

FERRO FLASH

NAMUR

www.club-rmm.be

**HOMMAGE
JEAN, ADIEU ET MERCI**

Page 04

**LA VIE DU
CLUB**

Page 12

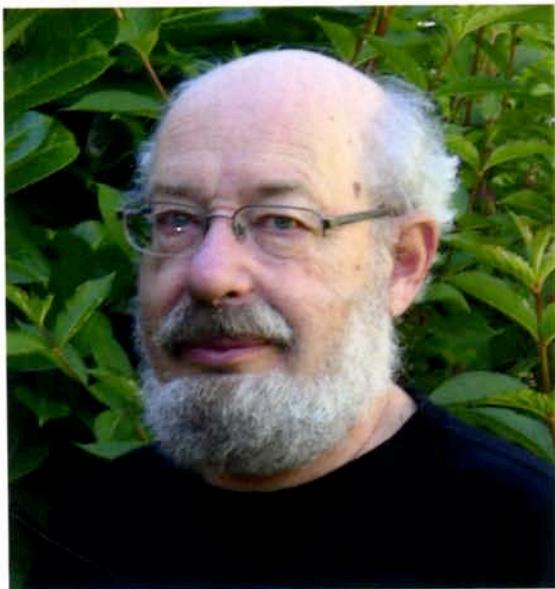
CONVOCATION AG

Page 26



Bulletin trimestriel de modélisme
et d'informations ferroviaires
N°199 • 2016 - 4





Le mot du Vice-président

Notre bibliothèque

Quelques mots pour vous présenter une source de documentation importante pour tout amateur de chemin de fer, réel, collectionneur ou modéliste, quelque soit son échelle préférée. Il est d'ailleurs, à mon avis, regrettable qu'aussi peu de membres de notre club consultent ou empruntent les nombreux ouvrages, revues, DVD présents dans nos armoires. Je ne peux donc que vous encourager à vous informer auprès des deux responsables : Botspoel Jean-Claude & Bruniaux Philippe

Fonctionnement :

- Ouverture : 2ème vendredi du mois ... et chaque fois qu'un responsable est présent...
- Prêt : gratuit aux membres du Rail Miniature Mosan, chaque prêt est noté, signé et daté sur la fiche du membre, le retour est daté et signé par un des deux responsables
- Sections : Modélisme, Histoire, Romans & BD, Documents, International, SNCF, USA, DB, CIWL,

SBB-CFF, et bien sûr SNCB. Notons aussi nombre de DVD et quelques K7 vidéo, ainsi que des revues belges, françaises, allemande, américaine.

DVD, et revues peuvent également être prêtés aux mêmes modalités que les livres.

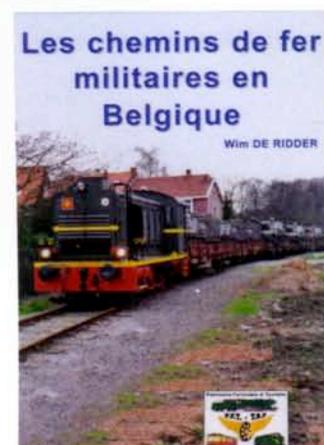
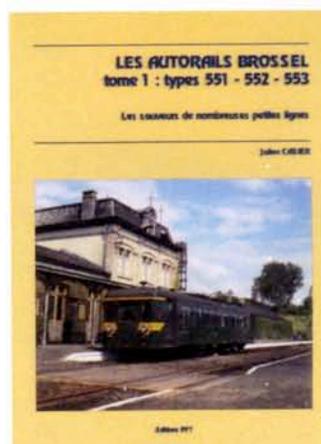
Notre bibliothèque est alimentée par des dons et des achats. Nous privilégions les achats concernant les chemins de fer belges.

Nous profitons de cette rubrique pour vous présenter nos deux dernières acquisitions :

- Les chemins de fer militaires en Belgique, Wim De Ridder, Edt PFT
- Les autorails Brossel Tome 1 : types 551-552-553, Casiers Julien, Edt PFT

Philippe Bruniaux

Vice président





Sommaire

04 | Hommage

Jean, Adieu et merci.

06 | Pierre Goyens

Jouer au petit train, et se prendre au jeu.

11 | Documentation

Locomotives des chemins de fer Luxembourgeois (CFL) sur les rails belges.

12 | La vie du club

Participation à la 8e Grande Expo à Leuven - 15 et 16 octobre 2016.

14 | Gare à nous

Gare à nous : FLOREFFE

19 | R.M.M.

R.M.M. Miniature Buildings

20 | Faire vivre son réseau

Faire vivre son réseau - " Lariciu Centrale" (suite)

22 | Actualité ferroviaire

Actualité ferroviaire. « RHISNES.VOIE III »

24 | Mots-croisés

Mots-croisés

25 | Agenda

Agenda: Janvier - Février - Mars

26 | Convocation AG

Convocation à l'assemblée générale



Hommage



Jean, Adieu et merci.

Le 4 octobre, nous avons appris avec beaucoup de peine et consternation le décès de notre membre et ami Jean Dubuffet.

Nous ne l'entendrons plus nous narrer les péripéties rencontrées dans sa vie de cheminot. Ses récits retenaient toute notre attention et ses propos nous permettaient d'en retirer d'innombrables renseignements. Nous en tenions compte afin que nos réseaux soient le plus possible conformes à la réalité de nos chemins de fer.

Sa vie de cheminot débute en 1947 à l'âge de 15 ans lorsqu'il entre comme apprenti à l'atelier central de Cuesmes. De son lieu d'études, il aperçoit des trains tractés par différents types de locomotives affectés aux remises toutes proches à savoir Mons et Saint-Ghislain.

Comme à la fin de ses études, il ne se voit pas confiné entre les quatre murs d'un bureau ou d'un hall d'atelier, il s'engage comme chauffeur de locomotives. Par après, il réussit l'examen de machiniste et choisit comme affectation la remise de Ronet, où il va faire la connaissance des locomotives type 29.

Ensuite il réussira d'autres examens et deviendra successivement instructeur de traction électrique, puis chef instructeur. Les différents modes de traction (vapeur, diesel, électrique), il les connaissait dans les moindres détails. La commémoration de deux événements concernant nos chemins de fer vont permettre à Jean et à d'autres collègues de retrouver leur ancien métier de machiniste, suite à la remise en état de fonctionnement de deux locomotives à vapeur.



Tout d'abord en 1976, le 50ème anniversaire de la création de la Société nationale des chemins de fer belges. Elle reprenait le 1 septembre 1926 toutes lignes exploitées par l'Etat belge (4786 kms).

En suite en 1985, le 150ième anniversaire de la présence du chemin de fer dans notre pays par l'inauguration, le 5 mai 1835, de la première ligne ferroviaire reliant Bruxelles-Allée Verte à Mechelen.

Jean participa à ces deux manifestations, tout d'abord en 1976 avec la 29.013 et ensuite en 1985 avec les 12.004 et 29.013. De nombreux parcours touristiques furent organisés dans les années qui suivirent ces commémorations.

C'est au cours de ces derniers que les participants aux voyages apprirent à connaître Jean Dubuffet et ses collègues, tous anciens machinistes de la traction vapeur qui ravivèrent le souvenir de cette dernière pour ceux qui l'avaient connue. Quant à ceux qui en faisaient connaissance, ils purent se rendre compte que le travail des équipes de conduite n'était pas de tout repos, et que le remplacement de la traction vapeur par celles du diesel et de l'électricité avait considérablement amélioré les conditions de travail des conducteurs de nos trains.

Michel Herbiet 

Le Rmm présente ses sincères condoléances à son épouse Suzanne et à ses deux fils Jean-Pierr et Benoit.



