

FERRO FLASH

NAMUR

N°200



Bulletin trimestriel de modélisme
et d'information ferroviaires

n° 200 ❖ 2017-1

éditorial

VOUS VOICI en possession du numéro 200 du *Ferro Flash Namur*. N'est-elle pas devenue bien belle notre revue, indispensable organe de liaison des membres du Rail Miniature Mosan ? Avec bien sûr d'importantes évolutions depuis le premier numéro. Ce numéro un n'était d'ailleurs pas le premier Ferro Flash, car il y avait auparavant une revue commune au CFC de La Louvière et au Rail Miniature Mosan de Namur.

Mais à la veille de 1983 tout cela a changé et, de l'aveu même de nos responsables de l'époque, l'arrêt de cette publication conjointe était largement de la responsabilité du RMM qui laissait au CFC la charge de presque toute la publication et la rédaction de l'ouvrage.

En revanche elle ne prit pas totalement au dépourvu le comité de Namur, et la sortie du premier numéro fut rapide et déjà très sympathique pour l'époque, il y a de cela 34 années. André-Marie Ducarme fut la principale cheville ouvrière de cette création, premier rédac-chef donc, aidé en cela par le secrétaire Jean-Marie Warzée. Noir et blanc avec photos tramées, tel fut le travail de la rédaction durant de nombreuses années, avec toute l'assiduité, la qualité et la régularité de ce bimestriel. Suite à un problème de santé d'André-Marie, le numéro onze fut déjà réalisé par Claude Carpet, mais c'est à partir des numéros 55-56 qu'il reprit réellement le flambeau de rédacteur.

Les éditions successives ont suivi les évolutions de la technologie, car nous sommes partis de la machine à écrire, certes électrique, aux puissants ordinateurs riches actuellement en graphismes et possibilités d'éditions. Elle est donc partie du noir et blanc, de plus en plus précis, pour en arriver à la couleur, pour les personnes qui en acceptaient le supplément de prix.

Souvenons-nous : la revue arrivait au local, imprimée, mais non assemblée, et les membres réalisaient cela en tournant autour des tables pour récupérer les pages une à une et terminer par l'agrafeuse pro que nous avons acquise *ad hoc*. Ceci avant la distribution ou l'expédition réalisée par les divers responsables qui se sont succédé.

Il ne faut bien sûr pas oublier nos infatigables correcteurs, assistant pour la phase finale le rédac-chef, à son domicile, afin de parachever «l'œuvre». Soirées visiblement très riches en souvenirs, à Wepion, à Biesme... Nos deux comparses étaient alors, car les habitudes ont changé depuis – Internet oblige –, Michel Herbiet et Michel Archambeau.

Toujours en perpétuelle évolution par rapport aux techniques disponibles et à leur coût de plus en plus abordable, nous sommes passés progressivement de l'impression par photocopies à l'impression chez un imprimeur graphiste qui se charge également de l'assemblage. L'expédition n'a pas changé, sauf dans ce cas par des coûts en hausse, et elle demande toujours de gentils volontaires.

Le leitmotiv de toutes ces années reste très actuel : des articles, des articles, encore des articles. Bien sûr le nombre de membres ayant contribué à leur rédaction au cours de ces années est impressionnant.

Fin 2015 et durant toute l'année 2016, FFN est devenu trimestriel, mais en couleur pour tous, sous la forme d'une publication reliée, avec un côté «pro», sous la houlette du rédacteur en chef Pierre Storder et de son fils. Merci à eux pour le travail : il faut rappeler que cela demande énormément de temps, de patience et une réalisation de plus en plus technique.



À partir de ce numéro 200, nous avons la chance de retrouver André-Marie Ducarme au clavier du rédacteur et à la conception, nous l'en remercions vraiment beaucoup. Belle boucle de l'histoire du FFN qui prend ici une fin toute provisoire.

Merci à tous, à Michel Herbiet tout spécialement, à qui reviennent des idées pour commémorer ce deux centième numéro... Longue vie au *Ferro Flash Namur* !

Jean-Claude Botspoel

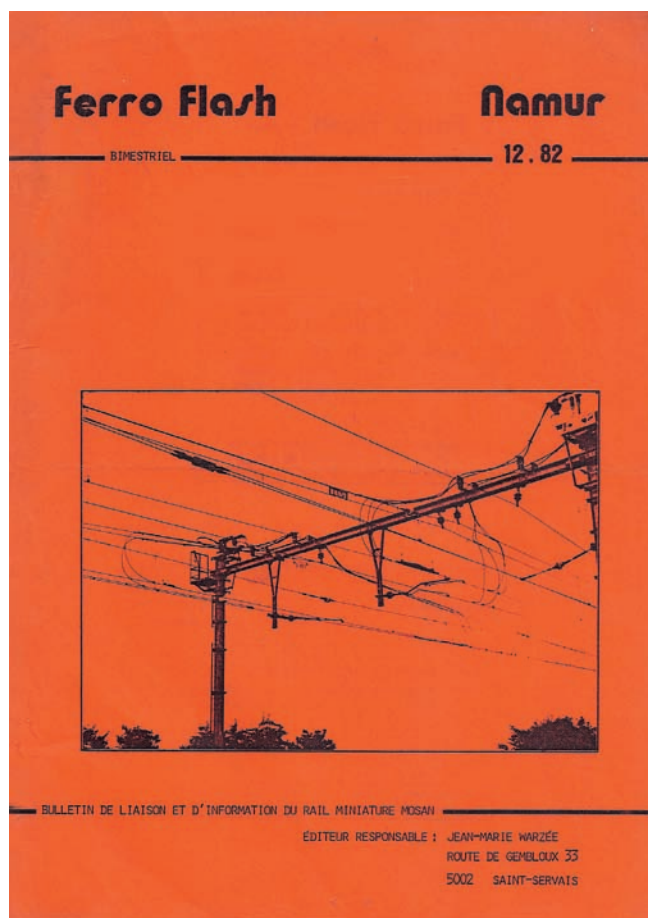
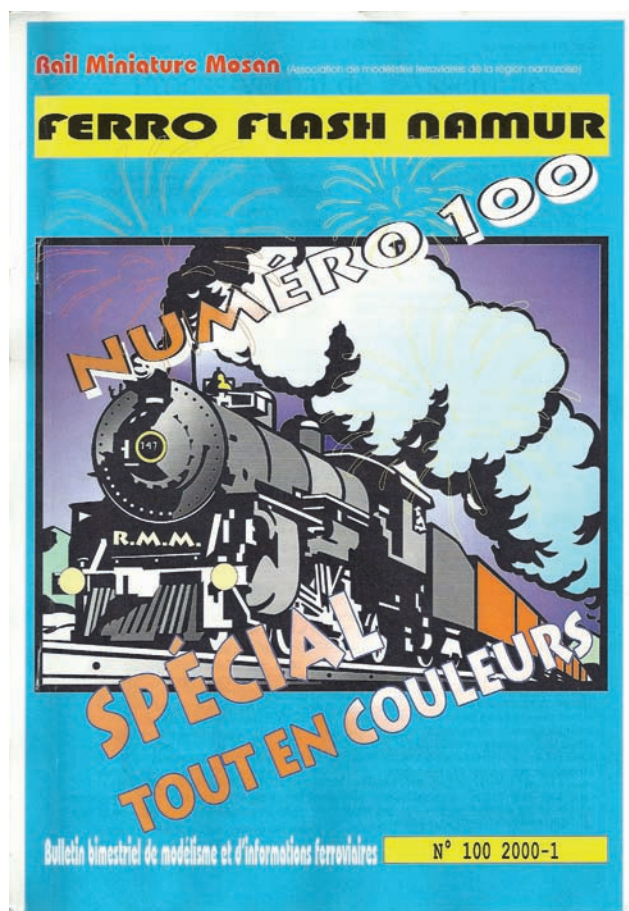
jalons

Comme l'écrit notre président, c'est Michel Herbiet qui a émis l'heureuse suggestion d'illustrer ce numéro 200 avec les couvertures du tout premier Ferro Flash Namur et de son centième numéro.

