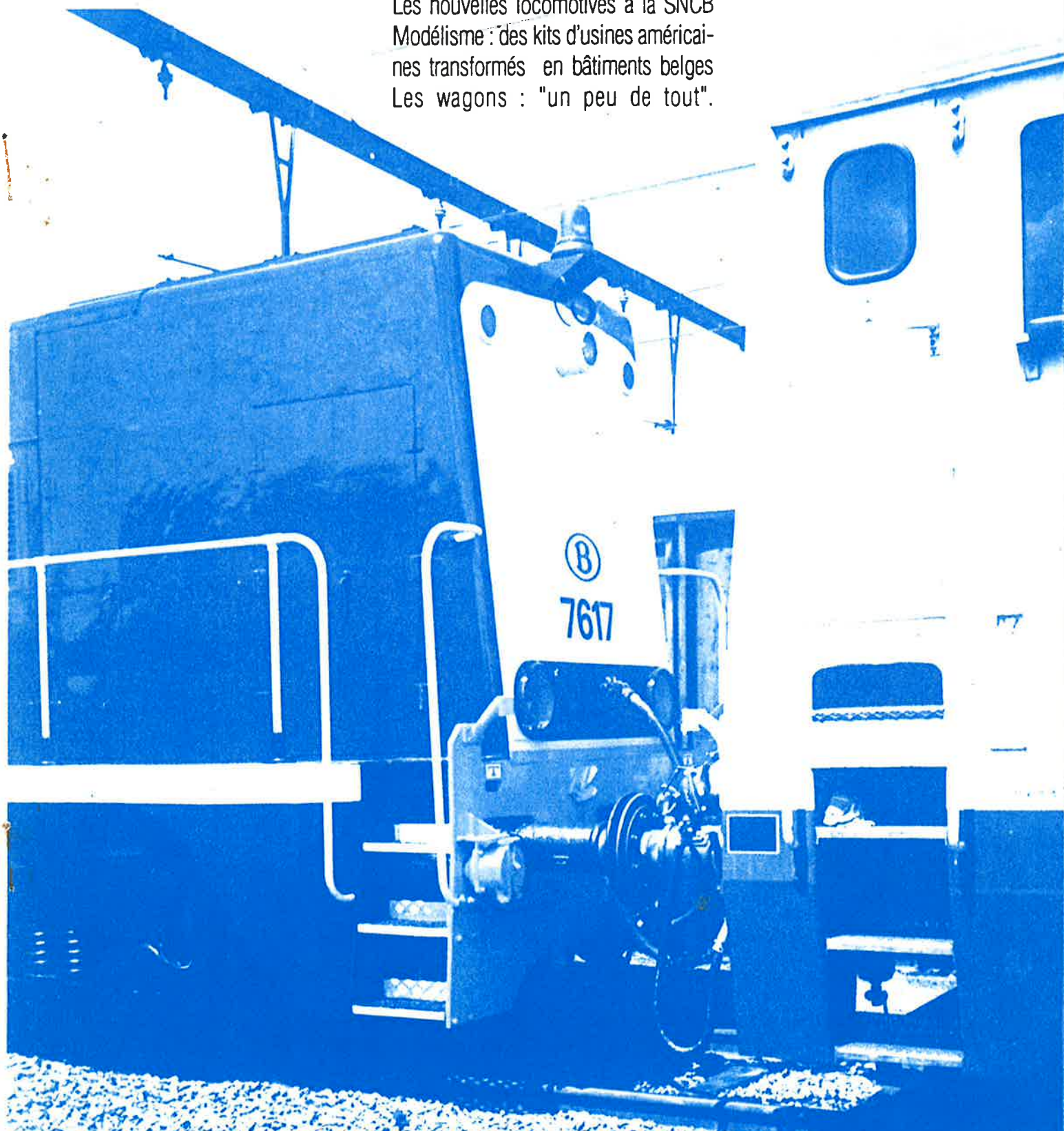


Ferro Flash Namur

Les nouvelles locomotives à la SNCB
Modélisme : des kits d'usines américai-
nes transformés en bâtiments belges
Les wagons : "un peu de tout".



Rail Miniature Mosan

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

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

Outre les réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction d'un grand réseau H0 et d'un réseau modulaire N.

Cotisations annuelles

Membre bienfaiteur _____ : 1.500 fr.

Membre ordinaire _____ : 1.000 fr. *

Membre junior (- de 18 ans) _____ : 500 fr.

Sympathisant (abonné)
(uniquement le service Ferro Flash) : 600 fr.

* Pour un second membre d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 750 fr.

Secrétariat du club : Daniel Braibant, rue de la Gare, 98, 5544 AGIMONT. 082- 64.54.33.

Compte Bancaire : 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan.

Local : Centre Culturel de Géronsart, rue du Trèfle, 5100 JAMBES.

Ferro Flash Namur

Editeur responsable : Jean-Claude BOTSPOEL, Chaussée Romaine, 15, 5561 CELLES.

Rédaction et diffusion : Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME-METTET,
Tél : 071 - 72.87.41. et 42. Téléfax : 071 - 72.95.62.

Compte Bancaire : 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan.

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

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

Encore un petit effort et on y est !

De quoi parlons-nous ? Mais de l'expo cru 1995 bien sûr et en plus de notre trentième anniversaire.

Ne comptez pas trop sur les habitués bénévoles, ils peuvent aussi avoir des oublis et... ils fatiguent.

Alors, comme les fois précédentes, certaines appréhensions gagnent les membres du comité.

Arriverons-nous à remplir les locaux, à remplir les vitrines ?

N'oublions-nous pas d'inviter des personnes qui doivent l'être ?

Aurons-nous assez de bras pour la préparation de la manifestation et son bon déroulement ?

Alors comme chaque fois, on espère que l'on pourra compter sur les épouses, les enfants, les amis, les amis des amis,... du RMM.

Comme membre, on a parfois l'impression d'être un simple petit maillon . Or, celui-ci est immense et si un seul de ces maillons fait défaut, la réussite n'est pas au rendez-vous.

Comme membre, on a parfois l'impression d'être un simple petit maillon . Or, celui-ci est immense et si un seul de ces maillons fait défaut, la réussite n'est pas au rendez-vous.

L'expo dure deux jours, mais pour nos membres, la préparation débute en général le lundi précédent et le travail (plaisir) se termine la semaine suivante. Et oui, il faut aussi ranger et là ce sont souvent les mêmes que l'on retrouve.

Mais je sais que cette fois, il y en aura d'autres qui se joindront aux joyeux drilles de l'équipe laborieuse.

Un grand merci aux équipes déjà actives ainsi qu'aux

nombreuses initiatives qui ont vu le jour.

Afin de récompenser les membres qui ont fait preuve de cet esprit positif, nous comptons sur tous pour la réussite de l'expo 1995 du RMM

Bon anniversaire et bonne fête à tous.

Le Rail Miniature Mosan expose en ses locaux Centre culturel de Géronsart à JAMBES

les samedi 14 et dimanche 15 octobre
de 10 à 18 heures

AVEC LA PARTICIPATION DE:



märklin

Exposition 1995, préparation

Réseau H0

Responsable : Claude Riguelle

qui est à contacter personnellement : 081-30.46.72.

Le planning de préparation :

- 15-09** première réunion de coordination pour fixer
- l'effectif des exploitants,
 - le choix du matériel.

A titre indicatif, il est envisagé de faire rouler le matériel suivant :

EPOQUE MODERNE

- Ligne 162 :
 - International, voitures diverses.
 - Marchandises, wagons divers.
 - Trains omnibus (belge), automotrice.
 - Trains IR, M4.
- Ligne 154 :
 - Marchandises, wagons minéraliers.
 - Train semi-direct, M2
 - Autorail.

EPOQUE VAPEUR

3 classes, wagons marchandises belges verts

- Ligne 162 :
 - International.
 - Marchandises, wagons divers.
 - Train semi-direct, voitures L et K.
 - Train omnibus.
 - Rames TEE, SNCF ou DB (VT08 ou 11⁶).
- Ligne 154 :
 - Marchandises, caboteurs.
 - Train omnibus, voitures à trois ou deux essieux genre bavaroises ou prussiennes.
 - International CIWL, etc...

Tout matériel proposé doit respecter strictement les normes et rouler de façon impeccable pour éviter les désagréables pannes qui incommode aussi bien le technicien du réseau que le visiteur qui ne voit plus rien circuler...

22-09 essai obligatoire du matériel retenu

29-09 et 06-10 écolage obligatoire des exploitants du réseau. Seuls ceux qui auront participé à cet écolage pourront exploiter le réseau pendant l'exposition.

Réseau N

Responsable : Jacques Quoitin

Rien à signaler, l'équipe se soude autour du responsable précité qui est à contacter personnellement : 083-65.55.28.

Bourse d'échange

Responsable : Vincent Disy

Il est rappelé aux membres d'amener le matériel qu'ils désirent mettre en vente, chaque vendredi avant l'exposition.

Les étiquettes et formulaires adéquats seront mis à disposition, et à remplir par les candidats vendeurs.

Affichage

Responsable : Etienne Dozot

Les affiches sont réalisées aux formats A5, A4, A3. Tous les membres peuvent en retirer au bar du club. afin de les disposer dans **des endroits judicieux** de leur région ou commune.