• Le 18 mars 1986

En gare de Bruxelles-midi, les locomotives 12.004 et 29.013 s'apprêtent pour se mettre en tête de la célèbre rame de l'Orient Express. Cette dernière a été affrétée par une firme de Champagne de renommée mondiale. Marcel Vercauteren sur la 12.004 et Jean Dubuffet sur la 29.013 doivent rejoindre la gare d'Ottignies via les ceintures Ouest et Est de Bruxelles.

• Le 6 juin 1985

Commémoration du 150^{ième} anniversaire de l'existence du chemin de fer en Belgique (1835-1985). L'équipe de conduite de la 12.004 (construite en 1939). Marcel Vercauteren et Jean Dubuffet sont salués par sa majesté le roi Baudouin qui leur exprime sa satisfaction pour le voyage effectué entre Mechelen et Bruxelles-Nord.



• Le 26 avril 1986

Un événement à Namur : passage de la rame du train de Luxe « Rheingold » de 1928 qui reliait Hoek Van Holland à Basel par la vallée du Rhin. Elle a été affrétée par un groupe allemand d'amateurs de chemins de fer touristiques qui rendent visite à celui des trois vallées. Entre Verviers et Mariembourg, sa traction a été confiée à la 29.013. Son conducteur Jean Dubuffet a aidé les pompiers de Namur à remplir le tender. Monté sur ce dernier, il s'assure que tout est en ordre avant de rejoindre son poste de conduite.

• Le 20 décembre 1986

Commémoration de la fin de la traction, le 20 décembre 1966. La 29.013 va refaire le même trajet que celui qu'elle avait effectué 20 ans auparavant entre Ath et Denderleeuw. En attendant le signal du départ, Jean taille une petite bavette avec le conducteur de l'automotrice 768.



Jouer au petit train, et se prendre au jeu.

Comment se prendre au jeu du
petit train à 35 ans ?

.....

En mettant quelque vieux rails, retrouvés dans un carton, bout à bout. Stupéfaction 20 ans plus tard cela fonctionne toujours. En d'autres termes, je possédais dans une caisse quelques rails, wagons et une petite loco tender reçue pour mes sept ans. Elle vécut un long purgatoire aussi longtemps que dura l'âge dit ingrat, pour se rappeler à mon bon souvenir durant ma période d'activité rurale (et Dieu sait si les hivers sont longs dans nos campagnes). Un, deux, trois ovales et la petite cave était pleine, par contre le petit tender (pour les Marklinistes, Art. 3000) roulait toujours aussi vaillamment.

Arrivé à Dinant dans une maison reconstruite sur les fondations du château Del Marmol,

je me retrouvais face à une cave nettement plus imposante ..., et ce fut le début d'une extension de réseau, à coups de brocante et de bourses, pour un résultat aussi ambitieux que bancal. Ce n'était pas encore le virus qui s'insinuait, mais de l'ambition mal maîtrisée, probablement liée à une frustration des années d'enfance face aux vitrines des grands magasins regorgeant à l'époque de réseaux plus lumineux les uns que les autres.

Enfin propriétaire de ma maison, ce n'était plus une cave, mais un spacieux grenier sympa, sec et en haut de la volée d'escalier. Là aurait pu s'achever mon univers ferroviaire. J'étais comblé et fier de ce circuit en L, relativement fonctionnel.





Mes 5, 6 locos gravissaient des pentes de 5 à 6° degrés, subissaient quelques chutes de tension, déraillaient quelque fois à cause d'alignements approximatifs. Par contre toutes les petites ampoules illuminaient gentiment le réseau, et tous les aiguillages étaient fonctionnels même si j'ignorais quel piano actionnait quel aiguillage ou quel signal, ... manuellement cela fonctionnait aussi.

Arrivé au RMM, par le mystère des rencontres improbables, celle de Jean Claude, je découvre un univers de centrales, d'époques I, II, III, de bandes plâtrées, Har Shel, aéroglyphes, MEC, feeder, compositions, numérotations ... et j'en passe, un sacré bazar, bon à entendre. On y parle aussi de Genk, Woluwé, Dortmund, Saint Ghislain, Houten. J'ai vu et entendu, pour succomber à la tentation.

Mon beau réseau en L, m'a semblé bien niais. Mais quelle accumulation d'appareils de voie, de signaux et de transfos bleus. Donc on recommence. La

voie de parade. Quelle est la plus grande droite dans une pièce ? ... la diagonale bien sûre. Donc mesure de la pièce, exigences et impératifs à mettre en place et bons conseils à appliquer. L'exigence, cinq réseaux indépendants, dont deux doubles voies, gare à huit voies, plaque tournante, tous les tracés interconnectés, gares cachées pour mettre tout le matériel roulant sur réseau et éventuellement retournement de toutes les rames. L'équation est simple, au travail, environ six mois de travail pour tout démonter, nettoyer et reconditionner, entre temps l'achat d'un programme de plan de réseau (Any Rail) informatisé pour reconstruire correctement.

Passionnant, les rails s'alignent, les pentes s'indiquent, les feux se placent et in finé je dispose de tout le matériel pour remonter le réseau. Il est vrai qu'en dix ans j'ai eu l'occasion d'acquérir, souvent au kilo, appareils de voie et de nombreux rails de toutes dimensions. Ne manquent que des voies courbes à faible rayon, « met Dirk, in Berlin » je les trouve aussi.

C'est sans compter avec les bonnes âmes du RMM, l'alimentation bien sûre, un contact tous les mètres cinquante, avec un feeder de 2,5mm² ? , c'est quoi ça ? Charles m'explique, résultat des courses cent vingt soudures sous la table.

Pas de voie en bordure de table, merci Jean Claude. Adieu ma belle hypoténuse de huit mètres. Et last but not last, le clou du modélisme, construire le réseau non pas sur la table, mais au dessus de la table (minimum onze centimètres = accessibilité), sacré Didier.





A ny Rail, on se re-met au programme. Cela change tout. Les pentes n'excèdent plus le 3% (toute la longueur de table pour monter), les voies cachées se multiplient (70% de la table est disponible), et les difficultés de montage se multiplient par cent. Je vous ferai grâce de l'imbroglia du montage d'une gare à 8 voies de deux mètres sur un panneau qui doit se raccorder à deux voies qui passent en dessous de cette dernière. A force de tâtonnements, j'y arrive. Les piliers de voie, parfois dites poutrelles, se scient proprement, les assises de voies se collent gentiment, et la voie se pose comme il faut, où il faut.

Concernant le feeder, plus qu'à se coltiné le feeder vert avec le contact vert, le bleu avec le bleu et ainsi de suite, sans se tromper, et sans oublier les alimentations soignées à hauteur et entre les feux. Ce n'était pas cent vingt soudures sous la table, mais plutôt, cent cinquante. Mais quel résultat, cela valait l'effort, les pentes sont superbes, les courbes irréprochables et l'alimentation géniale. Ca aussi c'est le RMM,

merci pour tous ces conseils. Didier, jamais à court d'idées propose la construction de modules, 240cm². Personnellement, pas grand intérêt, mais pour lui faire plaisir, pourquoi pas ! Je commence par découvrir l'usage de l'équerre, et surtout du serre joint. Une menuiserie indéformable, pour un caisson vide, mais aux normes, suivi d'une pose de rails aux normes. Qu'en faire ?