Dès sa première parution, et pour un bout de temps, le titre de notre revue fit usage d'une typo alors à la mode et qui servit aussi pour créer le logo du club.

Pas encore d'ordinateur à l'époque, mais des feuilles de transferts à sec (de Letraset®, Mecanorma® et autres) qu'il fallait conserver avec soin, ajuster sur la page « au millipoil » et frotter, toujours avec soin, à l'aide d'une espèce de spatule conçue à cet effet. Il en allait de même pour les titres des rubriques principales, tandis que les intertitres, simplement dactylographiés, étaient agrandis à la photocopieuse. Il fallait ensuite découper titres et textes et les coller selon les besoins de la mise en page.

Michel Archambeau était irremplaçable pour cette tâche. Qui d'autre que lui pouvait découper, ajuster et coller ces petits bouts de papier avec la plus extrême des précisions ? Et sans jamais se mettre de la colle sur les doigts, s'il vous plaît !



Pour la couverture, plutôt inhabituelle, du numéro 100, Claude Carpet peut plaider non coupable : c'est l'œuvre de quelqu'un d'extérieur au club.

Lorsqu'il a pris en mains l'édition de la revue, le dit Claude a pu profiter du PC pour remplacer les textes dactylographiés et les titres réalisés auparavant lettre par lettre par quelque chose de plus net et de plus simple à la fois, mais découpages et collages sont néanmoins restés la règle. Les deux Michel, aussi soucieux l'un que l'autre de l'orthographe, ne laissaient rien passer qui ne leur convint pas. Le texte ayant reçu leur *nihil obstat* était ensuite découpé et collé sur la feuille servant de maquette.

Plus tard, les progrès logiciels ont permis de sortir les pages de maquette complètes, ne comportant plus que les blancs destinés à recevoir les photos. Claude envoyait celles-ci à Charleroi et les récupérait le lendemain. Pour citer Michel Herbiet : « *Je crois que Claude employait le verbe "scanner"* ». Il ne restait plus qu'à les coller en place, avec toute la minutie dont l'autre Michel était capable. Le « couper-coller », mais au sens propre, avec des ciseaux et de la colle !

A.-M. D.



sommaire

02 | Ferro Flash Namur numéro 200

origines et jalons

05 | Assemblée générale annuelle

rapport du secrétaire

06 | Nouveau Conseil d'administration

07 | Les "Nistes" au travail

le viaduc de Tanville s'habille de briques

08 | Souper du R.M.M.

deux pages de photos!

10 | Documentation

anatomie d'un SIGNAL LUMINEUX

les AUTOMOTRICES POSTALES

12 | Le train électrique, pour qui?

13 | Plans de gares

les plans disponibles à la bibliothèque

14 | Gare à nous

FLOREFFE (II), la gare en modélisme

16 | Réalisations de nos membres

les VÉHICULES ROUTIERS de P. Warnier

18 | L'atelier des wagons

réparer les Eaos de Klein Modellbahn

20 | Vu en expo

le réseau "THANASSE – CABUSART"

24 | Faire vivre son réseau

"Lariciu Centrale" (suite)

25 | Ressusciter ses rêves d'enfant

le réseau de Bernard Levaque

26 | Bizarrerie et mots croisés

27 | Agenda

Agenda pour Avril, Mai et Juin

la vie du club : **assemblée générale annuelle**

Mot du président. La banquette SNCB : Jean-Claude fait remarquer son retour et remercie Pierre Parmentier pour ce travail de qualité ! Il met en avant le Conseil d'administration, qui l'a accompagné cette année 2016, et le « capital amitié » qui se dégage au RMM. Notre Président est très content de 2016, une année où tous, quasi tous, se sont investis pour leur club, avec en prime de très bons moments : Dortmund, le voyage à Train World, la bourse et son succès, la journée barbecue-circulations, la sortie du « réseau blanc » à Leuven, le souper de fin d'année. Au nom du CA et sans attendre le futur budget 2017, Jean-Claude annonce l'achat d'une centrale ESU, d'une boîte à outils et de nouvelles chaises ; il nous demande de nous mobiliser pour l'accueil du club des Amis du Rail dinannais, une activité pour tous, plein de bons moments, et nous souhaite une belle AG et une bonne année 2017.

Votants : Il y a 46 membres effectifs au 31 décembre 2016 ; pour que l'Assemblée soit valablement constituée il faut un quorum de 23 membres effectifs ; il y a 29 membres effectifs présents ou représentés. Seulement 28 membres présents ou représentés sont en ordre de cotisation ; pour qu'un vote soit valable il faut donc au minimum 15 voix.

Bilan moral du secrétaire. Comme l'an dernier, Jean-Pierre retrace l'année à travers les procès-verbaux du conseil d'administration. Voilà plus de dix ans qu'il les rédige... et il termine : « *voilà le parcours de l'année, très, très résumé ! J'espère continuer avec vous deux ans encore* » !

Comptes 2016. Pierre GOYENS présente nos comptes 2016, en positif.

Rapport des Commissaires aux comptes. Pierre WARNIER et Thomas CHEVALIER ont examiné les Comptes 2016, vérifié la présence des pièces et leurs concordances avec les dépenses. Leurs remarques de 2015 ont été suivies : simplifications des postes, devis pour les achats, stock du bar. Il reste à noter les pertes.

Approbation des comptes 2016 par l'Assemblée, vote. Même si Charles FOURNY « *préfère les commentaires aux comptes* », une présentation a été faite avec brio par Pierre GOYENS, sur écran, puis les comptes ont été approuvés à la majorité des votants.

Décharge aux administrateurs et commissaires aux comptes pour la Gestion 2016 par l'Assemblée, vote. La décharge aux administrateurs a été donnée par la majorité des votants.

Budget 2017, par le trésorier. Pierre GOYENS présente aussi un budget 2017, en déficit certes, mais avec report des années positives.

Approbation du budget 2017 par l'Assemblée, vote.

Une question d'importance porte sur la décision d'acheter une centrale ESU de plus : ce sera au nom du RMM et pour les réseaux qui en auront besoin, autant au club qu'en exposition. Le RMM compte investir aussi dans l'achat de chaises et d'une boîte à outils. Le trésorier avance des chiffres prudents. Sur la suggestion de Didier DELFOSSE, un virement de cotisation sera ajouté au premier FFN envoyé ainsi qu'à des associations amies. Les cotisations rentrent toujours après l'AG et le CA n'est pas inquiet. Le budget 2017 est approuvé par la majorité de l'Assemblée.

Élection d'un Commissaire aux Comptes. Le mandat de Thomas CHEVALIER arrivant à échéance, c'est Claude RIGUELLE qui accepte un mandat de deux ans.

Élection de membres pour le Conseil d'Administration.

Les candidats administrateurs sont tous élus pour deux ans : Charles BLEHIN, Thomas CHEVALIER, Pierre STORDER et Jean-Pierre LOBET. C'est donc un CA de 7 personnes qui gèrera le RMM pour 2017.

photo des membres du CA à la page suivante

Confirmation des animateurs de réseaux. Leur rôle est d'assurer l'animation de leur réseau au nom des membres, de gérer les agendas des circulations, l'entretien, les sorties, les travaux, et de rendre compte au Conseil d'administration.

