des réunions doivent avoir lieu avec les autorités compétentes pour organiser l'accueil et la réception en notre club.

Le nouveau comité

Suite aux élections du 22 janvier, un nouveau comité a été formé. Il s'est déjà réuni et les fonctions en son sein ont été réparties comme suit :

Jean Claude Botspoel	Président
Jules Falque	Vice-président
Daniel Braibant	Secrétaire
Claude Carpet	Trésorier
Jean-Marie Burton	Secrétaire-adjoint
René Bougelet	Membre actif
Michel Herbiet	Membre actif

Circulations sur les réseaux

Cette initiative est un succès indéniable.

Il est tel que les organisateurs ont décidé d'y mettre des heures très précises afin qu'il y ait "une fin" au plaisir et de permettre aux responsables de pouvoir dîner ou de se reposer en fin de journée...

Ces réunions spéciales sont programmées :

Dimanche 4 avril, de 10h à 12h30.

Samedi 1 mai, de 15h à 17h30.

Dimanche 6 juin, de 10h à 12h30.

Samedi 3 juillet, de 15h à 17h30.

Voyages du club

En avril, nous aurons notre traditionnelle visite à l'exposition internationale de modélisme à Paris à la porte de Versailles.

Comme Michel Herbiet est membre du Musée du Chemin de Fer à Mulhouse, une idée court dans l'air... l'affaire est à suivre. Un beau voyage en perspective !

Programme des réunions

19 Février

- Technique de peinture des figurines par Mr. Van Dooren.
- Dias de Claude Bolterys.

19 mars

- Dias sur les chemins de fer canadiens par Etienne Dehasse.

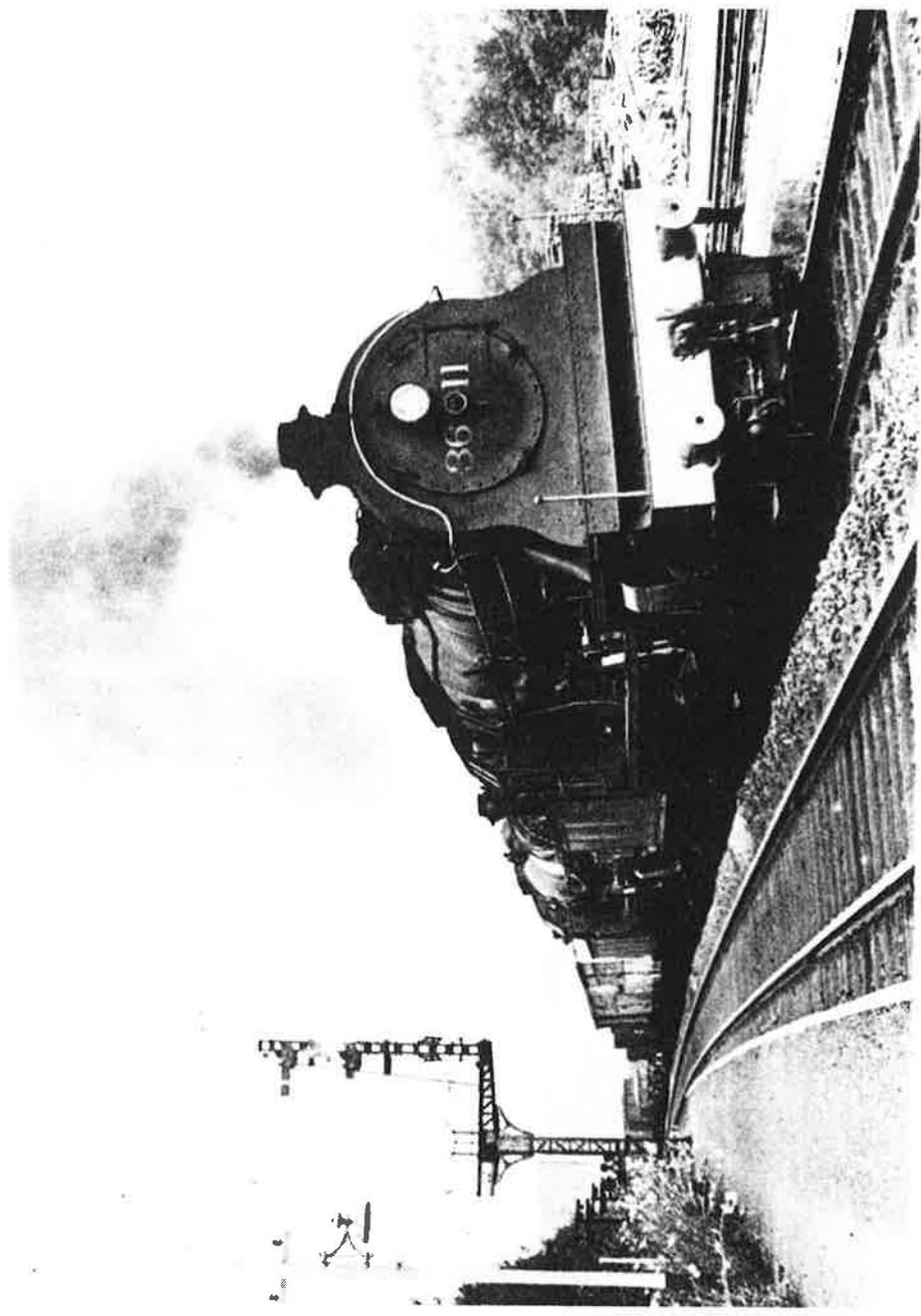
Le calendrier Loco 1993 (Ediblanchart)

Comme chaque année, la maison Ediblanchart, de Bruxelles, nous présente son calendrier. Nous avons le plaisir d'y découvrir au fil des mois :

Janvier	SNCB	Automotrice "break" triple, série 03, n°328 à Mechelen en mars 1992. (*)
Février	SNCB	Locomotive vapeur type 24, n°24.012 à Tamines en avril 1953.
Mars	SNCB	Locomotive vapeur type 62, n°6203 à Brugge en août 1939.
Avril	CFL	Locomotive diesel série 1800, n°1811 à Clervaux en mars 1983. (*)
Mai	SNCB	Vue de la remise de Bruxelles Midi en avril 1954.
Juin	SNCB	Double traction vapeur type 36, (en tête n°3611) à Poix-St Hubert en août 1939.
Juillet	SNCB	Vue de la gare d'Antwerpen-Centraal dans les années vingt.
Août	DB	Rame VT 11,5 de la DB assurant le TEE "Parsifal" à Marche-les-Dames en août 1966. (*)
Septembre	CFL	Locomotive vapeur série 56, n°5610 à Arlon en septembre 1951.
Octobre	SNCB	Locomotive diesel type 210, n°210.090 à Anseremme en septembre 1966.
Novembre	SNCB	Locomotive vapeur type 66, n°6630 à Brugge en août 1939.
Décembre	SNCB	Locomotive électrique série 23, n°2346 à Namur au début des années septante. (*)

A commander à sprl Ediblanchart, 1090 Bruxelles au prix de 390 frs (000-0037275-27)

(*) En couleurs



Poix-Saint-Hubert, août 1939.
Train de marchandises à destination de Virton St-Mard via la bifurcation du Serpont et Bertrix.
Photo C.R.L. Coles. collection Phil Dambly

Environnement

Gunitage avoué... est à moitié pardonné ???

Voilà ce que nous pouvions lire dans la presse...

En cause : les rochers de la vallée de l'Ourthe qui déboulent de temps à autre sur les voies entre Liège et Barvaux.

La portion Marche-Jemelle présente les mêmes ennuis.

Cette situation est difficilement acceptable par les services de sécurité de la SNCB.

Aussi, ont-ils décidé de couvrir les rochers de béton par le système dit de "gunitage". Cette projection de béton liquide sur les roches en cause, si elle est efficace pour remédier au mal, n'est pas sans poser des problèmes d'environnement.

Tollé général lorsqu'à Tilff, la Société Nationale fit procéder au bétonnage de roches sous le nez des savants

universitaires spécialisés en protection de faune et flore !

Les petites bêtes étaient murées dans leurs trous et les fleurs écrasées sous le béton.

Un arrêté royal a classé le site en 1978. Mais le mal était fait.

Le député Ecolo Detienne a interrogé le ministre compétent, Guy Coëme, sur l'opportunité de la technique et de ses conséquences...

"C'est la solution la plus avantageuse tant au point de vue économique qu'au point de vue sécurité d'exploitation".

Pas un mot sur les procédés pratiqués dans les Alpes par les confrères suisses forts soucieux de l'environnement et de l'esthétique ! Et ils en ont des solutions.

Les travaux de gunitage dans la belle vallée de l'Ourthe coûteront plus de 46 millions et tant pis pour l'esthétique et l'environnement !!! Merci monsieur le ministre.

Des wagons slovaques à la SNCB

Il y avait une production ferroviaire à la Brugeoise et Nivelles...

Il y avait une production ferroviaire en Belgique...

La SNCB a commandé 200 wagons porte-autos à l'industrie slovaque pour 540 millions de francs belges. Il s'agit de la première commande belge de matériel roulant à l'Europe de l'Est.

Ces wagons seront livrés entre juin 93 et mars 94 par le constructeur Vagonka dont le siège est à Poprad (Nord est de la

Slovaquie).

Les Slovaques ont emporté ce contrat parce qu'ils proposaient l'offre la moins chère mais conforme au cahier des charges.

Le directeur de Vagonka avait suivi en 1991 un stage de formation à Liège, dans le cadre de la participation belge au programme "Phare", qui est une aide de la CEE aux pays d'Europe de l'Est.

La concurrence directe des pays de l'Est avec leur main d'oeuvre bon marché...

Que vont dire nos syndicats ?

ACEC Transport

Parallèlement à son contrat passé avec la société slovaque, la SNCB vient de commander 120 rames automotrices représentant une valeur de 22 milliards 800 millions à ACEC Transport, une filiale de GEC Alsthom en consortium avec Bombardier Eurorail-Division Brugeoise et Nivelles.

GEC Alsthom sera responsable des équipements électriques et électroniques ainsi que des bogies moteurs.

La livraison des automotrices débutera en 1995 et s'étendra jusque l'an 2.000.

Un contrat de matériel technique confié chez nous.

Je ferme, tu ouvres...

Luxembourg-France

A l'heure où la Belgique ferme un grand nombre de lignes, d'autres, à l'étranger, s'ouvrent...

La ligne d'une dizaine de kilomètres reliant les deux villes frontalières **Audun-Le-Tiche** dans le département de la Moselle et **Esch-Sur-Alzette** dans le Grand Duché, a été rouverte au trafic voyageurs le 27 septembre 92. Elle est gérée par les CFL.

Cette remise en service a nécessité la signature d'une convention spécifique Franco-Luxembourgeoise.

Les CFL ont investi environ 24 millions (F.B.) pour rouvrir aux voyageurs cette ligne qui, jusque là, ne connaissait qu'un trafic de fret.

Elle est désormais desservie par huit allers-retours par jour, quatre le matin de 5h30 à 8h30, et quatre le soir de 17h30 à 19h30.

Au-delà d'Esch-Sur-Alzette, la ligne rejoint la capitale du Grand Duché.

Moins de voitures en ville

Sa réouverture a pour objet de diminuer la circulation automobile due aux déplacements quotidiens des frontaliers.

Au poste frontière d'Audun-Le-Tiche, on enregistre près de 20.000 voitures circulant dans le sens France-Luxembourg.

Cette quantité de véhicules crée de gros problèmes de stationnement au Grand Duché !

Un tarif époustouflant

Le tarif adopté de 5 francs français par voyage soit 30 F. belges (...) avec possibilité d'abonnement mensuel (...) est suffisamment attractif pour inciter les frontaliers à emprunter le train, d'autant plus que les billets donnent, de surcroît, la possibilité d'emprunter les autobus urbains de la ville de Luxembourg. (On croit rêver...)

Les CFL verseront, pour l'utilisation de la ligne, une redevance annuelle à la SNCF dont le montant n'a pas été communiqué.

SNCB : Le rail contre l'auto...

Le rail c'est la mobilité...

... un slogan employé par la SNCB qui veut privilégier les relations intervilles au détriment de relations locales moins rentables.

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale a signé le Plan d'Entreprise qui définit ses objectifs d'ici à 1996.