La motivation est hésitante, donc sans beaucoup de conviction, Bernard et moi on se lance côte à côte sous le feu des conseils, pour dire plus clairement sous un feu d'artifice de conseils et d'avis. Jacques, Didier, Jean Claude, Michel, Claude se penchaient régulièrement sur l'objet, pas toujours d'accord entre eux. Naphtaline, Pierre(s), Robert étaient



plutôt ironiques et impatientes. Nos deux modules s'élaborent dans le hall d'entrée, ils se construisent à l'identique, même voie bien sûr, mais aussi même relief. Merci à tous, se fut une superbe école de techniques simples, mais qui avaient fait leurs preuves.

Et alors, pourquoi pas décorer mon réseau. Au rythme des modules, il faudra du temps, mais la pension c'est du temps, on y va.



Les assises de routes sont appliquées. M² par M², les languettes de carton se collent, le papier kraft s'applique. Les maisons sont disposées horizontalement et espérons le judicieusement. Les bandes plâtrées se posent et la poudre de bois rigidifie l'ensemble. La terre s'encolle sur ce solide support.



Plus qu'à goudronné ou empierré les routes et chemins dans des tons qui se rapprochent.

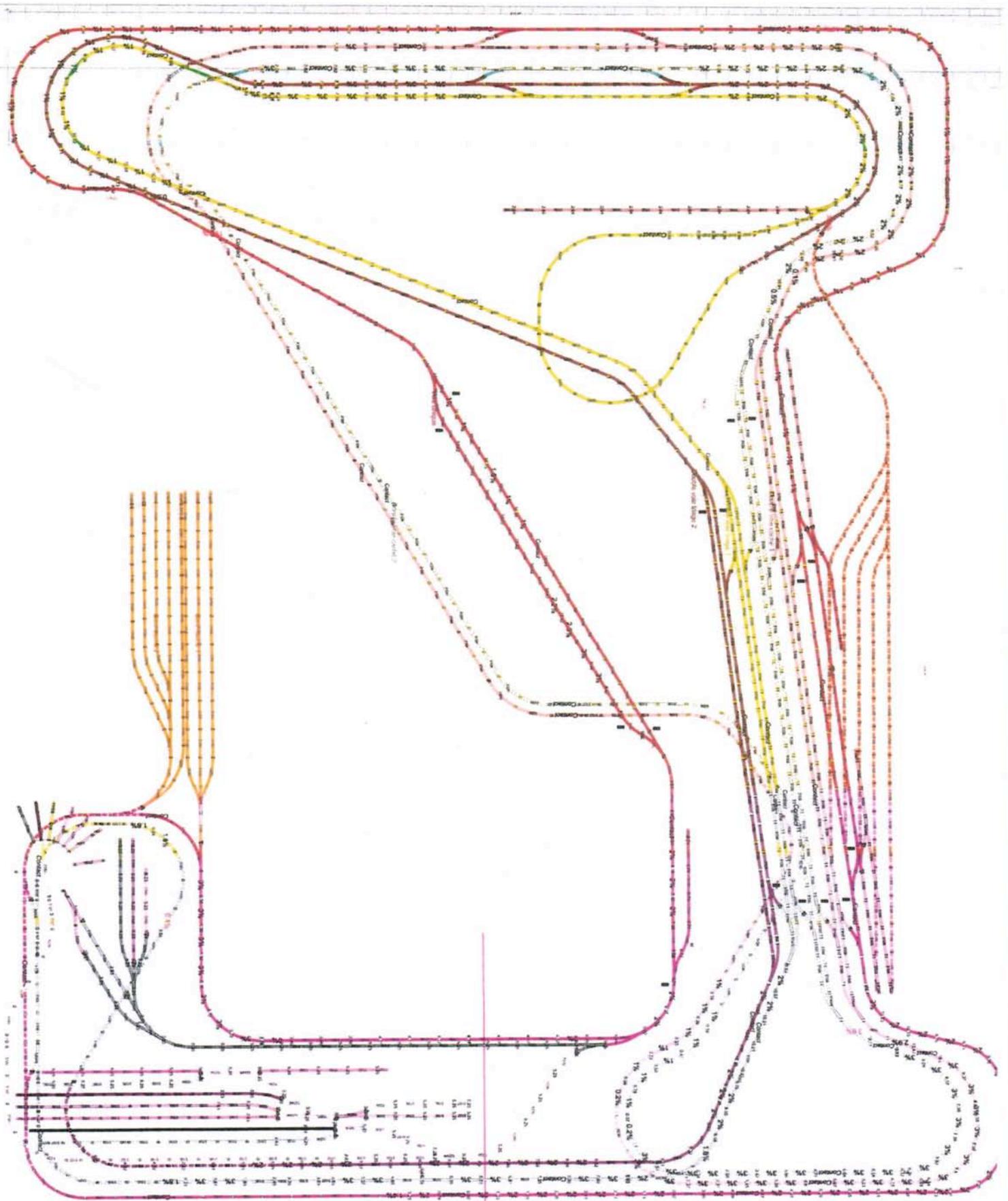
Demeure le flocage. Que dis je les flocages, les multiples flocages. De la variété bien sûr. Idem pour les arbres, les flocages, les multiples flocages.

Voilà, je fais ce que je peux, il reste tant à faire, et pourquoi pas demain tout démonter et recommencer.



Trucs, astuces, conseils et avis, j'ai compris que le modélisme n'est jamais ni acquis, ni fini.

Merci à tous, la séance ne fait que commencer.



Documentation

Locomotives des chemins de fer Luxembourgeois (CFL) sur les rails belges.



Photo 1 : Locomotive « vapeur » 5610 (ex - SNCB 26.046) vue à Arlon le 24 septembre 1951, en tête d'un train en provenance de Luxembourg
photo J. Shuttleworth parue dans le calendrier « Blanchart » de septembre 1993.

La société nationale des chemins de fer Luxembourgeois fut créée le 17 avril 1946 par une convention entre le Grand-duché du Luxembourg, la France et la Belgique. Suite à cette dernière, la SNCB céda aux CFL 10 locomotives de son type 26 (26.012 à 26.016 et 26.042 à 26.046) où elles formèrent une partie de la série 56 (5601 à 5610). Les 100 locomotives de ce type (26.001 à 26.100) furent construites en Belgique suivant les plans de la Baureihe 52 de la Deutsche Reichsbahn) et livrées à la SNCB d'août 1945 à octobre 1947.



Documentation :
Michel Herbiet

Photo 2 : Locomotive « diesel » 1818, vue à la sortie de Vielsam, le 6 février 1983, en tête d'un train Luxembourg-Liège.
photo P. Herbiet parue dans le calendrier du PFT de janvier 2008.

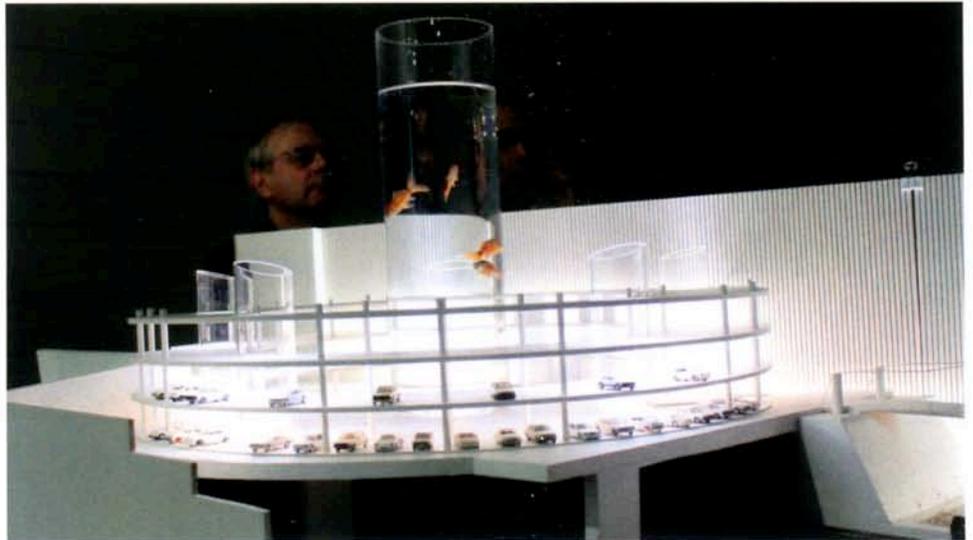


Les locomotives CFL série 1800 sont identiques aux locomotives SNCB série 55 (type 205 avant le 1 janvier 1971). Elles ont été construites par la « Brugeoise et Nivelles » avec motorisation GM-EMD. Les 42 locomotives de la SNCB (5501 - 5542) furent construites en 1961 et 1962 et les 20 des CFL (1801)- 1820) en 1963 et 1964.

