

FERRO FLASH

NAMUR



Bulletin trimestriel de modélisme
et d'information ferroviaires

n° 213 ❖ 2020-3



Éditorial

Chers amis et amies du RMM,

Septembre vient d'arriver avec son florilège de rentrées :
rentrée des classes pour nos plus jeunes membres et leurs professeurs ;
rentrée des différents clubs sportifs et, bien entendu, rentrée de notre club.

Rentrée pour laquelle le CA vous invite à l'organisation d'une **porte ouverte le 28 novembre de 10 h à 18 h**. Cette activité a pour buts de faire découvrir notre club et de transmettre le bon virus du modélisme.

Je remercie déjà les membres pour la préparation des réseaux en vue de cette porte ouverte. (dépoussiérage, mise en peinture, collage, améliorations...) et j'ai hâte de découvrir le viaduc de Thanville réalisé par les membres du réseau N.

Je remercie également André-Marie pour son travail dans la réalisation du Ferro Flash Namur. Je vous souhaite à tous et à vos familles une bonne rentrée et une bonne santé.

Cordialement,

Thomas Chevalier

au sommaire de ce numéro

In Memoriam	Michel Archambeau nous a quittés	p. 1
La vie du club	On a blanchi le Réseau blanc !	p. 2
	Le Covid fait de la résistance	p. 4
	Appel aux photographes	p. 4
Brèves	Tracteur rail-route / Première européenne à Franière	p. 4
Modélisme	Amélioration d'un wagon plat à l'échelle N <i>par Henri Janssens</i>	p. 5
Rétro-rail	Billets s'il vous plaît...! (suite) <i>par Philippe Bruniaux</i>	p. 6
	RGE – secours aux malades et blessés <i>par Henri Janssens</i>	p. 9
Documentation	La caténaire du réseau belge (IV) <i>par André-Marie Ducarme</i>	p. 13
Dossier	Modernisation de l'Axe 3 (suite) <i>par André-Marie Ducarme</i>	p. 15
Agenda des réunions	(septembre – octobre – novembre – décembre – janvier)	p. 16

In memoriam

Michel Archambeau nous a quittés le 2 juillet dernier, à l'âge de 86 ans. Nous garderons le souvenir de sa gentillesse et de sa discrétion, mais beaucoup de nos membres savent assez peu de choses de ce que lui doit le RMM.

C'est pourquoi il est bon de rappeler son rôle essentiel dans la genèse du Réseau mosan, ainsi que dans la réalisation de notre *Ferro Flash Namur* durant de longues années.

Sa signature apparaît déjà dans notre numéro 5 d'octobre 1983. Un article sur le tracé du réseau et la géométrie des aiguillages, pour lequel il a étudié et publié celle de tous les appareils de voie de la gamme PECO et met ces plans à la disposition des membres (8 feuillets et la promesse de bien accueillir toute demande de renseignements

complémentaires « sur simple présentation d'un certificat d'allergie aux maths » !

Par la suite, il fit partie de la petite équipe de réalisation de notre revue : armé d'une paire de ciseaux et d'un stick de colle blanche, il mettait en page les articles dactylographiés par une collègue de bureau de l'autre Michel (Herbiet) ou par André-Marie, chez qui l'équipe se réunissait alors. (Puis, avec l'avènement de la composition sur ordinateur, ce sera chez Claude Carpet.)

Et la construction du Réseau Mosan ! Michel en conçut d'abord les supports

métalliques et leur mode d'assemblage, puis il développa le projet retenu en l'améliorant grâce précisément à l'étude de la géométrie des appareils de voie. (Il faut dire qu'en sa qualité de chef de bureau d'études à la FAFER de Charleroi, il faisait déjà cela pour l'échelle 1/1.)

Ensuite il prit part à tous les travaux de pose des voies, en particulier dans les parties cachées souterraines (l'« os de chien »).

Outre son implication dans les travaux cités, il faut encore mentionner une participation — essentielle — aux travaux de la Commission modélisme de la jeune fédération Febelrail : examen des modèles au fur et à mesure de leur sortie, confrontation avec les plans et les photos des modèles réels, tout cela en vue de l'attribution des

cotes qui compteront pour beaucoup dans le prix du « Modèle de l'Année ». Ce travail préparatoire était réalisé à Wépion chez le même André-Marie, l'autre représentant du RMM au sein de la dite commission. (Tous deux finiront par la quitter, fatigués du « n'importe quoi » dont faisaient preuve d'autres de ses membres).

Après une éclipse de quelques années au RMM et sa participation à la création d'un autre club, Michel a retrouvé le RMM pour ne le quitter, contre son gré cette fois, qu'un triste jour de juillet 2020. *A-M. D.*



Petites annonces

Envie de publier une annonce ? Envoyez le texte à ffn@club-rmm.be en tâchant de vous limiter à 3 ou 4 lignes. Règlement et modalités : voir les valves au local. Les annonces de vendeurs professionnels ne sont pas acceptées

LA VIE DU CLUB

On a blanchi le réseau blanc !





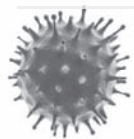
Ce sont des peintres masqués qui ont fait le coup !



L'auteur des photos de cet évènement sera peut-être surpris par les modifications que je leur ai fait subir, mais j'espère qu'il n'en sera pas vexé pour autant. Ce n'est pas la première fois que je m'autorise ce genre de choses, pour la « bonne cause », cela va sans dire. **Explications** : pour redresser des lignes en réalité verticales (ou horizontales) mais qui ne le sont plus sur une photo – effet de l'inclinaison quasi inévitable de l'appareil lors de la prise de vue — je me sers depuis longtemps d'un logiciel de la firme française DxO (appelé DxO Optics Pro à l'origine, DxO PhotoLab actuellement). Je m'en sers aussi pour bien d'autres corrections. Disponible aussi bien sur Windows que sur Mac OS X, il s'est considérablement enrichi en 15 ans pour devenir aujourd'hui un *must* pour les photographes, amateurs ou experts.

Je ne peux que vous suggérer un petit coup d'œil sur Internet pour vous faire une idée de ses nombreuses possibilités.

André-Marie



Quand « l'indésirable » s'incruste...

Au vu des nouvelles d'alors, je m'étais risqué dans le précédent numéro à titrer « Exit le Covid ? », avec la précaution du point d'interrogation de rigueur. Mais l'intrus nommé SARS-CoV-2 ne semble pas encore décidé à nous laisser en paix. Il faut donc en prendre notre parti, tout en espérant des temps meilleurs.