Truffé de bonnes intentions...

A partir de 1994, des améliorations seront apportées au réseau intervilles.

- Meilleure desserte de Bruxelles par la nouvelle liaison Bruxelles-Louvain-La-Neuve.
 - Nouvelle liaison Bruxelles-Central-Aéroport de Bruxelles-National (dit erronément "de Zaventem" par les néerlandophones).
 - Prolongation de la liaison existante Dendermonde-Bruxelles-Midi vers Zottegem, Audenaerde via Denderleeuw.
 - Réduction des temps de parcours entre Bruxelles-Zottegem-Kortrijk, Kortrijk-Lille, Tournai-Lille, Liège-Marloie.
 - Arrivée du TGV en juin 94 en provenance de London.
 - Arrivée du TGV en 1996 en provenance de Paris.
- Une réorganisation du réseau intérieur à prévoir dans l'objectif d'optimiser les correspondances.
- Création d'un réseau RER.
 - Résorption des retards pour arriver, en 1995, à 95% des trains avec un retard de moins de 5 minutes...

- Meilleur accueil dans les gares et de meilleures informations à la clientèle tant à l'intérieur que sur les quais.
- Harmonisation des correspondances avec "De Lijn" et les "TEC".
- Création de parkings à proximités des gares.

Le négatif du plan

Si la ligne Bertrix-Virton est maintenue jusqu'en 1995, le point d'arrêt de Pin sera fermé (28 voyageurs/jour).

Fermeture de 42 gares et points d'arrêt le 23 mai 93.

Suppression le week-end des relations omnibus sur les lignes Audenaerde-Kortrijk, Tubize-Manage, Ciney-Arlon, Liège-Waremme, Gent-Dendermonde en raison de la fréquentation inférieure à 10 voyageurs par train.

Sauvent leur existence : Coo, Gendron-Celles, Paliseul, Habay, Hourpes, Meiser.

Oui et non

En disant "Oui" à son plan d'entreprise la SNCB a dit "Non" aux interventions politiques.

La Compagnie Nationale assume son autonomie, signifiant ainsi au monde politique qu'il ne doit plus faire de la publicité électorale sur son compte.

Opérateur ferroviaire

"Le rail sera le mode de transport du 21^e siècle, s'il survit au 20^e", déclare Etienne Schouppe.

Il faudra mener une politique commerciale agressive et une politique de restrictions. <sociales ?>

Le nouveau statut de la SNCB lui impose d'exercer pleinement son autonomie en quittant son statut de parastatal pour

devenir une entreprise ferroviaire au service de la clientèle.

Une fameuse révolution des mentalités qui ne pourra se faire que par une paix sociale préalable.

Sauver Bastogne ?

Chacun sur ses positions

Dans le face à face télévisé du dimanche 31 janvier Monsieur Etienne Schoupe, Administrateur délégué de la SNCB, était opposé à Monsieur José Damilot, Président du secteur "cheminots" de la CGSP.

Je suis obligé de dire "était opposé" car aucun des deux ne parle le même langage.

Monsieur Damilot reproche à la direction de la Société belge de se comporter comme un "Inspecteur des Finances" et non comme un entrepreneur prenant en compte la réalité sociale de l'entreprise.

Au cours des dix dernières années, le tarif du billet de 2° classe aller-retour a augmenté de 50% alors que le prix du gasoil n'a pas bougé !

Monsieur Damilot a oublié que, dans l'entre-temps, son salaire a bougé...

Monsieur Schoupe prétend que la SNCB pratique les prix les moins chers de toute la CEE.

La Société veut privilégier les trajets intervilles et laisser aux compagnies d'autobus les trajets locaux.

"La SNCB doit devenir une entreprise compétitive" déclare, sans rire, Monsieur Schoupe.

Des prévisions budgétaires

Pour 1993 le budget prévisionnel est en déficit de 6 milliards.

Le budget, tout aussi prévisionnel, pour 1996 serait de 10 milliards.

Des prévisions à longue échéance sont difficiles à faire d'autant que nous sommes en pleine mouvance et que les experts ont de plus en plus de difficultés à prévoir l'avenir !

La mise en oeuvre du nouveau plan "dégraisserait" 4.000 emplois, n'engagerait que 1.000 jeunes pour ramener le déficit 1996 à 6,5 milliards au lieu de 10...

7 gares dans le collimateur pour le 23 mai 93

Dans la partie francophone les gares de Beignée, Cuesmes, Marchienne-Est sont directement visées.

Un "comptage" sera effectué prochainement. Si le quota de 50 voyageurs par jour n'est pas atteint, c'est la mort.

Bastogne-Librumont

La fermeture a été suspendue pour l'instant.

La Région doit trouver des apports financiers privés si elle veut sauver cette relation.

Il faut trouver 80 millions pour remettre les voies en état et 60 millions pour couvrir le déficit d'exploitation.

Le Ministre Coëme s'exprime :

L'accord entériné au sein du Conseil d'Administration de la Société a un caractère définitif et irréversible.

Le Ministre a pris acte avec satisfaction des éléments positifs :

- possibilité de maintien de la ligne Bastogne-Libramont.

- Nécessité de revoir la décision de fermeture de certaines gares en fonction des comptages effectués. Quarante-deux gares supprimées au lieu de 49... <Il est vite content le Ministre>

- Maintien de l'offre des trains L sur toutes les lignes pendant le week-end, mais de manière plus modulée, en fonction des fréquentations.

Le Ministre Guy Coëme place un grand espoir dans les négociations paritaires qui auront lieu d'ici au 19 février et constate une reprise réelle du dialogue social...

Quitter le service public ...

un slogan qui fait son chemin !

Il n'y a pas que chez nous que le rail va devenir autonome.

John Major, premier ministre anglais, a dévoilé les grandes lignes de la privatisation des British Railways.

Contrairement aux privatisations menées par son prédécesseur, Margaret Thatcher, dans les années 80, la privatisation des B.R. se fera en douceur.

La privatisation des télécommunications, de la distribution d'eau et d'électricité a été douloureusement ressentie par le Royaume Uni.

C'est pourquoi le Ministre des Transports, John MacGrégor, prévoit une douzaine d'années pour transformer cette entreprise d'état en société privée.

<Pas rapides les Englishes>

Le premier ministre préfère employer le mot de "semi-privatisation" ne voulant pas arrêter la subvention au rail et n'envisage pas de retirer à court terme des revenus de la privatisation.

Les B.R. éclateront en 2 sociétés distinctes :

"Railtrack" aura la responsabilité de la construction et de l'entretien des voies et infrastructures.

L'autre société, je devrais dire "les autres", car il est envisagé de donner l'exploitation des lignes en concessions à des opérateurs privés à partir de 1994.

Nous en revenons aux débuts du chemin de fer où chaque compagnie avait sa ou ses lignes...

Le transport de fret et la distribution de colis seront assurés par une autre compagnie.

Une autorité de tutelle (une de plus) contrôlera ce que font toutes les autres...

Le projet initial de John Major était de recréer les compagnies existantes avant la nationalisation 1948. Ce projet est contourné par les nouvelles dispositions.

Ici encore nous voyons que l'entreprise publique n'a pas pu remplir sa fonctionnalité.

Seule l'entreprise privée est à même de gérer l'outil, quel qu'il soit et dans quel que pays qu'il soit !

Le TGV-EST : C'est parti !

Le premier ministre français, Pierre Bérégovoy, a annoncé récemment la décision de l'Etat Français d'entreprendre la construction du TGV dans l'est de la France.

L'objectif est de rester dans un budget de moins de 20 milliards de Francs français.

Le premier ministre devait présenter aux collectivités locales un montage juridique et un plan de financement tenant compte des capacités de la SNCF, associant les

Communautés Européennes, l'intervention de l'Etat et des collectivités locales.

Le coût initial de la construction du TGV-Est est estimé à 24,4 milliards de francs, matériel roulant et aménagements non compris.

Ce projet s'est heurté à un problème essentiel : manque de rentabilité pour l'investissement...

Bicourant (continu-alternatif), Bitension (3.000 v / 25 kv-50hz)

La Belgique et le Luxembourg ont décidé le 8 décembre dernier d'acheter et d'exploiter en commun une centaine de locomotives bicourant continu-alternatif et bitension : 3.000 v et 25 kv 50hz.

Les deux pays se sont associés pour l'achat de matériel automoteur qui assurera la desserte de la ligne Liège-Luxembourg.

Cette dernière va être électrifiée sur sa partie belge pour permettre de meilleures relations entre Luxembourg et le futur TGV

Nord-Europe, la relation Bruxelles-Aachen-Köln.

Les travaux d'électrification sont financés par la Belgique, le Grand Duché et les Communautés Européennes. Ils devraient être terminés pour 1996.

Fini les "belles diesels" sur Liège-Gouvy...

Selon le ministre luxembourgeois des communications, Robert Goebbels, le Grand-Duché négocie actuellement avec la France la possibilité de mettre en service du matériel pendulaire sur la relation Bruxelles-Luxembourg-Metz.

Le sigle historique de la CIWL

Le légendaire sigle de la CIWL a fait son temps...

Les "designers" ont décidé de créer un nouveau "logo" pour la Compagnie Internationale des Wagons-Lits. (et du Tourisme)

Celle-ci représente 4 millions de clients annuellement transportés en voitures-lits, 3,3 millions en voiture couchettes, 1,2 millions de repas servis dans les trains.

Partenaire des réseaux ferrés depuis 1872 elle emploie 9.800 personnes dont 3.400 en France.

Fondée par le banquier belge Nagelmackers elle est lancée sur de nouvelles voies.

Celles du TGV Nord-Europe pour commencer.

Elle assurera la restauration dès le 23 mai prochain.

Voulant rajeunir son image de marque auprès d'une clientèle moins traditionnelle

qu'avant, elle veut mieux se faire connaître du public.

Les deux lions d'origine, symbole de force et la loyauté, ont subi une cure de rajeunissement et seront entourés d'un ovale doublement ouvert. La ligne supérieure incurvée symbolise la protection et celle du bas la mobilité.



Contrairement à la croyance, ce sigle est le neuvième en 120 ans d'existence. Il ornera bientôt les uniformes des agents, les documents et... le matériel.

Les horaires internationaux

C'est à Liège que s'est tenue la Conférence Européenne qui met au point les horaires des trains internationaux de voyageurs.

Cent septante délégués de 40 réseaux ou compagnies ferroviaires des 27 pays présents ont conclu un accord.

Dix jours de travail incessant avec ordinateurs... en étudiant, axe par axe, les possibilités pour tenter d'établir une grille des horaires de passages, de croisements, d'arrêts.

Le travail est fait pour deux ans.

Tous les participants prennent **Berlin comme gare principale** des rotations de demain sur les différents axes européens. Cette "sensibilité" berlinoise, scellant la réunification allemande, donne un plus aux relations qui traversent notre pays.

Ainsi, les **"Paris-Köln" via Charleroi et Namur, sont tous maintenus.** "Jusqu'en 96 au moins" nous apprend Monsieur Antoine Martens, directeur général adjoint à la SNCB.

Bruxelles reçoit deux apports non négligeables avec deux Eurocity supplémentaires dont un Bruxelles-Berlin Hbf à 12h03, arrivée 21h31. Moins rapide que l'avion et la voiture...

Dans l'axe Est-Ouest, le Memling EC49 Oostende-Köln est prolongé jusque Dortmund via Düsseldorf avec, à Köln, correspondance vers Praha (Prague). Oostende vise davantage de couchettes vers Warsawa (Varsovie) et, en été, vers København (Copenhague) et Chiasso.

Le Milano-Namur-Bruxelles, très prisé par les fonctionnaires des Communautés Européennes, quitte l'Italie à 19h03 et arrive à Bruxelles QL vers 7h12. Il part de Milan deux heures et demi plus tôt qu'avant.

Berlin devient "une plaque tournante" avec ses liaisons vers Wien (Vienne), Warsawa, Praha.

Le "Zagreb-Leipzig" est maintenu mais Beograd (Belgrade) disparaît pour "faits de guerre".

L'agenda de la grande vitesse

Le réseau français de lignes à grande vitesse compte maintenant 735 km.

- 417 km pour la ligne Paris-Lyon et le raccordement vers Dijon.
- 280 km pour la ligne Atlantique avec ses deux branches.
- 38 km pour le contournement de Lyon.

