

Rail Miniature Mosan asbl

Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise



Ferro Flash Namur



Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

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

n° 179 2013-2



12 décembre 2012 : train de travaux de l'entreprise DUCHENE dans les dépendances de Flawinne (photos C. Carpet).



D'un côté du convoi, un véhicule avec portique grue et poste de pilotage n°40 88 953 4904-6 type 9534B2, un couvert n°44 88 9100 104-3 type 6931AO, un plat à ridelles n°80 88 393..., une grue "Grove" (marquée : "wagon Andre") n°99 88 03 11 001-9, la HLV 7844 d'Antwerpen n°92 88 0077 144-8B-BLX.

Réunion mensuelle de février

Une vingtaine d'adultes dans le local "réunions" et six jeunes aux réseaux...

La réunion mensuelle a débuté par une minute de silence, en hommage à feu André Witmeur, fondateur de la maison "Jocadis" et ancien membre du RMM.

Tandis que quelques dames se chauffaient au radiateur, le Président Delfosse présente les agendas, l'avancement de l'Atelier "Etablis", le voyage en Baie de Somme et celui à Intermodellbau de Dortmund ainsi que le premier "Rallye-Réseaux".

Rallye-Réseaux

Pierre Goyens fait appel aux membres qui ont un réseau fini ou non, (cela reste intéressant).

Probablement irons-nous en visiter trois, le samedi 25 mai, par tournante d'équipages routiers de 4 à 5 personnes, les réseaux de Claude Dehareng, Thomas Chevalier et Luc de Martelaer..

Circulations sur le réseau H0 "US"

Rendez-vous les dimanches 21 avril et 19 mai, mais il faut prévenir pour visiter et rouler sur notre réseau US stocké à Mettet, chez le Président ! Pas de participant annoncé = pas de circulation.

Voyages

A chaque sortie dans les bourses ou dans les clubs, distribuez nos folders d'information pour notre Bourse RMM du premier dimanche de juin (cette année, le 2). Mettre à l'agenda un co-voiturage pour la Bourse de Houten (NL) le 4 mai !

Alors que dix-sept d'entre-nous seront en Baie de Somme du 9 au 12 avril, ne pas oublier qu'il faut remplir un autocar pour "Intermodellbau 2013" de Dortmund, le jeudi 11 avril. Promotion à continuer... Bulletin de participation sur le site du club : www.club-rmm.be

Modélisme

Du côté du réseau H0 mosan, Claude Riguelle explique que Patrick Maes travaille sur les "pointes de coeur" de certaines aiguilles du réseau Mosan. On parle d'installer aussi des dételeurs. Une réunion de nettoyage et de peintures de caténaires est nécessaire sur ce réseau.

Rien de neuf au "3 R". Claude Dehareng pense à un "brain-storming décor" après le voyage d'avril...



Photo Cl. Carpet



Photo JP Lobet

Atelier modélisme

Cette soirée du 15 février se termina par un bel Atelier de patines d'immeubles animé par Philippe Bruniaux. Pendant ce temps, aux réseaux, une série de voitures M2 attendaient des explications sur leur numérotation et "les époques" !

Réunion mensuelle de mars

Bien décidé à respecter l'horaire, le Président débute la réunion mensuelle à 20 heures, comme prévu. Les nouveaux membres Thierry Dumont et Jacques Parmentier se présentent. Nous sommes actuellement 68 membres et 15 abonnés à FFN : le club va bien.



Mensuelle de mars (Photo JP Lobet)

Voyage en Baie de Somme

L'excursion en train touristique et l'hôtel sont payés. Les participants ont réglé leur quote-part. Tout est en ordre. L'arrivée est prévue à l'hôtel le mardi 9 avril après 17h, le repas du soir à 19h00.

Voyage à Dortmund

Petit à petit, l'autocar se remplit. Il y a encore de la place, les inscriptions NE sont PAS encore clôturées. Il n'y aura pas de déjeuner dans le car (pas assez de participants). Les cartes d'entrée sont arrivées.

Rallye réseaux

La première excursion aura lieu le samedi 25 mai.

Nous visiterons trois réseaux ou ébauches avancées de réseau. Pierre Goyens à Gendron (H0 3 rails); Thomas Chevalier à Gemmechenne (G2m); Luc de Martelaer à Natoye (N).

Les inscriptions s'effectuent par ajout des noms des participants sur la feuille adéquate sur la porte du club ou par courriel pierre.goyens@yahoo.fr. Une répartition par voiture sera effectuée.

Circulations sur les réseaux : les photos de Jean-Pierre



Le Conseil d'Administration de février en plein travail



Constitution d'une rame ICE sur le 3 rails



Constitution d'une rame de citernes avant circulation sur le réseau N.



Réunion d'information pour le voyage en Baie de Somme (photo Didier Delfosse).



F7 USA sur le 3 rails

Circulations sur le réseau "US"

Elles auront lieu les dimanches, de 14h à 18h, 21 avril et 19 mai. La bonne règle indique une inscription préalable aux valves du club ou <president@club-rmm.be>.

Colloque sur la signalisation

Il est animé par Jean-Pierre Lobet. Chacun y participe en fonction de ses connaissances techniques sur le sujet.



Convoi CIML



Régis et Stéphan Comez devisent face aux rames sur le faisceau de formation du réseau HO mosan (photo JP Lobet).