En ce qui concerne en particulier la vie du club, c'est encore à plus d'un point d'interrogation qu'il faut nous habituer.

Ainsi, dans la dernière mouture de l'Agenda des réunions envoyée à la Rédaction, ces deux paragraphes (qu'il m'a bien fallu en extraire et placer ici pour les besoins de la mise en page) :

La situation sera revue en fonction de l'épidémie de Covid-19 et des directives du gouvernement. Il est probable que les consignes de distance physique et d'hygiène (lavage des mains, gel, masques) resteront d'application. L'inscription, par avance, ou à votre arrivée, sur les feuilles horaires est obligatoire pour le suivi ou « tracing » et, un peu plus loin, La tenue de notre exposition 2020 sera programmée... ou reportée en 2021 en fonction de l'évolution de l'épidémie de Covid-19.

Sur ce dernier point, on connaît maintenant la réponse. Pas d'expo cette année, on se contentera d'une journée « Porte ouverte » le 28 novembre.

André-Marie



Des modélistes... et aussi des photographes

Trois numéros de FFN déjà en 2020, trois photos de couverture et trois photographes différents. Merveille! Pourvu que ça dure...

Pourtant, ce n'est pas si facile de trouver les images qui se prêtent bien à cet usage. C'est qu'il faut penser « couverture ! » au moment de cadrer sa photo. Ça n'impose pas forcément de basculer son appareil de 90° comme pour un format « portrait », car on peut prévoir un recadrage possible dès la prise de vue. Mais il faut rechercher l'effet que le sujet fera en couverture, ou dans une pleine page. C'est une

toute autre chose que la photo documentaire. Ainsi ai-je reçu de Corentin tout un dossier de photos, dont deux seulement pouvaient convenir, et encore... Heureusement qu'une des deux me semblait devoir faire, après recadrage, un superbe effet. C'est elle que j'ai retenue.

Alors, chers amis photographes, pensez-y et n'hésitez pas à envoyer vos propositions à la rédaction. Si possible au format TIF ou raw, le JPEG se prêtant mal aux ajustements nécessaires. (Vision sur écran et impression en série sont deux choses bien différentes.)

André-Marie



Le tracteur New Holland qui a servi de base pour l'engin rail-route présenté dans le numéro 212 est disponible chez SIKU. La version de départ idéale est illustrée ici : deux exemplaires sur un semi surbaissé. C'est plus cher qu'à la pièce (qui n'est pas vendue seule) mais on peut en faire deux locos...



Franière, « du jamais vu dans le domaine ferroviaire européen ». Le week-end des 5 et 6 septembre, 480 m de voie, préalablement assemblés sur une énorme dalle de béton, ont été ripés de 16 mètres et mis en place, permettant de réduire considérablement la coupure de la voie sur cet axe très fréquenté. Vous dormiez ?



Transformation « haut le pied » d'un wagon à marchandises à l'échelle 1/160

Sur un nouveau module en Nm, j'ai prévu un atelier de construction mécanique. Cet atelier est desservi par la voie normale qui pénètre dans l'enceinte perpendiculairement au module. En cherchant dans ma collection de wagons, j'ai choisi la référence 2353 de Roco, achetée il y a

40 ans à mes débuts dans l'échelle N. Il s'agit d'un wagon plat à quatre essieux.

Mais comme on peut voir sur la photo ci-dessous, ce qui prétend représenter le plancher n'est pas très « modélisme » comme nous le pratiquons à l'heure actuelle. J'ai donc entrepris d'y remédier.

Démontage du wagon :

On commence par démonter le plancher et le lest. On en profitera pour vérifier s'il est possible de le remplacer par un vrai plancher. Puis on retire les bogies pour enlever les attelages. On enlève également le boîtier d'attelage d'un des bogies (coté visible par le public).

Reconstruction :

Pour la reconstruction on a besoin de balsa d'un millimètre d'épaisseur.

On colle un morceau de balsa à la place du lest.

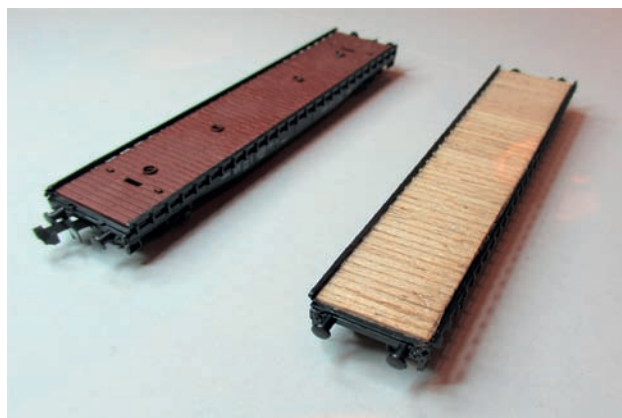
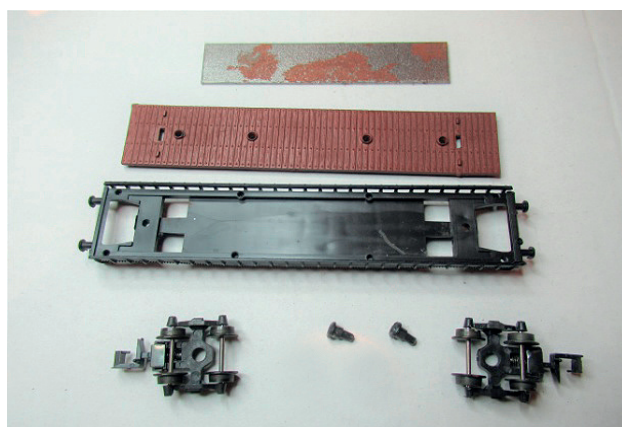
Puis, pour figurer le plancher, on coupe de fines languettes d'environ 25 mm de long et 1,2 mm de large. Il en faudra une bonne cinquantaine !

D'une pochette pour documents on coupe un morceau d'environ 25 mm de large et un peu plus long que la longueur nécessaire. Ensuite on y colle une bande d'adhésif double face.

Avec une équerre on y place les languettes une à une, en veillant de rester le plus droit possible.

Ensuite on coupera le plancher à la bonne largeur – soit 17 mm pour notre exemple – et à la bonne longueur. Il faudra bien serrer pour éviter que les planches ne bougent. On pourra alors coller le plancher en place.