La croissance du réseau est programmée jusqu'en 1996 :

- 23 mai 93, lancement du TGV Nord, actuellement Paris-Arras.
- septembre 93, ouverture jusque Lille 227 km.
- Décembre 93, ouverture du tunnel sous la Manche. Première étape, seules les navettes avec automobiles et camions

franchiront le tunnel. <Qu'il fera froid pour les "officiels de l'inauguration"...>

TGV Nord avec la branche jusque Calais 333 km.

- Début 1994, arrivée des TGV Transmanche, baptisés Eurostar. Paris-London en 3 heures.
- Juin 94, interconnexion Est des TGV entre l'Île-de-France et les gares de Roissy et Marne-la-Vallée (Euro-Disney), 69 km.
- Juin 94, deuxième étape du contournement de Lyon, jusque Valence.
- 1996, interconnexion sud des TGV Île-de-France (par Valenton) 33km.
- Interconnexion de Paris 102km.

Dans le prochain numéro (FFN 59) :

Comment donner plus de vérocité à la nouvelle série 20 de ROCCO.
Un très beau modèle qui mérite votre attention et figurera sur votre réseau.
La locomotive est proposée en version normale et en version patinée.

Freight connection

C'est à Birmingham que s'est tenue, début septembre 92, l'exposition spécialisée du transport.

A cette occasion a été donné le coup d'envoi de la campagne publicitaire pour le transport de marchandises par le tunnel sous la Manche.

Les British Railways ont décidé de bien montrer qu'ils étaient partenaire européen et ont décoré 3 machines de leur série 90 aux couleurs des réseaux devenus voisins.

La 90130 peinte aux couleurs de la Sybic SNCF avec la double flèche voisinant sur ses flancs avec l'emblème de la compagnie française.

La 90128 en robe bleue et jaune SNCB.
La 90129 en framboise DB.

Quoi, la DB n'est pas un réseau voisin dites-vous ?

D'accord mais la Belgique est vite traversée, et puis... Deutschland Über Alles...

Les trois motrices ont reçu une plaque de baptême :

- Fretconnexion pour la 90130 (française)
- Vrachtverbinding pour la 90128 (belge)
- Frachtverbinding pour la 90129 (allemande)

La 90130, motrice électrique BB à thyristors de 5.860 kW assure exclusivement la traction de trains de fret pour Railfreight Distribution, la division spéciale des chemins de fer britanniques.

C'est en août 92 que ces machines ont reçu cette livrée exceptionnelle pour la prise de vue d'un film promotionnel projeté lors de l'exposition.

Elle garderont cet aspect jusqu'à leur prochain passage en atelier de peinture avant août 93.

Une visiteuse d'importance était présente : la 22317 de la SNCF "La Tour de Pin" transportée via Zeebrugge et Middlesborough sur une remorque routière... à cause de son gabarit.

Lors de son passage en Angleterre elle a été baptisée "Midland Pioneer".

Un grand absent à cette exposition : le prototype des futures machines pour le fret, la série 92, qui travailleront également pour le compte de la SNCF.

Leur construction a pris un peu de retard, seule la maquette de la 92001 était présente.

Elle a été baptisée "Victor Hugo" du nom de cet auteur français qui a séjourné en Angleterre.

Eurotunnel saturé

Le service fret

Il vient d'être inauguré au terminal de Folkestone.

La société "Le Shuttle" a présenté ses premières rames fret qui circuleront dans le tunnel pour convoyer les poids lourds. Ces rames composées d'une locomotive,

d'un wagon salon pour les chauffeurs, d'une seconde locomotive et 4 wagons chargeurs (1 à chaque bout et 2 au centre) et 28 wagons. La navette atteindra 800 mètres de long.

Chaque wagon est du type semi-fermé et peut accueillir un poids lourd de 44 tonnes, 18,5 m. de long, 4,2 m. de haut et 2,6 m. de large.

Et la sécurité ?

Les produits dangereux sont interdits dans le tunnel. Ils continueront à circuler sous les pieds des irréductibles qui continueront à prendre les ferries.

Si malgré ces précautions, il devait y avoir un accident au train, une sécurité simple, qui devrait s'avérer efficace, se mettrait en place.

Le séparation de la première locomotive qui entraînerait à grande vitesse la voiture salon hors du tunnel, laissant à la seconde locomotive le soin de tracter le reste de la rame.

Cette dernière serait freinée à sa sortie et placée automatiquement entre deux murs de béton afin qu'une éventuelle explosion n'affecte pas le terminal.

Gain de temps pour les camions

Christian Zbylut, directeur du service vente et marketing, est optimiste : "Il faudra 80 minutes d'autoroute à autoroute, toutes formalités comprises, pas de réservation." De l'A16 en France à l'A2 en Angleterre il ne faut plus qu'une heure dix.

Le prix de passage n'est pas encore fixé mais il est tenu compte du slogan : "le temps c'est de l'argent". Le billet sera donc supérieur à un passage par le ferry.

Les objectifs

La jeune équipe (moyenne d'âge 36 ans) veut obtenir 30% du trafic transmanche et

prévoit une saturation des deux tunnels avant l'an 2.000.

La mise en service de la première rame fret aura lieu en décembre de cette année.

Les premières rames voyageurs ne commenceront qu'après une période de rodage en janvier 94.

Elles s'intercaleront entre les rames fret.

Où en sommes nous ?

Il reste à peine 25 km de voies à poser dans les tunnels. Les équipements et l'ameublement des terminaux sont encore à réaliser, ainsi que les balises pour l'entrée et la sortie des terminaux et les premiers tests à vide.

Il est prévu une cadence de 20 navettes par heure au maximum de jour comme de nuit.

Les navettes tourisme embarqueront 120 voitures par convoi. Le prix, non connu, sera fixé au type de voiture sans tenir compte du nombre d'occupants.

Après un bon quart d'heure pour les formalités il n'y aura que 35 minutes sous l'eau.

Un train touriste tous les quarts d'heure.

Les terminaux resteront des zones hors taxes avec des "free shops" et restaurants.

Malgré l'ouverture des frontières, les anglais ont exigé de pouvoir continuer les contrôles douaniers comme par le passé pour la sécurité. Les précautions prises autour et dans les terminaux seront strictes. Tous ces contrôles sont effectués au départ. A l'arrivée, les voitures quittent le train par l'avant directement vers la route.

Le tunnel central sert au service d'entretien et pour les secours et les évacuations en cas d'urgence.

Les circulations uniquement ferroviaires sont à sens unique dans les deux autres "tubes".

L'I.C.E. allemand

Les cages d'écureuil trop légères

Non, il ne s'agit pas d'un creux d'arbre en bois dans lequel vit ce petit animal. Mais il s'agit quand même d'un arbre...

C'est le rotor non bobiné des moteurs asynchrones qui équipent les ICE allemands.

De conception plus simple que le moteur synchrone qui équipe les TGV français, le rotor d'un asynchrone est formé de barres métalliques réunies aux extrémités par des bagues en court-circuit. Elles sont constamment à la poursuite du champ tournant engendré par le stator.

Le moteur des TGV atlantiques sont des triphasés synchrones, ceux des TGV Paris-Sud-Est sont des moteurs classiques à courant continu.

Le moteur asynchrone est plus simple que le moteur à rotor bobiné.

Il est plus léger, présente moins d'inertie, et peut tourner plus vite. A puissance égale, le moteur est moins lourd.

Le moteur de l'ICE a tellement été simplifié que certaines pièces sont trop fragiles.

C'est la panique à la DB : 416 moteurs asynchrones des 52 rames en exploitation (4 moteurs par motrice) doivent rentrer en atelier. Certaines pièces donnent des signes dangereux de fatigue : les fameux barreaux de la cage.

La cause de cet usure a été remarquée après 400.000 kilomètres d'exploitation continue.

Retour en atelier

En août dernier, les 52 motrices devaient retourner dans les ateliers de Nürnberg puis celui de Kassel a pris le relais pour achever le travail en mai 93.

Selon la DB l'opération coûtera 10 millions de marks (210 millions de francs belges). Divers bruits annoncent des sommes plus folles.

Pour AEG et Siemens, le coût resterait inférieur à 50 millions de marks...

Les deux fabricants sont directement concernés : la garantie court toujours !

Les déboires

Depuis sa mise en service en 1991, l'ICE a connu beaucoup de déboires.

- défaut dans le système de climatisation.
- panne dans les pompes à eau des toilettes.
- étanchéité des portes.

Il faut dire que le TGV a connu des ennuis lors de la mise en place de l'ordinateur sur les TGV A. Heureusement tous les problèmes sont rentrés dans l'ordre.

MITROPA ag

La MITROPA ag a été mise en place en 1917 pour concurrencer la CIWLT

(Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens).

Elle avait pour but la mise en service et l'exploitation des voitures-lits et voitures-restaurants dans l'Europe Centrale, d'où son nom allemand : "Mittleuropäische Schlafwagen und Speisewagen Aktiengesellschaft".

Ses activités se sont étendues à la restauration dans les gares, et le trafic aérien naissant.

En Allemagne de l'Ouest, la Mitropa fonctionnera de manière autonome, le siège étant à Frankfurt am Main.

En 1949, elle donna naissance à l'actuelle DSG (Deutsche Service Gesellschaft -der Bahn- mbH).

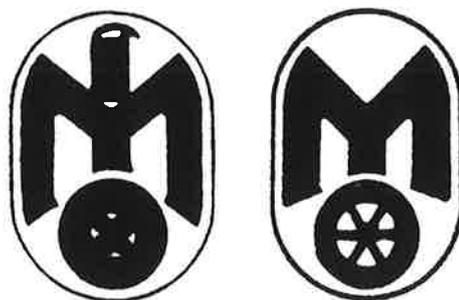
A l'Est, la Mitropa a poursuivi ses activités en liaison avec la D.R. de l'ex République Démocratique Allemande.

En 1945, la reprise des activités se fit non sans peine... Le parc était gravement endommagé ou saisi par l'occupant.

C'est ainsi que la société a diversifié ses activités en s'occupant d'un hôtel dans un bunker, de restauration d'enfants, de cuisines populaires et cafés de gares.

La première voiture restaurant a circulé en 1949 entre Berlin et Erfurt.

Ici aussi, l'effort d'une nation et du personnel de la compagnie ont permis de remonter la pente et vers le milieu des années soixante, les traces de guerre avaient disparu.



La DSG a gardé l'ancien logo de gauche, la société d'Allemagne de l'Est a modifié celui-ci pour en faire le sigle de droite.

Nous fêtons le 75 ème anniversaire de sa fondation. La Mitropa est présente dans les gares, les ferries de la DR, dans de nombreux hôtels, des restoroutes, et en tant que traiteur pour les plats cuisinés sur les lignes aériennes.

Un livre est paru sous la plume de Gottfried Krüger-Wittmack/AR. Prix de vente 19,80 DM. Se renseigner auprès d'Eisenbahn Magazin.

Sabin travaille pour vous

Depuis le 8 décembre, Sabin travaille pour vous.

Comment, vous ne connaissez pas Sabin ?

C'est le nouvel ordinateur miracle qui délivre les nouveaux billets au format "Ticket and Boarding" qui est utilisé dans le monde entier.

En fait il ne vient pas d'une "masculinisation" d'un prénom connu. C'est l'abréviation de : "Système Automatique de Billets pour le service Intérieur".

Bruxelles-Q.L., Charleroi-Sud et Sint Niklaas-Waas sont les trois gares tests où travaille ce merveilleux engin.

Sabin deviendra, en 94, un billet "tous réseaux".

Il sera possible de se faire délivrer un titre de transport pour toutes destinations avec l'assurance que les horaires choisis correspondent bien à des liaisons existantes et assurées au moment opportun.

Deux cent cinquante huit gares du pays devraient être équipées du système pour le 21^e siècle. <S'il en reste autant !>
En trois jours, le personnel de vente est à

même de se servir de Sabin.
La forme des guichets changera et nous auront des "desk" du type "aéroport".

Pacific 231

Un nom évocateur pour les ferroviphiles français, je vais vous le faire découvrir ou redécouvrir.