Accueil des "Amis du Rail Dinannais"

Pour rappel, "le Rail Miniature Mosan" est jumelé avec "les Amis du Rail Dinannais" de Dinan en Bretagne. Ce jumelage s'est effectué bien après que Dinant (B) et Dinan (F) aient réalisé le leur.

<http://www.museedurail-dinan.com/Pages/asso.htm>

Cette année, devant le silence des autorités dinantaises responsables des festivités du jumelage à Dinant (B), devant les inconnues quant au nombre de participants, le Conseil d'Administration du RMM a pris les contacts indispensables pour tenter de comprendre et évaluer la situation.

Suite aux courriels et aux échanges téléphoniques entre Présidents, le RMM a décidé d'abandonner provisoirement son programme.

Le Président Hamoniaux s'est déclaré favorable à notre proposition d'organiser nos rencontres en dehors du

jumelage officiel et regrette qu'elle n'ait pas été mise en place plutôt. Lui-même étant tenu par sa fonction au sein du Comité organisateur de Dinan de participer à toutes les activités officielles.

L'organisation ultérieure d'un W.E. de fête entre nos deux clubs indépendamment de toute activité et contrainte officielle a recueilli l'ensemble des suffrages. Ce W.E. d'amitié pourrait se tenir cette année du 15 au 18 août ou l'année prochaine au W.E. d'Ascension. A ce moment, notre programme prendra toute sa valeur.

Que va-t-il se passer ?

Les activités du moment se résumeront à la réception, au local de notre club, le **vendredi 10 mai à 19h** au cours de laquelle aura lieu l'échange des cadeaux et le drink de l'amitié.

Travaux au local

Préalablement à l'arrivée des nouvelles armoires de la bibliothèque, des travaux de démontage des anciennes étagères ont été entrepris mercredi 20 mars par Didier, Vincent, Claude et Pierre. Pendant tout le W.E. Pascal, Didier, Anne, Françoise et Claude ont repeint, après lessivage des murs et plafonds, les deux premiers tiers du local bar : alvéole bibliothèque et alvéole bar. Restera la petite alvéole contre le local réseaux après triage des revues et papiers sur l'étagère du haut.



L'équipe qui a sacrifié son WE de Pâques pour que nous ayons un beau local qui n'avait plus connu la couleur blanche depuis des années...



Anne lors du nettoyage des murs et plafonds

Françoise : même combat



Margaux, Amélian et Brieuc ont travaillé de leur côté : brosser le local réseaux qui en avait bien besoin!

Les quatre armoires à volets ont été placées cette semaine et les livres seront réinstallés sous les directives des bibliothécaires. Les deux armoires du comptoir sont en attente de livraison. Elles recevront, entre autre, les magnétoscopes. Les anciennes armoires métalliques sont à donner.

Le "coin des Dinannais" est mis en valeur.

Le sol du local "bar" doit encore être repeint en "gris perle" avec une peinture spéciale pour sol à deux composants. Les portes ont déjà reçu leur première couche de jaune, les ébrasements celle de noir.

Don à la bibliothèque

Le don important (livres, plans, documentation ferroviaire) de M. Pierre Laruelle (2^{ème} à droite sur la photo ci-contre) trouvera sa place dans les nouvelles armoires et les plans seront archivés en fichiers électroniques.



Claude Riguelle, Charles Fourny, le Président Didier Delfosse, Monsieur Laruelle fils, Pierre Laruelle et Michel Herbiet en conciliabule derrière le réseau HO mosan. (photo Jean-Pierre Lobet).



Patine réaliste de la HLD 5217 de la SNCF, réseau 2R Mosan.

Liège : Expo "Mobil'Homme 26-04 au 28-02-2014

La mobilité des biens et des personnes est un des fondements de la société actuelle. Devenue un quasi droit social, elle se généralise et se traduit en une mondialisation des réseaux de communication. Pourtant, la multiplication des déplacements devient insoutenable en termes d'environnement et de mobilité.

L'exposition "Mobil'Homme" se concentre sur le thème de la mobilité et le dévoile en quatre tableaux complémentaires.

Histoire de l'intelligence humaine
au service des transports

S'appuyant sur les innovations scientifiques et techniques qui ont jalonné l'évolution des moyens de trans-

port, le 1^{er} tableau propose une rétrospective des différentes techniques que l'Homme a utilisées / inventées pour des déplacements depuis la marche jusqu'aux turboréacteurs. Une collection d'objets et de maquettes illustre abondamment l'ingéniosité sans limite de l'Homme quand il s'agit de bouger.

Mobilité raisonnée : entre gérer les déplacements et l'aménagement du territoire

La mobilité, ce n'est pas tant le fait de bouger mais bien celui de permettre des opportunités, des rencontres, des expériences favorisées par nos déplacements. Ceci traduit une approche novatrice du concept "Mobilité".

Interpellant au sujet de la problématique actuelle et

future de l'engorgement des réseaux de transport, le 2^{ème} tableau propose une sensibilisation politique et sociétale à une réflexion responsable sur l'utilisation des moyens de transport et l'aménagement du territoire, deux concepts obligatoirement liés pour proposer une haute qualité de vie à chacun tant dans les milieux urbains que ruraux. Cartes anciennes et actuelles, plans, projets urbanistiques permettent de comprendre l'enjeu des défis qui se dressent devant nos villes et nos campagnes.

La mobilité à long terme :

le Monde en Belgique et la Belgique dans le Monde

A travers différents témoignages, le 3^{ème} tableau fait découvrir les flux migratoires qui animent l'histoire récente de Belgique.