Il nous restera plus qu'à remonter les bogies du wagon et de le garnir avec un chargement. Puis on pourra le mettre en place sur le module, comme on peut le voir ci-contre.



*Texte & photos Henri JANSSENS
Antwerpen 06/2020*



Billets s'il vous plaît... !

Edmonson et ses billets en Belgique – 1949

Billets utilisés par la S.N.C.B. 1949

Les billets Edmonson sont utilisés depuis plus de cent ans. Ils ont survécu aux deux Guerres mondiales. Créée en 1926, la S.N.C.B. a repris anticipativement le 10 mai 1940 la dernière compagnie privée du pays, le Nord Belge.

La Belgique — on le sait — a été libérée en 1945. La fin des billets préimprimés est proche, la machine Schuster va permettre d'imprimer, au guichet, les nouveaux billets. L'expérimentation a commencé en gare de Bruxelles-Nord.

Billets à prix plein, simples et AR



Billet à destination unique



Billet à destination unique avec direction de transport



Billet à destinations multiples, sans grille



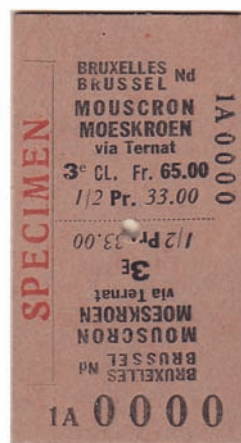
Billet à destinations multiples, avec grilles



Billet à destination unique



Billet à destination unique et à double usage



Billet à destination unique avec direction de transport

Billets A.R. ▲

◀ Billets simples



Billet à destinations multiples, sans grille
recto verso

Billet à destinations multiples, avec grille
recto verso

Billets à prix réduit



Billet à prix réduit de 25 %

Billet à prix réduit de 50 % pour distances courtes

Billet à prix réduit de 50 %

Billet à prix réduit de 75 %

Les billets à prix réduit sont attribués sous la condition de pouvoir montrer une carte d'identité spécifique.

75 % : invalide de guerre, ancien combattant de 14-18, journaliste ;

50 % : invalide civil de la guerre, officiers d'active, sous-officier des colonies en congé, agent pensionné des chemins de fer concédés, familles nombreuses, agent des douanes en service ;

25 % : officier de réserve.

Billets gratuits

Des billets gratuits sont attribués à certains voyageurs : aux agents en activité et pensionnés de la S.N.C.B. et du département des Communications, ainsi qu'à leur épouse ou leur veuve.

(Et pas à leurs enfants mineurs ? NDLR)
Remarquons la perforation centrale : ces billets étaient fournis attachés par une cordelette ou un fil métallique passant par cette perforation. ▶

◀ billets gratuits :



Billet de 1^e classe



Billet de 2^e classe



Billet de 3^e classe



Billet de 1^e classe



Billet gratuit délivré par le service de presse de la S.N.C.B.

Titres divers

Bulletin de marche destiné aux ouvriers de la S.N.C.B. et des Administrations du département des Communications, aux ouvriers de la RTT, et aux agents de la S.N.C.B. blessés en service, pour se rendre aux visites médicales. ▶

1^o Talon du bulletin de renseignements I.C. 204

Valable pour le voyage de à et retour.

Timbre à date de la gare de départ	Timbre à date de la gare de départ	Timbre à date de la gare de départ	Timbre à date de la gare de départ
Timbre du dispensaire régional	Timbre du dispensaire régional	Timbre du dispensaire régional	Timbre du dispensaire régional
L'intéressé doit se représenter au dispensaire le	L'intéressé doit se représenter au dispensaire le	L'intéressé doit se représenter au dispensaire le	L'intéressé doit se représenter au dispensaire le

Recto

AGENT BLESSE EN SERVICE

Nom, prénoms :

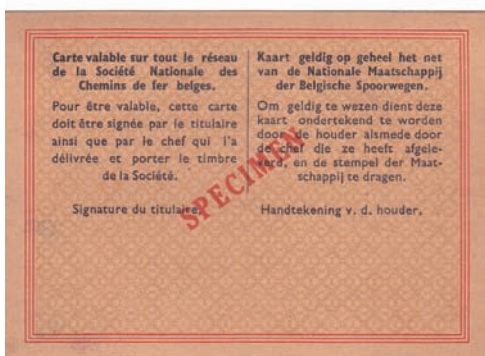
Qualification administrative :

Unité administrative :

Signature du fonctionnaire qui a dressé l'I.C. 204.



Permis de 3^e classe — recto



verso

◀ Carte de Libre parcours en 1^e, 2^e ou 3^e classe

Pour certains groupes ou particuliers en 1^e, 2^e ou 3^e classe ▼



Billet de 1^e classe — recto

Philippe BRUNIAUX

Quand on reçoit un trésor...

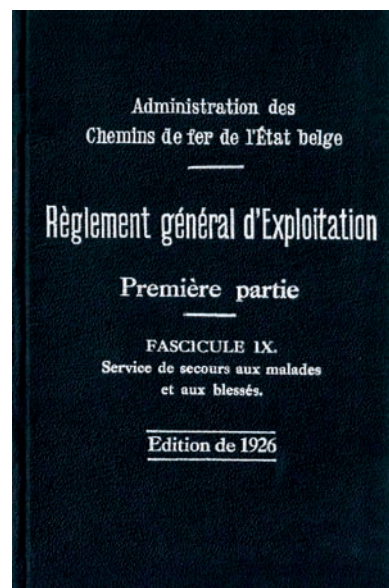
Le Règlement général d'Exploitation de l'État belge

C'est en guise de remerciement que j'ai reçu deux fascicules de l'État Belge. L'un est de 1907 et le second de 1926, édité à la fin de 1925 et dont la préface est signée par « L'Administrateur-Directeur général E. Foulon ». Tous deux sont les fascicules IX traitant du « Service de secours aux malades et blessés ».

En les feuilletant je suis tombé sur le chapitre 2 paragraphe 5 qui concerne le transport par chemin de fer. Et j'avoue que j'ai de suite été fasciné par les dessins des wagons qui illustrent cette partie, mais également tous ceux qui illustrent le texte du fascicule. La procédure à suivre pour mettre les blessés dans les voitures y est bien expliquée.

Je vous souhaite beaucoup de plaisir à la découverte de ces quelques pages. À l'occasion, je cèderai les fascicules au RMM pour sa bibliothèque.