C'est au début du siècle que sont apparues les fameuses locomotives américaines "Pacific" du réseau "Le Missouri Pacific". Elles commencèrent à y circuler en 1903.

D'une disposition d'essieux de type 2.3.1., poussées par 4 cylindres de type Compound, elles pesaient 91 tonnes. Pas mal pour l'époque me direz-vous.

La Compagnie du Paris-Orléans commanda des machines de ce type et les reçut en 1907.

De 1909 à 1913, l'Etat belge commanda à notre industrie 58 locomotives possédant cette disposition d'essieux. Il s'agissait de notre type 10, reine de la ligne la plus accidentée de notre réseau, et ce jusqu'en septembre 1956 date de l'électrification des lignes 161 et 162.

Après la première guerre mondiale, tous

les réseaux français adoptèrent ce type de machine.

Les différentes séries ont toujours été améliorées et en 1933 l'ingénieur André Chapelon les transforme complètement en Super-Pacific. Elles roulèrent notamment sur le réseau du Nord Français, d'autres sur Paris-Bordeaux en tractant des trains de 800 tonnes à 100 km/h.

Alliant vitesse, puissance et beauté, elles tractèrent tous les trains prestigieux.

En 1969, les derniers modèles français terminèrent leur carrière en remorquant "la Flèche d'Or".

A la SNCB les dernières Pacific type 1, construites en 1935 (15) et 1938 (20), furent retirées du service en 1962.

Le compositeur Arthur Honegger a créé, en 1924, une symphonie en hommage à la prestigieuse locomotive.

"Pacific 231" en est le titre.

Elle a inspiré par deux fois le cinéma : en 1931, Tsekhanvski (soviétique) et en 1950 le français Jean Mitry.

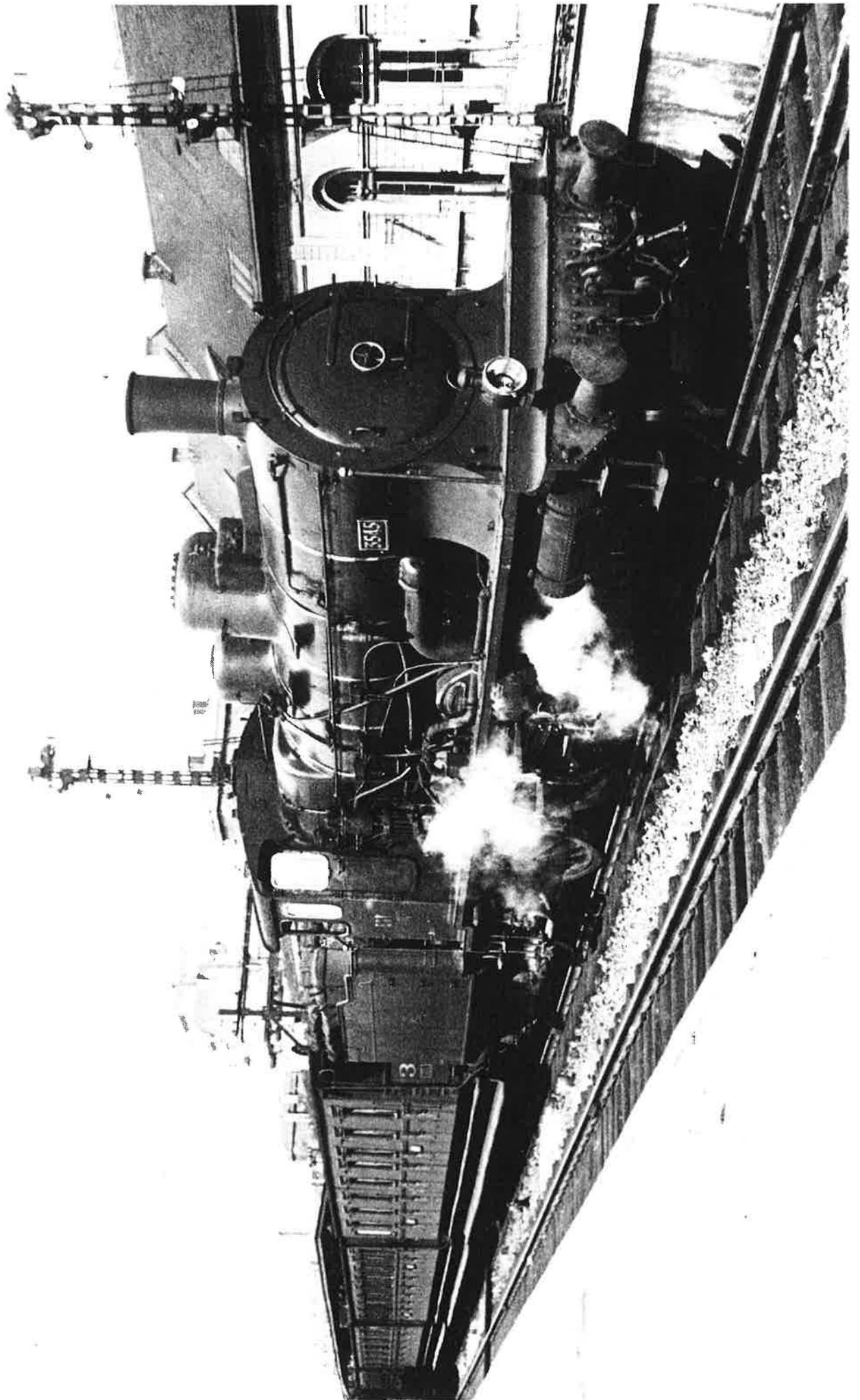
Je cherche

STYROPLAST pour rail ROCO en aiguillage gauche et droit, courbes aux rayons 3, 4, 5 et rail droit 1 mètre.

Contactez : Albert GREVESSE, rue Grande Commune 17, 5340 GESVES. 083- 67.70.21.

Légende de la page suivante : Interpénétration SNCF à Arlon en août 1939.

Ten Wheel 230 B, n° 3545 (ex Compagnie de l'Est), en tête d'un train composé de voitures GCI, partant d'Arlon à destination d'Athus et Longwy. Photo C.R.L. Coles, collection Phil Dambly.



156		Hastière - Chimay - Anor				156	
(Compagnie de Chimay)							
3390	3396	3394	3398	3402	K		
—	—	8.03	17.17	20.00	0	Hastière	Δ
—	—	8.06	17.20	20.03	2	Hermeton-sur-Meuse	Δ
—	—	8.14	17.28	20.11	8	Agimont (Village)	Δ
—	—	8.22	17.36	20.19	11	Doische	Δ
—	—	8.36	17.37	20.20	..	Gimnée	Δ
—	—	8.39	17.40	20.23	13	Romerée	Δ
—	—	8.44	17.45	20.28	17	Matagne-la-Petite	Δ
—	—	8.49	17.50	20.33	20	Matagne-la-Grande	Δ
—	—	8.53	17.54	20.37	22	Fagnolle Roly	Δ
—	—	8.58	17.59	20.42	26	Mariembourg	Δ
—	—	9.03	18.04	20.47	30	Boussu-en-Fagne	Δ
—	7.55	9.12	18.29	21.42	..	Aublain	Δ
—	8.04	9.19	18.36	21.49	34	Lompret	Δ
—	8.14	9.26	18.43	21.56	39	Virelles	Δ
—	8.19	9.30	18.47	22.00	41	Chimay	Δ
—	8.24	9.35	18.52	22.05	44	Villers-la-Tour	Δ
—	8.28	9.40	18.57	22.10	46	Seloignes-Monceau	Δ
—	3392	—	—	—	..	Macon	Δ
4.03	6.05	9.45	19.00	—	50	Momignies	Δ
4.13	6.12	9.52	19.07	—	53	Anor	Δ
4.18	6.17	9.57	19.12	—	56		
4.23	6.21	10.01	19.16	—	58		
4.28	6.30	10.10	19.25	—	61		
—	6.39	10.19	19.34	—	66		

95

Extrait du dernier indicateur de la SNCB sous l'occupation. (03-07-44)

Les inévitables errata

Rubrique mise à jour par Michel Herbiet (qui a l'oeil dessus pour éviter les "c.. de bouc" !)

La photo de couverture du Ferro-Flash Namur numéro 56, intitulée "Halte d'Ardennes", est due au talent de notre regretté ami Philippe Soetens. Le typographe avait écrit Jacques au lieu de Philippe dans une correction précédente.

Dans le Ferro-Flash 57, la photo de la page 21 "Type 15 à foyer profond à Houyet en 1913" fait partie de la collection J. Verdin et non de la collection J. Bazin. Pauvre typographe...

Les HLe 40100

(compléments d'information)

- Sur la première série de locomotives 40100 (101 à 104) construites en 1964, les cabines de conduite avaient des vitres latérales. Celles-ci ont été supprimées dans les années 70 après un passage à l'atelier de Hellemmes.

Les travaux consistaient à standardiser avec la deuxième série (105 à 110). Elles avaient une tôle à la place des vitres, ceci afin d'éviter un reflet de lumière sur les appareils de bord lorsque les rayons du soleil étaient orientés latéralement.

- La 40106 actuelle a été construite chez Brugeoise et Nivelles à Nivelles, lors de la construction des hle série 18.

La 40106 d'origine avait été détruite à Lembeek vers 1970. Deux mécaniciens SNCF avaient été tués par suite d'un tamponnement avec un camion allemand sur un passage à niveau.

Les conventions, lors d'interpénétration, veulent que la SNCB soit responsable du matériel étranger circulant sur son réseau. La SNCB, dans ce cas, devait donc fournir de nouveau une 40106 en parfait état. (Elle était pratiquement neuve)

Ce fut une fameuse histoire pour les avocats de la SNCB et des assurances.

Deux mécaniciens français ont été tués dans une locomotive française sur territoire belge suite à une faute d'un camion allemand...

Il y avait en jeu plusieurs centaines de millions de francs représentés par les pensions des veuves et des orphelins, les retards et détournements des trains, le relevage et les travaux de réparation des voies et caténaires ainsi que la locomotive 40106 détruite.

- La 40108 est allée, dans les années 70, faire une démonstration de 3 semaines en Pologne. Les responsables polonais étant intéressés par les locomotives polytension

par suite des relations internationales avec l'Allemagne (tension 15 kv, 16 2/3 Hz) la Russie (tensions de 3 kv et 25 kv 50 Hz). La tension en Pologne est de 3 kv.

- Les 40100 ont un point faible, la ventilation des résistances de démarrage est insuffisante d'où une limitation de courant de démarrage à 850 ampères (1000 ampères pour la série 18 SNCB).

Ces motrices respectaient difficilement l'horaire entre Mons et Quévy. Lorsque la composition dépassait 8 voitures, il y avait une perte de temps de 2 minutes dans la montée de Quévy car le mécanicien ne pouvait passer en "série-parallèle" suite à la limitation de courant.

- Lors de la mise en service des 40100, de nombreuses avaries mécaniques et électriques ont perturbé le service de ces locomotives : avaries à la transmission, les bogies étant du type monomoteur.

- 2 induits en tandem sur le même arbre moteur avec toute une série d'engrenages pour transmettre l'effort moteur aux trois essieux du bogie.

- manque de pression d'huile dans le système de graissage de ces engrenages.

- avaries aux résistances de démarrage.

- etc.

Bref, de quoi faire un roman.

- Lors de la construction de nos 18, la SNCB a profité de 8 ans d'expérience et des déboires des 40100. D'où un courant de traction pouvant aller jusque 1000 ampères au démarrage. Ce qui permettait

la montée de Quévy en "série-parallèle" avec 14 voitures et le passage à Genly à 115 km/h alors que la 40100 était à 80 km/h.

Le cauchemar d'un mécanicien SNCF était la liaison Paris-Liège lorsqu'il avait un détournement via la ligne 161 ou 162 par suite d'une obstruction sur la ligne 125, et qu'il devait gravir la montée vers St Denis Bovesse et pire encore celle de Courrière avec 9 à 10 voitures.