- Comment et pourquoi vient-on s'installer en Belgique ?
- Comment et pourquoi quitte-t-on la Belgique ?

Mobil secours : en panne de savoir,

la boîte à outils des concepts scientifiques

Présentant les concepts scientifiques rencontrés dans l'exposition, le 4^{ème} tableau vient en aide aux esprits en mal de compréhension scientifique. La science du mouvement y sera présentée tant pour les solides que pour les fluides à travers des notions telles que mouvements, forces, frottements, poussée d'Archimède, principe de Bernoulli, transformations d'énergie et plus encore si affinité avec les animations et les ateliers scientifiques de la Maison de la Science.

Animations de la Maison de la Science

Du 27 avril 2013 au 28 février 2014

Circulez ! Les sciences au service du mouvement. Animations présentant des expériences illustratrices liées au concept du déplacement. Cible : 1^{ère} à 6^{ème} secondaire.

Du 9 septembre au 27 septembre 2013

Circulez ! En toute sécurité. Activités d'initiation à la sécurité routière pour les tout-petits. Cible : 1^{ère} à 3^{ème} primaire.

Circulez ! Mobilité & Énergie. Animation présentant des expériences illustratrices du concept de mobilité : différents milieux (air, terre, mer), différents moyens de transport. Cible : 4^{ème} primaire à 2^{ème} secondaire.

Du 2 mai 2013 au 28 février 2014

Circulez ! Il y a tant à voir ! Rallye pédestre à travers la Ville de Liège pour découvrir en direct, dans une interdisciplinarité liée aux sciences, les compétences à mettre en oeuvre pour se déplacer. Cible : 4^{ème} primaire à 2^{ème} secondaire.

www.expomobilité.be

GPS : 50° 38' 18.12" N - 5° 34' 46.22" E.

3,50 €/personne; groupes (15p) : 3,00 €/personne;

Semaine : 10h>12h30 et 13h30>17h.

W.E. et J.F. : 14h>18h.

Juillet et août : 13h30>18h tous les jours.

Le "Pass Embarcadère"

Avec le "Pass Embarcadère" (valable 1 an) : visite de toutes les institutions membres (ci-dessous) et tarif réduit au Musée des Transports en Communs pendant la durée de l'événement "Mobilité". 18,00 € individuel; 50,00 € par famille 2+3.

Musées participants au "Pass Embarcadère"

- Aquarium-Museum,
- les Espaces Botaniques Universitaires de Liège,
- Hexapola,
- La Maison de la Métallurgie et de l'Industrie de Liège,
- la Maison de la Science,
- le Musée des Transports en Commun du Pays de Liège.

Participation

Avec le concours du Club Namurois de Modélisme (CMN), choisi en raison de son caractère multidisciplinaire pour présenter la partie "Moyens de transport" de l'exposition "Mobil'Homme" organisée par la "Maison de la Science" de l'Université de Liège.

Transport ferroviaire

- Des miniatures de trains à vapeur, diesel et électriques évoquant l'historique des chemins de fer belges, de 1835 à nos jours.
- De superbes maquettes de locomotives à vapeur et diesel, d'automotrices et de voitures.
- Divers matériels ferroviaires.

Transport aérien

- La maquette du terminal de l'aéroport de Liège,
- Rétrospective des avions militaires belges,
- Miniatures d'avions civils,
- Souvenirs de notre ancienne SABENA,
- Divers engins volants, de la montgolfière à la navette spatiale.

Transport fluvial et maritime

- Des maquettes de péniches, de bateaux à voile, à aubes et à moteurs : plaisancier, minéralier, méthanier et porte-avions.

Transport routier

- Une rétrospective de l'évolution de l'automobile, du camion, des transports en commun et du tracteur agricole;
- Des miniatures de voitures de sport, de rêve ou de légende;
- Des miniatures de camions de transporteurs installés en région liégeoise;
- Des miniatures de vélos, vélomoteurs, scooters et motos ainsi qu'un ancien "grand by".



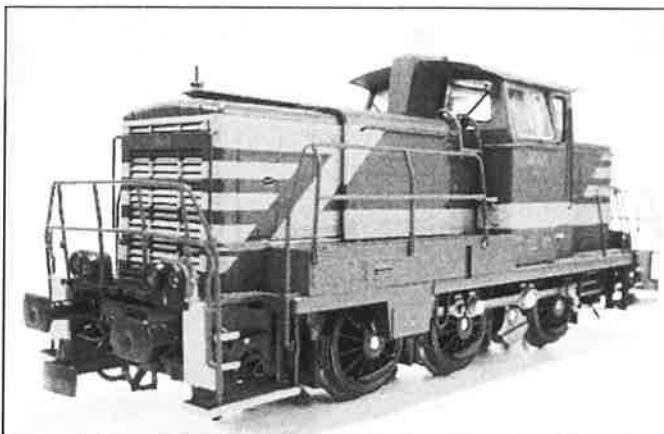
**Festival de
Pont-à-Marcq
(F62).**

**Pont transbor-
deur et dépôt.**

**(photos Julien
Defournier,
3 février 2013).**



La locomotive vapeur n°231E41 SNCF est exposée Boulevard des Déportés à St-Pierre-des-Corps. La machine est à cet endroit depuis 40 ans et fait partie des 2 exemplaires sauvegardés avec la E22 de Mulhouse. M. Laurent Lalle, président de l'AAATV-SPDC (Association des Anciens et Amis de la Traction à Vapeur - section Saint-Pierre-Des-Corps <http://chapelone41unblogfr.unblog.fr/>), a été reçu dans les locaux du CMCF à Oignies (F62). Après une rapide présentation des installations, une réunion de travail était programmée de manière à présenter et comparer les projets respectifs de remise en état de marche de cette "Chapelon" classée Monument Historique. (photo Julien Defournier, 26 mars 2013).