Les autres équipes formées et leurs responsables

Emplacements et vitrines	Daniel De Quick
Stand du club	Michel Herbiet
Sonorisation et dépannages	Patrick Vanhuffelen
Sécurité, surveillance	Daniel De Quick
Diffusion vidéo (cassettes) ...	Etienne Dozot
Vidéo réseau	Willy Festraets
Reportage vidéo/photos	Jacques Quoitin
Entrées	Lionel Mercier
Tombola	Anne Musso
Bar	Liliane Braibant
Petite restauration pour les exposants et les membres	Danièle Jochum
Café, sandwiches	Jules Falque
Fléchage	Jean-Marie Burton
Coordination générale	Daniel Braibant
.....	Jean-Claude Botspoel
Ferro Flash Namur	
spécial expo	Claude Carpet

Programme des réunions au R.M.M. et activités ferroviaires "d'ailleurs"

SEPTEMBRE

- 3 : CFC (centre) : animation en gare d'Haine-St.-Pierre, "forum du vicinal".
- 8 : réunion réseaux.
- 8 : CFFL, Rixensart : "La Compagnie du Luxembourg", par Jean Dubuffet.
- 8 : Amis du Rail d'Halanzoy : "les chemins de fer européens" exposition du 10^{ème} anniversaire.
- 9 et 10 : Journées du patrimoine.
- 10 : Salle de la Madeleine, Bruxelles : "Nostalgie collection" (bourse de 10h à 16h30).
- 10 : T.H.T. Zaal Star, Vilvoorde : bourse d'échange.
- 15 : **réunion mensuelle du RMM**
- Présentation de la grande gamme d'accessoires en métal coulé et photodécoupé, par Paul Bellon de Ranst.
- 17 : Woluwé Shopping Centre : bourse.
- 17 : Hôtel Serwir, Sint Niklaas-Waas : vente aux enchères et bourse d'échanges.
- 22 : réunion réseaux + essais de roulement des rames de l'expo.
- 23, 24 .. : CFV3V : festival vapeur à Mariembourg.
- 29 : réunion réseaux + écolage des exploitants du réseau H0.
- 29 : Hoeseltse Treinclub, Limburg Hal, Genk : "Euromodelbouw 95", exposition.

OCTOBRE

- 1 : AS.MO.CO., Aywaille : bourse d'échanges.
- 1 : CFC (centre), gare d'Haine-St-Pierre : rétrospective "Les 20 ans du CFC".
- 6 : **réunion de préparation à l'exposition + écolage des exploitants du réseau H0.**
- 8 : Hoeseltse Treinclub, kultureel centrum, Hoeselt : bourse d'échanges.
- 13 : CFFL, Rixensart : "Mes réalisations en résine", par François Michel.
- 14 & 15 : **exposition du trentième anniversaire du Rail Miniature Mosan.**
- 20 : **réunion mensuelle du RMM.**
- 29 : bourse à Steinsel (Luxembourg).

NOVEMBRE

- 3 : réunion réseaux.
- 10 : réunion réseaux.
- 10 : CFFL, Rixensart "Matériel transformé ou disparu sur les lignes modifiées ou supprimées", par Claude Defechereux (ex-Railphoto)
- 17 : **réunion mensuelle du RMM.**
- 24 : réunion réseaux.

DECEMBRE

- 1 : réunion réseaux.
- 8 : réunion réseaux + atelier montage de kits (série 91).

Le dernier voyage d'Henri COWEZ

Henri Cowez nous a quitté le cinq avril dernier en laissant un réseau deux rails inachevé.

Né à Obaix-Buzet le 11 mars 1923, il a vécu son enfance "le nez dans le dépôt". Son papa était cheminot et l'atelier SNCB de Luttre est bien connu des amateurs d'histoire ferroviaire.

Dès 20 ans, Monsieur Cowez construit son premier réseau. Celui-ci l'a suivi de Mons à Saint-Servais à travers trois déménagements !

Ingénieur de formation, il a fait ses études supérieures à l'Université du Travail Paul Pastur de Charleroi.

Henri Cowez avait conservé les précisions techniques qu'il avait accumulées pendant sa longue carrière aux Ateliers Métallurgiques, puis à la Brugeoise et Nivelles.

Il a eu l'occasion de participer au dessin et à la construction de bien des châssis de nos wagons à marchandises. Il a eu aussi l'occasion de travailler sur les série 20, nous rappelle son épouse.

Il ne méconnaissait guère les caractéristiques techniques propres aux motrices électriques.

Son réseau, aux caractéristiques électriques propres, devra malheureusement être démantelé. Construit sur une base plane, il ne manque pas

de charme mais s'est calqué sur la conformation de ses caves.

Il nous préparait deux TCO. Un pour une gare à sept voies de passage, l'autre pour un dépôt-vapeur sur voies parallèles avec une plaque tournante encore toute récente.

En fond de décor, une voie en encorbellement sur un décor partiel. Au niveau inférieur, une deuxième voie. Ces boucles à différents niveaux lui permettaient de faire circuler des convois aux attelages uniformisés, ou des locomotives haut-le-pied de modèles qu'il connut, soit en usine, soit en gare de Nivelles, Mons et Namur.

Nous remercions ceux du club qui nous aideront à identifier son matériel, à le mettre en vente pour son accueillante épouse. Merci à Henri Cowez pour sa discrète participation aux activités du RMM et pour les livres et revues que son épouse accepte d'offrir à la bibliothèque du club.

Jean-Pierre Lobet.

La Compagnie du Luxembourg

Notre ami Jean Dubuffet (*) met à profit son statut d'honoraire SNCB pour préparer activement un recueil de son étude approfondie sur "la Compagnie du Luxembourg".

Nous ne pouvons que lui souhaiter plein succès et attendons avec impatience le fruit de son laborieux travail, pour le lire, bien entendu, et en faire la promotion.

(*) Premier chef de secteur technique à la SNCB, instructeur, et retraité.

Atelier de montage de kits

Beaucoup d'entre nous sont rebutés par la construction de kits. Pourtant, il existe du très beau matériel

produit en petites séries, qui n'existe que sous la forme de kits à monter soi-même.

Il y a deux solutions très simples. Le fric coule à flot et on achète son modèle déjà assemblé et prêt à rouler ou bien les dépenses s'effectuent avec parcimonie et il faut se lancer dans un assemblage, parfois compliqué. Mais là, il y a le mode d'emploi, et son manque général de clarté mène souvent au découragement et à l'échec.

Pour remédier à cette état de fait et permettre à ses membres de se former dans le montage de kits de locomotives, le RMM leur propose la création d'un atelier de montage de kits du commerce.

Les réunions de travail auront lieu le premier vendredi du mois à partir de décembre 1995.

Etant donné que le premier vendredi de décembre tombe le 1, jour de fête de St Eloi, la première réunion se tiendra le 8 décembre 1995.

L'objectif annoncé est de permettre aux débutants de pouvoir mener à bon terme la construction d'un kit commercial.

Le programme se déroulera comme suit : le vendredi 8 décembre déballage du kit "Jocadis" du locotracteur série 91.

Chaque premier vendredi du mois verra la progression continue du montage de ce matériel.

Chacun viendra avec ses outils et son kit qu'il assemblera lui-même sous les conseils éclairés d'un technicien chevronné en la matière.

Le "cours" est donné en continu. Il n'y a pas de retour en arrière pour ceux qui auront "brossé".

Les assidus ne doivent pas supporter le piétinement et les redites.

Des informations complémentaires seront diffusées sur le sujet dans FFN 74 qui paraîtra entre le 9 et le 13 octobre. Elles donneront entre autres la liste de l'outillage nécessaire.

Venez visiter l'exposition de modélisme ferroviaire
organisée par le Rail Miniature Mosan

Un événement à ne manquer sous aucun prétexte !
Le week-end des 14 et 15 octobre, au centre culturel de Géronsart à NAMUR (Jambes).

Les amis nous informent

Entre-Sambre-et-Meuse quand arriva le rail

Un livre de 130 pages, fortement documenté et illustré sur la naissance et l'évolution du rail dans la région.

Par Roger Golard et Paul Lievens

800 francs port compris : 001-1610335-17 de

P. Lievens à Walcourt. Livraison après le 15 juillet.

Les "Gros Nez"

Les séries 52, 53, 54

leur histoire, leur technique, leurs particularités, leurs soeurs sur les autres réseaux, leur livrée.

Tout ce qui a fait leur renommée réuni dans un ouvrage : 850 francs + port (pour souscription avant 30 juin) aux éditions H.K.

rue des 3 Bourdons 31, 4840 Welkenraedt
(paiement à réception de facture)

Musée du transport urbain

avenue de Tervuren, 364 b (1050 Bruxelles)

(dépôt des trams de Woluwe-St.-Pierre)

Ouvert samedi, dimanche et jours fériés

de 13h30 à 19h du 1/4 au 31/10/95.

Circulation de trams anciens sur la ligne touristique vers Tervuren à travers la forêt de Soignes jusqu'aux musées du parc du Cinquantenaire.

Chaque dimanche à 9h45 balade insolite sur les lignes du centre de Bruxelles jusqu'au pied de l'Atomium

Renseignements : 02-515.31.08.

Le P.F.T.

10 photos de matériel sous (feu) la passerelle supportant les signaux mécaniques de Sourbrodt (voir notre article en page 8)

Prix : 450 francs frais d'envoi inclus.
001-1201789-35 du PFT Bruxelles.

Les trains internationaux en Belgique et leur composition

208 pages : un ouvrage historique car nombre de compositions ont disparu avec l'introduction de l'horaire d'été 1995.

Editions H.K. 1990 fr. + frais de port

C.F.F.L.

"la signalisation ferroviaire
luxembourgeoise"

La plaquette illustre, par le texte et de nombreuses photos, les schémas des situations les plus courantes sur le réseau CFL.

295 francs : 310-0909190-95
avenue de Winterberg, 42 1330 Rixensart.
02-654.05.79.

"Le raccordement ferroviaire de Monceau-Fontaine"

148 pages, plans et photos

695 francs, AFCC : 001-1849649-32

Exposition du club ferroviaire d'Ottignies

les 11 et 12 novembre
Place communale de Céroux.

**Le Rail Miniature Mosan
expose en ses locaux
les samedi 14 et dimanche 15 octobre**

Le festival vapeur du CFV3V : concentration des "gros cubes" de la traction vapeur

*"A toute vapeur vers le centre de l'Europe"
titre le dépliant d'information du CFV3V.*

Samedi 23 septembre

Train spécial vapeur au départ d'Eupen (07h30) via Verviers - Angleur - Namur (09h50) - Charleroi (10h57) - Mariembourg (12h13). Avec la BR 50 3666 de la Vennbahn.

Retour à 16h32 départ de Mariembourg, Eupen (21h11). Renseignements 087-85.24.87.

Dimanche 24 septembre

Le "Märklin express" avec la locomotive SNCB 29.013 au départ de Braine l'Alleud (09h00) - Nivelles (09h14-09h15) - Marchienne-au-Pont (09h44-09h45) - Walcourt (10h13-10h14) - Mariembourg (10h48).

Retour à 17h27 départ de Mariembourg, Braine l'Alleud (19h15) avec la 29.013 et la 26.101 du PFT.

Renseignements 060-31.24.40. ou 02-366.01.29. ou 02-366.09.32.