Pour le HO "MOSAN", Claude RIGUELLE et Patrick MAES ;

pour le N "ATHUS-MEUSE", Thierry FOLLEBOUKT et Didier DELFOSSE ;

pour le RÉSEAU BLANC, Etienne NOULARD et Marc BOUCHAT ;

pour le RÉSEAU MODULAIRE, Pierre GOYENS et Jean-Claude BOTSPOEL ;

Pour le RÉSEAU US, stocké à l'abri chez Charles BLEHIN, le président évoque l'entretien de ses peintures et la nécessité de le remonter à notre exposition de fin d'année. Il n'est donc pas oublié, répond-on à Patrick MAES, mais attend des membres qui seraient désireux de l'animer.

Divers. Le CA distribue en cadeau une écharpe aux membres... qui sont déjà en ordre de cotisation, ceci afin de les remercier pour la bonne ambiance et les résultats de l'année écoulée.

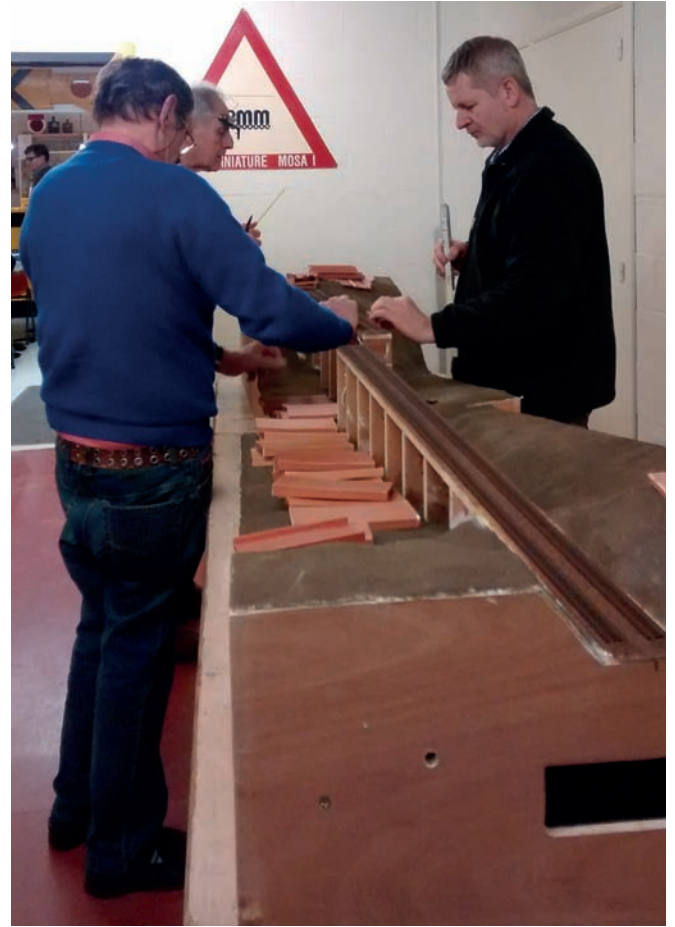
Jean-Pierre Lobet

le nouveau conseil d'administration



de gauche à droite : Philippe Bruniaux (vice-prés.) Charles Blehin (adm.), Pierre Storder (adm.), Thomas Chevalier (adm.), Jean-Pierre Lobet (secr.), Pierre Goyens (trés.) et Jean-Claude Botspoel (prés.)

la vie du club : les « N-istes » au travail



Les joyeux « Nistes » sont toujours occupés à la construction du célèbre viaduc de Tanville.

Le photographe aurait tout de même pu indiquer de quels côtés étaient respectivement Pondrôme et Vonêche!

Sur la photo de gauche, Jacques Quoitin est du côté de la voie vers Dinant et on est donc du côté Pondrôme, avec le virage de la N 95. Sur celle de droite c'est le côté Vonêche qui est à l'avant-plan.

Ci-contre des éléments de maçonnerie réalisés par moulage.

la vie du club : le souper du R.M.M.

16 décembre 2016





photos : **Didier Delfosse** et **Pierre Storder**



signalisation : un original

En balade le long du réseau, on tombe parfois sur de « drôles de bêtes », comme par exemple ce signal de sortie de la voie une de Hatrival en direction de Jemelle. Aujourd'hui disparu suite aux travaux de réélectrification de la ligne 162 – travaux qui devraient, si tout va bien, s'achever vers la moitié du XXI^e siècle –, il a subi le même sort que le bâtiment de la gare (fermée lors du fameux Plan IC-IR) et le passage à niveau (remplacé par

un passage supérieur). La voie une, elle, a survécu et même été renouvelée et dotée de la TBL 1+ (en attendant l'ETCS). C'est qu'elle sert encore de voie de garage et d'évitement. La photo ci-dessous date d'octobre 2003 ; je n'ai pu alors résister à l'envie d'immortaliser cet animal plutôt rare. C'est qu'il a tout, ou presque... On ne voit d'ailleurs pas comment y ajouter encore quoi que ce soit. Petit examen anatomique de la « bête », de la tête au pied..



Commençons donc par le chevron de changement de régime (signaux fixes ou clignotants). Uniquement allumé pour un départ à contrevoie vers Jemelle (voie A) ; le signal de grand mouvement serait alors vert puisque le premier signal rencontré au-delà est un avertisseur.

Pour un départ à voie normale (B), on aurait un double jaune si le signal suivant (un signal combiné de block automatique) n'est pas répété – je ne sais plus s'il l'était ou non – ou bien soit le vert soit le double jaune selon l'occupation des cantons suivants. Le chevron, lui, serait éteint.

Reste le cas d'un accès au tiroir, par le feu blanc de petit mouvement (allumé en plus du rouge, pas à sa place). On voit un peu plus loin le signal couvrant la sortie dudit tiroir de manœuvre.

La plaque signalétique sous les feux désigne le signal F commandé par le block 70 et le point noir précise qu'il s'agit d'un signal d'arrêt.

Juste en dessous, le panneau de déclivité (supérieure à 12 mm/m et inférieure à 18 mm/m) – ça compte en cas de marche à vue.

Pas de chiffre lumineux mais un triangle jaune, aucun des itinéraires ne pouvant être parcouru à plus de 20 km/h.

Enfin, l'armoire téléphonique et le panneau indiquant que le signal est implanté à droite de la voie.

A-M Ducarme

les automotrices postales

documentation : Michel Herbiet

Pour permettre le transfert du courrier entre les différents centres de tri de la Poste, la SNCB fit réaliser en 1967, par l'atelier central de Mechelen, huit automotrices doubles. Ce travail fut exécuté à partir d'éléments des automotrices quadruples de 1935, qui avaient été mises en service lors de l'électrification de la ligne 25 (Bruxelles-Nord – Antwerpen-Centraal). Celles-ci avaient été mises hors-service en 1964 et seules les voitures d'extrémité furent adaptées pour former les nouvelles automotrices postales, lesquelles furent radiées en 1988 après avoir été renumérotées plusieurs fois au cours de leur carrière :

| | |
|--------------------------|------------------|
| 1967 : 221.801 à 221.808 | 1974 : 951 à 958 |
| 1971 : 801 à 808 | 1986 : 001 à 008 |

La mise hors écritures des huit automotrices postales de 1967 devenues obsolètes fut l'occasion pour la SNCB de fournir à la Poste un matériel plus moderne. En 1987 et 1988, c'est encore l'atelier central de Mechelen qui fut chargé de transformer quinze automotrices construites en 1954 (AM type 54, 78 exemplaires, 051 à 128), qui furent numérotées 961 à 975. Elles permettaient de transporter 86 conteneurs de courrier.