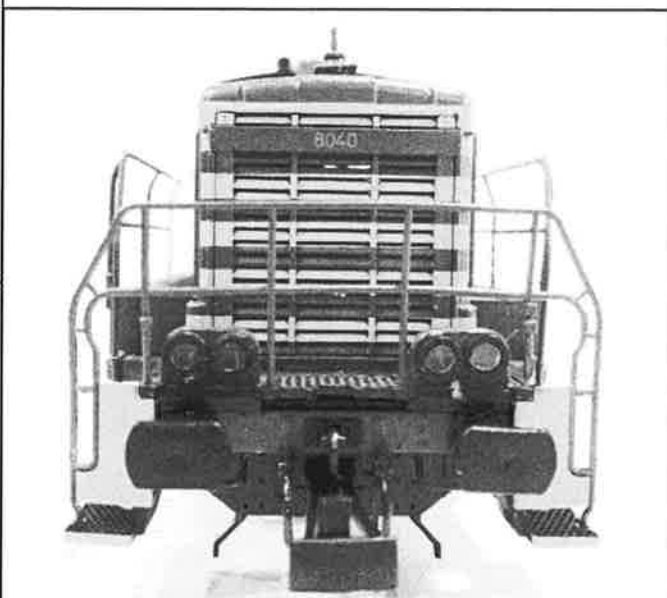
Locotracteur SNCB n°8040 de ESU : architecture conforme au modèle, position des phares, cabine, rembarde, etc... Rien à voir avec une déclinaison basée sur la "V60" de la DB ! Châssis en métal.

Sonorisée par ESU, elle roule en systèmes 2 ou 3 rails par la présence ou l'enlèvement du frotteur.

Sons du moteur en relation avec la vitesse, grincement en courbe et sur aiguillage, autres fonctions, attelage Telex, etc... De l'excellent travail signé ESU. Modèle à réserver chez votre détaillant pour arriver au quota minimal de fabrication. Prototypé vu à "Ontraxs! 2013", les couleurs de la photo sont approximatives.



Ci-dessus : locotracteur DB Cargo n°365 683-2 de ESU architecture conforme au modèle, position des phares, cabine, rembarde DB, etc... Châssis en métal.



Détail d'un module (article dans Train Miniature Magazine n°121) : remarquable de détails et d'une patine réaliste.

Kinkempois reçoit la HLV 12.004

L'atelier de wagons de Kinkempois abrite deux locomotives mythiques. L'une resplendit, sous ce froid soleil de mars, l'autre entre lentement dans l'atelier de Kinkempois, sans les volutes de fumée qui l'accompagnait à l'époque de sa gloire. Car la locomotive 12.004, tractée par une machine Diesel depuis Leuven, dans la nuit de mardi 26 mars, a connu son heure de gloire en 1939, quand sa pointe de vitesse à 138 km/h entre Oostende et Bruxelles lui a valu le "Ruban Bleu" d'un record du monde.

Carénage

C'est le dernier exemplaire restant, qui va être remis à neuf. On en dénombrait 6 au départ, produites par le "Consortium belge des constructeurs de locomotives". Construite par Cockerill en 1936 "elle était carénée comme toutes les locomotives rapides construites à l'époque", explique Pierre Vanweert, ingénieur au Service Traction de la SNCB. La plus part ont été modifiées après la seconde guerre mondiale; la 12.004, elle, a gardé sa ligne qui a séduit Schuiten, l'auteur de bandes dessinées.

Pendant quatre mois, les ouvriers de Kinkempois vont lui rendre sa jeunesse : la SNCB entend en faire la pièce maîtresse de son musée "Trainworld", qui doit s'ouvrir en 2014 à Schaerbeek.

Combien se lifting coûtera-t-il ? Les travaux n'ont pas encore été chiffrés. Mais pour une autre locomotive, rénovée de fond en comble, la facture s'est élevée à 800.000 €. Or, on sait que la 12.004 nécessitera une nouvelle chaudière, si on veut la faire rouler à nouveau. L'opération la ramènera sur les lieux de sa naissance, aujourd'hui occupés par CMI, dont une des branches fabrique toujours des chaudières. Le toilettage de la 10.018, un autre "monstre" des collections de la SNCB, a été, lui, beaucoup moins onéreux : quelques 100.000 €.

Championne du dénivelé

Plus ancienne que la 12.004, (elle a été produite en 1910 et 1914) elle pouvait s'enorgueillir, à l'époque, d'être la plus puissante du continent (2.268 CV). Sa puissance en a fait la championne du dénivelé : dernière survivante des 58 exemplaires produits, elle a été en service sur les lignes de Verviers et Luxembourg.

Sa cadette, elle, n'était à l'aise que sur sols plats : elle n'a roulé qu'entre Bruxelles et Oostende. "Avant de la rénover, nous avons accueilli son dernier chauffeur, âgé de 86 ans, afin de lui demander des détails sur l'aspect du poste de conduite", narre Pierre Van Weert. "Il n'a rien pu nous dire tant il pleurait d'émotion".