Pour conclure, cette Hle quadritension ne fût jamais utilisée pour ce qu'elle était, en effet :

- Interdite en Hollande par suite de sa masse élevée pour le passage de ponts (la 18 également) d'où un équipement 1,5 kv jamais utilisé sauf pour se rendre dans certaines villes du Sud de la France pour une exposition ou pour le baptême. ¹
- Pas de service 15 kv 16 2/3 Hz, ces Hle étant réservées au réseau Nord, donc pas de contact avec la DB ou CFF, d'où un équipement électrique inutile.
- Un équipement électrique pour l'utilisation d'un pantographe sur le réseau italien qui n'a jamais été utilisé, mais qui a provoqué des arrachements de caténaire en Belgique et qui de ce fait a été démonté dans les années 85-86.

La SNCB fut la seule, avec les 18, à utiliser cette série de locomotives (40100 et 18) en quadritension sur les relations :

- Köln-Bruxelles-Midi-Paris-Nord <15 kv 16 2/3 Hz> - <3 kv cc> - <25 kv 50 Hz>.
- Bruxelles-Midi - Basel <3 kv cc> - <25 kv 50 Hz> - <15 kv 16 2/3 Hz> pour le Freccia del Sole.
- L'équipement 1,5 kv ne fut utilisé que rarement lors de l'essai du Camino Azul

¹ Le baptême ou parrainage par une ville des engins de traction est une pratique courante en France, les TGV ont aussi un nom et le blason d'une ville.

de Bruxelles-Midi à Lyon <3 kv cc> - <25 kv 50 Hz> - <1,5 kv cc> et des essais pour la Hollande lors de la livraison des Hle.

POLYTENSION et non POLYCOURANT

A propos de cet article, encore une fois, ne mélangeons pas **courant** et **tension**.

Le **courant** (Ampère) est le résultat de la division d'une **tension** (Volt) par la **résistance** électrique de la locomotive.

Cette résistance est au démarrage, la résistance interne du moteur, augmentée de la valeur de la résistance de démarrage ².

Celle-ci sera éliminée progressivement en fonction de l'augmentation de la vitesse du train pour ne plus avoir en fin de démarrage (série ou série parallèle) que la résistance interne du moteur; le **courant** est donc variable en fonction de la vitesse du train (inversement proportionnel)

Les moteurs de traction sur une Hle polytension sont, dans notre cas, alimentés par une tension redressée ou continue suivant la tension de la caténaire. Le courant moteur, variable, est donc toujours un courant redressé ou continu, donc un courant continu.

La **tension d'alimentation** (Volt) est celle de la caténaire qui est en alternatif 25 kv 50 Hz ou alternatif 15 kv 16 2/3 Hz.

Elle est d'abord **transformée** (rôle du transformateur) en une tension de 1950 V 50 Hz ou 1950 V 16 2/3 Hz pour être ensuite **redressée** par un pont de diodes (pont de Grätz).

En **tension continue** 1,5 kv ou 3 kv (et non en courant continu 1,5 kv - 3 kv), nous avons un circuit différent du circuit alternatif, avec un disjoncteur continu (D.U.R.) différent du disjoncteur alternatif (DJ).

² De nombreuses explications sur le courant de démarrage seront données dans un prochain numéro.

La différence de tension est compensée par le mode de couplage des moteurs de traction.

En 1,5 kv le couplage est "série-parallèle", ensuite "parallèle".

En 3 kv le couplage est "série" ensuite "série-parallèle".

- C'est donc une erreur de toujours dire un courant d'alimentation de <25 kv 50Hz> - <15 kv 16 2/3 Hz> - <1,5 kv cc> - <3 kv cc>. Il faut dire **tension d'alimentation**.

Les Flamands ne commettent pas cette erreur ("Hle vier spanningen" pour "quadricourant" chez nous)

- A noter que cette erreur est souvent faite également dans les journaux et les revues "spécialisées" !

Une locomotive est donc **polytension**.

Elle est :

- monotension (Hle 20, 21, 22, 23, 26, 27)
- bitension (Hle 11, 12, 25.5)

- tritension (Hle 15)
- quadritension (Hle 16, 18, 40100)

En ce qui concerne l'équipement de captation et de transformation, la tension au moteur est continue et monocourant (courant continu).

A noter que si on considère le courant capté à la caténaire, **une Hle quadritension est bicourant** suivant la captation d'un **courant continu** ou d'un **courant alternatif**.

Elle n'est pas quadricourant car en électricité il n'y a que :

- soit du **courant continu**,
- soit du **courant alternatif** mais avec des fréquences différentes.

Dans le cas d'une Hle bitension :

<25kv 50Hz> - <15 kv 16 2/3 Hz>, cette Hle est **polymorphe, monocourant** (alternatif), mais **bitension**.

Jean Dubuffet

Nouvelles des TGV en Belgique.

Cepuis quelques temps, la presse s'est mise au TGV et les articles concernant la SNCB se retrouvent dans les quotidiens et les revues spécialisées. Les revues " Le Rail" et "La Vie du Rail" sont d'ailleurs particulièrement bien informées !

EURAILSPEED 92.

La revue " Le Rail " du mois d'avril 92 consacrait un article sur le congrès EURAILSPEED 92 qui, à ce moment là, allait avoir lieu à Bruxelles du 27 au 29 avril 1992.

Dans le cadre de ce colloque, la gare de Schaerbeek voyageurs (voies 1 à 4) a abrité du 28 avril au 3 mai une exposition du matériel grande vitesse de différents réseaux; de plus, une exposition sur les projets TGV en Belgique et STAR 21 se tenait dans le bâtiment de la gare.

Le matériel annoncé était :

- TGV ATLANTIQUE de la SNCF, vitesse 300km/h Puissance 8 800 kW
- ICE de la DB, vitesse 280km/h Puissance 9 600 kW



CHANNEL TUNNEL SERVICES
SERVICE TRANSMANCHE

PERIODE/PERIOD : ETE 1995

JOUR/DAY : MA - ME - JE

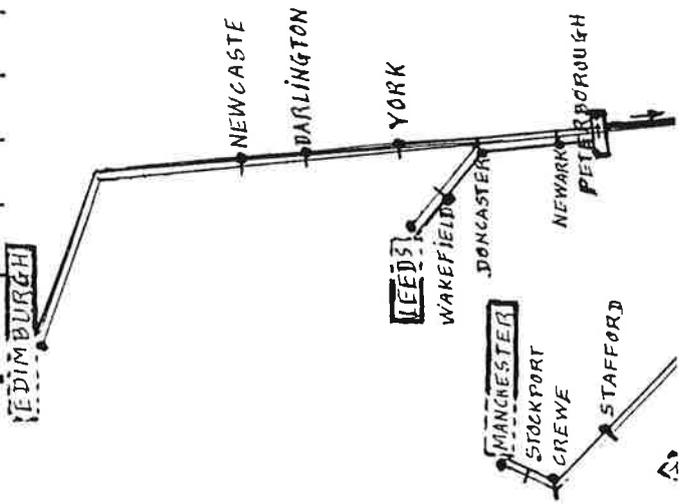
ABBREVIATIONS/ABBREVIATIONS

PARIS-NORD	: PNO
LONDY	: PL
LILLE	: LE
LONDON-WATERLOO	: LWO
NORTH-POLE	: NPL
BRUXELLES-MIDI	: BRU
BRUXELLES-SUD	: BRU
FOREST	: FOR

DISTRIBUTION/DISTRIBUTION

- AVEC CONTRAINTE BR-SMCS-SMCF
- AVEC DECALAGE HORAIRES
- AVEC INTERCONNECTION FRANÇAISE
- AVEC TRAFIC DE NUIT REPORTE

HEURE BRITANNIQUE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
HEURE CONTINENTALE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
CAPITALES																								
1																								
2																								
3																								
4																								



- ETR 500 des FS, vitesse 300km/h
Puissance 8 800 kW
- X 2000 des SJ, vitesse 200km/h
Puissance 3 260 kW
- IC 3 de la DSB ³, vitesse 180km/h
Puissance 1 000 kW
- Re 4/4 460 des CFF, vitesse 230km/h
Puissance 6 100 kW
- L'AVE ⁴ de la RENFE, vitesse 300km/h
Puissance 8 800 kW
- TGV 2N ⁴ de la SNCF, vitesse 300km/h
Puissance 8 800 kW
- L'IC 250 ⁴ des BR, vitesse 250km/h
Puissance non déterminée.
- La voiture panoramique des CFF
destinée au trafic international dans
certaines régions touristiques.
<Cette voiture devrait prochainement être
incorporée dans l'Iris>

A noter que la notion grande vitesse est déterminée suivant les critères suivants :

- 200km/h sur une ligne aménagée.
- 250km/h sur les nouveaux tracés.

TGV BELGIQUE.

Les numéros 2338 et 2339 de la revue "La Vie du Rail" sont consacrés au TGV en Belgique et aux 10 années de progrès techniques en matériel ferroviaire depuis 1981.

Cet article de la revue n'est pas tendre pour le parcours Lille-Bruxelles de la ligne nouvelle par suite des retards et tergiversations de notre politique; de plus, il semble que la France voit avec désintéressement le parcours Bruxelles-Köln-Frankfurt. En effet, cette liaison, présentée dans la revue SNCB "Le Rail" comme axe principal européen Paris - London-Bruxelles (TGV TM) et Paris-Bruxelles-Amsterdam / Köln-Frankfurt TGV "PBKAF", serait par suite du projet de

construction de la ligne TGV Est (Paris-Metz-Strasbourg-Frankfurt.) en concurrence avec cette dernière.

Suivant "La Vie du Rail", pour le parcours Bruxelles-Köln-Frankfurt, la SNCB et la DB devraient se "débrouiller" avec la rame ICE.

S'agit-il d'un chantage ou d'une réalité, mais les retards dans la construction de la ligne TGV en Belgique ne sont pas étrangers à ce changement de la part de la France.

Affaire donc à suivre, mais pour nous, amateurs de chemins de fer, si les choses se passent ainsi, nous aurons l'occasion d'effectuer en Belgique de belles photos des TGV Paris-Bruxelles, du TGV Transmanche et de l'ICE rien qu'en nous déplaçant dans la région de Bruxelles.

SERVICE TGV TRANSMANCHE (TGV TM).

Suite à un vent favorable venant du Sud-Est de la France, un projet de roulement des TGV Transmanche pour l'été 1995 est parvenu à Jambes, chez votre serviteur.

L'étude de ce projet de roulement (en annexe) nous indique :

Au départ de Bruxelles-Midi (FBMZ), il y aurait en principe :

- 16 TGV TM à destination de London-Waterloo (LWO), dont le premier départ se situe vers 6h56 pour arriver à London Waterloo vers 9h39 HC (heure continentale); le dernier départ vers 19h56; avec pratiquement un départ toutes les heures vers London; de plus, le matin un renforcement de trois TGV TM est prévu aux heures 7h26, 8h26, 9h26.
- 1 TGV TM à destination de Manchester (FBMZ 17h56).
- 1 TGV TM à destination de Wolverhampton (FBMZ 17h56).

Suivant le graphique, ces deux TGV TM circuleraient en unités multiples au départ de FBMZ jusque Rugby où aurait lieu le

³ Possibilité envisagée de l'IC3 : 200 km/h.

⁴ Ce matériel exposé est la maquette échelle 1/1 d'une partie la rame.

désaccouplement des rames à destination de Manchester, arrivée vers 23h45 (HC) et Wolverhampton arrivée vers 23h20 (HC).

- 1 TGVTM à destination de Leeds (FBMZ 15h26).

- 1 TGVTM à destination de Edimburgh (FBMZ 15h26).

Comme pour les 2 TGVTM ci-dessus, ils circuleraient en unités multiples au départ de FBMZ jusque Peterborough, où aurait lieu le désaccouplement, vers Leeds arrivée vers 20h45 (HC) et Edimburgh arrivée 23h50 (HC).

Le temps de parcours prévu entre FBMZ et LWO serait de 2h 43 min. A noter que ce temps pourrait être réduit si l'Angleterre réalise sa ligne grande vitesse entre le tunnel et London Waterloo.

Au départ de Paris Nord (PNO), en principe :

- 16 TGVTM à destination de LWO, plus 2 TGVTM en UM, temps de parcours 3h00

- 1 TGVTM à destination de Leeds.

- 1 TGVTM à destination de Edimburgh

Comme pour les TGVTM au départ de FBMZ, ceux-ci seraient en UM au départ de PNO jusque Peterborough.

- 1 TGVTM à destination de Manchester.

- 1 TGVTM à destination de Wolverhampton.