La vie du club.

Participation à la 8e Grande Expo à Leuven
15 et 16 octobre 2016.

Après des travaux de finitions et la réalisation d'une nouvelle bâtisse, tout ceci grâce à Pierre Storder et Jean-Claude Bougelet, le « réseau blanc » est fin prêt pour une nouvelle exposition.

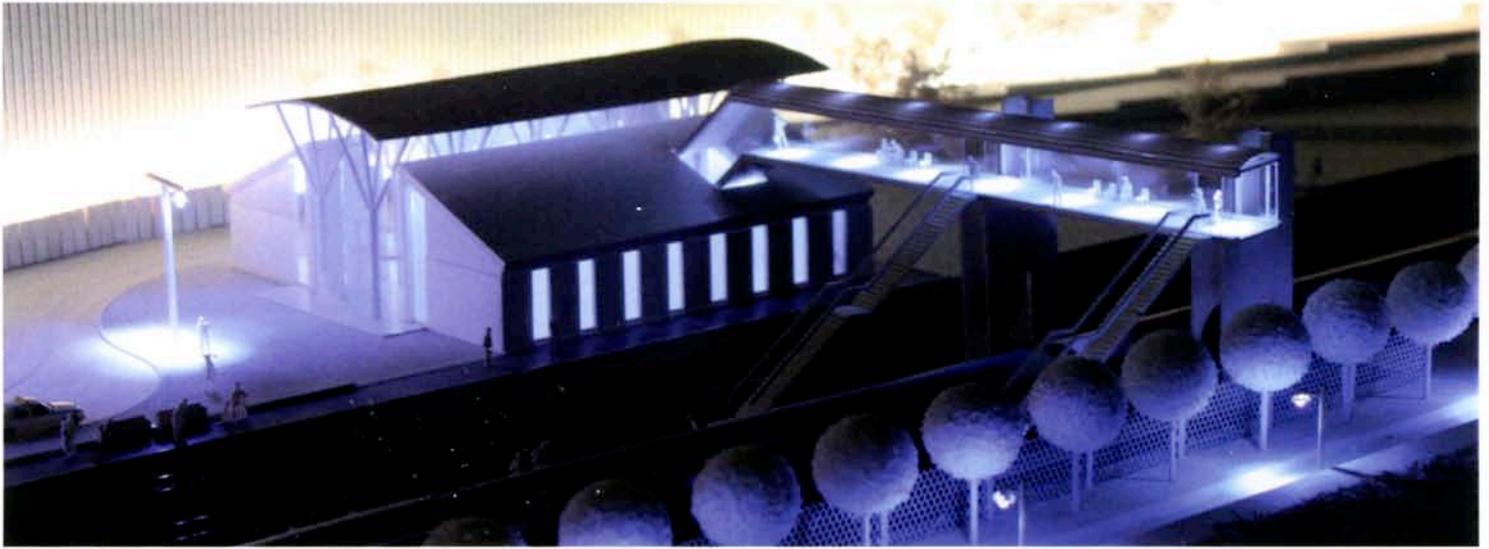


Le transport de celui-ci fut possible grâce aux chariots élaborés, créés entièrement, brefs réalisés par le très inventif Charles Blehin aidé par de très nombreux membres ou il faut souligner l'assiduité de Marc Bouchat et Jean-Marie Dresse. Cet ensemble protégé en plus de nos intempéries belges par de vastes bâches réalisées par Anne Goyens.

Le vendredi à 16h les nombreux bénévoles présents au local du RMM ont amené les chariots au rez-de-chaussée, pas une mince affaire... le tout pèse plus de 750kg... en vue de charger la camionnette louée pour l'occasion.

Après un voyage de plus ou moins 1h, le réseau fut remonté en 2 h 30, et ceci pour la première fois dans son état actuel, il faut le souligner. Les derniers problèmes électriques et DCC sont effectués par Étienne Noulard.





Parfait donc pour une circulation tout au long des 2 jours de l'expo, l'œil d'Étienne y est pour beaucoup ainsi qu'aux membres qui se sont relayés, parfois avec leur matériel, afin d'assurer une circulation diversifiée et correcte.

Nous avions souhaité le réseau dans une certaine pénombre afin de le rendre beaucoup plus attractif. Les visiteurs n'y étaient jamais indifférents dans un sens comme dans l'autre. Il a donc suscité beaucoup d'intérêts. De toute cette organisation, nous en avons déjà tiré tout le bilan afin de prévoir avec encore

plus de précision un prochain déplacement. L'expo elle-même était très belle et intéressante, de nombreuses réalisations et les professionnels, qui occupaient certainement la moitié des emplacements. Il faut noter dans les présences au concours de réseau la participation d'un de nos talentueux membres, Luc de Martelaer. Une très belle évocation d'un coin de Louisiane en N.

Le démontage a été entrepris après 17h le dimanche, son transfert pour le retour dans la camionnette nous a demandé moins de 1h30. Le tout fut

acheminé dans les ateliers de Charles afin de lui permettre de figoler les « racks » de transport, c'est lui qui s'est dévoué par la suite, et ceci en 2 transports, afin de nous ramener le réseau dans les locaux à Jambes.

Nous voilà donc remplis de nouveaux beaux souvenirs vécus entre amis au sein du RMM.

Oui ! l'on c'est bien amusé ! C'est le but de la manœuvre, non ?

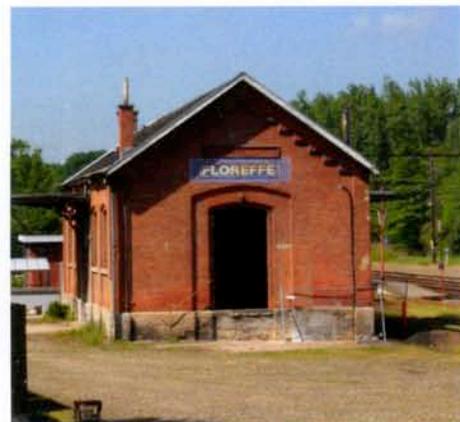


Texte :
• Jean-Claude Botspoel

Photos :
• Jean-Marie Dresse
• Pierre Storder

Série: Gare à nous

FLOREFFE



Histoire

Namur devant être relié à la ligne Bruxelles-Mons, le projet de tracé proposé par l'ingénieur Demoor de la ligne Braine-le-Comte – Namur (actuelle ligne 130) fut accepté.

La gare de Floreffe, une des six premières de la ligne fut ouverte sur une seule voie le 2 août 1843, la deuxième voie fut mise en service en 1857. A l'origine la gare abritait les services de la Poste, qui déménagea, vers 1902, dans son bâtiment au centre de Floreffe.



La signalisation lumineuse remplaça la signalisation mécanique en 1930.