La 10.018 a roulé jusqu'au 30 décembre 1956. La carrière de la 12.004, elle, a été plus courte : à la fin de 1962, ses roues de plus de 2 m de diamètre ont cessé de tourner. Elles se sont remises en branle pour la ramener de Leuven à Kinkempois, et, d'ici à quelques mois, la conduire au musée de Schaerbeek pour un arrêt définitif ?

Article de Philippe Leruth.

Quelles précisions au sujet de cet article

Ce n'est pas à l'atelier de traction de Kinkempois que les locomotives 10.018 et 12.004 subissent un "lifting" pour le futur musée "Trainworld" de Schaerbeek en 2014 mais bien à l'Atelier de Wagons de Kinkempois.

La locomotive 12.004 comme ses 5 soeurs ont connu leurs heures de gloire en juillet 1939 quand en service commercial, elles parcourraient en 46 minutes la distance de 92,400 km entre Bruxelles-Midi et Brugge, soit une vitesse commerciale de 120,52 km/h. Ce record valu pour peu de temps à la SNCB "le Ruban Bleu" mondial de vitesse des trains à vapeur.

La 10.018 a été construite par Cockerill en 1912 et fournie à l'État belge le 7 février 1913. Elle fut mise hors service le 30 janvier 1959 à la remise de Bruxelles-midi et hors-écritures le 12 février 1959.

La 12.004 a été construite par le "Consortium belge de Constructeurs de Locomotives" et fournie à la SNCB le 14 juillet 1939. Elle a assuré, le dimanche 29 juillet 1962, les trains 1705 et 1716 de la relation Bruxelles - Lille et retour, dernier service assuré par type 12. Elle sera mise hors écritures à la remise de Schaerbeek en septembre 1962.

Le diamètre des roues était de 1,980 m pour la "Pacific 4-6-2" type 10 et 2,100 m pour "l'Atlantic 4-4-2" type 12.

Après son dernier service le samedi 29 septembre 1956, entre Luxembourg et Bruxelles-Nord, la 10.018 a rejoint sa nouvelle remise de Bruxelles-Midi où, avec quatre de ses soeurs, elles ont été incorporées dans la série des type 1 de cette remise. Le chauffeur du samedi 29 septembre 1956 était M. Lieffrig habitant à Habay-la-Neuve. Il a été invité à Kinkempois pour revoir sa locomotive et se rendre compte du magnifique travail de restauration effectué par le personnel de peinture de l'atelier de wagons de Kinkempois. Nous y joignons également toutes les félicitations. Profitons de l'occasion pour remercier les agents de la SNCB qui ont agi pour préserver du chalumeau une dizaine de locomotives à vapeur.

Michel Herbiet.

Nouveau train à grande vitesse

Il devrait relier Amsterdam à Paris dès avril 2015. Telle est en tous cas l'ambition de l'entreprise néerlandaise "Travelteq" qui projette de garantir cinq liaisons par jour vers et depuis la capitale française avec des arrêts à Schiphol, Rotterdam, Anwerpen et Bruxelles, indique jeudi le site internet de Travelteq.

Le train à grande vitesse "Travelteq Express", tel qu'il sera baptisé, devrait devenir le premier concurrent du Thalys, la seule entreprise active pour le moment sur ce trajet.

Suite de cet article dans le bas de la page 12.

Atelier de Bascoup

L'atelier de Bascoup fabrique des aiguillages depuis tout juste un siècle. Avec cet investissement colossal, il va pouvoir poursuivre son développement pour la période 2013-2025. Actuellement, 250 personnes y travaillent. Dans le futur, 30 à 40 travailleurs supplémentaires pourraient être engagés.

Chaque année, l'atelier de Bascoup fabrique en moyenne 150 aiguillages destinés au réseau ferroviaire belge. Sa création remonte à 1912. En un siècle, le site a connu des évolutions majeures. "On est parti d'un travail qui était très manuel. Avec les divers investissements réalisés, on a réduit tout ce qui constituait un risque pour la personne, explique Luc Devres, qui y travaille depuis 35 ans. La technologie a évolué. Aujourd'hui, on dispose de commandes numériques. Les qualifications sont supérieures, les rentabilités aussi."

Aujourd'hui, il faut poursuivre les investissements, notamment pour pouvoir produire à l'avenir des aiguillages sur support en béton. Infrabel vient donc de décider d'injecter sur le site plus de 50 millions d'euros entre 2013 et 2025. "Le premier point consiste en de l'investissement au niveau des infrastructures : la construction de nouveaux halls de montage avec des capacités portantes plus importantes, afin de permettre la manutention des supports en béton", déclare Frédéric Delille (directeur de l'atelier de Bascoup).

Autre objectif poursuivi, c'est l'investissement sur le parc machines avec, à la clé, "une augmentation de la sécurité et du bien-être pour l'ensemble du personnel. Enfin, il est aussi prévu d'investir vis-à-vis du personnel", rajoute Frédéric Delille. Actuellement, le site compte 250 travailleurs. Dans le futur, grâce à ces nouveaux investissements, de 30 à 40 personnes supplémentaires devraient être engagées.

Grégory Fobe, 07-02-2013.