Ces 2 TGVTM seraient aussi en UM au départ de PNO jusque Rugby.

Au départ de Lille (LE), en principe:

- 3 TGVTM à destination de LWO, temps de parcours 2h00

Au départ de London Waterloo à destination de :

- Bruxelles-Midi : 18 TGVTM.

- Paris-Nord : 17 TGVTM + 2 TGVTM en unités multiples.

- Lille : 3 TGVTM.

Jean DUBUFFET

Agenda ferroviaire

07-03, à 15h	Réunion de l'amicale Inter-clubs de Wallonie au local du R.M.M.
07-03, à 8h30	Bourse d'échange à CHENEE, foyer culturel, rue de l'Eglise 1.
28-03, de 9 à 14h	Bourse d'échange à ANDENNE, salle communale de Sclayn.
31-03	jusque 04-04, exposition de modélisme à DORTMUND.
15/16-04	150è anniversaire du rail à CHARLEROI. Gare de Charleroi-Sud, avec la participation de l'AFCC.
17/18-04	Journées portes ouvertes à FOREST (P.T.V.F.)
mi-04	Exposition de modélisme à PARIS, porte de Versailles.
24/25-04	Exposition de modélisme à NAMUR, palais des expositions avec la participation du RMM !

25-04, de 9h30 à 14h	Bourse d'échange à AYWAILLE (ASMOCO), salle St Raphaël.
15/16-05	Exposition de modélisme à CHARLEROI, palais des expositions.
22-05	Bourse d'échange à CHATELET.
29 au 31-05	Exposition à POULSEUR.
?-06	Fête de la vapeur à BOUVERET.
25/26-09	Festival vapeur au CFV3V.
03-10, de 9h30 à 14h	Bourse d'échange à AYWAILLE (ASMOCO), salle St Raphaël.
16/17-10	Train Expo Modèles au Club Ferroviaire d'Ottignies.
9/10-10 ou 23/24-10	Exposition de modélisme ferroviaire au R.M.M.
31-10 et 01-11	Exposition de modélisme à JEMEPPE SUR SAMBRE.

Tous les vendredis (sans réunion mensuelle), activités autour des réseaux

L'autorail de la Compagnie de Chimay

Ne confondez pas : 602 SNCB et 602 Cie de Chimay

Une question se pose suite au Ferro Flash n° 57 concernant l'autorail de la Compagnie de Chimay, s'agit-il bien du type 602 SNCB ?

Non, il s'agit du 602 de la Compagnie de Chimay. La numérotation similaire à celle de la SNCB a créé confusion.

Suivant les documents de la SNCB, l'autorail 602 de la Société Nationale a été construit par la **Brugeoise et Nicaise Delcuve** à La Louvière, donc construction belge avec un moteur diesel Maybach (allemand).

Cet autorail est à bogies.
Effectif : 1.

Par contre, dans les documents SNCB (archives personnelles) et suivant les renseignements du FFN 57, on trouve effectivement un type d'autorail à 2 essieux dont un est moteur.
L'autorail est de construction hongroise (le seul dans la série des autorails) dont voici les caractéristiques :

Type : 604
Année de construction : 1934

Effectif : 5
Transmission : mécanique
Désignation : Ganz
Constructeur : Ganz, Hongrie
Capacité : 60 places assises
: 20 places debout.

Longueur de la caisse : 13,80 m

Masse
- à vide : 15,12 tonnes
- en ordre de marche : 15,7 tonnes
- en charge maximum : 22,1 tonnes

Vitesse maximum : 70 km/h

Moteur
- Puissance continue : 88,23 kw (120 cv)
- Nombre de tours/minute : 1300
- Masse du moteur : 1350 kg

Cylindres
- 6 verticaux en ligne
- Alésage : 125 mm
- Course : 185 mm
- Cylindrée : 15,9 L par moteur

Consommation par km : 349 grammes de gasoil, soit 43,625 L au 100 km.

Jean Dubuffet.

La Micheline de... Michelin

Avec force publicité, suivant son habitude, l'usine de Göppingen a lancé avec succès sa fameuse Micheline. Nous en parlions dans notre FFN 47.

Pour le grand public, un autorail porte le nom familier de "Micheline". Qui n'a pas profité de cette analogie avec le prénom pour "ridiculiser" certaines filles à l'école ?

Monsieur Paul Pastiels nous a adressé le bulletin du 4ème trimestre 1932 de l'Association Technique des Electriciens dans lequel un article était écrit sur le sujet (ferroviaire, pas les filles, ha ha ha...).

Vu le temps qui s'est écoulé depuis sa parution, je me permettrai de vous le reproduire in extenso sans en demander l'autorisation à son auteur... que je tiens à féliciter en vif ou à titre posthume pour la rédaction de ce document d'actualité que nous jugeons maintenant d'historique et fort à propos.

La Micheline

Nous avons eu le plaisir d'admirer cet été "La Micheline" assurant **un service régulier entre Mézières-Charleville et Dinant**, soit un parcours de 86 kilomètres. Entre Charleville et Givet, elle empruntait les lignes de la Compagnie de l'Est,

roulant à une vitesse commerciale de 67 kilomètres à l'heure. Entre Givet et Dinant, elle empruntait les lignes de la Compagnie du Nord-Belge, roulant à une vitesse commerciale de 55 kilomètres à l'heure.

C'est la première fois que les horaires de "La Micheline" figurent dans l'indicateur des chemins de fer français et cet événement mérite d'être signalé.

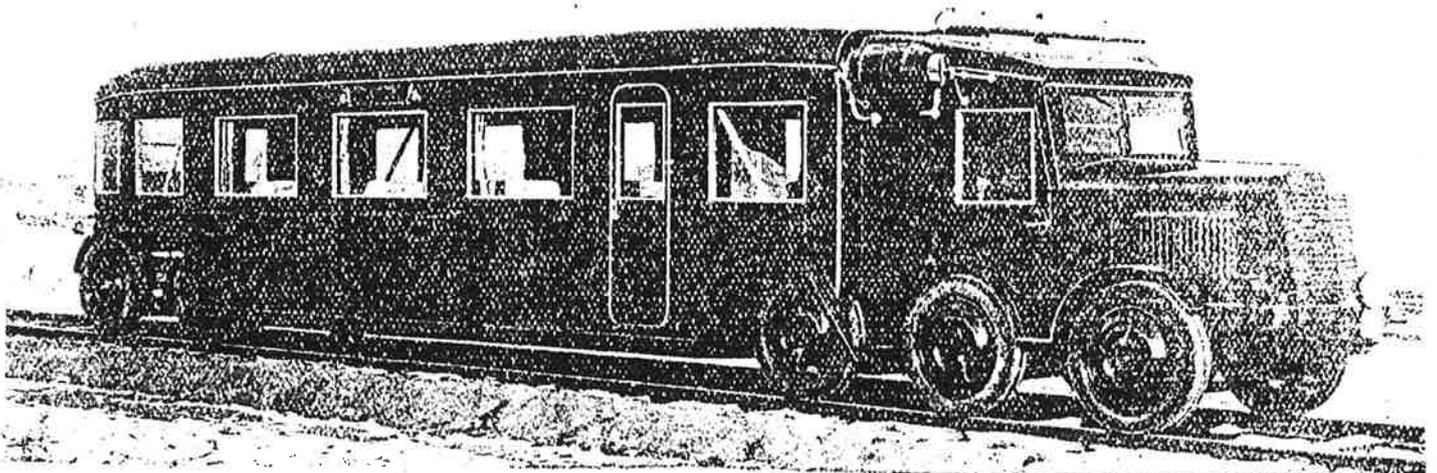
Grâce à l'amabilité de la **Société Anonyme Belge du Pneumatique Michelin à Bruxelles**, qui a bien voulu mettre à notre disposition la documentation ci-après, il nous est possible de faire connaître à nos lecteurs les caractéristiques de ce nouveau véhicule, qui a soulevé l'admiration du monde entier.

Micheline série n°11

La Micheline série n°11 est une automotrice à deux sens de marche destinée au transport de 24 voyageurs et de leurs bagages à main.

Description

A hauteur de quai, une cabine de voyageurs de 5,600 x 2,400, contenant 24 places assises face à face séparées par



« LA MICHELINE » — Modèle 1932

un couloir central.

Trois fenêtres et une porte d'accès à vitre ouvrante sur chaque côté de la voie.

A l'avant, se trouve la cabine des groupe moteur et poste de pilotage.

Elle est séparée de la cabine voyageurs par les cloisons d'une soute à bagages (volume 5m³ environ, poids des bagages 360 kilos).

Eclairage électrique de la cabine et de la voie (phares code et feux de position).

L'ossature métallique, noyée dans une enveloppe carénée à double paroi, est suspendue à deux bogies munis de roues à boudin sur pneumatiques.

Le bogie avant est moteur.

Dispositif de rappel des bogies par gravité de la cabine.

Toutes les pièces mécaniques sont facilement accessibles.

Un seul conducteur.

Détails de la construction

La cabine

Ossature

- En charpente métallique, suspendue par biellettes et reliée par pivots aux bogies.

Carrosserie

- Cloisonnement double.
- Revêtements employés en automobile.
- Plancher double paroi en contreplaqué revêtu de tapis.
- Toiture imperméable.

Sièges

- 24 places assises face à face sur sièges confortables.

Chauffage

Le chauffage de la cabine est prévu par utilisation des calories des gaz

d'échappement ou des calories perdues par le radiateur.

Aération par prise d'air extérieure.

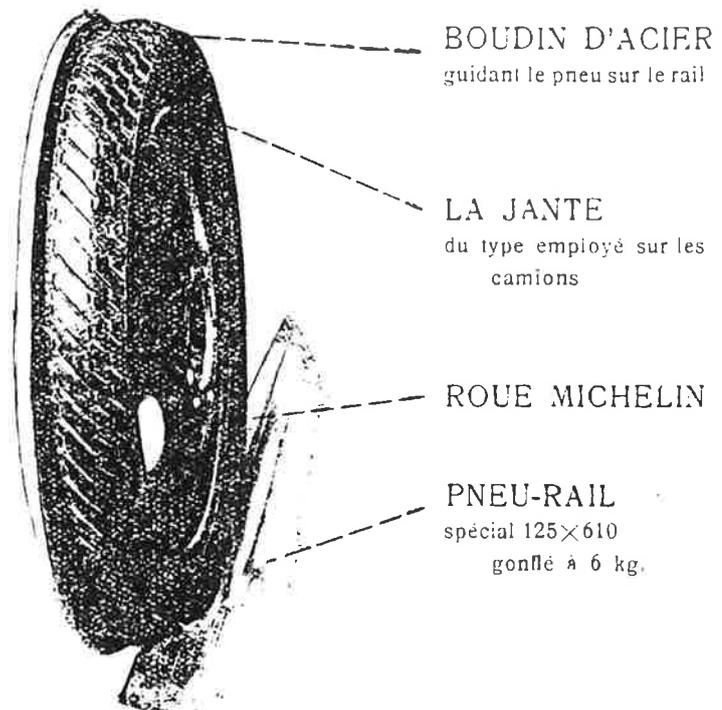
Groupe moteur

Un moteur à essence Panhard sans soupapes, 4 cylindres, 20 CV.

Alésage : 105mm

Course : 140mm

Quatre vitesses, une marche arrière, avec inverseur de marche dans le pont arrière.



Pneu-Rail Michelin.

Radiateurs assurant le refroidissement dans les deux sens de marche.

Bogie moteur

Un essieu porteur arrière.

Un essieu moteur milieu supportant le pont.

Liaison du pont aux fusées motrices par flectors.

Un essieu moteur avant.

Les deux essieux moteurs sont reliés par chaînes et munis de dispositifs de tension.

Un châssis en tôle d'acier portant le moteur.

Suspension par 6 ressorts à lames longitudinaux.

Amortisseurs à friction pour la suspension.

Bogie porteur

Deux essieux porteurs.
Un châssis.
Suspension par 4 ressorts longitudinaux.
Amortisseurs à friction pour la suspension.

Roues

Roues à disque embouti fixées sur le moyeu avec attaches Michelin.
Boudin embouti en acier, diamètre extérieur : 914mm
Jante standard de 24 x 4 1/2.

Pneumatiques

Pneus spéciaux Michelin de 125/610 gonflés à 6 kg.