Mais en 2002 la Poste décida de ne plus recourir aux services du chemin de fer pour l'acheminement de son courrier, d'où le retrait du service régulier de ces automotrices à la fin de 2003.

AM postale 954 vue en gare de Bruxelles-Midi le 3 septembre 1981.
Photo : J.-L. Vanderhaegen
parue dans le calendrier 2015 du PFT (avril).



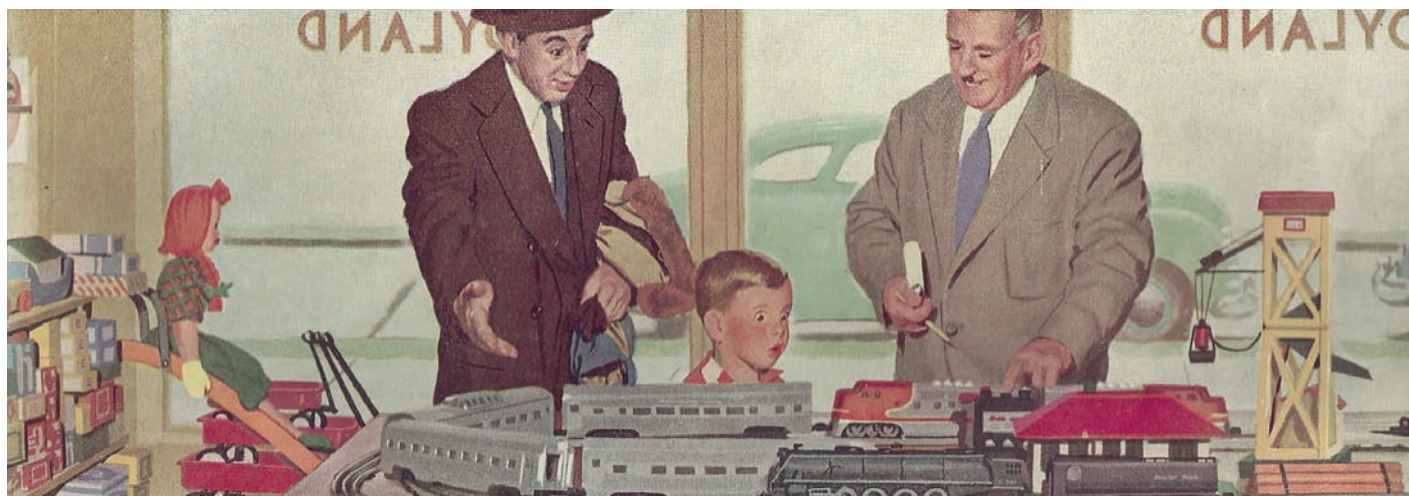
AM postale 965 vue en gare de Bruxelles-Midi le 4 septembre 1991.
Photo : J.-L. Vanderhaegen
parue dans le calendrier 2002 du PFT (octobre).



The Saturday Evening
POST
 document coll. Michel Herbiet
 December 19, 1953 - 15¢

**The Amazing True Adventures of
 THE INCREDIBLE CAPTAIN KENEDY**
 By Richard Thruelsen

I Say Basketball's Our Best Game
 By Coach Ken Loeffler



À l'instar d'un certain Jean-Marie Happart, Michel Herbiet – bien peu le savent – s'était mis très jeune à l'étude de l'anglais. Tout ce qui passait à sa portée était soigneusement conservé, pourvu que ce fût écrit

en anglais. Il vient de retrouver ce papier, qui montre qu'il y a soixante-trois ans au moins que se pose la fameuse question : qui a le plus envie d'un train électrique, le gosse ou le papa ? LR

série "Gare à nous" : plans de gares

Si vous désirez écrire un article concernant la gare chère à votre cœur, ou simplement mieux la connaître, il est possible que son plan soit déjà dans notre bibliothèque. En voici la liste alphabétique.

| | | | |
|---|--|--|---|
| Régions Wallonne, Bruxelloise et Germanophone | Engis, Fauxroeuix, Familleureux(dép), Fexhe-le-Haut-Clocher, Flémalle-Grande (PA), Floreffe, Florennes Central, Forest-midi, Genval, Ghislenghien, Gosselies (dép), Haine-St-Pierre-Verreries Havré-Ville, Hennuyères, Houyet, Houyet-Ardenne, Jemeppe-sur-Meuse, Kinkempois, La Hulpe, Latour, Liège-Guillemins, Luttre-Pont-à-Celles, Marbehan, Marche-lez-Ecaussines, Mariemont, Marloie, Monceau-Formation, Mons, | Morlanwez, Mouscron, Namur, Nimy, Nismes, Puissant (dép.), Quenast Ressaix, Ronet-Formation, Sart-Moulin (dép), Seraing, Silly (dép), Schaerbeek-Voyageurs, Tilleur, Tournai, Val-St-Lambert (dép), Virginal , Voroux-Goreux, Wauthier-Braine (dép), Wavre. | Antwerpen DS Léopolddok, Antwerpen DS Verbindingsgeul, Antwerpen DS Albertkanaal, Antwerpen DS Lefebvredok, Antwerpen DS Amerikadok, Brugge, Genk, Gent-Zeehaven, Hasselt, Hoboken, Kortrijk-Vorming Container Terminal, Leuven, Muizen, Roeselare, Ruisbroek, St Niklaas-Oost, Turnhout, Zwevegem |
| Ath, Athus, Auvelais, Bastogne-nord, Berzée, Bierghes, Bierset, Binche, Blaton, Bois d'Haine (PA), Bois de Lessines (PA), Bois-du-Luc (dép), Bonne-Espérance (dép) Bracquegnies, Bressoux, Bruxelles Petite Ile, Carnière, Charleroi-Sud, Clabecq, Corswaren, Courcelles-Motte, Cronfestu (dép), Cuesmes, Dave-Nord (dép), Dinant, Enghien, | | | |
| | | Région néerlandophone Antwerpen DS, Antwerpen DS Kiel, Antwerpen DS 4 ^{de} en 5 ^{de} Havendok, Antwerpen DS 6 ^{de} Havendok, | |
| | | | Légende (PA) point d'arrêt (dép) dépendance |



série "Gare à nous" : FLOREFFE

II. La gare en modélisme

Gare de passage implantée en courbe, voies en tiroir, raccordements, cour à marchandises, hangar, quai militaire : de quoi trouver quelques inspirations... En outre, une représentation en modélisme peut être « fermée » côté Namur par, selon l'époque, un pont routier ou un passage à niveau. Vers Charleroi, elle peut se terminer par le pont sur la Sambre. En plus du bâtiment voyageurs et du hangar actuels, les installations ont comporté : WC, sous-station de signalisation et, plus anciennement, passerelle, poste de block, gabarit, jauge, loge pour le garde-barrières, enclos aux immondices, remise à charbon...

Ph. Bruniaux

En haut : l'ancien Block 73. On devine une des extrémités de la passerelle pour piétons qui enjambait les voies de chemin de fer.