De moins en moins de transport ferroviaire en Belgique

Les entreprises quittent de plus en plus le rail pour retourner vers les camions pour transporter leur production. C'est un constat que font Ecolo et l'UWE. Mais il y a des situations illogiques comme pour l'entreprise Sagrex à Lustin, en bord de Meuse et du rail. Elle a comme seul client la SNCB. Les matériaux produits par Sagrex sont destinés à Infrabel et pourtant la SNCB estime que la ligne n'est pas rentable !

La carrière est raccordée au rail et jusqu'ici, les matériaux destinés au client, Infrabel en l'occurrence, partaient par rail, quoi de plus logique. Seulement, le site de l'entreprise Sagrex ne peut accueillir que des trains de onze wagons. Ce n'est pas assez rentable selon la SNCB car les trains ne sont pas complets (un train complet en compte 20). Résultat : Sagrex transporte ses marchandises par bateau et camion, explique Franco Costantini, directeur d'exploitation :

"Nous sommes obligés aujourd'hui de trouver des alternatives pour remplir des trains complets. Celle que nous privilégions, c'est de transporter les matériaux en bateau et de les transporter jusqu'à la plate-forme trimodale de

Châtelet. Une autre solution, c'est d'aller en camion depuis la carrière jusque la gare de Ronet. C'est paradoxal mais nous répondons aux desiderata de notre client et comme il organise lui-même son propre transport nous devons nous plier à ses exigences".

Bientôt, il n'y aura même plus de rail ni d'aiguillage à cet endroit. Le tracé de la route passant par-là va être modifié et il n'est pas certain que l'on replacera une infrastructure rail. Aucune décision n'a encore été prise dans ce sens.

Toute la marchandise pourrait donc être mise au mieux sur bateau, au pire sur camion pour quelques kilomètres en tout cas.

Colette Jaspers avec Françoise Dubois, 08-02-2013.

Distributeurs automatiques de billets

La SNCB s'occupe actuellement de l'installation de 740 nouveaux distributeurs automatiques de billets. Les appareils seront accessibles dans les gares, mais aussi dans les simples points d'arrêt, implantés le long du réseau ferroviaire. Les anciens automates, dont certains datent des années '90, seront également remplacés.

"Sept cent quarante automates seront placés. L'installation ainsi que les travaux de câblage ont débuté fin de l'année dernière et devraient être terminés avant fin 2013", a indiqué le porte-parole de la SNCB, Bart Crols. Chacun des points d'arrêt sera pourvu d'au moins un distributeur.



L'installation d'automates constitue une condition préalable à la fermeture de guichets dans les gares où moins de 100 transactions par jour sont enregistrées.

Fin de l'année dernière, la SNCB avait annoncé rechercher des volontaires pour ouvrir et fermer les salles d'attente de 45 gares dans lesquelles les distributeurs de billets remplaceront bientôt définitivement les guichets. Outre les volontaires, la SNCB pourrait également recourir à des agents mobiles propres ou à des fermetures de porte automatiques.

Belga, 12-02-2013.

Automotrices "Desiro"

La SNCB a déjà réglé plus de 43% de la facture de 1,53 milliard d'euros pour la livraison des 305 automotrices Desiro du fabricant Siemens, mais le matériel ne serait pas fiable, peut-on lire mardi dans l'Écho. Le transporteur ferroviaire belge n'est pas satisfait de la manière dont le constructeur allemand réalise la commande.

Les problèmes techniques et de qualité sont si graves que la SNCB a suspendu les acceptations provisoires et activé le poste des pénalités de retard. Siemens aurait déjà payé 25 millions d'euros à titre de pénalité de retard, indique l'Écho.

A ce jour, un total de 1.500 rapports liés à des problèmes rencontrés dans l'exploitation du matériel livré ont été transmis à Siemens, dont 906 ont été reconnus comme des cas de garantie, 517 sont encore à l'étude et 77 cas sont exclus de la garantie.

Belga, 12-02-2013.

"Régiolis" a déjà roulé 100.000 km.

Au mois de juillet prochain auront lieu les premières livraisons du train régional de nouvelle génération, baptisé Régiolis par les régions et la SNCF. Les dix premiers trains sont à l'heure actuelle tous sortis de l'usine Alstom de Reichshoffen et ont fait l'objet d'essais sur les sites d'essais de Velim et Bar-le-Duc, et sur le réseau ferré national en vue de leur homologation. Ils ont déjà parcouru 100.000 km cumulés depuis avril 2012. Les régions Alsace, Aquitaine, Auvergne, Basse-Normandie, Haute-Normandie, Lorraine, Midi-Pyrénées, Pays de la



Loire, Picardie, Poitou-Charentes et Provence-Alpes-Côte d'Azur ont déjà commandé 171 Régiolis au total.

Plusieurs critères ont été retenus lors de la conception de ce train. La polyvalence permet une meilleure adaptation aux besoins de chaque région et aux différents environnements dans lesquels ce train sera amené à se mouvoir : trois longueurs (56, 72 ou 110m), trois types de confort (périurbain, régional et inter-villes), motorisation bi-mode ou purement électrique. Ce train se veut également écologique, avec 90% de ses composants valorisables. Enfin et surtout, il est économique, de par sa faible consommation et ses coûts de maintenance réduits.

"Régiolis", entièrement conçu et fabriqué en France, est très accessible grâce à son plancher bas intégral (absence de marches). Cinq des dix sites d'Alstom en France travaillent sur ce projet et environ 1.000 personnes chez nos fournisseurs.

Sifer.