Antwerpen 27-04-2020 Henri JANSSENS



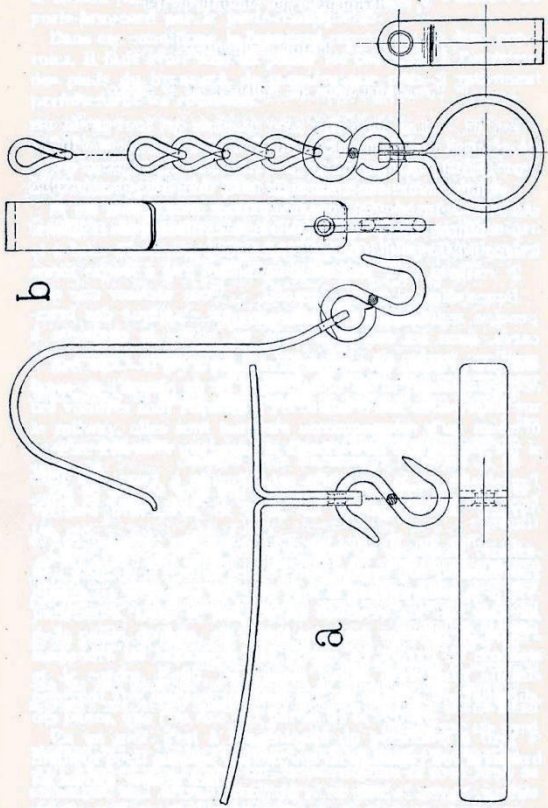


Fig. 25.

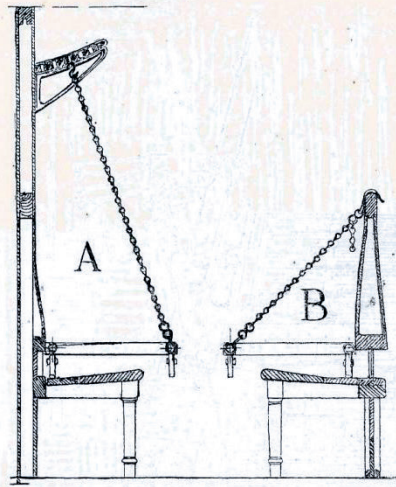


Fig. 26.

Art. 48. — Manœuvre d'embarquement.

1^o Introduction du brancard dans le compartiment.

Les deux brancardiers transportant le blessé se dirigent vers le compartiment en tenant le brancard dans la direction de l'axe de celui-ci.

Le brancard est orienté de façon à introduire le blessé dans la voiture soit la tête en avant, lorsque la portière donne accès directement dans le compartiment, soit les pieds en avant, lorsque la portière donne sur un couloir.

Dans les deux cas, le brancardier d'avant cède l'un des bras du brancard à l'agent posté près de la baie du compartiment. Lui-même se place à l'extérieur du brancard et saisit l'autre bras (fig. 27). Alors, simultanément, ils élèvent le brancard vers le compartiment. A cet instant,

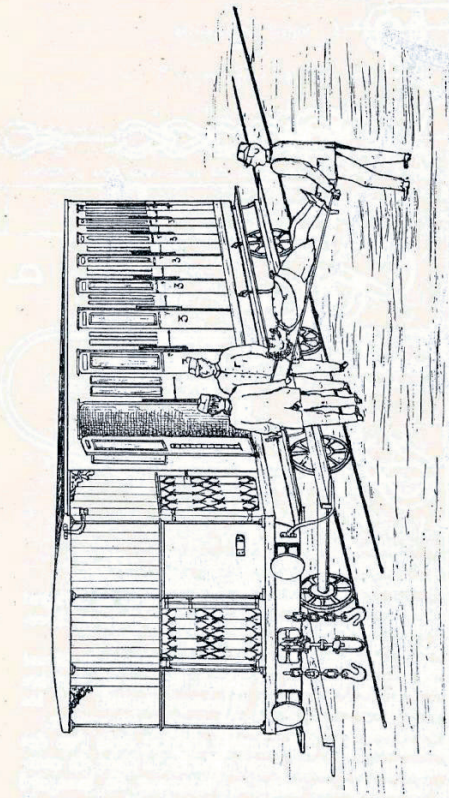


Fig. 27.

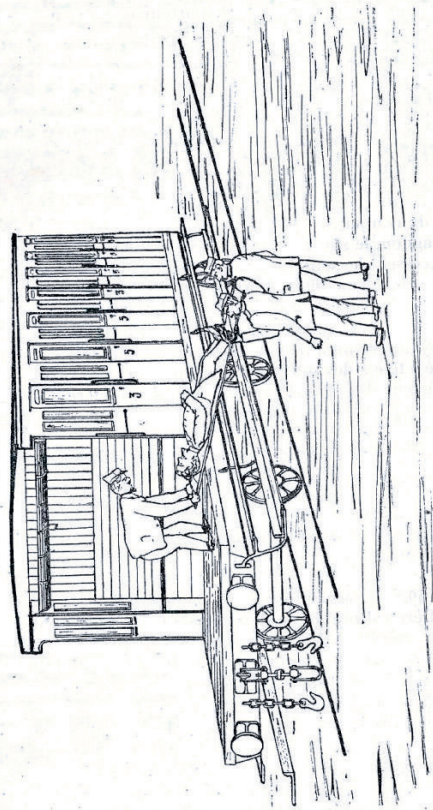


Fig. 28.

l'agent qui s'y trouve saisit les deux bras d'avant et tire la charge à lui. Au moment où le porteur d'arrière se prépare à monter dans la voiture, les deux hommes postés de part et d'autre saisissent les bras du brancard, soulèvent celui-ci et le poussent à l'intérieur du compartiment (fig. 28).

En soulevant le brancard pour introduire le blessé dans la voiture, les brancardiers règlent leurs mouvements de façon à lui conserver le plus possible la position horizontale.

2° *Fixation du brancard sur l'une des banquettes.*

Le second porteur est monté dans l'entretemps à l'intérieur du compartiment. Il saisit le brancard et, aidé de son compagnon, le soulève et le place sur l'une des banquettes. Sans cesser de soutenir d'une main le côté extérieur du brancard, de sa main libre il glisse l'anneau terminant la chaînette dans le bras du brancard (fig. 29).