Train spécial entre Namur et Mariembourg tracté par la 1602 diesel ex-CFL, propriété de Märklin Belgique.

Namur (09h10) - Auvelais - Tamines (09h35) - Charleroi (09h50) - Mariembourg (10h59).

Retour 16h59 Mariembourg, Namur (18h32).

Billets vendus en gare SNCB le jour de la circulation.

Train spécial organisé par le PFT avec loco 26.101. Bruxelles-Nord (07h55) - Ottignies (08h50) - Charleroi-Ouest (09h41) - Walcourt (11h38) - Mariembourg (13h00). Arrêts photos entre Charleroi et Walcourt.

Retour 18h35 Mariembourg, Bruxelles-Nord (20h30) en double traction diesel 6077 - 6106 du PFT.

Renseignements 02-770.51.82.

Train spécial Luxembourg - Mariembourg (12h00). Retour assuré par autorail De Dietrich.

Sur place : le célèbre festival

Circulation non-stop de trains à vapeur entre Mariembourg et Treignes.

Visite du site de Mariembourg, du musée de Treignes, animations, restauration, souvenirs.



La relève est d'ores et déjà assurée... au CFV3V.

Investissements à l'AC Salzennes

Il n'y a pas si longtemps, les pires craintes étaient formulées pour la survie de l'AC Salzennes.

Voici maintenant que la SNCB investit sur le site prestigieux de FAZ !

La rationalisation constante et la réduction des frais généraux ont abouti à la fermeture certains ateliers de Ronet, de Leuven et Mechelen.

Les "Bas-Prés" se retrouvent ainsi premier atelier de Wallonie et deuxième en importance dans le pays.

Pas moins de six cent millions seront investis dans un proche avenir là où mille septante personnes travaillent journellement.

L'AC Salzennes sera responsable de l'entretien du parc diesel de manoeuvres qui, à terme, sera de deux cent soixante unités.

L'atelier fabrique la plupart de ses pièces de rechange et entretient, bon an, mal an, neuf cent soixante machines.

Il y a peu, les locomotives diesel "gros nez" ont été transformées sur les deux faces en "cabines flottantes" : une réalisation complète qui fait la fierté du personnel namurois.

Une machine de découpe au laser et deux installations de lavage rapide des pièces ont, dans un premier temps, aidé à l'amélioration de l'outil.

Cent millions seront octroyés pour le renouvellement de bâtiments et quatre cent millions en machines.

Un nouveau hall sera construit et des investissements pour une bonne centaine de millions renforceront la sécurité et l'hygiène.

Aux dires de M. Schoenen, directeur du département matériel de la SNCB, il n'y aura ni gain, ni perte d'emplois.

Complet, Volzet...

C'est la triste surprise réservée à plus de mille huit cent vacanciers qui souhaitent se rendre en Espagne en juillet par trains-couchettes.

Et l'on se plaint que le chemin de fer n'a pas de succès... Simplement il lui est difficile, tout comme nos routes, de supporter les pointes...

Dès janvier, les réservations étaient tellement nombreuses que le personnel prévoyait à nouveau le cauchemar pour juillet.

En mai, ce cauchemar tournait à la grande catastrophe.

En fait, elle est provoquée par la SNCF qui n'a pas réussi à mettre à notre disposition, pour des raisons

techniques et/ou logistiques, les trente voitures prévues et indispensables.

Une déviation vers les gares luxembourgeoises et quelques voitures de plus, accrochées çà et là, ont permis de caser quatre cents personnes de plus vers le sud-est de la France.

Pour les mille quatre cents autres, il n'y avait plus d'espoir. Seul un changement de date de départ pouvait amener un début de solution.

Pour dissuader les futurs clients, la SNCB a augmenté ses tarifs... Bizarre, bizarre, vous avez dit "bizarre" ?

Le point d'arrêt de Stockem

Quatre points d'arrêt seront rouverts en Belgique. Ainsi en a décidé le Conseil d'administration de la SNCB. Sur la ligne 162, le point d'arrêt de Stockem avait été fermé en 1993 étant donné son manque de fréquentation.

En fait, c'est un problème d'acheminement des cheminots sur les chantiers de la ligne qui a motivé cette

décision. Il paraîtrait que le train était plus fiable pour les conduire sur ce lieu de rendez-vous.

Effectuer des arrêts pour le service et les étendre pour le grand public ne coûtait rien de plus mais aide une population souvent oubliée.

Stockem est rouvert depuis le mois d'août toutes les heures en pointe et toutes les deux heures en autres temps.

Nouvelles locomotives de manoeuvres à la SNCB ex-série 2200-2300 des NS

Des besoins accrus

La construction de nouvelles lignes à grande vitesse en Belgique demande des moyens importants en matériel roulant de forte puissance puisqu'une grande quantité de matériaux de base devra être acheminée à pied d'oeuvre par rail (traverses, rails, appareils de voie, ballast, signalisation, installations électriques, caténaires) ainsi que le transport de la main d'oeuvre.

TUC RAIL, la filiale de la SNCB a donc émis, auprès de sa société mère, plusieurs besoins, principalement sur le tronçon Bruxelles-Midi - frontière française.

Il en résulte une demande d'environ soixante-cinq locomotives, soit : onze de manoeuvres, vingt-cinq locomotives diesel, dix locotracteurs, dix-neuf locomotives de puissance moyenne.

La SNCB ne pouvait libérer du service régulier que dix locomotives série 55 dont plusieurs seront équipées de la "TVM 430" qui permet de lire la signalisation de la ligne nouvelle.

Elle pouvait également fournir les dix HLD série 59, revenues de France après la fin de la location à la SNCF, vingt HLD série 62 et dix de la série 84.

La SNCB, après avoir élaboré plusieurs plans au vu de la demande formulée par TUC RAIL, a demandé aux réseaux voisins (NS, SNCF, DB) la possibilité d'acquérir des locomotives diesel de tous types.

De nouvelles locomotives dans le parc de la SNCB

Les chemins de fer néerlandais (Nederlandse Spoorwegen) ont proposé vingt-cinq locomotives et dix en option. Ces machines de moyenne puissance sont du type 2200-2300, pour un prix d'environ quatre millions la pièce.

Les locomotives seront révisées suivant les exigences de la SNCB. Des modifications seront apportées au système de freinage.

La durée des prestations à la SNCB est estimée à trois ans.

Elles seront renumérotées dans la série 76 (engins de manoeuvres). Les NS livreront le matériel d'avril à septembre 1995.

Caractéristiques générales

Les locomotives 2200-2300 proviennent d'une série de cent cinquante engins construits en deux fois.

La première série (2200) a été construite entre 1955 et 1958 par ALLAN et numérotée 2201 à 2300.

La seconde série (2301 à 2350) a été réalisée de 1956 à 1958 par SCHNEIDER.

Elles ont été conçues pour la traction de trains de marchandises et le service lourd de manoeuvres et sont toutes identiques, de configuration BoBo et d'un poids de septante-deux tonnes.

Leur longueur est de 14010mm. Elles sont équipées d'une motorisation diesel-électrique. Il s'agit du même système que sur la plupart des HLD de la SNCB.

La puissance de 623 kW leur permet une vitesse de 100 km/h en régime maximum et un effort de traction de 185 kN.

Ces locomotives sont équipées d'un seul poste de conduite situé à une extrémité, dégageant ainsi un long capot moteur. Elles peuvent être accouplées jusqu'à quatre à cinq pour la traction de trains lourds. Cette technique de traction a été employée sur le réseau français TGV en construction avec les HLD 59 et leurs homologues françaises.

Le châssis

Le châssis, complètement soudé, est du type "caisson" formé par des poutres en I reliées par des tôles. Le tout est renforcé par des liaisons transversales.

Le dessus de ce caisson forme le plancher de la locomotive. L'intérieur sert à la circulation de l'air de refroidissement des moteurs de traction provenant des ventilateurs.

Les butoirs et les crochets de traction sont fixés aux extrémités du châssis. Tous les efforts sont ainsi répartis sur l'ensemble.

La caisse

Elle est composée de trois parties principales : le poste de conduite, la salle des machines et le groupe de refroidissement.

Le poste de conduite

Il est soudé au châssis et accessible par une porte de chaque côté. La cabine est surélevée par rapport au plancher, ce qui permet de loger dans l'espace ainsi dégagé l'équipement pneumatique. Ce dernier est accessible par différentes trappes.

Il s'agit de la même réalisation que sur les machines 71, 73 et 74 de la SNCB.

La cabine comprend deux pupitres de commande ainsi que l'armoire électrique, l'armoire d'outillage, le frein à main et les chaufferettes.

La salle des machines

Le capot de cette partie de la caisse est fixé au châssis par boulonnage. Il suffit de l'enlever pour accéder à l'ensemble de la machinerie. Toutefois, des portes latérales et des trappes en toiture permettent un accès plus localisé au turbocompresseur et aux cuisses du moteur diesel.

Le groupe de refroidissement

Dans cet espace accessible par des portes latérales sont montés les radiateurs, un filtre à huile et un échangeur de chaleur. Un treillis en toiture permet le passage de l'air de refroidissement.

Les bogies

La locomotive possède deux bogies à deux essieux. Chaque bogie est composé d'un châssis, des supports de suspension primaire, des roues et de deux traverses danseuses. La première, inférieure, est fixée au châssis du bogie. La traverse danseuse supérieure, en acier coulé, possède la crapaudine sur laquelle repose le pivot central. Cette traverse supérieure est supportée par deux jeux de ressorts à lames qui reposent sur la traverse danseuse inférieure.

Les efforts de poussée, de traction, et les efforts latéraux sont transmis au châssis du bogie par des plaques d'usure.

Le châssis du bogie possède des ouvertures de guidage pour les boîtes d'essieux.

Le châssis de la locomotive repose par quatre ressorts hélicoïdaux sur les supports de la suspension primaire. Ces supports reposent à leur tour sur les boîtes d'essieux.

Les cylindres de frein et la timonerie sont montés sur le châssis du bogie. Le réglage s'effectue par boulons et trous de réglages.

Le moteur diesel

Le moteur diesel est un huit cylindres en ligne à quatre temps avec injection directe et suralimentation. Il est fabriqué par Stork ou Schneider.