Freinage

Sur toutes les roues.
Système Lockheed hydraulique.
Un frein à pédale.
Un frein à main.

Poids approximatifs

	Total	Par roue
A vide	4.700 kg	470 kg
En charge	7.000 kg	700 kg

$$\frac{PU}{PM} = \frac{2.300}{4.700} = 0,48$$

24 voyageurs à 75 kg + 360 kg de bagages.

Poids mort par place offerte : 196Kg.

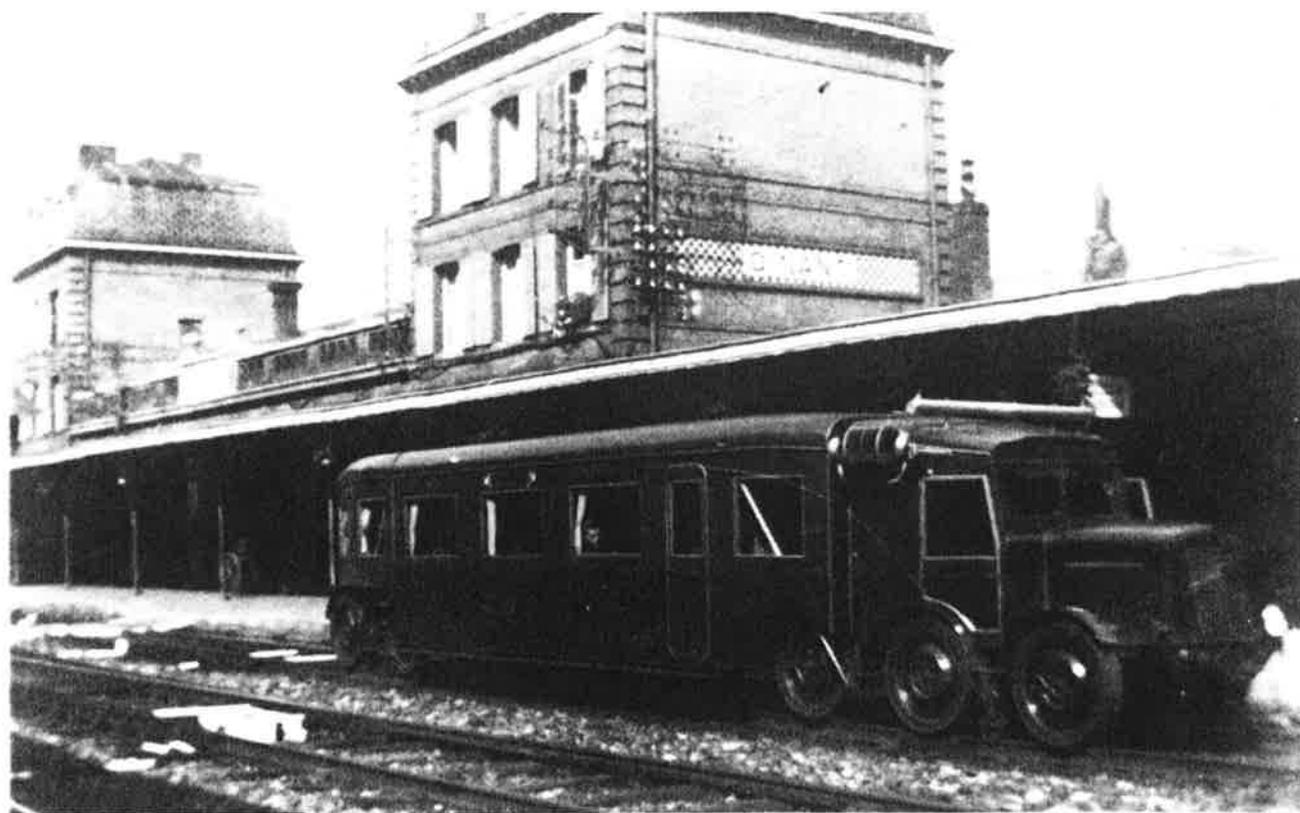
Caractéristique de la marche

Deux sens de marche et 4 vitesses.

Vitesse en km/h :

Maxima en charge en palier	100.
Normale en palier	80.
Normale en rampe 20 pour 1.000	60.

Consommation d'essence aux 100 km :
en palier à 80 km/h (sans arrêts) 23 à 24 litres.



Micheline type 11 n° AP2-4002 de la Compagnie de l'Est, en gare de Dinant, septembre 1939.
Train M4 départ de Dinant à 13h57 à destination de Charleville-Mézières.
Photo H.G. Hesselink.

R.M.M. miniature buildings

Suite de FFN 57 : un article de Jules Falque.

La conception

Pour reproduire une maison belge (ou un quelconque bâtiment) promenez-vous dans les villages et le long des voies ferrées de notre région. (ou de la vôtre...)

Votre choix se portera, avant tout, sur ce qui vous plaît et vous convient.

Par exemple, nos "Nistes" se sont concentrés sur le site de Vonêche et son environnement, qu'ils ont scrupuleusement respectés. Ils ont fixé leur choix sur une époque donnée car le site est, bien entendu, en constante évolution.

Pour le réseau HO, les concepteurs se sont trouvés face à deux maîtres axes : pour la ligne 162, les sites des contreforts des Ardennes, et pour la ligne 154 ceux de la vallée de la Meuse.

Rien ne vous empêche, selon votre propre conception et conviction ferroviaires, de vous fixer sur un choix différent, parfois quelque peu fantaisiste et non tout à fait réel.

D'ailleurs votre réseau représente peut-être une autre région de notre beau pays ou carrément une autre région d'Europe (bravo pour votre choix quel qu'il soit)

André-Marie Ducarme s'est longuement promené entre Namur et Dinant et... bien ailleurs se forgeant une fameuse documentation. C'est la seule façon de devenir "un spécialiste". Cela prend du temps, beaucoup de temps... et être célibataire ça peut aider...

Il n'y a qu'ainsi que l'on se documente convenablement et en prenant moult photos !

Moi-même j'ai dû faire de même (Wépion, Bois de Villers, Malonne, Lustin, Godinne, Yvoir, Maillen entre-autres).

Le hameau, avec la route montante au fond du réseau HO, reprend des maisons

de Wépion, Malonne et Bois-de-Villers. Deux modèles ont été créés, l'un pour respecter le relief, l'autre en suivant une publicité d'entrepreneur du bâtiment.

Préalablement

Avant de vous lancer dans la construction il faut d'abord savoir observer !

Choisissez votre modèle, observez-le longuement. La "mémoire visuelle" revêt une importance capitale pour la suite.

Une abondante documentation photographique sera d'une très grande utilité. Avant de "mitrailler" le bâtiment, demandez l'accord du propriétaire pour éviter tout incident.

Si le propriétaire dispose encore des plans de construction, sollicitez un prêt de ces documents ou, au mieux, recopiez les.

Retenez un grand principe : si vous travaillez à l'échelle H0, 40mm représentent la hauteur moyenne d'un niveau (rez de chaussée ou étage) d'un bâtiment moderne. Pour une construction plus ancienne, cette mesure sera plus faible car les plafonds sont nettement plus bas.

Ne perdez jamais de vue l'échelle de réduction à laquelle vous travaillez ! et s'il le faut, employez votre calculatrice pour diviser correctement toutes vos mesures par 87 en H0, 160 en N, etc...

A défaut de plans, tâchez de relever les dimensions :

- profondeur et longueur au sol,
- hauteur sous seuils de fenêtres,
- hauteur et largeur des baies,
- hauteur sous corniche.

Pour celle-ci liez ensemble deux perches et ajustez.

Vous mesurerez la longueur au sol. Evitez les acrobaties en toiture...

Ces préalables sont terminés. Le stade suivant est le dessin.

Le dessin.

Les dimensions seront reportées sur papier millimétré, à l'échelle et à main-levée. A moins que vous ayez un super programme de dessin sur votre PC.

Photocopiez votre projet. On n'est pas à l'abri d'une perte de document ou d'une catastrophe dans le style "gros pâtre".

Construisez un volume en carton sur lequel vous collez une copie de votre projet.

Déposez cet ensemble d'étude sur votre réseau, à l'emplacement voulu.

Votre oeil vous dira si des modifications sont nécessaires.

Au stade suivant, vous établirez un plan définitif et correct aux dimensions finalement fixées.

Si la façade arrière du bâtiment n'est pas visible par le spectateur du réseau, vous l'exécuterez (la façade, pas le spectateur) complètement aveugle.

C'est le cas du couvent et de l'église du réseau H0 du club. (splendide réalisation de notre ami Philippe Moniotte)

Si cette façade n'est que partiellement et peu visible, vous vous limiterez à une décoration schématique. C'est le cas du corps de logis de la ferme de Maillen, encore un exemple reproduit sur le réseau H0.

La construction.

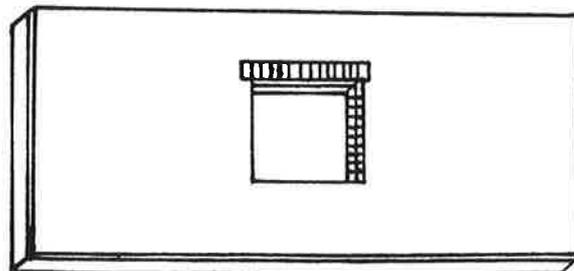
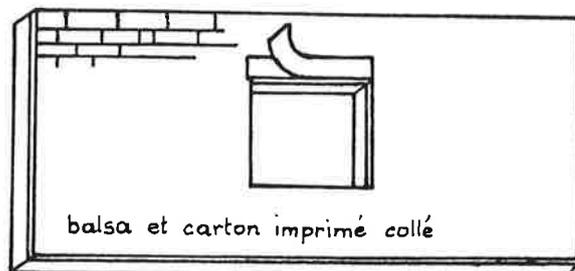
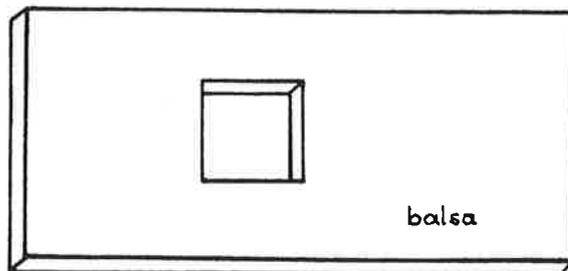
Les supports de murs en balsa.

Prenons par exemple une construction en balsa et carton imprimé. (voir article sur les matériaux dans FFN 57)

Attendez que la colle soit sèche avant de commencer à travailler.

Découpez vos façades et fixez-y (provisoirement) une copie de votre dessin final sur le balsa.

Les baies seront découpées au cutter.



Lorsque les découpes sont terminées, collez le carton imprimé à la colle UHU HART. Les panneaux de balsa seront renforcés par des collages de longerons carrés, côté intérieur du bâtiment, pour éviter la déformation des pans de murs.

Les chutes des baies seront conservées pour en dégager de fines languettes à coller pour faire l'épaisseur du mur.

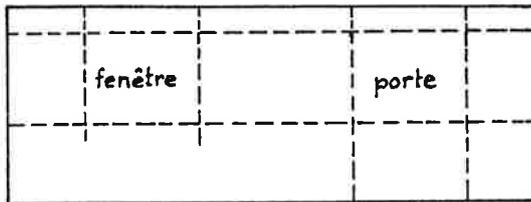
Les linteaux seront enlevés par "pelage" (couche supérieure fine du carton imprimé). La partie pelée sera remplie par des briques avec le dessin positionné verticalement. Regardez bien comment sont positionnées les briques en linteau de fenêtre.

Ces portions en briques seront récupérées dans les chutes.

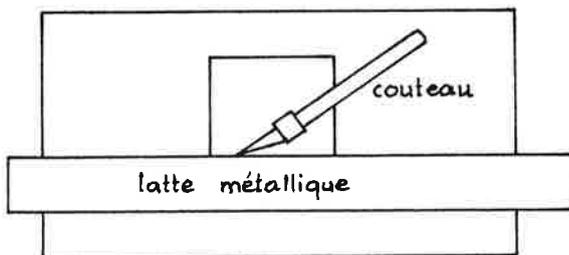
Les supports de murs en plasticard.