Lorsque la banquette est munie d'un accoudoir, le brancard est légèrement incliné dans le sens de la tête aux pieds, le côté « tête » devant être placé sur l'accoudoir. En outre, la longueur des chaînettes est réglée de manière à pencher aussi quelque peu le brancard vers la cloison, afin que la hampe placée le long de celle-ci soit seule en contact avec cet accoudoir (fig. 30 et 31).

Art. 49. — Manœuvre de débarquement. — Les opérations du déchargement des brancards sont le contre-pied des manœuvres d'embarquement et elles se succèdent en sens inverse.

Art. 50. — Précautions à observer. — 1° Si la baie de la portière est munie de deux garde-mains, préalablement à toute opération, l'un de ceux-ci sera enlevé prestement, jusqu'à mi-hauteur, au moyen d'un bon couteau de poche;

2° la longueur des chaînettes, mise en jeu, sera déterminée de telle sorte que le côté extérieur du brancard en place soit suspendu, sans reposer sur la banquette en aucun point;

3° après usage, les éléments (chaînettes, crochets, ferures diverses) seront réunis et chaque assortiment attaché au brancard au moyen d'une ficelle ou d'un mince fil de fer plombé.

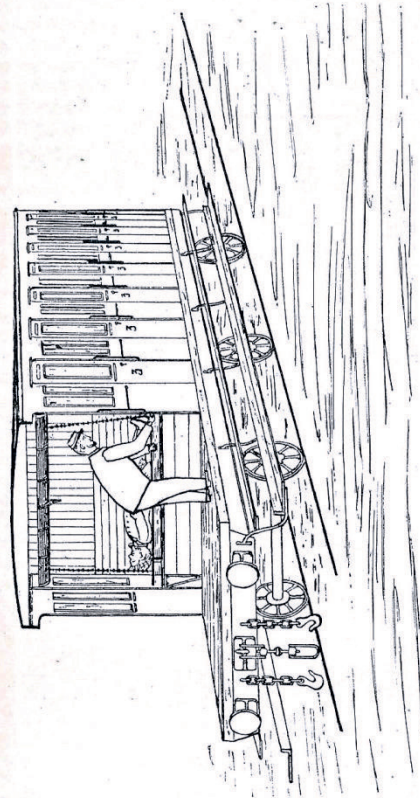


Fig. 29.

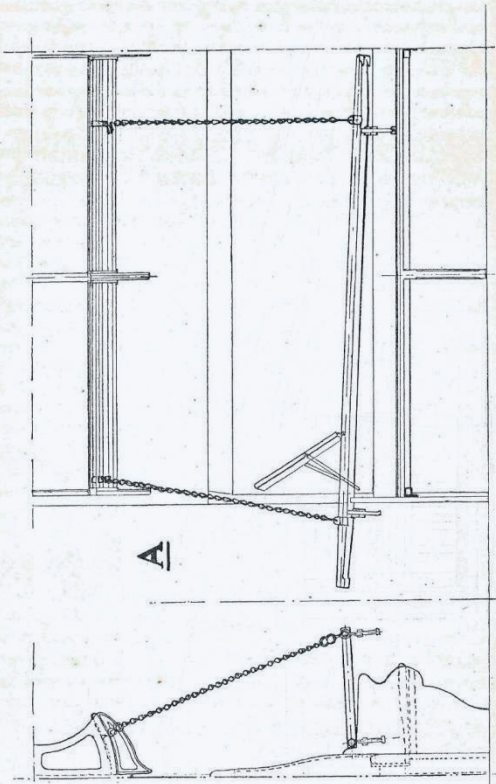


Fig. 30.

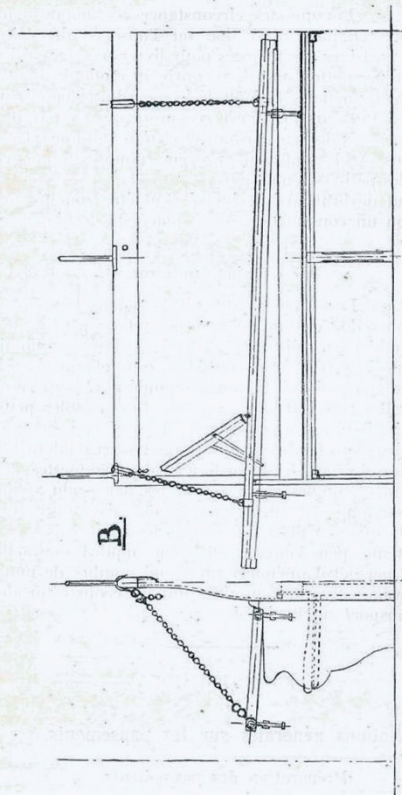


Fig. 31.

2^e p. — 118 —

2^e Transport dans les fourgons.

Art. 51. — Lorsque les circonstances — notamment le manque de chaînettes ad hoc ou l'absence de voitures dotées de portières assez larges pour livrer passage au brancard — ne permettent pas de recourir au mode de transport décrit dans les articles 47 à 50, le brancard est déposé sur le plancher d'un fourgon. Il est recommandé, en pareil cas, d'isoler les pieds du brancard au moyen de tampons d'étoffe, de coussins ou de tout autre procédé, pour éviter la transmission des petites trépidations.