Sa vitesse de rotation est réglée par l'excitation d'électro-aimants dans le régulateur. Ce dernier, construit par Woodward, accélère et maintient la vitesse du moteur diesel en fonction de la demande de puissance sur les moteurs électriques de traction. La puissance correspondant à la vitesse choisie est réglée par un servo-régulateur de champ dont le tiroir de réglage fait partie du régulateur.

Plusieurs sécurités existent, notamment pour la survitesse, la pression d'huile du moteur, la pression et la température de l'eau. Le frein à main agit sur une roue d'un seul bogie.

Chaque essieu est entraîné par un moteur de traction, suspendu par le nez. Le rapport de la transmission est de 14 : 65 (respectivement le nombre de dents du pignon moteur et celui de la roue solidaire de l'essieu).

Le refroidissement des moteurs (électriques) de traction est fourni par un ventilateur placé dans la salle des machines. Celui-ci est entraîné par courroies branchées sur le moteur diesel.

L'air de combustion du moteur est aspiré par la turbosoufflante à travers un caisson de filtres à air.

Le ventilateur du groupe de refroidissement de l'eau du moteur diesel se trouve derrière les radiateurs et est entraîné par des courroies à partir de la poulie du vilebrequin. Il aspire l'air de la salle des machines et le refoule à travers les radiateurs vers le compartiment du caisson, avant de s'échapper vers l'extérieur.

Les génératrices

La génératrice principale (GP) fournit l'énergie électrique nécessaire à l'entraînement des moteurs de traction. Elle est mue par le moteur diesel.

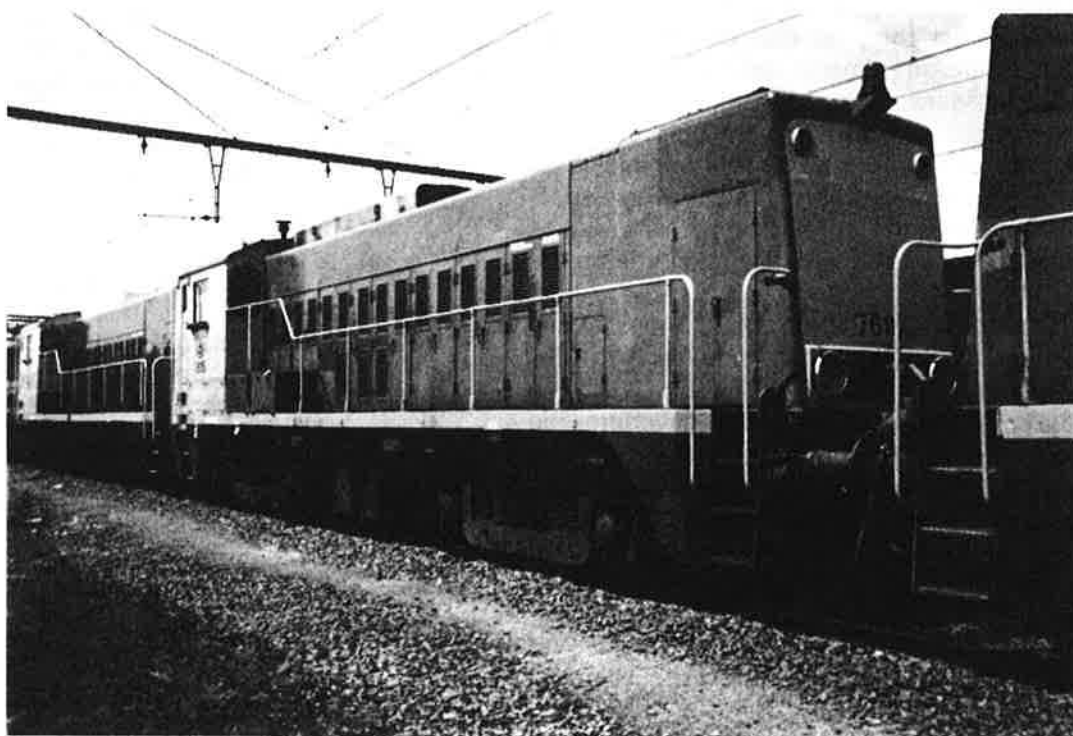
Une génératrice auxiliaire (GA) est montée sur la génératrice principale. Elle fournit le courant d'excitation de la GP.

Les deux génératrices sont autoventilées : elles aspirent l'air à travers des filtres montés sur les parois latérales. On obtient l'inversion du sens de marche en inversant le courant dans les inducteurs des moteurs de traction.

Numérotation SNCB des 2200-2300

NS	SNCB	NS	SNCB
2277	7601	2285	7614
2263	7602	2283	7615
2327	7603	2261	7616
2309	7604	2219	7617
2308	7605	2205	7618
2305	7606	2213	7619
2292	7607	2214	7620
2275	7608 (*)	2274	7621
2273	7609	2238	7622
2266	7610	2258	7623
2244	7611	2362	7624
2247	7612	2311	7625
2318	7613		

(*) 7608 - 2275 est la dernière en livrée brune d'origine.



Pilotage de la machine

Dans le poste de conduite, deux manipulateurs permettent la conduite de la locomotive.

Un manipulateur de traction et un de sens de marche. Ce dernier possède trois positions : avant, arrière, neutre. Le premier cité en possède dix dont une "à vide", une "à l'arrêt" et huit de traction.

La locomotive est équipée de deux systèmes de freinage. Le frein direct et le frein automatique. Ces systèmes ont été modifiés par les NS en fonction de la réglementation en vigueur à la SNCB.

Cet équipement est complété d'un robinet FD1 pour le frein direct de la locomotive et un FV4 pour le frein automatique.

Une commande pneumatique, placée en cabine de conduite, permet de sélectionner le régime de freinage (G ou P).

Caractéristiques de la locomotive type 76

Généralités

Type	Bo-Bo
Effectif	25 unités
Numérotation	NS : 2200-2350
.....	SNCB : 7601-7625
Année de construction	1955-1958
Constructeur	ALLAN, SCHNEIDER
Masse	72 tonnes
Longueur	14.010mm.
Puissance unihoraire	662 kW.
Effort à la jante	185 kN.
Vitesse maximum	100 km/h.
Diamètre des roues motrices :	950mm.
Rayon minimum de courbe ...:	80m

Caisse

Constructeur ... :	ALLAN, SCHNEIDER
Freinage	frein direct avec robinet FD1
.....	frein automatique avec robinet FV4.
Chauffage	par chaufferettes alimentées par
.....	l'eau de refroidissement du moteur
.....	diesel.
Hauteur du toit :	4230mm.
Diamètre entre pivots	6710mm.
Empattement des bogies ...:	2510mm

Partie électrique

G.P. ... :	HEEMAF type GMT 110 de 550 kW.
G.A. ... :	HEEMAF type GMT 32 de 12 kW.

Transmission électrique

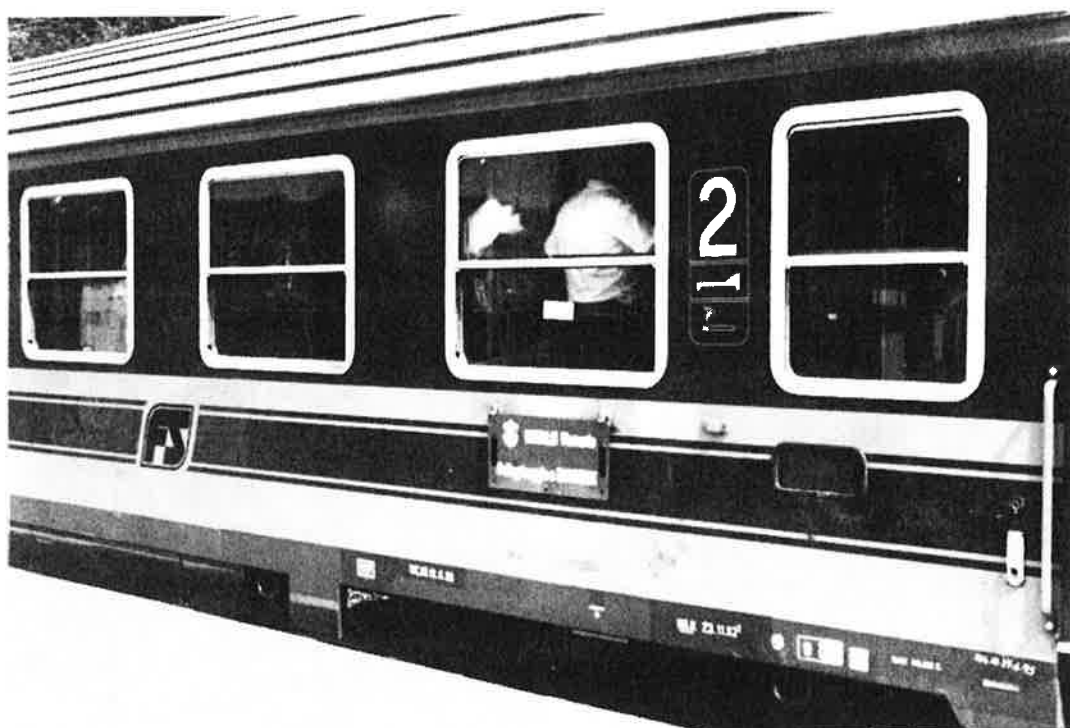
Moteurs de traction ... :	HEEMAF.
Nombre	4.
Puissance unihoraire :	184 kW.
Vitesse de rotation ... :	550 tours/minute.
Rapport d'engrenage :	14-65.
Compresseur	WESTINGHOUSE
.....	type 4C/50A à deux étages
.....	avec refroidissement intermédiaire, entraîné mécaniquement.
Génératrice de charge des batteries :	75 volts, 160A.
Batteries d'accumulateurs	KD 28 ou KPH
.....	de 150 à 180 ampères/heure.

Etienne DOZOT.





*La HLE 2108 en tête d'un train bondé de pèlerins piémontais, formé de matériel exclusivement "FS" voitures couchettes dont certaines climatisées et une voiture ambulance.
Départ de Verviers-Central le mercredi 26 juillet 1995 à 16h18.
La HLE 2108 sera décrochée à Liège-Guillemins et remplacée par deux locomotives diesel pour effectuer le parcours Liège - Luxembourg via Gouvy. (photos Claude Carpet)*



Des kits d'usines américaines transformés en bâtiments belges

Le désert belge

Il est bien difficile de trouver dans le commerce du modélisme des bâtiments typiquement belges.