Le quai militaire fut vraisemblablement construit lors de la première guerre mondiale, l'armée allemande étant la première occupante du bâtiment de la gendarmerie nouvellement construit. Ce bâtiment occupe actuellement un musée de la police.

En 1958 la ligne 130 fut électrifiée.

Dans les années 60 la gare, qualifiée de 2ème classe, accueillait de nombreux voyageurs : ouvriers qui embarquaient pour les entreprises de la Basse-Sambre, de Châtelineau, de Charleroi (chimie, sidérurgie,

charbonnages, verreries, ateliers de construction métalliques, ACEC, feutrerie, boulangerie industrielle ...) De nombreux écoliers prenaient le train pour Tamines, Auvelais et Namur.

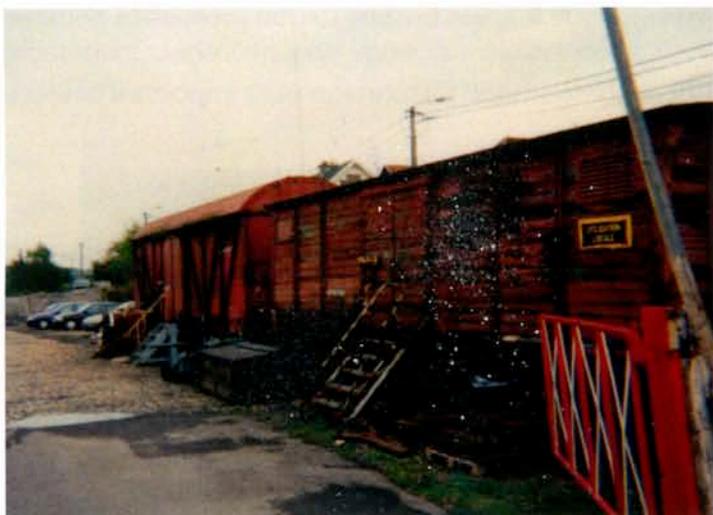


En 1973 la cabine « tout relais » fut installée et les bâtiments modifiés. Depuis l'an 2000, Floreffe n'est plus qu'un point d'arrêt, la gare n'a plus de personnel, les feux comme les annonces en gare sont automatiques, un tunnel sous voies a été creusé, une machine distribue les billets, de nombreuses installations ont été démontées, le hangar à marchandises est en cours de transformation pour accueillir une coopérative de ventes de paniers de produits paysans. En cause la concurrence de l'automobile, des bus, des camions et la disparition de nombreuses industries locales ou au long de la ligne 130.



Le réseau de voies en gare (plan de 1964)

En gras nouvelle numérotation des voies selon le tableau lumineux en gare



SCHEMA DES VOIES EN GARE DE FLOREFFE.



4 voies principales de réception de voyageurs, électrifiées, voies 1 à 4 (I à IV)

5 voies de manoeuvres et de chargement,

la voie 5 desservant le hangar à marchandises, (7)

les voies 8 & 9 desservant le quai « Carsambre », (5 & 6 Canada)

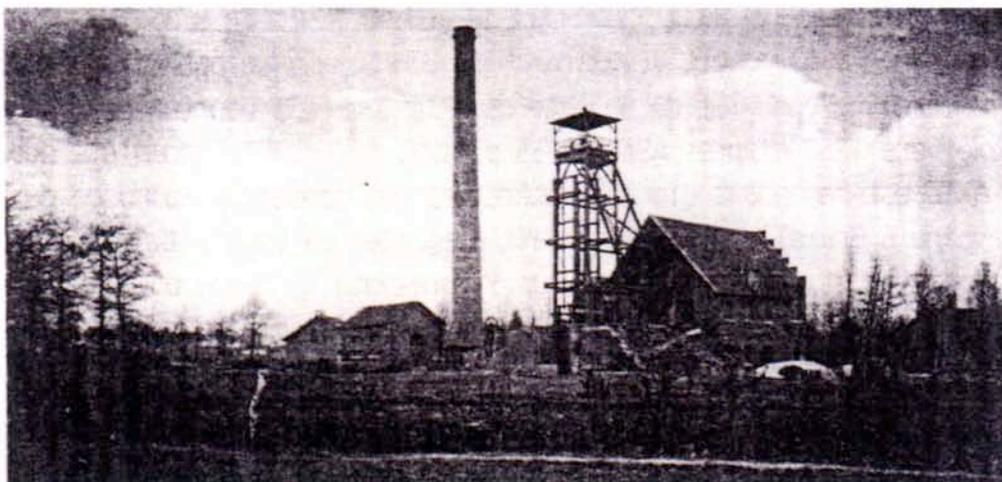
la voie 6, côté centre, desservant le magasin de la gare, (8 rampe)

la voie 7, côté gendarmerie desservant le quai militaire

(9 Congo, avec quai couvert utilisé pour le chargement de dolomies frittées.)

Les marchandises à Floreffe

De nombreuses entreprises locales utilisaient les services de la gare qui compta jusque douze membres du personnel, nombre auquel il fallait ajouter manoeuvrant le passage à niveau 138, une brigade de poseurs de voies avec son contremaître et son adjoint.



- Charbonnage Ste Barbe à Floriffoux. La concession fut accordée en 1822. En 1910 une passerelle en béton armé de 300 mètres permet de relier la mine à la gare, les wagonnets sont déchargés directement dans les wagons. En 1912 l'exploitation cesse, actuellement le site est occupé par un refuge pour animaux de La Croix Bleue.

- La Compagnie de Floreffe, 1833 - 1933, fabrique de glaces, verres et produits chimiques, est créée en 1853. Elle dispose de son raccordement et de sa propre machine. En 1931 elle est reprise par la SA Glaces et Verres de Bruxelles (GLAVER). Elle ferme en 1936 et est rasée en 1945. Le site, situé le long de la N 90, est actuellement en cours de réhabilitation.

- Les Carrières et fours à chaux Carsambre. Entre 1914 & 1925 la carrière a utilisé des wagonnets Decauville tirés par une locomotive à vapeur circulant à travers le village le long du séminaire (lieu dit « entre deux murs » où eu lieu un accident mortel), la place du village, l'actuelle rue Hastir jusque la gare. Ensuite le transport de la dolomie s'effectua par camions.

Le quai de Carsambre fut même couvert pour ne pas mouiller le chargement; Le tonnage était important octobre 1957 = 8300 T.





D'autres les ont remplacées au fil du temps :

- Materne qui, souvenez-vous, était un client de la gare de Jambes, n'ayant pas de raccordement, recevait des fûts de cerises acheminés par la route jusque l'usine.

- La société Pomona, implantée dans le zoning de Malonne, recevait des wagons frigorifiques de produits cultivés au sud de la Loire, des produits laitiers et des surgelés. Cette société d'import-export les redistribuait vers les grandes surfaces. Un raccordement de quelques kilomètres, au départ de la gare de Floreffe, amenait ces wagons au quai de déchargement de l'entreprise.



- La société Ariston Thermo Group (Thorflam) profitait du même raccordement pour recevoir, de temps en temps, des wagons en provenance d'Italie.

- Les Silos à grains de Malonne recevaient de petites rames de wagons céréaliers par le même raccordement.

- Isover : après la fermeture de la cour à marchandises de la gare de Franière, acheminait des wagons fermés, contenant de la laine de verre, au départ de la gare de Floreffe, vers son site de stockage de la Glacière de Franière.