En plasticard, tracez d'abord les baies du pan de mur au moyen d'une pointe de couteau (X-Acto ou autre). Le crayon disparaît trop facilement du plasticard.

Choisissons par exemple un pan de mur

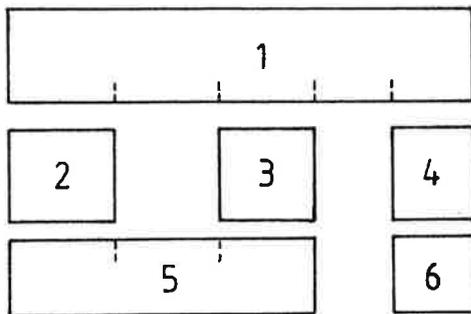


garni d'une fenêtre et d'une porte. Les découpes seront accentuées par votre couteau, car les différents éléments seront séparés par "cassure".



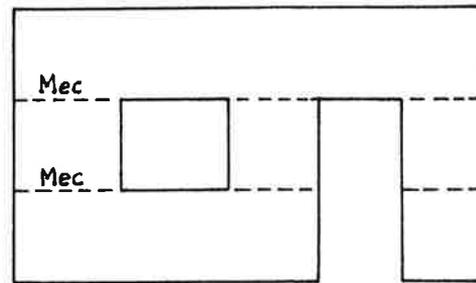
Le couteau sera maintenu le plus vertical possible et glissera le long du tracé, appuyé sur une latte métallique maintenue de l'extérieur.

Les différentes pièces seront disposées dans l'ordre sur votre plan de travail. Au besoin, numérotez-les pour éviter toute erreur.



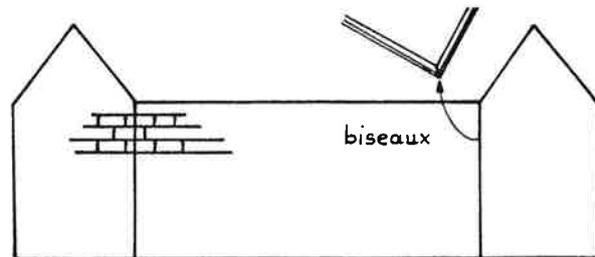
Les éléments sont ensuite réassemblés (collés) au M.E.C. au moyen d'un pinceau fin.

La quantité de liquide est beaucoup moins importante que la pression exercée par vos doigts.



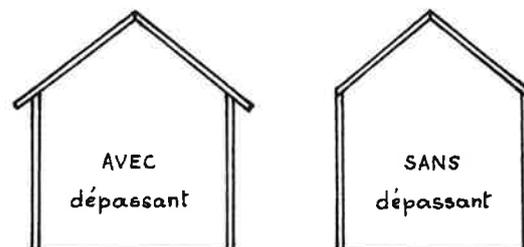
Les supports de murs en plastique moulé.

Pour le revêtement en feuille plastique mince (briques ou pierres) laissez dépasser d'un demi millimètre à chaque arête latérale. En effet, pour le raccord de la façade au pignon, vous devrez biseauter au couteau et avec le plat de la lame pour finir éventuellement à la lime fine.



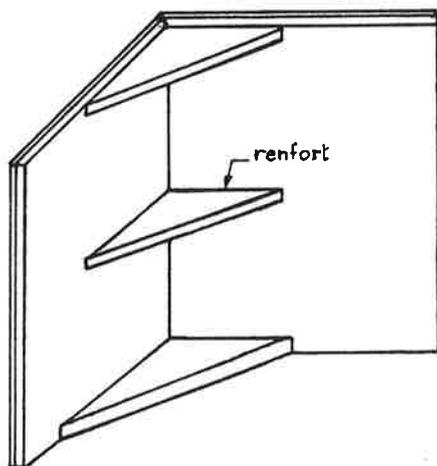
Partez du milieu de votre feuille plastique pour raccorder exactement les pignons.

Vos pans de murs et vos pans de toiture doivent aussi être biseautés selon que la couverture est avec dépassant ou sans dépassant.



Les dimensions des fonds et revêtements doivent donc être étudiés en conséquence.

Aux angles, vous collerez toujours des coins de renforcement. Ils sont à prendre dans les chutes de plasticard.



La pâte à modeler

Pour la pâte à modeler, préparez un plan de travail.

Du carton épais ou un morceau de contreplaqué fera l'affaire.

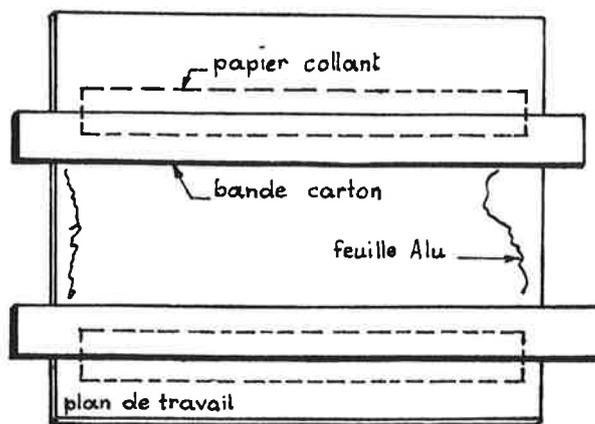
Posez-y une feuille d'aluminium de ménage pour éviter l'adhérence de la pâte. Collez, à l'aide de deux bandes de papier collant de carrossier, deux bandes de carton de 1 ou 1,5 mm d'épaisseur.

La distance entre ces deux bandes correspondra à la hauteur du mur à réaliser.

Avec les mains, malaxez la pâte en un long boudin.

Aplatissez sur la feuille d'aluminium et étendez ensuite en roulant une bouteille. (qu'il fallait boire la veille, pas juste avant de travailler...)

Pratiquez par passages successifs, jusqu'à obtenir une feuille de pâte d'épaisseur uniforme (ou quasi uniforme).



La bouteille peut être entourée d'une feuille d'aluminium contre l'adhérence.

Les pierres seront tracées par poussée. Pour les lignes horizontales, employez une latte métallique, (j'utilise un grattoir à détapisser) le long d'une latte métallique de visée.

Pour les verticales, les joints seront "poussés" au moyen de la pointe d'un petit tournevis ou de petites langues de laiton, dont vous couperez la pointe à longueur désirée pour ne pas percer la pâte.

Si les joints sont trop profonds, aplatissez votre pan de mur au moyen d'un objet plat (bloc de bois).

Si la pierre est irrégulière, vous martèlerez avec une vieille brosse à dents à poils bien écrasés.

La feuille de pâte s'enlève facilement de son support et est prête à être collée sur le plasticard de fond (colle blanche pour bois).

Les fenêtres et portes sont découpées après coup.

Vous aurez à terminer les rebords de portes et fenêtres.

(à suivre)

Nouveautés de Nüremberg

En "dernière minute" nous recevons les informations de nos correspondants à la "Foire" de Nüremberg, ce temple du jouet et du train sérieux.

Klein Modelbahn a réellement pensé aux modélistes belges :

Wagon frigorifique à toiture trapézoïdale.

Deux nouveaux Eas avec d'autres bouts de caisse.

Un Taems.

D'autres types de containers belges.

En coffret ou en isolés, des wagons de l'usine "Gustave Boël".

La 6106 en livrée jaune à 100 exemplaires avec leds au lieu de lampes,

D'autres séries 60 (Ronet, Monceau).

Roco

Vapeur type 25 en série limitée.

La série 20 en livrée jaune.

Lima

Locomotive électrique de la série 22.

Bémo

S'est littéralement décarcassé et mérite un label pour ses nouveautés 93.

Elles sont trop nombreuses pour être décrites ici !

Avis à ceux qui pratiquent le H0 métrique...

Preiser (entre autres nouveautés)

Personnages assis pour garnir les wagons de voyageurs.

Dans FFN 59 nous pourrions lire :

- Quelques petits travaux facilement réalisables pour donner plus de réalisme à votre série 20 de Roco. Pour mémoire celle-ci existe en version normale et en version patinée très bien exécutée. L'article sera illustré.
- Quelques explications sur "série-parallèle" et les résistances au démarrage.

Récréation ferroviaire

Le jeu des lettres Les lettres données pour chaque problème permettent de composer un mot du vocabulaire ferroviaire.
 Votre score sera calculé en comptant 1 point par lettre trouvée.
 (Le score de l'équipe de rédaction est inscrit entre parenthèses)

1

H I T N C M O E G

VOTRE SCORE ► (8)

2

A E I T C R N E A

VOTRE SCORE ► (9)

3

U A C C P R D V A

VOTRE SCORE ► (7)

4

E S A V T B R R E

VOTRE SCORE ► (8)

5

A R T E B U E M O

VOTRE SCORE ► (9)

6

S U A X E L I E S

VOTRE SCORE ► (7)

7

L E R I U T A S O

VOTRE SCORE ► (9)

8

E A N E I G D R F

VOTRE SCORE ► (8)

9

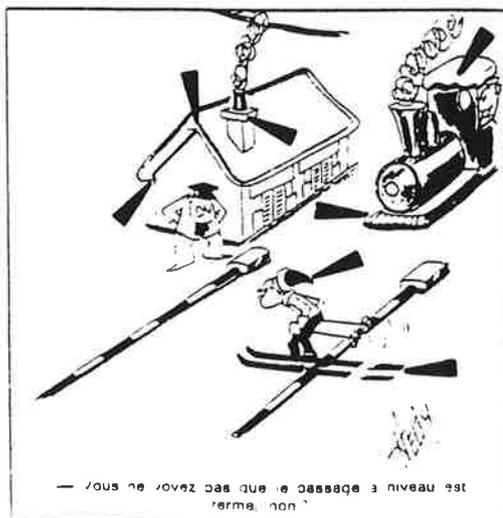
I S M N T O H E P

VOTRE SCORE ► (7)

10

E R E M O M T A N

VOTRE SCORE ► (9)



Solution du jeu des 7 erreurs
 paru dans FFN 57

Sommaire

Editorial	page 1
Vie du club	page 2
Le calendrier "Loco" 1993	page 4
Environnement	page 6
Des wagons slovaques à la SNCB	page 6
Acec Transport	page 7
Je ferme, tu ouvres	page 7
SNCB : le rail contre l'auto	page 8
Sauver (à nouveau) Bastogne ?	page 9
Quitter le service public ?	page 10
Le TGV Est, c'est parti !	page 11
Bicourant, bitension...	page 11
Le sigle historique de la CIWL	page 12
Les horaires internationaux	page 12
L'agenda de la grande vitesse	page 13
Freight connection	page 14
Eurotunnel saturé	page 14
L'I.C.E. allemand	page 16
Mitropa ag	page 16
Sabin travaille pour vous	page 17
Pacific 231	page 18
Les inévitables errata	page 20
Les HLe 40100	page 21
Nouvelles des TGV en Belgique	page 23
Agenda ferroviaire	page 27
Autorail de la Compagnie de Chimay ou SNCB ?	page 28
La Micheline de Michelin	page 29
RMM miniature buildings	page 32
Nouveautés de Nüremberg	page 36
Récréation ferroviaire	page 37

Page de couverture : (photo Claude Carpet)

La 9125 tracte deux wagons de service sur l'entrée du faisceau de Marcinelle (côté Mons). Elle est arrêtée à hauteur du signal de sortie du raccordement de la FAFER (Fabrique de Fer). On remarque à côté des roues de la locomotive un signal "fleur de sol".

Ce numéro 58 de Ferro-Flash Namur contient 13.100 mots et 74.847 caractères.

Il est entre vos mains grâce au **concours bénévole** de :

Claude Carpet : rédaction, mise en page et impression,

Michel Archambeau : supervision technique et graphisme,

Michel Herbiet et Jean Dubuffet : collaboration à la rédaction,

La famille Quoitin : expédition.

Nous remercions les médias pour les informations qu'ils nous ont communiquées, entre autres : La Vie du Rail, Le Soir, Vers l'Avenir, La Libre Belgique. Un merci tout particulier est adressé à nos nombreux correspondants, fidèles ou occasionnels, qui ont à coeur de nous donner tant de précisions afin que nos articles soient empreints de vérité.

Attention : si vous êtes membre "ordinaire" et que vous avez "oublié" de payer votre cotisation 1993 (1.000 fr), c'est le dernier numéro que vous recevrez. (Signé : le Trésorier)