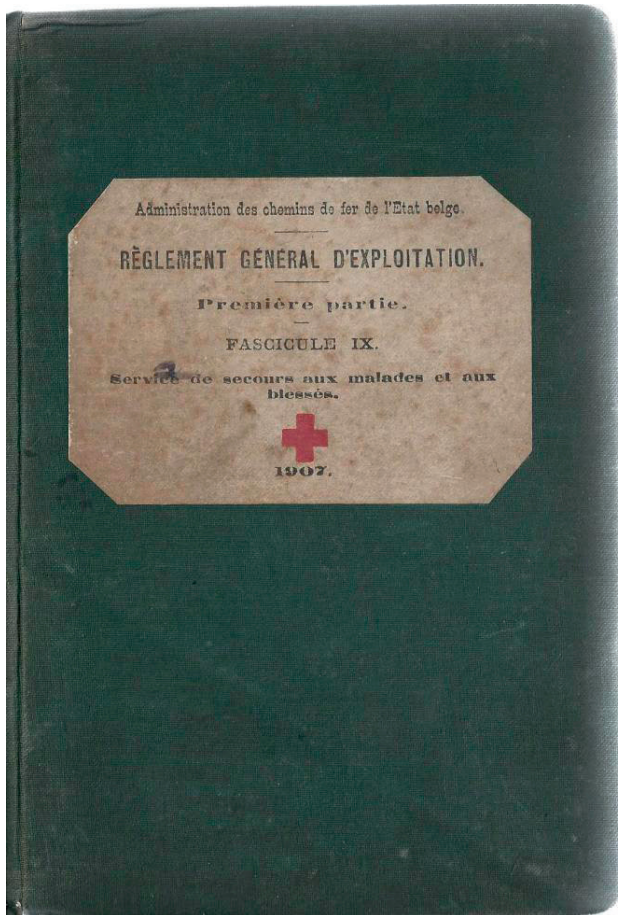
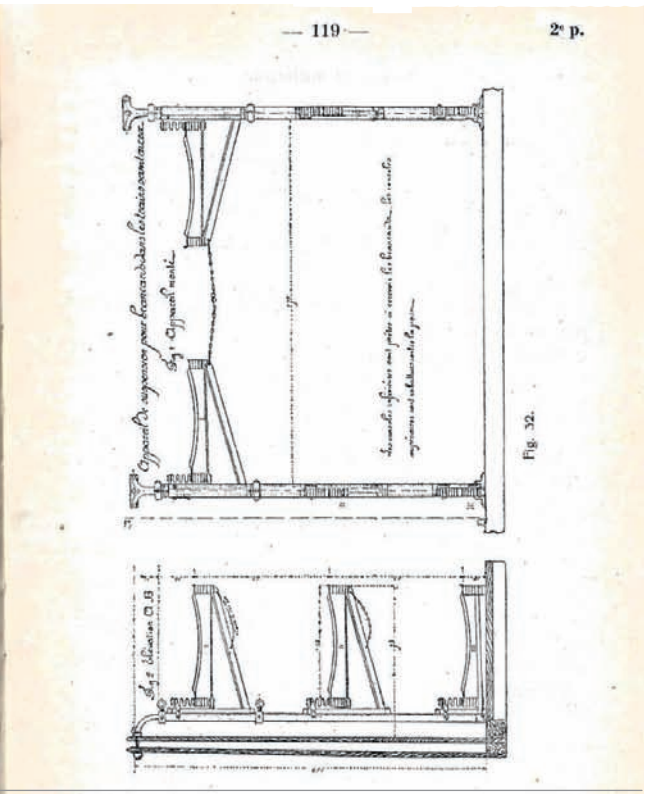
A défaut de brancard, le blessé peut être couché sur un matelas ou un coussin de voiture placé sur le plancher du fourgon.

B. — Trains sanitaires.

Art. 52. — Les départements de la défense nationale et des chemins de fer ont adopté, pour la constitution des trains sanitaires, un dispositif spécial, système « Simonis ».

Ce dispositif (fig. 32) consiste essentiellement en un système de consoles à ressorts, couplées et superposées, sur lesquelles reposent les brancards. Ces consoles peuvent être assujetties facilement dans toute espèce de wagons à marchandises ou de voitures à voyageurs préalablement dégarnies des cloisons de séparation et des banquettes; avant le chargement, on les rabat contre les parois du véhicule, pour laisser le plus d'espace libre possible dans la voiture et faciliter la mise en place successive des brancards.

Ce système, peu coûteux, est d'une application facile et rapide; il permet d'aménager un grand nombre de malades dans un wagon et réduit au minimum les secousses produites par le transport en chemin de fer.



Administration des chemins de fer de l'Etat.

DIRECTION DE L'EXPLOITATION.

Andrieu

Bruxelles, le 1^{er} août 1907.

AVIS:

Le fascicule IX de la première partie du R. G. E. sera mis en vigueur à partir du **15 août 1907.**

Il remplace le « Règlement spécial relatif à l'organisation du service de secours aux blessés » formant annexe à l'ordre de service n° 250, de 1897.

En même temps que ce fascicule, paraîtra un **extrait** qui est destiné à être remis, notamment, aux premiers chefs-gardes, aux chefs-gardes, aux gardes, aux machinistes, aux chauffeurs, aux brigadiers hommes de métier, aux brigadiers serre-frein, aux brigadiers visiteurs, aux brigadiers lampistes et aux piqueurs.

Il est publié de cet extrait une édition française et une édition flamande.

L'attention du personnel est tout particulièrement appelée sur le texte des articles suivants (1) : **3, 4, 8, 10, 27 à 46, 59, 62, 64, 65, 76, 76^b à 76^d, 77, 96, 112, 115 à 118, 143, 146 à 155, 157 à 159, 162, 163, 166, 168, 169 et 171 (2).**

(1) Ces numéros d'articles sont substitués à ceux qui sont mentionnés dans la 18^e ligne, page 4 de l'ordre de service n° 107 de 1904.

(2) Parmi ces articles, ceux qui portent les nos 3, 4, 28 à 35, 39 à 46, 59, 62, 65, 76, 96, 143, 147, 148, 150 à 152, 154 et 155, ne figurent pas dans l'extrait.

Ci-dessus le fascicule 9 - première partie - du règlement général d'exploitation de 1907 ainsi que la première page qui porte le nom de son propriétaire.

Tout savoir sur... la caténaire du réseau belge (IV)