J'ai testé "Ouigo", le TGV low cost de la SNCF

Nous avons voyagé dans le nouveau train à 25 €. Malgré 1.268 sièges et un aménagement à haute densité, il reste confortable. Voici nos impressions.

La rame, bleu turquoise avec les portes peintes en rose, flashe en gare de Marne-la-Vallée à deux pas de Disneyland. La SNCF n'a pas cherché à faire du neuf avec du



Photo Patrick Hertzog, AFP.

vieux. Les motrices sont parmi les plus récentes et les voitures duplex "monoclasse" ont été entièrement réaménagées et équipées de sièges de TER de dernière génération très confortables. Ces derniers sont bien espacés et disposés 2-2, sauf dans les trois salles basses des anciennes voitures de première où l'agencement 1-3 (sans accoudoir) peut séduire les familles et les groupes. La signalétique pour trouver son siège est même plus claire que sur les trains classiques. Avant de monter, un contrôleur vérifie votre billet, mais aussi que votre bagage ne dépasse pas 55 x 35 x 25 cm - la norme du transport aérien pour être placé sous le siège. Un sac à main ou une sacoche d'ordinateur est également autorisé, et le bagage supplémentaire coûte 5 €. Compter 2 € pour réserver un siège dans une voiture équipée de prises électriques et 1 € la possibilité de recevoir par SMS les incidents majeurs du voyage. Cette dernière option consiste à transférer sur le client le coût de la communication indispensable du transporteur...

En supprimant la voiture-bar, la SNCF fait d'une pierre trois coups. Un poste déficitaire est supprimé, l'activité de restauration ferroviaire n'ayant jamais été rentable. La voiture, en partie réaménagée en espace de repos pour le personnel de bord qui s'en félicite, compte aussi des sièges supplémentaires pour les passagers, soit au total 1.268, 20 % de plus qu'un TGV classique.

400.000 sièges à 10 euros

À 10 euros le trajet région parisienne-Marseille ou Montpellier parcouru à 300 km/h, on en a pour son argent. Cette desserte "Ouigo", qui démarre le 2 avril avec trois allers et retours par jour (cinq le week-end) de Marne-la-Vallée, veut démentir la croyance - souvent vérifiée - selon laquelle le TGV en France est devenu cher. Il le serait moins qu'en Allemagne ou en Espagne, jure Guillaume Pepy, président de la SNCF, qui annonce un billet moyen de 42 €. Pour la première année de Ouigo, 400.000 sièges sur un total de 4 millions seront commercialisés à 10 € tandis qu'un million de places ne devraient pas dépasser 25 €. Le tarif maximum atteindra 85 € lors des grands départs en vacances ou des week-ends prolongés, mais devrait rester inférieur aux autres offres TGV.

Copié-collé du low cost aérien

Comme Beauvais est préférée à Roissy-CDG pour les aéroports, Marne-la-Vallée d'une part et Lyon-Saint-Exupéry d'autre part sont choisies comme gares au

détriment de la gare de Lyon à Paris et de celle de Part-Dieu à Lyon, toutes deux saturées, incapables d'accueillir des dessertes supplémentaires. Autres bonnes raisons, les sillons, ces créneaux à négocier avec RFF, le gestionnaire du réseau, y sont disponibles et moins coûteux. Pour le client loisirs, prendre le RER A pour descendre à la gare de Lyon ou prolonger son trajet jusqu'au terminus de Marne-la-Vallée (supplément de 7,30 €) reste une contrainte minime. Notons aussi que les parkings automobiles y sont plus disponibles qu'en centre-ville et moins chers, environ 50 euros pour une semaine. Certes, c'est élevé en comparaison d'un billet de train à 10 euros.

EasyJet avait demandé à Airbus de développer une version spéciale monoclasse de l'A319 au nombre de sièges portés à 156. La SNCF fait de même avec les rames duplex Ouigo où les trois voitures de première classe et celle du bar sont supprimées et transformées en espaces classiques à haute densité.

Autre règle incontournable du "low cost", toute la commercialisation passe par Internet avec des billets non remboursables et échangeables avec pénalités.

Il n'y aura toujours qu'un conducteur par convoi, mais le salaire de celui-ci, comme celui des autres accompagnants, sera mieux amorti et la maintenance aura lieu la nuit pour optimiser l'utilisation des trains - de 11 à 13 heures par jour. C'est aussi une manière de s'affûter avant l'arrivée de la concurrence des autres compagnies ferroviaires en France en 2016.

Thierry Vigoureux, "Le Point" du 19-02-2013.

La SNCF réalise de très confortables bénéfices en 2012

Sur un an, le groupe ferroviaire a triplé ses résultats, qui s'élèvent à 383 millions d'euros, et continue d'investir massivement dans les infrastructures.

À la SNCF, tout augmente : le prix des billets de train, au-delà de l'inflation, les dépenses, "dispendieuses", en matière de communication et... les résultats. La SNCF a annoncé lundi qu'elle avait triplé son bénéfice net en 2012 tout en réduisant son endettement de près d'un milliard d'euros grâce à une opération financière, la ramenant à 7,3 milliards d'euros. Le résultat net s'établit à 383 millions d'euros pour un chiffre d'affaires de 33,8 milliards d'euros, en hausse de 3 %, essentiellement porté par les branches infrastructure (SNCF Infra) et voyageurs (SNCF Voyages), a indiqué le groupe dans un communiqué.