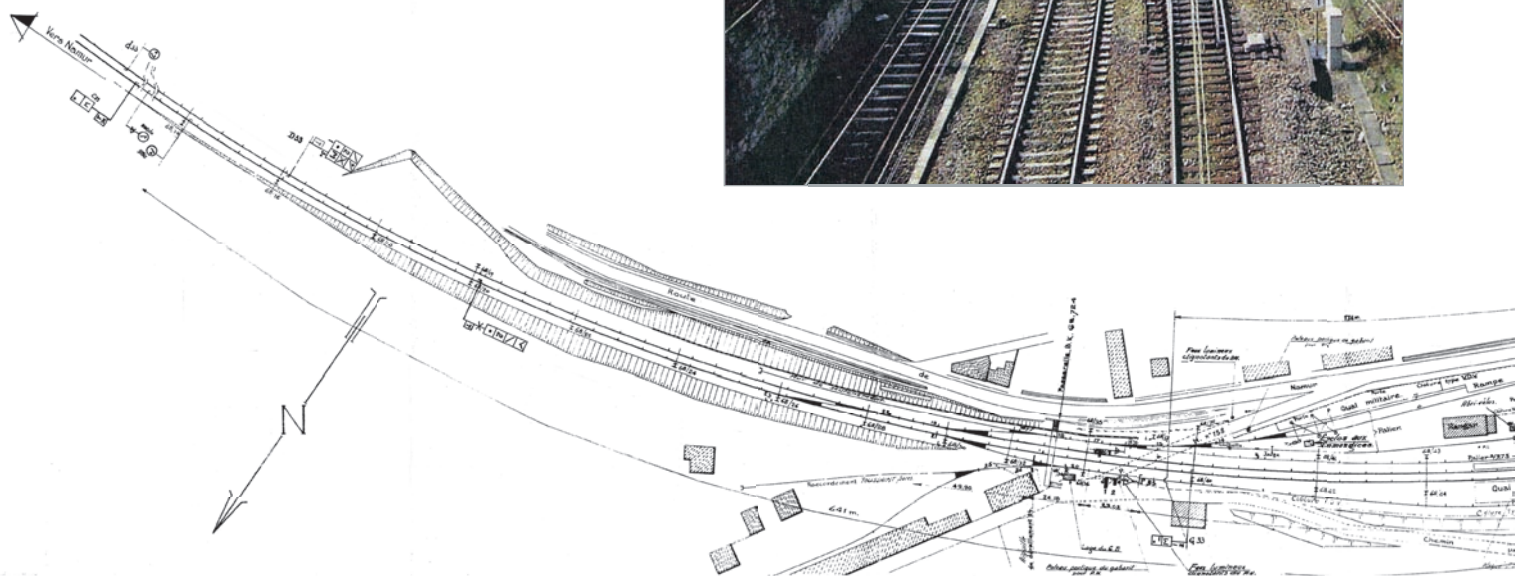


Ci-contre : la sortie de la gare en direction de Namur. La voie la plus à gauche est celle du raccordement du zoning de Malonne, long de plusieurs kilomètres. Les voies principales, elles, sont parcourables à grande vitesse, d'où le dévers ici bien visible. Bel exemple aussi de liaisons situées en courbe.



On notera que sur le plan ci-dessous la voie de gauche n'est encore qu'une voie en tiroir, le raccordement du zoning de Malonne sera réalisé plus tard en prolongeant cette voie de manœuvre.

photo : F. Staelens



modélisme : réalisations de nos membres

les véhicules routiers de Pierre Warnier



Camions «protection civile»

Le camion provient d'un wagon Märklin avec chargement d'Unimog, (ref. 00761-20). Le camion n'est pas de Märklin mais de Schuco, je crois. Cabine en métal, châssis et plateau en plastique. L'avantage est que cela n'est pas collé ni clipsé mais fixé par deux vis sous le châssis. En enlevant les vis, tout se démonte facilement. Les pneus sont en caoutchouc et s'enlèvent, ce que j'ai fait pour repeindre les jantes en blanc.

Cabine et plateau ont été peints en bleu. Après quelques essais avec les pots que j'avais (Humbrol et Revell), c'est le bleu France brillant ref. 52 de chez Revell que j'ai choisi. Ensuite masquage avec du ruban Tamyra pour laisser une bande au milieu (de la largeur du ruban) et peinture en blanc. Il a fallu plusieurs couches et tout a été fait au pinceau. Il faudrait encore que j'applique un vernis mat pour faire plus réaliste (à moins que les véhicules soient pimpants du genre défilé du 21 juillet!).

J'ai essayé de mettre une décalcomanie avec le logo de la protection civile mais sur du transparent ça ne rend pas bien. Si j'imprime sur feuille de décal blanche, il faudra que j'imité le plus possible le même bleu pour qu'on ne voie pas la différence, ça n'a rien d'évident.*

Démontage de la caisse, mise en place de deux personnages (peu visibles), plaques d'immatriculation.





L'autre est issu d'un camion de pompiers Wiking que j'ai acheté en bourse, sans boîte, je ne connais pas la référence. Les vitrages sont bleutés d'origine. Même principe que pour l'Unimog mais avec un personnage rouge qui se voit mieux. Peinture des volets métalliques en couleur alu (Humbrol), peinture du toit et du bas de caisse en gris mat.

Fourgon "Félicien R."

J'ai voulu évoquer bien sûr la salle de ventes bien connue de Saint-Servais. Mercedes 508D issu d'un coffret de trois véhicules de chez Herpa. C'est la couleur d'origine, j'ai simplement mis un vernis mat (qui a abîmé un peu le bas de caisse), d'où une patine du bas de caisse à la terre à décor brun Van Dyck pour simuler la rouille.

Démontage de la caisse, mise en place d'un personnage, peinture des phares et clignotants, décoration par impression sur une feuille à décalcs transparente, plaques d'immatriculation.

Pierre Warnier



* NDLR *Y aurait-il au club quelqu'un qui puisse réaliser – ou qui connaisse quelqu'un qui... – des inscriptions contenant du blanc (décalcomanies ou transferts à sec), de façon à répondre au problème mentionné dans l'article ?*

modélisme : l'atelier des wagons

Grande révision pour les Eaos de Klein Modellbahn

Au cours du temps, ces wagons se déforment au point d'en devenir inutilisables. Vous en possédez peut-être ou vous pourriez en acquérir à vil prix en bourse ou en brocante. Cause de cette déformation : la caisse du wagon est en plastique et le plancher dans un alliage métallique (zamac) qui s'allonge et s'élargit avec le temps et déforme la caisse.

Remise en état d'un wagon Eaos

① Retirer le plancher en métal : retournez le wagon, poussez le plancher hors de la caisse par le centre et les coins. Il est probable que le plancher se casse en deux ou plusieurs parties. Miracle ! La caisse reprend presque sa forme initiale. Précaution : à faire dans un bac pour éviter de perdre des pièces : ancrs d'amarrage, réservoir, attelage et surtout ressorts d'attelage.

② Fabriquer en carton épais, gris ou brun, un plancher aux dimensions exactes du fond de la caisse. Ce nouveau plancher maintiendra en place le système d'attelage à élévation.

③ Limer sur 0,5 mm les quatre côtés du plancher original en zamac et les « cassures ».