De nombreuses petites entreprises travaillaient avec le chemin de fer :

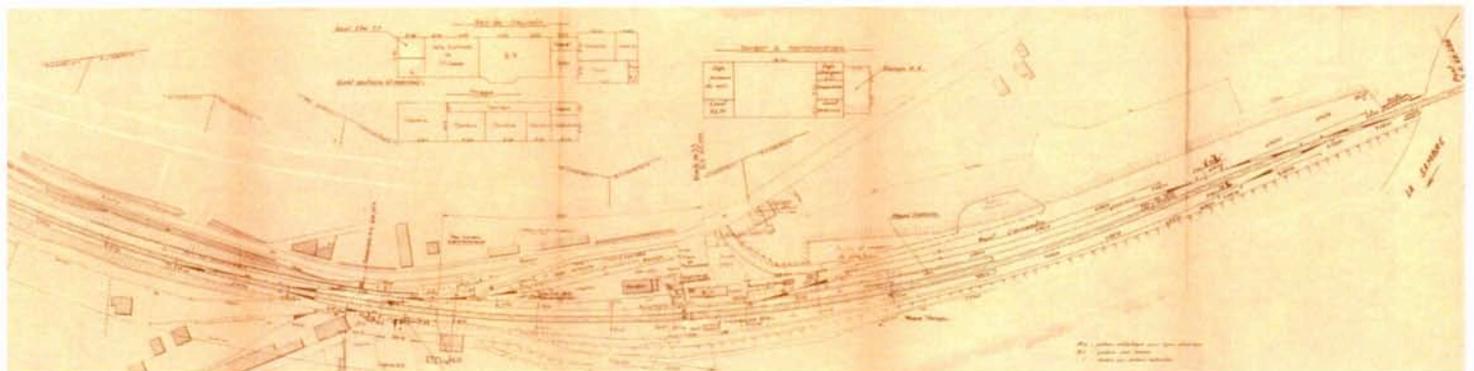
- Biernaux et Luoyls : charbons ;
- Toussaint : entreprise de bâtiment qui disposait de son propre raccordement ;
- La laiterie de Floreffe : poudre de lait ;
- Fontaine : ferblanterie.
- Evrard (fosses la ville) : atelier de confection .

.... et quelques envois un peu «spéciaux » :

- Le Carmel de Floreffe expédiait des hosties ;
- Les Soeurs de Pesche des colis à destination de l'argentine...

Sans oublier, bien sûr, La Poste, les colis de journaux et revues , ainsi que les colis de particuliers.

Les marchandises en transit : la ligne 130 permettait et permet encore les échanges entre le bassin de Charleroi et le bassin liégeois, mais aussi vers la France ou l'Allemagne : voitures, céréales, produits métallurgiques, fonte en fusion, matériel agricole, produits chimiques, produits pétroliers, charbons, minerais, messageries (pigeons) ... De plus la section Auvelais-Namur est incorporée au corridor « Sibelit » qui relie les ports de Flandre à l'Est de la France (Bâle-Lyon), la Suisse et l'Italie.





◀ Détail d'un bâtiment en pierres dans la vallée mosane. Reproduit à l'échelle 1/87e sur le réseau HO du club.

R.M.M. Miniature Buildings

Suite des articles parus dans FFN 196 -197 -198.

Chapitre 7. La finition.

Habituellement, les peintures synthétiques mates Humbrol reçoivent ma préférence. Les peintures acryliques donnent également un bon résultat. Les gouaches me paraissent d'un usage plus délicat.

Peignons un mur en briques (plastique ou plasticard). Une première couche de peinture claire, diluée de préférence avec Humbrol 121, sera étendue sur le panneau pour être immédiatement essuyée en surface par un papier sec absorbant ménager de type « essuie-tout ». Les joints clairs subsisteront partiellement en profondeur.

Au Humbrol 121 j'ajout, parfois, du Humbrol HS202 (vert très clair) pour modifier le ton des joints.

Finition du mur de briques

Votre mur est-il en briques de façade bien uniformes, de dimensions et de ton ?

Étendez au pinceau une couche de rouge-brique (mélange à composer). La peinture ne sera pas diluée et le pinceau peu enduit pour rester en surface. Ceci est la technique américaine dite du « dry brush ».

☑ Auberge de la vallée mosane. Encore un exemple d'authenticité dans le modélisme de construction. Reproduit à l'échelle 1/87e sur le réseau HO du club.



Chapitre 8. Conseil et Conclusion.

Conseil final.

Bien entendu (et je dois encore le souligner), un séchage parfait est nécessaire entre deux couches. Pour obtenir un beau gris pierre, du jaune doit être ajouté au mélange de blanc et de noir. Les quantités sont à tester.

En conclusion.

Tout peut être écrit, décrit, expliqué, décortiqué. Ma tentative de vulgarisation se termine ici. Ma conclusion vous dit : Au travail et bonne chance.

Jules Falques.



Faire vivre son réseau



“ Lariciu Centrale ” (suite)

La petite histoire des compagnies

(et de leur environnement)

Cette petite histoire est vécue à travers une série de notes et documents qui traitent de sujets divers et adaptés à l'environnement de chaque Cie. Quand le TA engage une lutte contre l'alcoolisme, le Lariciu combat le brigandage, en référence aux maux divers dont souffrent réellement les régions concernées. Ici la réalité rejoint la fiction et les deux se mêlent. On trouve aussi des notes plus réellement modélistes, c'est à dire ayant une implication sur le réseau HO, comme récemment le choix de l'attelage Kadee par le Lariciu. Celui-

ci l'ayant immédiatement conseillé au TA qui vraisemblablement devrait aussi l'adopter. En fait, en " réalité réelle " j'ai décidé d'équiper tous les matériels roulants de cet attelage. Il y a aussi dans le même ordre d'esprit une note du TA qui parle de la construction du tunnel du Hoc, qui relie les deux gares du haut (passage de la porte d'entrée de la pièce du réseau) et qui en fait correspond à une modification du plan de base du réseau qui était à l'origine une construction de point à point. Cette modification a d'ailleurs été encouragée par Jean Claude à qui j'avais donné le plan et qui m'avait dit en substance: " fait tourner tes trains, c'est plus plaisant ". Là aussi réalité et fiction se mêlent.

Par ailleurs en marge des publications des Cies on trouve des articles de presse plus " vrais " que nature, issus de journaux que j'ai créé successivement au gré de mes fantaisies. Ces périodiques - typiquement techniques comme " Le chemin de traverses " ou plus généralistes comme " Le Réveil de Pluduo " - paraissent très irrégulièrement et font état de l'avancement des travaux sur le réseau ou de l'actualité des Cies. En fait leur but est de faire vivre les réseaux dans mon esprit, quand pour des raisons diverses je ne peux y travailler (Travail professionnel, absences diverses, etc.).





Je vous fais grâce de toutes ces publications car je crains que vous ne soyez saturés de lecture. Il faut d'ailleurs parfois un décodeur pour saisir certaines subtilités qui sont adressées au lectorat traditionnel de ce genre de prose, lequel ne dépasse pas habituellement le cadre familial. En tout état de cause je pourrai vous faire parvenir ces documents ultérieurement si votre intérêt dépasse ce premier envoi.

C'était avant de toucher véritablement à l'informatique et de penser en faire – éventuellement – une seconde carrière. Je pensais alors me retirer dans mes montagnes natales et je me suis dit que le train me manquerait, d'où l'idée de créer le Lariciu. Aujourd'hui, à l'aube de retourner à l'école de formation professionnelle, la situation est plus floue, mais le Lariciu est toujours dans mes pensées et verra nécessairement le jour, un jour prochain.

4. LE CAS UN PEU PARTICULIER DU LARICIU CENTRALE

Un cas un peu particulier, car ce réseau n'existe encore qu'en rêve et en projet. Sa conception matérielle en est au stade des pré-plans, car à l'heure actuelle seule son implantation est connue, c'est à dire que je sais dans quelle pièce le mettre. En revanche, en pensées il existe depuis plus de 4 ans, depuis le moment où j'ai décidé de mettre fin à ma carrière militaire et où j'ai pu envisager un terme assez précis à cet événement.