Hormis trois modèles de gares en plâtre à assembler et peindre, c'est le désert total.

Très peu de bâtiments français produits par MKD peuvent réellement convenir. Il en est de même pour Faller, Vollmer, Kibri qui sont trop allemands...

Il faut dès lors avoir recours aux transformations personnelles ou aux créations.

Les créations de toutes pièces ont été abordées avec succès dans les FFN 57 à 59 par notre ami Jules Falque qui nous a dévoilé ses techniques de construction. Elles ont apporté leurs preuves d'un superbe réalisme sur le réseau H0 du club et fait l'admiration de tous.

Les kits "WALTHERS" H0 "Cornerstone Series"

Récemment, je découvrais chez un fournisseur, les kits de bâtiments H0 de la firme "Walters", de la série "Cornerstone" (Made in Denmark).

La plupart sont typiquement américains. Mais certains, au prix de transformations extrêmement simples peuvent passer très facilement dans un environnement belge.

Il suffit de patiner les briques suivant nos décors industriels et de ne pas poser les accessoires trop USA ni les inscriptions anglophones.

Ces kits sont réalisés dans un matériau convenablement coloré dans la masse et déjà avec un certain réalisme.

La gravure est bien faite et les pièces s'emboîtent parfaitement sans laisser de "jours" à combler au mastic.

Neuf productions bien précises.

EMD Engine (moteur diesel de locomotive), référence 933-3119.

2-Stall Enginehouse (remise pour 2 locomotives longues ou 4 diesel), référence 933-3007.

Interstate Fuel & Oil (stockage de carburant), référence 933-3006.

Medusa Cement Company (ensemble de six silos à ciment ou à grains), référence 933-3019.

Car Shop (atelier pour locomotives), avec une toiture de type Reckem et trois voies intérieures, référence 933-3040. Très esthétique (270mm x 230mm).

Back Shop (atelier pour locomotives), avec un toit plat et un peu plus haut que le Car Shop et trois voies intérieures, référence 933-3039. Dans ce bâtiment peut être posé le pont-roulant référence 933-3150 et à l'extérieur la référence 933-3102.

Flour Mill, référence 933-3026.

Peut servir de meunerie ou d'usine avec une voie de chaque côté. (260mm x 240mm)

Golden Valley Canning Company. (entrepôt avec petit bâtiment chaufferie), référence 933-3018.

Ce dernier a été présenté au club lors de la conférence modélisme du vendredi 16 juin.

L'humanisation

J'avais commencé plusieurs bâtiments sans les terminer définitivement, soit par manque d'inspiration, soit par manque de l'accessoire de finition souhaité.

Il faut dire que la finition passe toujours par la présence de figurines "Preiser" qui viennent humaniser le modèle.

Un bâtiment industriel sans travailleurs ne se rencontre que dans 2 cas sur 7, et encore... s'il n'y a pas de poses le week-end.

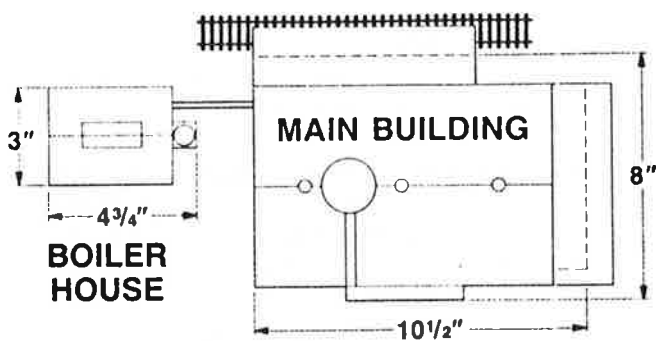
Si le bâtiment est définitivement vide, il faut alors le transformer en ruine ce qui n'est pas très évident à réaliser.

Golden Valley Canning Company

C'est lui qui m'a inspiré le plus malgré son aspect plus qu'américain avec le **château d'eau** typique sur le toit. Nos usines n'ont pas cet élément sur leur toiture. Il est situé à part et souvent loin de là, de par la présence de la distribution d'eau.



"Golden Valley Canning Company" proposé sur la boîte réf. 933-3018 de "Cornestone Serie".



Implantation proposée par le fabricant

C'est cet accessoire qu'il faut immédiatement oublier pour rendre un aspect plus belge.

La patine d'abord

Avant d'assembler les murs, il faut les patiner pour leur donner cet aspect typique de nos vieux bâtiments industriels.

J'ai recours à la technique de la craie colorée pour pastels.

Cette technique a l'avantage d'être toujours réversible. Ce que n'offrent pas les patines à base de peinture.

Le travail à la craie est simple, mais demande quelques précautions préalables. Une surface de travail amovible qui permettra de recueillir facilement les poussières et vous éviter les reproches légitimes de votre ministre de l'intérieur.

Le petit bâtiment

Commencez par vous exercer sur le petit bâtiment de chaufferie qui se place tout à côté et est raccordé par des tuyauteries à placer à la dernière minute après les manipulations.

La structure des briques sert de râpe pour la craie. En employant une base gris foncé, passer la craie sur le mur, à peu près partout, en le laissant bien à plat sur la table.

Redresser le mur et lui donner un coup, produit un effet immédiat de décollement de la poussière colorée.

Lorsque le mur a été passé à la craie, étendre avec le bout du doigt ou un tampon d'ouate, l'outil d'Adam étant toujours le plus performant. Apprécier l'effet, ajouter si besoin.

Une bombe de laque à cheveux est nécessaire pour passer un coup de fixateur sur le mur.

Ne pulvérisez pas trop près pour ne pas "souffler" la poussière. Tirez à une distance de 40cm.

L'amalgame du fixateur et de la craie rend celle-ci moins visible. Ne pas s'affoler, il est toujours temps d'en ajouter lorsque le fixateur est sec (un petit quart d'heure par précaution).

Une craie de teinte claire (ton crème) peut être employée par endroits pour figurer des emplacements de salpêtre.

Y aller généreusement, le fixateur va la faire disparaître partiellement.

Une technique réversible

Toutes les retouches sont possibles par adjonction d'autres teintes. N'oublions pas que nos vieux bâtiments industriels sont très sales. Le ton brique a pratiquement disparu au profit d'un brun noir accentué. Sauf si notre construction était en pleine forêt, elle s'est garnie de verdâtre foncé. Toutes les régions industrielles du pays étaient très sales par définition. Donc, notre patine sera **presque** noire (d'un brun très foncé).

Si vous n'êtes pas satisfait de votre travail, rincer à l'eau tiède, la laque et la craie s'en vont. Pas trop chaude l'eau pour ne pas fondre le plastique...

Si vous êtes satisfait, vous pouvez passer à l'assemblage des murs (sans fenêtres ni vitrages !).

Le MEC (Méthyle-Ethyle-Cétone) est toujours le meilleur produit conseillé par le Rail Miniature Mosan.

La plaque de base sera évidée en ne laissant que 0,5 à 1 cm maximum comme bord intérieur. Ceci permettra ultérieurement d'introduire une boîte en carton avec le décor intérieur.

C'est le moment de fixer la toiture et les cheminées. Après séchage de la colle, patiner la toiture.

La patine miracle

J'ai employé un mélange de peinture acrylique "Tamiya color Acrylic paint" base de 1 partie de noir (X-1) + 2 à 3 parties de brun (XF-10) + 5 à 10 parties d'eau pour allonger la solution. Faites quelques petits essais en

faible quantité si vous n'avez pas l'habitude de ce type de mélange. A conserver dans un flacon fermé pour utilisation ultérieure.

Cette patine s'étale généreusement au pinceau (n°5) sur la toiture et confère un très beau ton. Etaler en suivant le sens de la pente du toit.

L'excédent de peinture stagne à chaque ligne de structure du toit et au bord le long de la gouttière ajoutant une note plus foncée à ces endroits. Laissez sécher l'ensemble une nuit.

Les toitures du petit bâtiment et des auvents sont à traiter de la même manière ainsi que les escaliers, (plus facilement après la pose). Les auvents et le long escalier seront placés en finale du travail à cause du danger de casse lors des manipulations.

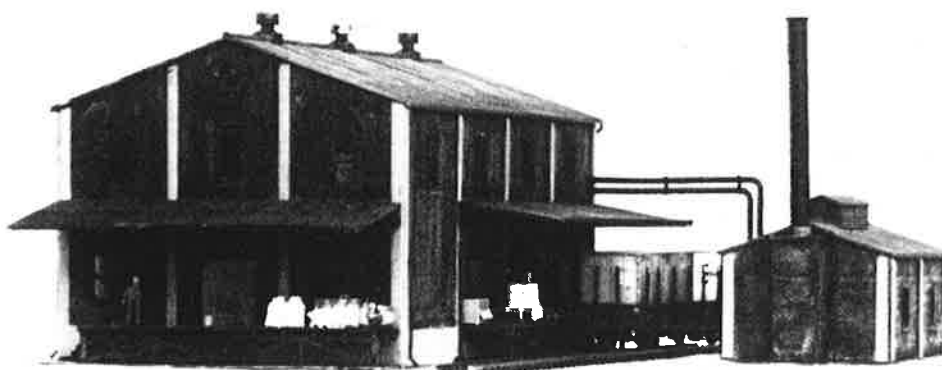
Arrivé à ce stade, un contrôle de l'aspect de la patine est nécessaire. Vous retouchez maintenant ce qui ne vous plaît pas. C'est plus difficile, mais encore possible.

Peindre en ton béton les montants entre pans de briques. Placer les planchers extérieurs, les escaliers et les auvents.

Les planchers peuvent être patinés avec la même solution que les toitures. C'est un produit miracle.

Laissez bien tout sécher, ne soyez pas trop pressés, le travail demande plusieurs soirées de télévision.

Vous évitez ainsi de vous enfermer dans votre antre et vous partagez les soirées avec Madame, à son grand plaisir, tout en travaillant utilement pour votre réseau.



L'usine "belge" dans sa nouvelle présentation (photo Claude Carpet).

La fixation finale

Tout est sec, et vous êtes satisfait. C'est le moment de fixer l'ensemble sous une couche de vernis mat (Humbrol mat). Un autre type de vernis conférerait un aspect "mouillé". C'est parfois bien pour faire "belge" mais quand même..