④ Replacer, à l'envers, les rayures en bas, le plancher en métal (il doit jouer un peu dans le fond de la caisse). Il fera office de lest (40 gr)

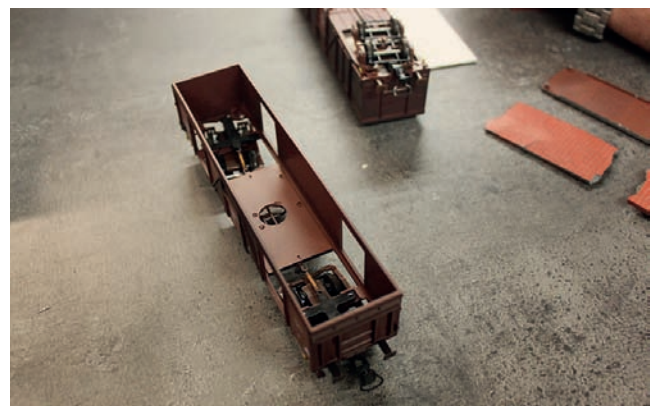
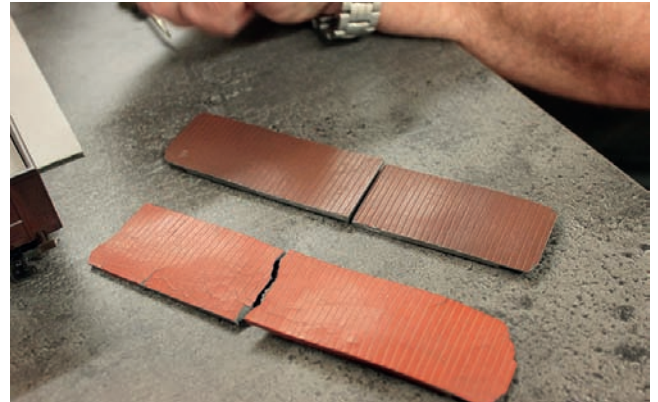
⑤ Introduire un rectangle de frigolite, aux mêmes dimensions que le plancher. Il doit serrer un peu pour maintenir le plancher en carton et celui en métal. La frigolite servira de base pour votre chargement.

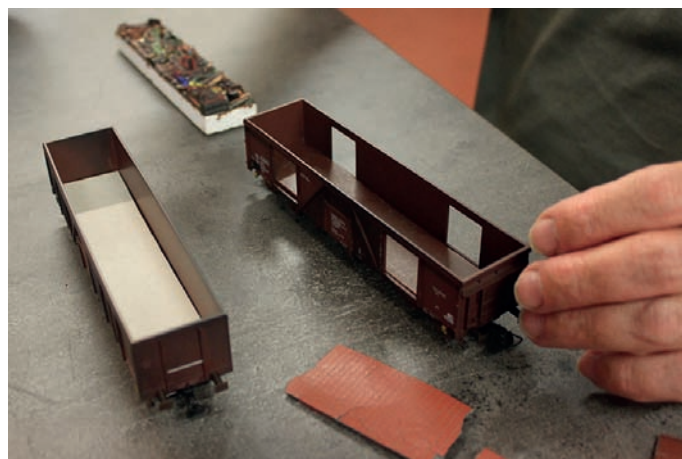
⑥ Replacer les petites pièces perdues.

Remise en état d'un Eaos porte-conteneurs

① Comme ci-dessus, enlever le plancher en zamac en le poussant progressivement hors de la caisse. Retournez le wagon, pousser le plancher hors de la caisse par le centre et les quatre coins.

② Fabriquer, en plasticarte brune (ou peinte en brun), un plancher aux dimensions exactes du fond de la caisse. Ce nouveau plancher maintiendra en place le système d'attelage à élévation.





③ Ouvrir et lester le(s) conteneur(s) – 40 gr pour lester le wagon – et le(s) placer dans le wagon.

④ Replacer les petites pièces éventuellement perdues.

photos **P. Storder**
texte **Ph. Bruniaux**



Et pour un Ea(o)s vide ?

La méthode décrite par Philippe reste valable, bien sûr, mais il faut pouvoir lester le wagon tout en maintenant le plancher à bonne hauteur.

Confronté à ce problème, j'avais découvert dans ma « boîte à brots » le lest d'un wagon (fermé, je crois) dont les dimensions – merveille ! – étaient pile poil les bonnes. (Ce n'est peut-être pas si étonnant, après tout, les dimensions des wagons étant depuis longtemps standardisées, qu'il s'agisse de plats, de fermés, de tombereaux.)

Collé sur la partie centrale du fond de la caisse (*voir la troisième photo de l'article*) avec un peu de colle époxy et recouvert (adhésif double face) d'une feuille de carton très mince imitant un plancher, c'était exactement ce qu'il me fallait.

Ce nouveau lest n'allait-il pas à son tour déformer la caisse ? Je ne le pensais pas et cela ne s'est pas produit. À cela deux raisons. Un, le nouveau était un brin plus court et moins large, néanmoins sa rigidité garantissait un bon maintien du système d'attelage à elongation. Deux, le métal (un alliage ?) ne présentait pas le défaut du zamac *made by* Klein Modellbahn, de fort mauvaise qualité, faut-il le dire. Bien de constructeurs, et non des moindres, ont connu des déboires avec le zamac – nos amis flamands parlent de *zinkpest*, le zinc étant un des ingrédients du zamac – mais ce matériau est désormais bien maîtrisé et on le trouve à la base d'un tas d'objets courants (pieds de lampe, clenches de porte, etc.)

À défaut de disposer par chance de la pièce *ad hoc*, une tôle d'acier ou d'innox découpée aux bonnes dimensions par un artisan fera tout aussi bien l'affaire, je puis vous le garantir d'expérience.

A-MD

modélisme : vu en expo

le réseau THANASSE - CABUSART

Thanasse et Casimir, un classique d'Arthur MASSON (1896-1970), est sorti de presse en 1942. Depuis 2009, le MODELSPOORATELIER OOSTKAMP VZW présente un réseau modulaire de vingt-deux mètres, à l'échelle 0, que l'on peut situer dans la Thiérache des années cinquante, avec des extensions que l'Ardenne belge permet. L'œuvre, issue de l'imagination d'une poignée d'amis, était bien présente à la « Messe » de Dortmund en 2016.



On sort d'un tunnel, on découvre la belle brasserie DEGAUQUIER, puis la scierie GILSON FRÈRES, recyclage partiel de la gare de Thanasse, en carton d'architecte.

Au départ, il s'agissait d'une circulation de point à point, avec manœuvres. Le modulaire permet donc d'évoluer sinon de recycler les bacs en bois pour un autre thème, un autre projet, une autre échelle aussi parfois.

◁ *La brasserie DEGAUQUIER (pour ceux qui ne l'auraient pas reconnue). Le logo rond figurait sur les capsules des bouteilles (ndlr).*

▽ *La scierie GILSON Frères, juste à côté du bâtiment de la gare de Thanasse.*





BR de la gare de Thanasse. △

Les « Atlantic » tender de style Mc Intosh étaient bien omniprésentes dans cette région en ce temps-là (ép. III). Le braséro – allumé s'il vous plaît – devait empêcher l'eau de geler en hiver dans la grue hydraulique. Détail fort bien réalisé quoique un peu hors de saison ! (ndlr). ▷



Page suivante (en haut) :
le pont levant (!) sur le canal.

Page suivante (en bas) :
l'autre gare, celle de Cabusart.



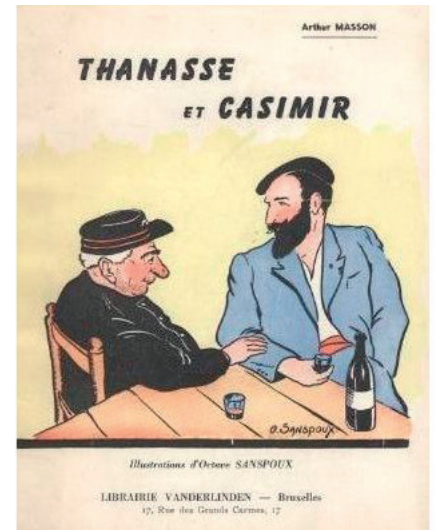
Dans la campagne, on franchit un canal, un beau PN, une cabine de signalisation, la maison du piqueur... Cabusart est l'autre gare : 3 voies de passage, du garage et une sortie vers une coulisse, un second fiddle-yard qui nécessite un second opérateur, pendant qu'un troisième évolue avec les trains, répond aux questions qui ne manquent pas, même au milieu de la RFA ! On passe du temps devant Thanasse-Cabusart ; on y revient même plusieurs fois car locos et wagons sont patinés, les convois sont logiques... Une superbe expérience ! Aïe, pourvu que d'aucuns se lancent à cette échelle au RMM, où les mettrions-nous ? C'est pourquoi ce réseau n'est jamais monté qu'en expositions, comme le font aussi nos amis de Coudekerke-Branche.