Actualité ferroviaire.



« RHISNES, VOIE III »

Jusque fin 2017, d'importants travaux affectent la tranchée du Beau-Vallon, à St Servais. Trente mille mètres-cubes de roches et de terres sont excavées ; une tranchée couverte en béton de 250 mètres est en construction et, surtout, la section Namur-Rhisnes est mise à voie unique. Nous vous en montrerons des photos plus tard.

RHISNES, VOIE TROIS ?

Trois trains P rapides venant du Luxembourg belge sont limités à Namur ; quatre trains de pointe, allant à Bruxelles, sont supprimés sur une section qui compte 160 trains par jour ! Cinq parcours Omnibus aboutissent désormais à Rhisnes, où une courte troisième voie vient d'être recréée. Cette situation nous fait penser à une autre VOIE III, à Jambes. A Rhisnes, une voie de croisement à deux sorties avait été démontée il y a cinq ans déjà.





Nos photos vous montrent cette voie de garage provisoire et la motrice DESIRO 08537 avec la cartouche RHISNES. Elle a desservi Loncée, Beuzet, Saint-Denis-Bovesse et Rhisnes. Dans le gravier, un bus de substitution assure le trajet Rhisnes-Namur, par St Servais et la très belle Route sinueuse dite « de Gembloux ».

Le nombre d'autos de navetteurs reste faible sur la vaste parking de cendrées ; on peut imaginer que ce bus est bien peu chargé également. Par le passé, la création d'un parking de substitution avait déjà été envisagé à Rhisnes, point-final d'un

RER bruxellois ; à la Région wallonne, on avait même imaginé une dorsale rapide longeant l'autoroute et se détachant vers Namur à cet endroit ...u projet si peu réaliste quand on n'en pas les moyens !

Le bâtiment de gare de Rhisnes est de la même époque que celui d'Assesse, en tout aussi en mauvais état. Nous vous recommandons cependant les quais de cet point d'arrêt, où cette section à voie unique permet de belles photos dus aux beaux croisements. Trois trains dans une si petite gare : l'Omnibus de Namur à son quai vers Gembloux, Voie Un, celui de Rhisnes sur son cul-de-sac, Voie Trois, et le train

venant d'Ottignies qui attend son signal Voie Deux !

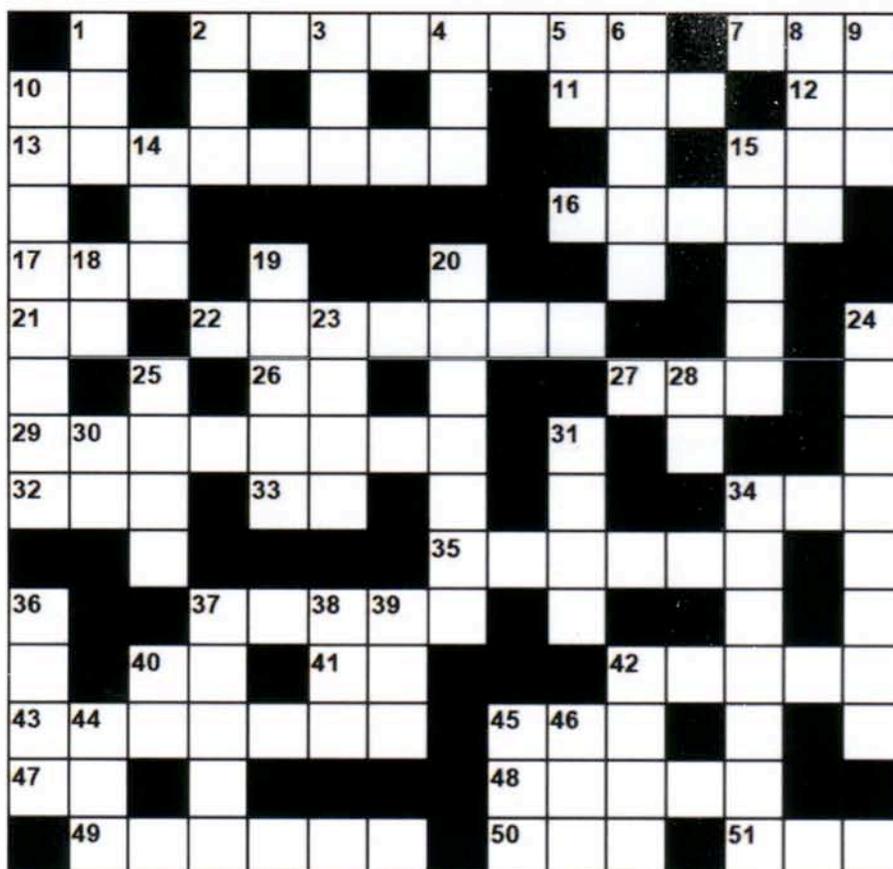
JPLOBET

SOURCE : NEWS, de EN LIGNE 135 octobre2016.



Mots-croisés

Mots-croisés ferroviaires n° 2



Horizontalement

- 2** Type de matériel roulant
7 Université
10 Note de musique
11 On le préfère gros
12 Non communiqué
13 On le préfère court sur nos réseaux
15 A maintenir pour arriver à bon port
16 A soigner sur nos réseaux
17 Bon à jeter
21 Obtenu
22 Eléments de wagons absents aux USA
26 Pour toi
27 Petite ouvreuse
29 Type de wagon
32 Fabricant de centrales digitales
33 Négation
34 Ca ne vaut rien
35 Sert à stocker les marchandises
37 Compagnie ferroviaire
40 Interjection
41 Société anonyme
42 Notre région

- 43** Eléments de wagons
45 Pas cuit
47 Qui t'appartient
48 ... à marchandises
49 Vallée évoquée sur un de nos réseaux
50 Interrupteur de modéliste
51 Ensemble d'éléments

Verticalement

- 1** Pièces détachées à monter
2 Oriente
3 Utile aux locomotives à vapeur
4 A représenter sur un diorama de village
5 Sujet masculin
6 Membre du club
8 Il est contre le système
9 Compte-chèque postal
10 Le modéliste aime la construire
14 Train européen
15 Produit indispensable au modéliste
18 Connu
19 Sous les locomotives Marklin

- 20** Notre réseau N
23 Mélangé
24 Membre du club
25 Utile dans une cour à marchandises
28 Déchiffré
30 Elément de structure du corps
31 Fin
34 Types de wagons
36 Chargement
37 On en dénombre 3 chez Marklin
38 Ancienne marque de voiture
39 Télécopie
40 Hors service
42 Bons à rien
44 Oncle d'Amérique
45 Lettre grecque
46 Référence de peinture

Agenda



Janvier 17

Ven. 06 Réseau H0 Mosan & Réseau 3-rails : circulations libres

Ven. 13 Réseau H0 Mosan : Trains de marchandises : wagons trémies
/ouverture officielle de la bibliothèque
Réseau 3 rails : circulations libres

Ven. 20 Assemblée Générale RMM asbl

Ven. 27 Réseau H0 Mosan : Train de voyageurs CIWL
Réseau 3 rails : circulations libres

Février 17

Ven. 03 Réseau H0 Mosan & Réseau 3-rails : circulations libres
Conseils pour la réalisation des modules du concours
« L'Accident Ferroviaire »

Ven. 10 Réseau H0 Mosan : Trains marchandises vapeur
/ ouverture officielle de la bibliothèque
Réseau 3 rails : circulations libres

Ven. 17 Réunion mensuelle : Exposé de Mr Dirk Arretz :
« Ce qui a changé autour du train »

Ven. 24 Réseau H0 Mosan : Trains de voyageurs Epoque 5 & 6
Réseau 3 rails : circulations libres

Mars 17

Ven. 03 Réseau H0 Mosan & Réseau 3-rails : circulations libres
Conseils pour la réalisation des modules du concours
« L'Accident Ferroviaire »

Ven. 10 Réseau H0 Mosan : Autorails & automotrices
Réseau 3 rails : circulations libres
/ ouverture officielle de la bibliothèque

Ven. 17 Réunion mensuelle : Exposé de Mr André Peeters :
"De SCHERPENHEUVEL à MALINES, RAGHENO...120 ans d'industrie
des transports."