Les vitrages et châssis

C'est le moment de les installer. Ils ne seront plus pollués par les vernis et fixateurs. Collez uniquement les châssis aux murs avec le MEC. Ne pas coller les portes, attendre. Le ton gris des châssis ne demande pas, à mon avis, d'être peint d'un autre ton.

Employez de la colle cyanolite pour coller les vitrages aux châssis. (des **petits points** aux quatre coins). Le MEC est proscrit à cet endroit. Pour peu que les points soient trop importants la cyanolite crée une tache blanche ultérieurement sur le vitrage. Une petite tache donnera une impression de patine, une tache importante apparaîtra comme un défaut.

Un plus : le décor intérieur

Trop souvent, on a tendance à installer les portes dans les murs et transformer la construction en blockhaus. Si le bâtiment est fermé il ne reflète plus une activité en cours. Les personnages sur les quais ne sont pas "mis à la porte". Ils vont et viennent en manipulant les marchandises.

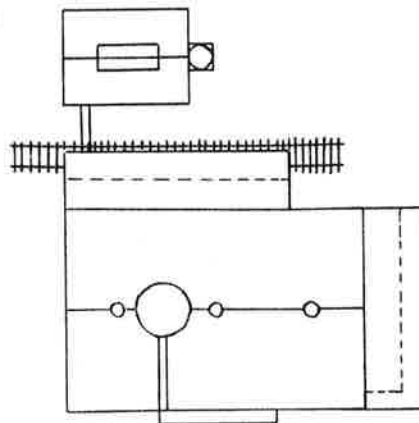
J'ai omis les quatre grandes portes pour laisser au regard le plaisir de la découverte intérieure. Comme l'étrécissement des fenêtres ne laisse pas passer beaucoup de lumière, il est nécessaire d'installer un éclairage comme dans tous les entrepôts, même pendant la journée.

Une boîte amovible

Le but de celle-ci est de pouvoir fixer le bâtiment au décor tout en ayant accès à l'éclairage intérieur.

Trop souvent, et même sur les photos paraissant dans les revues internationales de modélisme, on aperçoit très aisément que le modèle a été "déposé" sur le réseau. Il ne fait pas partie intégrante du décor. Les herbes du pourtour ne remontent pas sur les murs, le sol n'est pas bien raccordé, etc...

Dès lors, nous allons confectionner une boîte en carton, indépendante du bâtiment pour permettre le remplacement aisé des ampoules et leur fixation. Elle s'enlèvera par le bas, sous le décor, et s'extraira par la découpe ménagée dans la planche de support.



Nouvelle implantation (mise en valeur du bâtiment de chaufferie)

La base, le plafond du rez de chaussée et de l'étage sont identiques. Le carton employé possède une face en gris clair et l'autre blanche. Le gris forme les sols. Les murs doivent être découpés à l'endroit des fenêtres : la lumière doit être visible de l'extérieur. Les murs blancs cachent le brun de l'envers des briques et donnent une impression de chaulage des murs intérieurs : situation exacte par rapport à la réalité. Le bureau sera séparé de l'entrepôt par un mur en carton éventuellement percé d'une ouverture (fenêtre intérieure).

Combien d'ampoules ?

Une dans le bureau, à gauche, certainement deux dans le rez de chaussée et deux à l'étage. Pour une recherche parfaite de réalisme, l'étage doit s'éclairer indépendamment du rez. Le personnel n'est pas précisément partout à la fois. L'étage sert de réserve avec accès par l'escalier extérieur.

Si vos ampoules sont prévues pour 12 volts, alimentez les en 10 volts. L'éclairage sera très légèrement plus jaune (anciennes lampes à incandescence) et puis un entrepôt ancien n'est pas illuminé avec des lampes à vapeur de mercure comme maintenant. L'éclairage y était plus parcimonieux et moins intense.

Les marchandises intérieures et extérieures

Tout en confectionnant la boîte, il faut y insérer les marchandises de l'entrepôt. Les références "Preiser" vont nous aider :

Une boîte de chaque référence est suffisante.

Palettes grillagées : 17110.

Sacs : 17102 (60 par boîte). Ils peuvent tous y passer. Chariots élévateurs et divers accessoires 17107. Un élévateur et deux transpalettes suffiront.

Palettes : 17104.

Caisses : 17.

Des ouvriers (maximum 5 ou 6).

Les sacs demandent à être rangés, ainsi que les caisses en plusieurs piles. Ne rien mettre au fond de l'entrepôt, ne pas dépasser le milieu. Privilégiez le devant, près des portes d'accès, sur le côté de celles-ci et à un ou deux centimètres en retrait de l'ouverture.

Au centre de l'entrepôt, deux ou trois cure-dents serviront à réaliser les colonnes de soutien du plancher de l'étage. Réalisme oblige.

Les palettes "traînent" en empilement dehors, ainsi que quelques sacs. Un élévateur apporte des caisses sur le quai.

Ne pas oublier de coller les marchandises puisque la boîte est destinée à être manipulée...

La touche finale

Coller l'ensemble de la boîte en permettant un accès aisé aux ampoules. N'oublions pas, c'est le but de cette boîte.

L'insérer dans le bâtiment, effectuer les derniers ajustages, raccordez. La fixation de cette boîte sera formée de petits taquets amovibles sous la table, juste pour la soutenir, elle n'a pas de poids.

Le petit bâtiment annexe sera raccordé à la construction principale par le système de tuyauterie (peindre celle-ci en gris foncé).

Les tuyaux sont collés dans les trous réservés à cet effet dans la chaufferie. Faire deux trous dans l'autre immeuble pour insérer les pointes des tuyaux.

La cheminée sera patinée également.

Une voie peut être posée contre le quai de l'entrepôt il reste largement de la place pour une circulation entre elle et la chaufferie.

La contemplation légitime

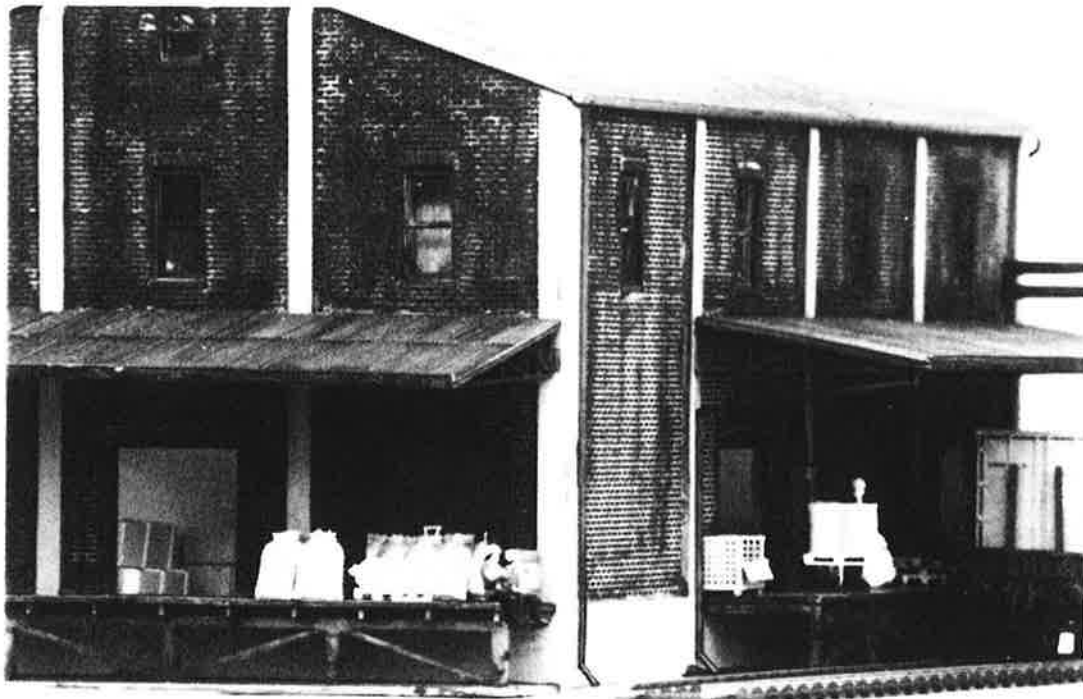
Contemplez votre oeuvre avec le brin de satisfaction légitime que vous méritez...

Vous êtes l'heureux possesseur d'un bâtiment industriel typiquement belge.

Le Car Shop

Prochainement nous aborderons une autre construction de cette série : le Car Shop et l'EMD Engine.

Claude Carpet.



Des wagons...un peu de tout

Depuis mon dernier article dans cette rubrique «wagons», plusieurs nouveautés sont sorties et il serait temps d'en faire le tour.

Chez Roco, un wagon plat porte-conteneurs à deux essieux (réf. 46322) et un wagon à coils bâché (réf. 46298).

Chez Märklin, un wagon fermé suisse à deux essieux (réf. 4727).

Chez Piko, une récente citerne à bogies de la société KVG (réf. 54280).

Chez Klein Modellbahn, le très attendu Taems (wagon à bogies à toiture enroulable) en versions belge (réf. 3431) et française, et le grand porte-conteneurs à bogies immatriculé 68 AAE (réf. 364A).

Ce panorama n'est certes pas exhaustif, mais il y a déjà assez de matière...

Des modèles de qualité

Disons-le d'emblée, ces modèles sont de belle qualité, même s'ils ne pourront éviter quelques critiques de la part du puriste (pour ne pas employer d'autre terme) que je suis.

Roco: porte-conteneurs Lgs

Il s'agit d'un dérivé du plat à deux essieux Ks de la SNCF. Le constructeur autrichien a imité la réalité et modifié le moule de son (très beau) Ks réf. 46315. Le prototype est immatriculé à la SNCF mais appartient à la société CNC, spécialisée dans le transport combiné.

Comme d'habitude, des plaques portant diverses inscriptions sont à coller sur les flancs du modèle, ce qui n'est pas toujours aisé. Dans le cas présent, on peut parler de galère! Surtout qu'il est très souhaitable de ménager des découpes dans le châssis pour que les dites plaques s'y insèrent et ne dépassent pas grossièrement des flancs.

Les ranchers d'extrémité seront coupés pour ne dépasser le niveau supérieur des haussettes que de 1 millimètre environ.