Reportage et photos
Jean-Pierre LOBET





Dans les coulisses. Certains auront remarqué que le livrée du locotracteur est anachronique. (ndlr)



photographier les réseaux en expositions

À moins de prendre langue avec les organisateurs pour se réserver l'accès à l'exposition une heure durant (!), il n'est pas facile de photographier les réseaux exposés sans être obligés de viser vers le bas et de devoir se contenter de perspectives évoquant plus la miniature que la réalité que le modéliste s'est souvent donné tant de mal à reproduire.

Plus la focale de l'objectif est courte (grand angle), pires sont alors les déformations. Le problème ne se pose plus guère face à des réseaux placés haut, comme le réseau mosan du RMM – les nombreuses photos qui en ont été prises le montrent à suffisance.

Dans le reportage sur le réseau Thanasse-Cabusart, je suppose que Jean-Pierre a pu se placer plus facilement à la bonne hauteur et obtenir la vue saisissante du train d'automobiles franchissant le canal. Résultat : structures du pont bien verticales, comme les murs de la maison en arrière-plan. (L'effet de flou sur les wagons les plus proches évoque vraiment la vitesse du train en mouvement : superbe. Mais ceci n'est pas dû à une meilleure perspective.)

Pour les photos des bâtiments du réseau, je me suis permis de redresser les perspectives – j'espère que Jean-Pierre ne m'en voudra pas – à l'aide d'un logiciel ad hoc très pratique : DxO ViewPoint 3. La brasserie y gagne beaucoup de présence, me semble-t-il. Le même traitement a été appliqué aux deux vues suivantes (la scierie et la gare de Thanasse), ainsi qu'à celle de l'autre gare (Cabusart), en page de gauche. On peut avec ce logiciel (pour Mac et PC) faire l'économie d'un objectif à décentrement (cher !) et du trépied qu'il requiert (bien encombrant, surtout dans la foule). Redresser les perspectives devient facile, sans pour autant verser dans la caricature, mais il vaut mieux se donner de la marge en cadrant un peu plus large.

On peut mesurer le résultat en comparant la photo corrigée (page 20) avec l'originale ci-contre qui, grâce à une distance suffisante, n'était pourtant pas du tout caricaturale. À vous de juger...

A-M Ducarme



faire vivre son réseau

“Lariciu Centrale” (suite)

Situation originale

On dit le Français cartésien. Il n'en est rien du Corse. Le Corse est méditerranéen, c'est-à-dire plus passionné que rationnel, souvent plus réactif que réfléchi. Il est à l'image de la géographie de son pays, généreuse et magnifique mais un peu tourmentée (un bref regard sur un atlas est des plus révélateurs). La réalité ferroviaire insulaire est aussi différente puisque le réseau des CF corses a été exploité par de nombreux concessionnaires et s'il est tombé depuis quelques années dans le giron de la SNCF, il porte encore les marques de gestions successives selon un mode très « économique » : voie unique, armement léger, courbes serrées, ouvrages d'art importants, pas de signalisation, tamponnement central etc. Si je voulais schématiser et comparer, je dirai que la Corse c'est un peu le Colorado, ou l'Ouest américain de manière plus générale, mais en réduit (du moins le far west tel que je l'imagine à travers les photos ou les films). Bref, cette situation particulière favorise et (me) permet plus d'originalité encore que pour le Trans-Armor. Voilà pour la base « historique ».

Le concept (en attendant la conception)

Situation originale, économie des moyens, petit air de far west (on dégaîne presque aussi vite sur l'île qu'à Ok Corral) m'ont naturellement conduit à songer à employer du matériel US. À vrai dire, le critère économique a été déterminant. En fait, mes premiers projets de réseau ont été pensés en H0 métrique à l'instar de la réalité au 1/1. Un rapide

coup d'œil aux matériels disponibles et notamment à la page des tarifs, m'a vite fait comprendre que tout cela n'était pas pour moi. Les artisans sont hors de ma portée budgétaire et technique (je ne saurais pas monter correctement leurs kits et j'ai peu confiance dans leur fonctionnement), quant aux marques de métrique dont les matériels pourraient être adaptés, BEMO par exemple, elles sont hors d'atteinte pour mes finances et donc pour celles du Lariciu. Exit donc le H0 métrique., bienvenue au H0 voie normale.

Pourquoi du matériel US ?

- Il est moins cher,
- il est fiable,
- il dispose du tamponnement central via l'attelage automatique (l'inscription dans les courbes serrées devrait en être améliorée),
- il est disponible en version « un-decorated » qui permet d'apposer ses propres couleurs,
- on peut aussi le choisir dans les couleurs d'une compagnie US pour servir comme base de schéma de peinture,
- beaucoup de matériels sont disponibles, y compris de vieux engins qui « fleurent bon le terroir »,
- leur allure générale me plaît,
- il peut se combiner avec du matériel européen légèrement modifié,
- et, il n'est pas cher. Ah, tiens ! Je crois l'avoir déjà dit. Ce n'est pas grave, et en plus c'est vrai !

Voilà donc les bonnes et nombreuses raisons qui m'ont fait faire ce choix pour le matériel roulant. On peut d'ailleurs noter que l'hérésie, si hérésie il y a, est des plus limitées si l'on veut bien se rappeler, entre autres, que la plus importante série de ma-

chines à vapeur française (141 R), était précisément... américaine. Pour ce qui concerne le choix de l'écartement, il n'y a rien de véritablement incongru car si le projet de ligne reliant l'Algérie alors française et devant passer par la Corse et la Sardaigne (quand je disais que la réalité dépasse la fiction...), avait vu le jour, peut-être aurait-elle été établie en voie normale.

S'agissant des bâtiments et autres infrastructures elles respecteront le caractère régional, car il ne s'agit pas de reproduire les CF du Colorado ou du Wyoming. L'atmosphère locale doit être respectée.

En conclusion, cela doit nous donner un Réseau bien de « chez nous », qui aurait simplement fait le choix d'acquérir ses matériels auprès d'un constructeur outre Atlantique. Qui a dit que ce réseau était original ?

5. CONCLUSION

Le mot de la fin est... enfin arrivé. J'ai essayé d'être le plus clair et le plus synthétique possible, bien que cela ne soit pas toujours très simple. Je joins à ce courrier les documents dont les titres sont mis en lien hypertexte pour que vous puissiez vous faire une petite idée des choses. Vous adresser tout serait, je crois, fastidieux car l'un dans l'autre il y a, en « baratin » divers, le contenu d'un gros classeur.

À vous maintenant de me faire part de vos impressions, de me dire ce que vous en pensez. Comment MM. les directeurs des CF de Celles (-cius) ou de Heer à Agimont voient-ils les choses ?

ressusciter ses rêves d'enfant

le réseau du "papy"

L'idée d'écrire à mon tour m'est venue car pour certains points et en toute modestie, mon histoire est semblable à la sienne. (N.D.L.R. : celle de Pierre Goyens dans le numéro précédent, *I presume.*)

Il y a 60 ans j'ai reçu une boîte Märklin, après beaucoup d'insistance car mes parents ne trouvaient pas intéressant un train qui roule tout seul sans qu'on doive remonter la clé – et je pense que le prix y était aussi pour quelque chose.