Ven. 24 Réseau H0 Mosan : Trains de marchandises :
wagons transports de verre
Réseau 3 rails : circulations libres

CONVOCAATION À L'ASSEMBLEE GENERALE



Du Rail Miniature Mosan asbl

Date: Vendredi 20 janvier 2017 à 20h30

Au local du Club : Centre Associatif et Culturel de Géronsart :

Adresse: Rue du tréfle, 1 à Jambes.

Ordre du jour :

Ouverture de la séance et organisation des votes par le président du club RMM: Jean-Claude BOTSPOEL

1. Bilan moral : par le Secrétaire Jean-Pierre LOBET.
2. Bilan financier des comptes 2016 : par le Trésorier Pierre GOYENS.
3. Rapport des Commissaires aux Comptes : par Pierre WARNIER et Thomas CHEVALIER.
4. Approbation des comptes 2016 par l'Assemblée : VOTE.
5. Décharge aux Administrateurs et aux Commissaires aux Comptes pour le gestion 2016 par l'Assemblée : VOTE.
6. Présentation du budget 2017 par le Trésorier Pierre GOYENS.
7. Approbation du budget 2017 par l'Assemblée : VOTE.
8. Election d'un commissaire aux Comptes pour une mission de deux ans en remplacement de Thomas CHEVALIER dont le mandat est à échéance.
9. Election de membres pour le Conseil d'Administration – 4 mandats vacants.
Actuellement deux mandats arrivent à échéance biennale : Jean-Pierre LOBET et Pierre STORDER : ces mandats peuvent être renouvelés.
Les candidatures doivent parvenir par écrit (ou mail) au Secrétaire du club pour le 1er janvier 2017 au plus tard (article 501 des statuts).
Election par l'Assemblée à la majorité simple : VOTE.
10. Confirmation des animateurs des réseaux.
11. Divers.



Joyeuses fêtes à tous les membres du RMM



Quelques rappels utiles des Statuts :

Article 402 : (...) Seuls les membres effectifs majeurs, en ordre de cotisation pour l'année en cours, (c'est à dire pour le millésime de la date de l'A.G.) y sont admis à voter et sont pris en compte pour le quorum.

Conditions d'éligibilités :

Article 501 : (...) Pour être candidat et éligible au C.A., il faut :

- être membre effectif de l'association depuis un an au moins à la date des élections ;
- être en règle de cotisation ;
- respecter la forme et les délais prescrits pour le dépôt des candidatures ;
- être âgé de 18 ans au moins à la date des élections

Quelques rappels utiles du Règlement d'Ordre Intérieur R.O.I. :

Article 1 : Adhésion au présent Règlement d'Ordre Intérieur.

Tout membre effectif, adhérent ou bienfaiteur du « Rail Miniature Mosan asbl » adhère d'office au présent ROI par le simple fait du paiement de sa cotisation annuelle. Tout membre sympathisant y adhère également par le simple fait de son admission comme membre sympathisant.

Article 16 : Date limite de paiement de la cotisation annuelle.

La date limite pour le paiement de la cotisation annuelle fixée par le C.A. est le 12 janvier de l'année concernée.

Rappel (Article 304 des statuts, dernière phrase) : « sans préjudice de l'article 2, alinéa 1er, 5° de la loi du 2 mai 2002, peut être réputé démissionnaire, le membre qui ne paie pas les cotisations annuelles qui lui incombent dans le délai fixé par le C.A. »

Cependant, pour être admis à voter en A.G. ordinaire annuelle, il faut que le montant de la cotisation du membre effectif majeur soit enregistrée sur le compte du RMM asbl au plus tard le 12 janvier 2017.

ASBL RMM

N° de compte: BE26 0016 1113 4129



Photo d' YVONNE vu à Spontin Août 2016



Conseil d'Administration 2016

Président - Jean-Claude Botspoel
Gsm: 0477 39 69 99
Mail: president@club-rmm.be

Vice-président - Philippe Bruniaux
Gsm: 0498 81 90 97
Mail: vice president@club-rmm.be

Secrétaire - Jean-Pierre Lobet
Gsm: 0477 55 49 04
Mail: secretaire@club-rmm.be

Trésorier - Pierre Goyens
Gsm: 0474 47 26 70
Mail: tresorier@club-rmm.be

Administrateur - Pierre Storder
Gsm: 0475 39 31 70
Mail: ffn-rmm@club-rmm.be

Compte banque du RMM
IBAN : BE26 0016 1113 4129
BIC : GEBABABB

Adresse - Centre Associatif et Culturel de
Géronsart, rue du Trèfle n°1, 5100 Jambes

Les statuts et le règlement d'ordre intérieur
sont affichés aux valves du club et sur son
site internet.

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

Animateurs des réseaux et activités

•Réseau Ho « Mosan »

Claude Riguelle - Patrick Maes

•Réseau Ho « 3Rails »

Etienne Noulard

•Réseau N « Athus-Meuse »

Thierry Follebouckt - Didier Delfosse

•Réseau Modulaire des Membres

Pierre Goyens - Jean-Claude Botspoel

•Bibliothèque

Philippe Bruniaux - Jean-Claude Botspoel

•Ferro Flash Namur

Pierre Storder

Cotisations annuelles (2016)

Le Membre:

Membre « bienfaiteur » libre
> ou= à 50,00 €

Membre adhérent ou effectif - 45,00 €

Second membre d'une même famille
(adulte) sans FFN - 25,00 €

Membre junior (- de 18ans) - 20,00 €

L'abonné à Ferro Flash Namur

Pour la Belgique - 25,00 €

Pour l'étranger - 28,00 €

Editeur responsable

Jean-Claude Botspoel
adresse du club

Mail : ffn-rmm@club-rmm.be



Rail Miniature Mosan asbl société royale

Fondé en 1965, le « Rail Miniature Mosan asbl » 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.

Objectif du RMM :

l' EXPO de Novembre 2017

Dans le cadre de notre prochaine exposition prévue en novembre 2017, notre club organise un concours de modélisme.

Concours amical de modélisme sur le thème « L'Accident Ferroviaire – LAF »

Un défi pour tous :

choisir une situation, la reproduire en maquette et mettre tout son cœur et son savoir pour obtenir le meilleur résultat.

Imagination : ok mais QUID pour le chat le jour de l'exposition !



Nous avons pris le décès de René Bougelet, ancien de notre club.
Nos condoléances à son épouse Adriana

Tous droits réservés pour tous pays. Aucune partie de ce magazine (articles, photos, matériel publicitaire) ne peut-être reproduite, en tout ou en partie, sans autorisation expresse et écrite de l'éditeur. Les lettres de lecteurs sont publiées sous la responsabilité exclusive de leur auteur.

*Légende de la couverture: La Diesel 1812 des CFL (production B-Modets) marque l'arrêt en gare de Hun, il s'agit d'un train touristique parcourant la ligne dénommée L'Athus-Meuse