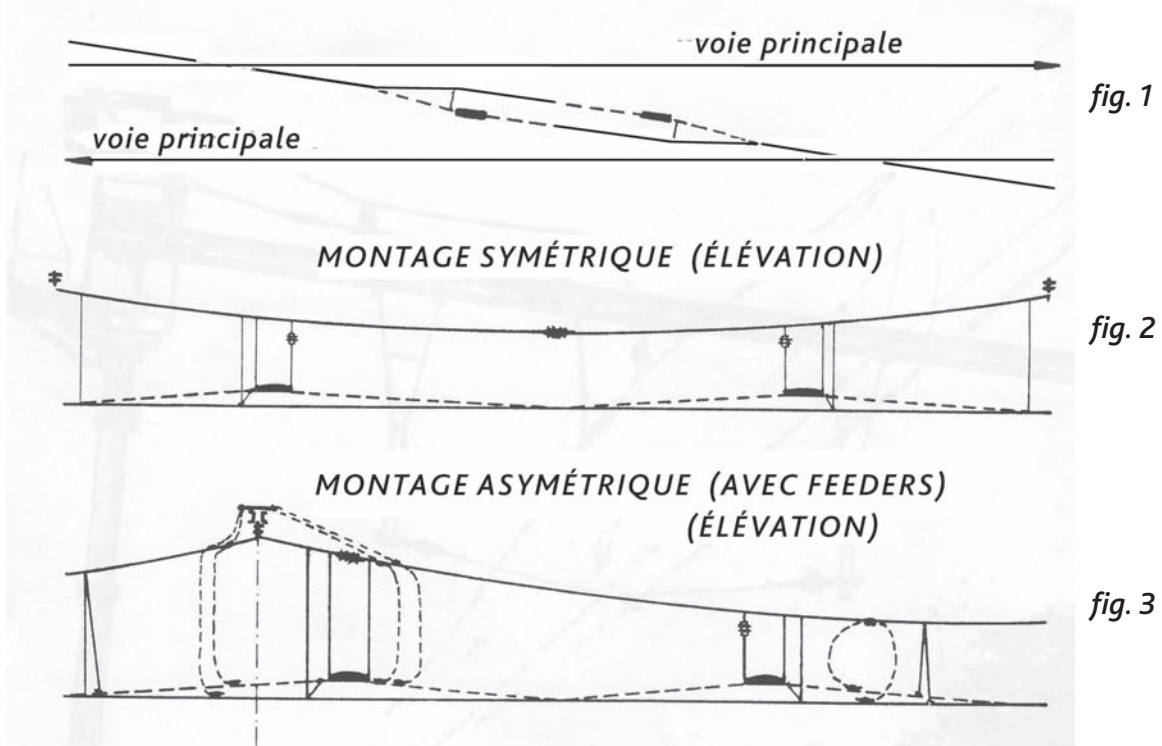
Dans le précédent numéro, nous avons vu qu'une ligne électrifiée est habituellement divisée en tronçons électriques indépendants pouvant être mis hors service en vue de travaux de maintenance ou de réparation, ou être mis en parallèle pour former un tronçon plus long.

Isolateurs de section

S'il est intéressant de diviser une caténaire en tronçons pouvant être isolés au moyen d'interrupteurs, il est essentiel de réaliser un

isolement lorsqu'une caténaire relie deux (ou plus) voies qui appartiennent à des tronçons électriques différents. Dans le cas d'une liaison entre les deux voies principales, par exemple.

Pour ce faire, on relève alternativement l'un puis l'autre des fils de contact, pour y insérer des isolateurs, en diagonale. Un autre isolateur sera placé dans le câble porteur, soit au milieu du dispositif (montage symétrique), soit à proximité d'un des supports, au-dessus de l'isolateur d'un des fils de contact (montage asymétrique).



Les fig. 2 et 3 illustrent ces deux types d'isolateurs de section en caténaire simple (cas les plus fréquents). En caténaire compound (cas plus rare), les deux câbles porteurs sont réunis de part et d'autre de l'isolateur de section.

Un isolateur de section asymétrique peut être accompagné d'un interrupteur (manœuvrable en charge) ou d'un sectionneur (manœuvrable

uniquement hors charge), ce qui va permettre d'isoler une voie (ou un faisceau de voies) de la voie adjacente.

On notera que tous les sectionnements de la caténaire — y compris ceux à lame d'air — reçoivent un numéro, lequel apparaît en découpe dans une plaque d'identification de couleur blanche suspendue à la caténaire.



Liaison entre les deux voies de la ligne 162 (à l'entrée de Grupont coté sud). Au-dessus, caténaire simple à deux fils de contact (CS 2). Les plaques signalétiques (A) sont bien visibles et il y a deux isolateurs sur le câble porteur, un au-dessus de chaque isolateur des fils de contact (B). Ces derniers sont faits d'un bâton isolant de couleur blanche. Les fils de contact sont lestés (C) afin de redescendre à la bonne hauteur après avoir été relevés à l'endroit de l'isolateur.



Version plus ancienne d'un isolateur de section au-dessus d'une liaison entre les voies principales au point d'arrêt de Haversin (côté Ciney). Les trois plaques signalétiques (A), l'isolateur sur le câble porteur (D), et les deux isolateurs (d'un type plus ancien) (A) aux fils de contact sont faciles à reconnaître. **André-Marie**

NOTRE DOSSIER

la modernisation de l'axe 3 (suite)

Des chemins vallonnés, des paysages rocheux... Si la ligne 162 Namur-Arlon est pittoresque, les parois rocheuses doivent faire l'objet d'une surveillance régulière pour prévenir tout éboulis. Et comme on peut le voir sur la photo ci-contre, c'est chose bien nécessaire !

Sécurisation des Parois : des actions à différents niveaux

Le plan « Sécurisation des Parois » d'Infrabel prévoit ainsi une série d'actions indispensables : l'identification des risques et du degré d'urgence par une équipe de géologues, le « peignage » régulier des parois pour enlever les morceaux superficiels devenus instables, et enfin un traitement de fond pour sécuriser les structures présentant une plus grande altération.

C'est cette dernière opération qui est en cours sur le tronçon entre Grupont et Hatrival (14 km). Ce chantier a démarré début juin sur deux sites : le premier (sur une distance d'environ 400 m) se trouve non loin de la halte de Poix-Saint-Hubert, le second (environ 650 m) est à hauteur du lieu-dit de Baucols (à la limite des communes de Saint-Hubert et de Libin). En tout, sur plusieurs années, il s'agira de traiter en profondeur neuf massifs rocheux distincts.

Adaptation du gabarit

Les chantiers en cours visent aussi un autre objectif : dans le cadre de la modernisation, l'élargissement de la plateforme ferroviaire est nécessaire, le gabarit actuel devenant insuffisant au vu de l'augmentation de la vitesse des trains.

Une opération spectaculaire

Concrètement, depuis le sommet, deux énormes pelles mécaniques chenillées procéderont à l'excavation d'une quantité impressionnante de roche. Puis, des techniciens alpinistes réaliseront des forages pour installer les points d'ancrage et poser des filets de protection.



Les roches extraites, évacuées par camions pour être ensuite concassées, serviront d'empierrement pour des chemins forestiers.

Des chiffres dignes des travaux d'Hercule !

- 150.000 m³ de roche à terrasser et évacuer ;
- 40.000 m² de filets métalliques ;
- Plus de 18.000 forages de 3 m de profondeur pour ancrer ces filets ;
- Des travaux à réaliser jusqu'à 30 m au dessus de la voie.

Plusieurs ponts et aqueducs

Sur le même tronçon, on va rénover quelques ponts et aqueducs qui permettent aux voies ferrées d'enjamber la Lhomme. Et supprimer le PN de la rue de l'Usine à Poix-Saint-Hubert.