Le 15 août 2014, après une journée à Spon-tin à regarder les trains à vapeur, mon épouse me rappelle qu'il y a dans le grenier une boîte qui contient un circuit avec la loco 3000. Je remonte mon circuit et – merveille ! – tout fonctionne encore, même les signaux mécaniques.

Nouveau départ mais avec de nouvelles technologies. J'achète des rails sur internet mais toujours des M, puis comme je veux moderniser et avoir un circuit digital, je change mon fusil d'épaule, revends mes rails M pour acheter d'autres rails, toujours sur internet. Petit à petit l'oiseau fait son nid ou plutôt papy fait son circuit. Mais la digitalisation me pose problème...

C'est alors que je découvre le Rail Miniature Mosan ; dès lors la construction va s'accélérer. Cantons, boucle de retournement, relais, patine, *hard shell* entrent dans mon vocabulaire et, grâce aux conseils de Claude Dehareng et d'autres comme Charles qui a digitalisé ma fameuse 3000 et m'a appris à digitaliser les locos, ou comme Jean-Claude qui m'a donné quelques explications concernant les diodes et les résistances. Bref voici mon petit circuit de 320 sur 120 cm avec une ajoute sur le côté de 50 cm sur 120 cm.

Petit, mais il me permet de faire circuler cinq trains en même temps car tout est automatisé et les trains roulent par cantons. Donc deux trains dans chaque sens et un train navette. Pour mes achats j'ai privilégié le matériel belge. Mais il me reste un morceau de la maquette à achever, à faire disparaître tous ces fils qui pendent (mais comment ?), à prévoir des zones de ralentissement et l'utilisation de

feux jaunes, à continuer l'éclairage des rues et des maisons... et pourquoi pas la gare de Ciney ?

Merci aussi à tous les membres qui m'ont appris toutes des techniques pour réaliser des paysages. Mais comme le monde ne s'est pas fait en un jour...

Bernard Levaque



"gare de où?"

En balade le long du réseau, on tombe parfois sur de drôles de choses, disais-je. Sachant que je n'aurais pas de train pour mon 85 mm avant quelques dizaines de minutes, je m'intéressais en attendant aux papillons, et c'est ainsi que j'ai remarqué ces taques.



La première provenait d'une fonderie espagnole, pourquoi pas? L'autre regard était, lui, obturé par quatre éléments arborant un logo bien connu mais que je ne m'attendais pas à trouver là. Car c'était dans une « gare à nous ».

La gare de où? Vous vous le demanderez peut-être. Je vous laisse deviner, chercher, sherlockholmer... Ce n'est pas un concours, il n'y a pas de prix. (Mais celui qui trouvera aura droit à l'adresse d'une bonne table, pas trop chère, des environs...)

A-MD

◁ La taque en fonte portant le logo "Fundicion Ductil Benito"

▽ Celles, presque à côté, arborant un sigle que connaissent tous les « ferrovipathes ».



Solution des "mots croisés ferroviaires" n° 2 proposés dans notre numéro 199

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| K | A | U | T | O | R | A | I | L | F | A | C | | | |
| M | I | X | I | U | L | O | N | C | | | | | | |
| A | T | T | E | L | A | G | E | B | C | A | P | | | |
| Q | E | | | | | | | D | E | C | O | R | | |
| U | S | E | P | | V | | T | L | | | | | | |
| E | U | T | A | M | P | O | N | S | L | H | | | | |
| T | G | T | E | N | | | C | L | E | A | | | | |
| T | O | R | P | I | L | L | E | T | U | C | | | | |
| E | S | U | N | E | C | E | | | T | O | C | | | |
| | | E | | | | H | A | N | G | A | R | O | | |
| F | | | R | E | N | F | E | U | E | U | | | | |
| R | | H | A | S | A | | | | N | A | M | U | R | |
| E | S | S | I | E | U | X | | C | R | U | I | T | | |
| T | A | L | | | | | | H | A | L | L | E | | |
| | | M | O | S | A | N | E | | I | L | S | S | E | T |

agenda

Avril '17

- jeu. 06 — Voyage à Dortmund (organisation RMM)
- ven. 07 — Construction du réseau modulaire N
Réseau "Mosan" & réseau 3-rails : circulations libres
Conseils pour la réalisation des modules du concours « L'Accident Ferroviaire »
- ven. 14 — Ouverture officielle de la bibliothèque
Réseau "Mosan" : trains de conteneurs / réseau 3 rails : circulations libres
- ven. 21 — Réunion mensuelle : programme non encore communiqué
- ven. 28 — Réseau "Mosan" : trains de voyageurs époque 3 / réseau 3 rails : circulations libres

Mai '17

- ven. 05 — Construction du réseau modulaire N
Réseau "Mosan" & réseau 3-rails : circulations libres
Conseils pour la réalisation des modules du concours « L'Accident Ferroviaire »
- ven. 12 — Ouverture officielle de la bibliothèque
Réseau "Mosan" : trains de voyageurs époque 4 / réseau 3 rails : circulations libres
- ven. 19 — Réunion mensuelle : exposé de M. Luc de Martelaer : « Trains du monde – partie 2 »
- ven. 28 — Réseau "Mosan" : trains de marchandises époque 5 & 6
Réseau 3 rails : circulations libres

Juin '17

- jeu. 01 — Arrivée et visite des Dinanais, activités organisées pour les Dinanais et les membres du RMM : réception, accueil chez les membres-logeurs, voyages et visites...
- ven. 02 — Réseaux "Mosan", "Vonèche" & 3-rails : circulations SNCB ou SNCF
- sam. 03 — Après-midi : mise en ordre des locaux à Henri Maus pour la bourse
- dim. 04 — Bourse RMM à Henri Maus
- ven. 09 — Ouverture officielle de la bibliothèque
Réseau "Mosan" : autorails & automotrices / réseau 3 rails : circulations libres
- ven. 16 — Réunion mensuelle : atelier avec M. Didier Delfosse : « construire son grass-master »
- ven. 23 — Réseau "Mosan" : trains américains / réseau 3 rails : circulations libres
- ven. 30 — Réseau "Mosan" : trains de nuit voyageurs sur les trois réseaux

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 69 99
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 1, 5100 Jambes

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

Les statuts et le règlement d'ordre intérieur
peuvent être consultés aux valves du club et
sur son site internet.

Animateurs des réseaux et activités

Réseau H0 « Mosan »
Claude Riguelle – Patrick Maes

Réseau H0 « 3 rails »
Étienne 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 (2017) membres

Membre bienfaiteur – libre, > ou = à 50,00 €

Membre adhérent ou effectif – 45,00 €

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

Membre junior (moins de 18 ans) – 20,00 €

abonnés à Ferro Flash Namur
Belgique – 25,00 €
Étranger – 28,00 €

Éditeur responsable

Jean-Claude Botspoel
adresse du club
Mail : ffn-rmm@club-rmm.be



Couverture de ce numéro

La 1301 et une de ses sœurs
en tête d'un train de fret à
Louette-St-Denis (ligne 166),
le 9 février 2005.

André-Marie Ducarme.

Rail Miniature Mosan asbl

société royale

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.

RAIL MINIATURE MOSAN 14^e BOURSE FERROVIAIRE

Ne pas jeter sur la voie publique

NAMUR

DIM. 4 JUIN

9:00 – 13:00

LIEU : INSTITUT TECHNIQUE HENRI MAUS
ADRESSE : RUE COURTENAY (FACE AU N° 16) NAMUR

INFOS : SECRETAIRE@CLUB-RMM.BE
WWW.CLUB-RMM.BE

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.



– ASSOCIATION DES PROFESSEURS –



VILLE DE
NAMUR