Le prototype est muni de glissières sur les bords du plancher, que Roco n'a malheureusement pas reproduites. On les figurera - en les simplifiant quelque peu - à l'aide de deux baguettes de plastique de section carrée d'environ un millimètre d'épaisseur, que l'on collera sur le plancher, contre les bords. On y creusera 5 petites entailles d'un millimètre de large,

sur les deux tiers de la profondeur environ, tous les 23,5 mm, puis on peindra ces pièces en brun wagon. L'aspect du modèle y gagnera beaucoup.

Pour rappel, les conteneurs fournis avec le modèle sont d'une hauteur insuffisante (8 pieds au lieu de 8 pieds et demi) et on préférera donc les remplacer. Le choix ne manque pas de conteneurs (boîtes et citernes) appropriés: pas de caisses mobiles toutefois car les caractéristiques techniques de ce wagon en interdisent le chargement.

Roco : wagon à coils bâché

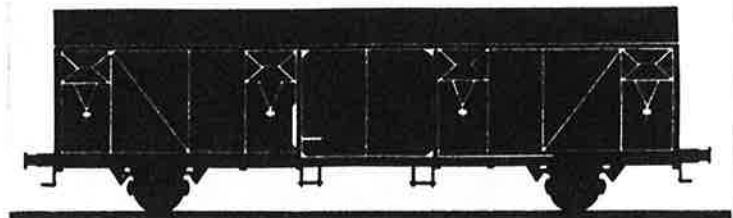
Encore un modèle SNCF. Et encore une transformation de modèle, en modélisme comme en réalité. A l'instar d'autres réseaux, la SNCF abandonne pour ses wagons à coils la couverture télescopique en métal pour une couverture bâchée plus économique.

Le modèle Roco est d'une superbe gravure (la bâche!), et le rouge wagon SNCF est bien rendu. Malheureusement, le wagon est «à l'envers»: la pièce figurant la bâche et les parois de bout doit être retournée sur le châssis, ainsi qu'on s'en aperçoit aisément en observant marchepieds et mains courantes. La tâche est aisée, mais requiert un peu de ponçage à une extrémité et, partant, une retouche de peinture. La même erreur affectait déjà les modèles à toiture télescopique (y compris les récents wagons belges) qui exigent donc un traitement semblable, quoique plus simple encore.

Märklin : wagon Gbs des CFF

Encore un très beau modèle, bien gravé et finement décoré.

Le modèle ne mérite pas un 10/10. Qu'on en juge: les marchepieds (à gauche, sous les portes) ont été omis, et la plateforme dépasse un peu trop. S'il est très



Gbs

Couvert ordinaire à 2 essieux, de grande capacité - 2.720 unités.
Pour marchandises de toute nature à protéger des intempéries.
S.U. 33 m³, V.U. 80 m³, Ch.U. 25/25,5 tonnes.

simple de raccourcir cette dernière, la réalisation des marchepieds est déjà plus délicate.

La plupart de ces wagons ont une toiture métallique nervurée, avec des renforts aux extrémités. Märklin a choisi de reproduire une toiture lisse, plus simple, et qui existe aussi. Ultime détail: le cadre porte-étiquettes n'occupe pas tout à fait l'emplacement habituel, mais je n'oserais jurer que jamais...

Quoi qu'il en soit, ce wagon est superbe et à consommer sans aucune modération, tant il est répandu sur les lignes d'Europe.

Piko: Citerne KVG

Une merveille! Un des plus beaux wagons à marchandises jamais produits (avec, selon moi, le Res Fleischmann): respect de l'échelle, peinture, inscriptions, gravure des détails ne méritent que des applaudissements. Mais puisque je faillirais à ma réputation si je ne trouvais pas l'un ou l'autre défaut, j'en ai trouvé deux. Les bogies Y25 sont bien reproduits mais il leur manque un élément essentiel: la bride - j'ignore le terme exact - qui relie chaque boîte d'essieu aux longerons du bogie. En second lieu, le wagon est censé transporter de l'essence (code 33/1203) et il lui manque donc l'étiquette rouge réglementaire désignant un liquide très inflammable. Si ce détail vous chagrine, la dite étiquette se trouve sur le marché sous forme de décalcomanie à l'eau (Roco ou Herpa). Autre solution, charger le wagon de mazout (code 30/1202) pour lequel l'étiquette rouge n'est pas requise. Les mêmes planches de décalcomanies permettent cette substitution.

Un espoir: que Piko sorte le même wagon en version KVG belge. Il n'y a que les inscriptions à changer.

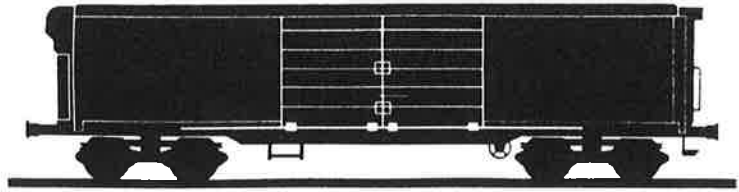
Klein Modellbahn: Taems

Un beau modèle dans la tradition de la marque, avec deux plus appréciables: des essieux tout métal, et des inscriptions parfaitement lisibles.

Pour la version SNCB, il conviendra d'éliminer la manette située près des marchepieds latéraux. On regrettera une fois encore la couleur «café au lait» qui dépare les modèles belges de la marque. Ce choix, si c'en est un, est des plus malencontreux, car il n'offre dans aucun cas une impression satisfaisante. A défaut du rouge wagon SNCB caractéristique

(nettement plus rouge que brun), une couleur brun-rose évoquerait bien une peinture déjà ancienne.

Tel quel, le brun utilisé ne permet ni de rendre l'aspect du neuf, ni de servir de base à une belle patine.



Taems

Tombereau à toiture enroulable (volet) - 700 unités.
Pour envois de grandes dimensions à charger par le haut et à protéger des intempéries.
S.U. 32,5 m². V.U. 72,5 m². Ch.U. 57 tonnes.

Pourquoi, si l'on pense que les wagons français (et d'autres!) ont droit à une peinture de la nuance adéquate?

Klein Modellbahn: Sgnss AAE

Connaissez-vous le réseau AAE? Il s'agit d'une société privée, basée, tout théoriquement, sur un minuscule réseau à la frontière de l'Allemagne et des Pays-Bas (d'où le code UIC 68), société dont le siège social se trouve en Suisse. De très nombreux wagons de conteneurs appartiennent à ce réseau, et il était donc normal que Klein Modellbahn s'y intéresse de plus près.

Le modèle est correctement décoré et bénéficie d'une nouvelle construction destinée à éviter la déformation dont étaient victimes les anciens Sgnss de la marque et qui les rendaient inutilisables à court terme.

Un wagon indispensable pour les amateurs de trains de fret. Même s'il requiert de la part du modéliste une bonne dose de travail pour la reproduction fidèle des taquets en position rabattue. On peut le faire rouler vide ou bien chargé de conteneurs et/ou de caisses mobiles.

Une suggestion au constructeur autrichien: quelques wagons semblables sont loués à TRW et en portent les étiquettes colorées caractéristiques. A reproduire.

A.M.D.

Les remises de la SNCB et les types de locomotives y affectés

De la création de la SNCB en septembre 1926
à l'occupation allemande de mai 1940

(suite de FFN 69 à 72)

Les remises du district (groupe) de LIEGE

Remise d'ANS

Abréviation télégraphique : ANS.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.
Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
11	01-02-27	15-03-40
25	02-10-27	15-03-40
38	02-02-36	15-03-40
41 (31)	15-05-26	01-02-27
53 (23)	15-05-26	15-03-40
81	15-05-26	15-03-40

Remise de GOUVY

Abréviation télégraphique : FVY.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.
Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
44 (32)	15-05-26	01-02-27
	15-05-31	16-04-39
53 (23)	15-05-26	15-05-35
81	15-05-26	15-03-40
93	22-05-37	08-10-39

Remise de HERBESTHAL

Abréviation télégraphique : FHR.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.
Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
7	15-05-26	15-03-40
10	15-05-35	-
	01-02-37	22-05-37
11	15-05-26	06-10-29
51	01-02-38	15-05-38
	08-10-39	-
53 (23)	15-05-26	15-03-40
57 (22)	16-04-39	15-03-40
58 (52)	02-10-38	-
81	15-05-26	15-03-40
93	15-05-26	15-03-40
97	15-05-26	15-03-40

Remise de RIVAGE

Abréviation télégraphique : MRV.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 02-10-27.
Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
53 (23)	15-05-26	02-10-27

Remise de LIEGE

Abréviation télégraphique : FL.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.
Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
7	15-05-26	15-03-40
9	15-05-30	15-03-40
10	15-05-26	15-03-40
11	15-05-31	01-02-32
15	05-10-30	02-02-31
25	15-05-28	01-02-29
51	01-02-27	08-10-39
53 (23)	15-05-26	15-03-40
57 (22)	15-05-26	05-05-28
	15-05-29	15-03-40
64	15-05-26	15-03-40
66	15-05-28	02-02-31
96	22-05-32	15-03-40
97	15-05-26	15-03-40
98	15-05-26	15-03-40

Remise de LANDEN

Abréviation télégraphique : FLD.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-05-38 (au service-locomotives du 02-10-38, cette remise fut transférée au groupe d'Antwerpen).

Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
29	15-05-27	07-10-28
31 (37)	15-05-26	07-10-34
44 (32)	15-05-26	15-05-38
51	15-05-26	22-05-37
53 (23)	15-05-35	-
57 (22)	15-05-33	03-02-35
	06-10-35	15-05-38
64	15-05-26	15-05-38
81	03-02-35	15-05-38
93	15-05-26	05-02-33

Remise de LIERS

Abréviation télégraphique : LSL.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-05-27.
Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
4	15-05-26	02-10-26
25	15-05-26	15-05-27
53 (23)	15-05-26	15-05-27
98	15-05-26	15-05-27

Remise de MONTZEN

Abréviation télégraphique : GMN.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.
Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
29	15-05-26	15-05-27
53 (23)	15-05-26	15-03-40
81	15-05-26	15-03-40
98	15-05-26	15-03-40

Remise de PEPINSTER

Abréviation télégraphique : FPS.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.
Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
41 (31)	15-05-26	15-03-40
51	04-02-34	-
53 (23)	15-05-26	15-03-40
57 (22)	15-05-26	04-10-31
93	15-05-26	04-10-31
96	15-05-26	15-03-40
97	15-05-26	15-03-40

Remise de RENORY

Abréviation télégraphique : NK (devenue RY lorsque, après l'invasion allemande de mai 1940, la SNCB reprit les activités exercées auparavant par la Compagnie du Nord-Belge. L'abréviation NK fut dès lors attribuée à la remise de Kinkempois, héritée par la SNCB lors du rachat de la Cie. précitée).

Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.

Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
25	07-10-34	03-02-35
31 (37)	15-05-26	15-05-35
38	15-05-34	15-03-40
51	05-10-30	04-02-34
53 (23)	15-05-26	15-03-40
81	15-05-26	15-03-40
98	15-05-26	22-05-32

Remise de STATTE

Abréviation télégraphique : LHY.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.
Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
15	15-05-26	01-02-27
	05-10-30	02-10-32
16	15-05-33	04-02-34
25	15-05-26	03-10-37
44 (32)	15-05-26	15-05-30
	05-02-33	-
	22-05-37	15-03-40
93	15-05-34	15-03-40

Remise de TROIS-PONTS

Abréviation télégraphique : FNO.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.
Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
44 (32)	15-05-26	15-03-40
53 (23)	01-02-29	06-10-29
	15-05-31	04-10-31
57 (22)	15-05-26	07-10-28
	03-02-30	02-02-31
	01-02-32	-
81	15-05-26	08-10-39
96	15-05-26	15-05-38
97	15-03-40	-

Remise de VISE

Abréviation télégraphique : FVS.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.
Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
44 (32)	15-05-26	01-02-27
	01-02-29	15-03-40
51	15-05-26	07-10-28
	22-05-32	15-05-35
53 (23)	15-05-26	15-03-40
81	15-05-26	03-02-35
93	15-05-26	15-05-28
96	15-05-27	07-10-28
	02-10-38	15-03-40

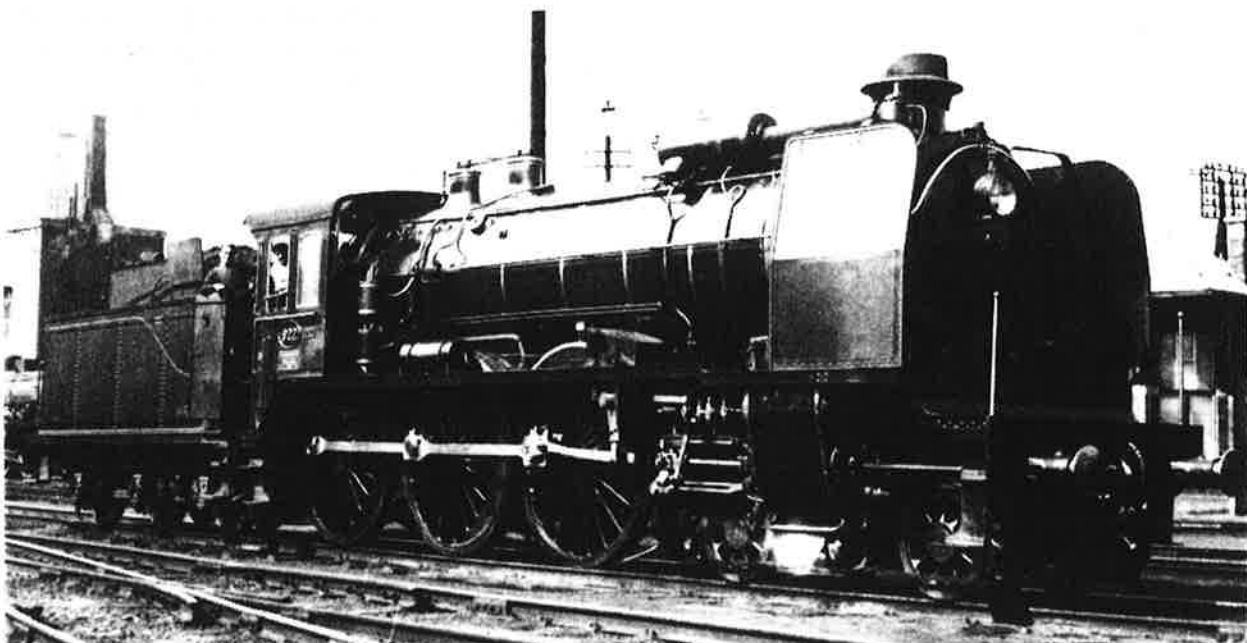
Remise de SAINT-VITH

Abréviation télégraphique : RSV.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.
Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
53 (23)	15-05-26	04-10-31
81	15-05-26	01-02-38
	16-04-39	15-03-40
90	15-05-26	01-02-27
93	15-05-33	15-05-36
	22-05-37	15-03-40
96	15-05-26	05-02-33
	04-10-36	01-02-37
	15-05-38	02-10-38
97	15-05-26	15-03-40

Remarque :

L'affectation d'un type de locomotives a une remise ne correspondait pas nécessairement à l'entrée en vigueur d'un nouveau service-locomotives. En effet, l'affectation pouvait avoir été effectuée durant la période de validité du service-locomotives précédent.



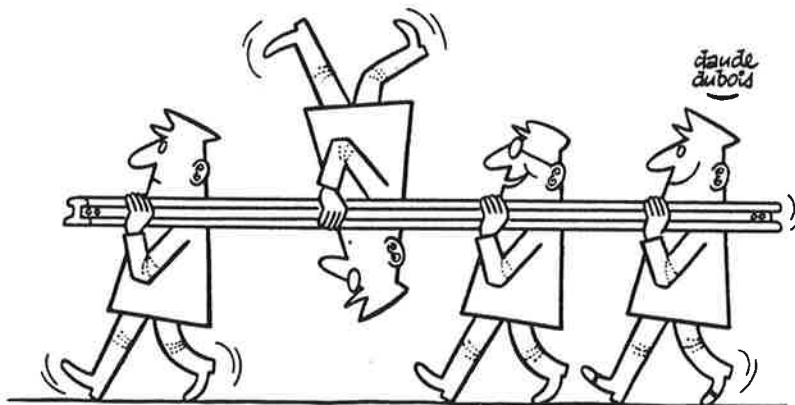
*Acouplée à un tender type 18 de 24m³, la locomotive type 9 numéro 922 de la remise de Liège (FL)
(photo SNCB collection M. Herbiet)*

Récréation ferroviaire

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	M	A	R	C	H	E	P	I	E	D
2	E	D	E	N		X	E	R	E	S
3	S	D	N		M	E	S	I	E	
4	S	A	C	C	A	D	E	S		S
5	A		O	R	D	R	E		S	O
6	G	M	N		R	E	S	E	A	U
7	E		T	A	U		P	L	A	T
8	R	E	R		R	U	R	A	L	E
9	I		E	M	E	R	I		E	S
10	E	S	S	E	S		T	D	S	

Solution du problème
proposé dans FFN 72

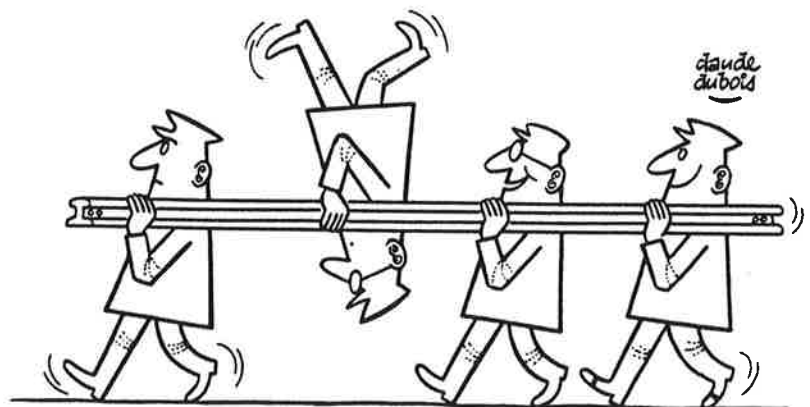
- SDN = Société des Nations
- GMN = Montzen
- CN = Canadian National
- CR = Chrome
- EEE = Espace économique européen



Ah ! celui-là, il n'a jamais les pieds sur terre.

Le jeu des huit erreurs

Le dessin ci-contre
contient huit erreurs.
Retrouvez-les en le
comparant au dessin
original ci-dessus.



Ah ! celui-là, il n'a jamais les pieds sur terre.

Vie du club

La vie au Rail Miniature Mosan, Namur (RMM)	2
Les amis nous informent	5

Actualité ferroviaire

Le festival vapeur du CFV3V	6
Investissements à la SNCB - Complet... ..	7
Nouvelles locomotives de manoeuvres à la SNCB	8

Modélisme

Des kits d'usines américaines transformés en bâtiments belges	13
Les wagons, un peu de tout	18

Rétro-Rail

Les remises de la SNCB et les types de locomotives affectés, (suite)	20
----------------------------------------------------------------------------	----

Les jeux de Michel Archambeau

Récréation ferroviaire : le jeux des huit erreurs + solution du problème posé dans le n°72	23
--------------------------------------------------------------------------------------------------	----

FERRO FLASH NAMUR n° 73, 1995-4

Il est parvenu jusqu'à vous, grâce à sa sympathique équipe de rédaction et ses aimables collaborateurs occasionnels, merci à tous.

Michel Archambeau, Claude Carpet, Etienne Dozot, André-Marie Ducarme, Michel Herbiet,...

Photo de couverture : La nouvelle locomotive de la SNCB série 76. L'avant et l'arrière, mais rassurez-vous, les numéros sont différents.

FFN numéro 74 paraîtra entre le 9 et le 13 octobre sous la forme d'un "spécial expo, trentième anniversaire".

Le Rail Miniature Mosan

expose

centre culturel de Séronsart à Jambes (Namur)

les samedi 14 et dimanche 15 octobre

EXPOSITION MODELISME FERROVIAIRE

14 - 15 OCTOBRE 1995



DE 10 À 18 H

Rail Miniature Mosan

CENTRE CULTUREL DE GERONSART - Rue du Trèfle
JAMBES (NAMUR)

AVEC LA PARTICIPATION DE:



märklin

Secrétariat: 082/64 54 33

Editeur responsable: J.C.Botspoel - Chaussée Romaine, 15 - B-5561 CELLES

Entrée: 60FB (-12 ans = gratuit)