Texte et photos : André-Marie Ducarme
Source : infrabel.be

agenda des réunions

Septembre 2020

- ven. 18 — **Réunion mensuelle : « Halte royale » par M. Marc Pireyn**
- ven. 25 — Réseaux : circulations réglementées sur inscription
Réseau H0 Mosan : **trains de marchandises – trafic diffus**
- sam. 26 — Ouverture du samedi de 13 h 00 à 18 h 00
priorité au modélisme et aux travaux sur les réseaux

Octobre 2020

- ven. 02 — Réseaux : circulations réglementées sur inscription
Réseau H0 Mosan : **trafic de marchandises par wagons plats**
Réseau modulaire des membres : construction / décor
- ven. 09 — Réseaux : circulations réglementées sur inscription
Réseau H0 Mosan : **trains de charbon**
Ouverture officielle de la **bibliothèque**
- sam. 10 — Ouverture du samedi de 13 h 00 à 18 h 00
Réseaux : circulations réglementées sur inscription
- ven. 16 — **Réunion mensuelle : « Moulages » par M. Pierre Storder**
- ven. 23 — Réseaux : circulations réglementées sur inscription
Réseau H0 Mosan : **trains de marchandises – traction diesel**
- sam. 24 — Ouverture du samedi de 13 h 00 à 18 h 00
priorité au modélisme et aux travaux sur les réseaux
- ven. 30 — Réseaux : circulations réglementées sur inscription
Réseau H0 Mosan : **locomotives électriques**

Novembre 2020

- ven. 06 — Réseaux : circulations réglementées sur inscription
Réseau modulaire des membres : construction / décor
Réseau H0 Mosan : circulations libres
- sam. 07 — Ouverture du samedi de 13 h 00 à 18 h 00
Réseaux : circulations réglementées sur inscription
- ven. 13 — Réseaux : circulations réglementées sur inscription
Réseau H0 Mosan : **trains de voyageurs – Époque III**
Ouverture officielle de la **bibliothèque**

suite page de droite

- ven. 20 — **Réunion mensuelle : « Voyage en Suisse » par M. Luc de Martelaer**
- ven. 27 — Réseaux : circulations réglementées sur inscription
Réseau H0 Mosan : **trains de marchandises – wagons couverts**
- sam. 28 — **Journée « Porte ouverte », de 10 à 18 h** *voir l'éditorial de Th. Chevalier*

Décembre 2020

- ven. 04 — Réseaux : circulations réglementées sur inscription
Réseau modulaire des membres : construction / décor
Réseau H0 Mosan : circulations libres
- ven. 11 — Réseaux : circulations réglementées sur inscription
Réseau H0 Mosan : **trains de voyageurs – Époque IV**
 Ouverture officielle de la **bibliothèque**
- sam. 12 — Ouverture du samedi de 13 h 00 à 18 h 00
 Réseaux : circulations réglementées sur inscription
- ven. 18 — **Souper annuel du RMM**
- ven. 25 — **Fête de Noël : PAS DE REUNION. Bonne Fête à tous!**
- sam. 26 — Ouverture du samedi de 13 h 00 à 18 h 00
priorité au modélisme et aux travaux sur les réseaux

Janvier 2021

- ven. 1^{er} — **Jour de l'An : PAS DE REUNION. Bonne Année 2021 à tous!**
- ven. 08 — Réseaux : circulations réglementées sur inscription
 Ouverture officielle de la **bibliothèque**
Réseau modulaire des membres : construction / décor
Réseau H0 Mosan : **trains de marchandises – traction vapeur**
- sam. 09 — Ouverture du samedi de 13 h 00 à 18 h 00
 Réseaux : circulations réglementées sur inscription
- ven. 15 — **Assemblée générale du Rail Miniature Mosan**
- ven. 22 — Réseaux : circulations réglementées sur inscription
Réseau H0 Mosan : **trains de voyageurs – Époque V et +**
- sam. 23 — Ouverture du samedi de 13 h 00 à 18 h 00
priorité au modélisme et aux travaux sur les réseaux
- ven. 29 — Réseaux : circulations réglementées sur inscription
Réseau H0 Mosan : circulations libres

L'agenda R.M.M. est susceptible de modifications et d'ajouts, voir les mises à jour sur <http://www.club-rmm.be> et <https://fr-fr.facebook.com/rail.miniature.mosan.asbl>
 Consultez l'agenda des bourses de Michel Marin: <http://home.base.be:vt636840/bourse/html>

Conseil d'administration 2020

Président : Didier Delfosse 0477 65 64 86
president@club-rmm.be

Vice-président : Jean-Claude Botspoel 0477 39 69 99
vice_president@club-rmm.be

Secrétaire : Pierre Storder 0475 39 31 70
secretaire@club-rmm.be

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

Administrateurs : Serge Buysse
Philippe Bruniaux
Thomas Chevalier

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

Animateurs des réseaux et activités

Réseau H0 « Mosan » : Guy Deneff

Réseau H0 « 3 rails » : Fabrice Bar

Réseau N « Athus–Meuse » : Thierry Follebouck

Réseau modulaire des membres :
Jean-Claude Botspoel

Ouverture du samedi (de 13 à 18 h) : Serge Buysse

Bibliothèque
Philippe Bruniaux – Jean-Claude Botspoel

Ferro Flash Namur
Thomas Chevalier – André-Marie Ducarme
ffn-rmm@club-rmm.be

Cotisations annuelles (2020)

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 : Didier Delfosse

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 l'autorisation expresse et écrite de l'éditeur. Les lettres des lecteurs sont publiées sous la responsabilité exclusive de leur auteur.



Notre photo de couverture

L'IC 2138 à Rhisnes le 14 avril 2020, sous un soleil printanier : photo prise par Corentin ROMEDENNE (recadrée pour les besoins de la couverture). Souvent surpris à photographier les trains, notre jeune membre a été « repéré » par bien des conducteurs, comme ici celui de la 1351, un de ses copains, qui lui adresse un petit salut au passage.

Note : le logiciel dont il est question en page 3 de ce numéro a permis de rendre plus visibles les détails de la traverse de tête de la 13. NDLR

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.

Statuts et règlement d'ordre intérieur peuvent être consultés aux valves du club et sur son site internet <http://www.club-rmm.be>

Adresse du club :
Centre associatif et culturel de Géronsart,
rue du Trèfle 2,
5100 Jambes