La marge opérationnelle, indicateur privilégié par la direction, a pour sa part très légèrement progressé de 0,5 %, à 3,03 milliards d'euros. Elle reste toutefois insuffisante pour couvrir les besoins de financement des investissements du groupe. Elle ne représente en effet que 8,9 % du chiffre d'affaires, contre 9,3 % en 2011, alors que le groupe a annoncé qu'il visait un taux de 10 à 12 % pour être en mesure de couvrir les besoins d'investissement indispensables à la qualité de son

service et son développement. Comme elle l'avait fait en 2011 à hauteur de 700 millions d'euros pour son parc de TGV surdimensionné, la SNCF a dû l'an passé déprécier des actifs de sa branche transport et logistique de marchandises (SNCF Geodis), dont l'activité fret ferroviaire subit durement les effets de la crise.

Réussite malgré la crise

Toutefois, la dépréciation passée en 2012 est inférieure, d'un montant de 470 millions d'euros. Le résultat opérationnel du groupe s'établit à 1,2 milliard d'euros, en hausse de 389 millions d'euros, précise la SNCF. "Dans un environnement économique difficile, la SNCF fait preuve d'une excellente réactivité en 2012", a déclaré le président du groupe Guillaume Pepy, qui a souligné la bonne orientation des activités conventionnées due à "une forte augmentation de la fréquentation et d'une croissance de Keolis (filiale de transports publics) à l'international".

La compagnie ferroviaire est aussi parvenue à réduire fortement sa dette de 7,3 milliards, soit une baisse de près d'un milliard sur l'année, en procédant à une cession quasi équivalente de créances financières s'élevant à 952 millions d'euros. Cette cession correspond à la titrisation de fonds versés par l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, le Stif, pour l'acquisition de trains, et que la SNCF a choisi de céder à des investisseurs pour dégager plus rapidement des liquidités.

Investissements "lourds"

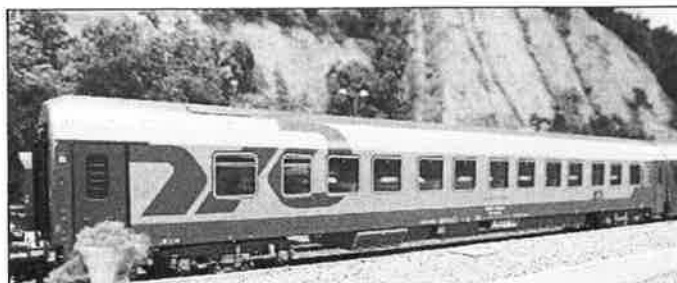
De fait, le cash flow (bénéfice) de l'entreprise, en hausse pour la deuxième année consécutive, fait un bond en 2012 à 1,2 milliard d'euros, contre 261 millions d'euros l'an passé. Le groupe assure ainsi dégager des marges de manoeuvre pour poursuivre "sa politique d'investissements lourds nécessaires pour assurer la qualité de service, notamment dans l'acquisition et la rénovation de matériels roulants et la remise en état des gares en Ile-de-France".

Le groupe se fixe pour 2013 de dégager une trésorerie nette positive pour la troisième année de suite avec des investissements sur fonds propres à hauteur de 2,5 milliards d'euros. La SNCF, qui est en retard sur son objectif de réaliser un chiffre d'affaires de 40 milliards d'euros en 2017, a par ailleurs engagé un plan de performance qui doit lui permettre de réaliser environ 150 millions d'euros d'économies cette année. Ces économies concernent notamment les frais généraux, les achats, les systèmes d'information et l'immobilier.

"Le Point" 18-02-2013.



Photo Fayolle / SIPA.



Reproduction en HO de la voiture-couchettes des RSZ par LS Models.



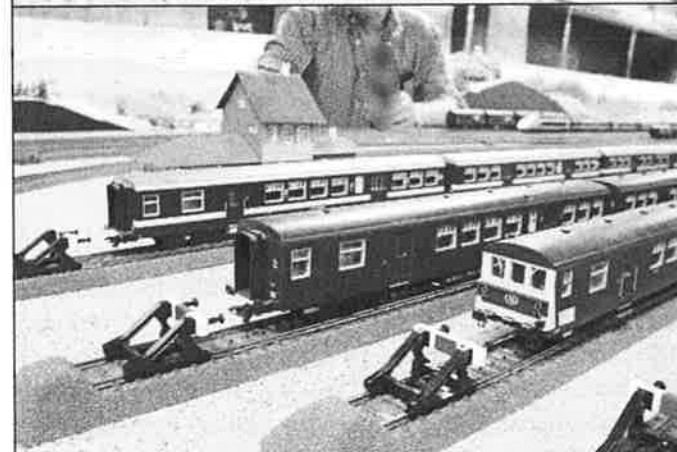
"En voyage" de Roco en tête d'une rame de six voitures des RSZ



Une série 59 sur le réseau N.



Wagonnets à châssis métallique sur le réseau 3R



Rames en attente du départ, réseau 3R (photo JP Lobet).



Chargement d'une remorque agricole : ballots de paille

Un chargement de ballots de paille

Sur une remorque agricole ou un camion, les détails du décor sont important pour la véracité de reproduction de la réalité à l'échelle (*photo ci-dessus à droite*).

Notre ami Philippe Bruniaux a discrètement montré aux membres présents lors d'une réunion hebdomadaire comment réaliser un chargement réaliste.

On part d'un morceau de ficelle de chanvre (corde à entourer les colis). Détourner la corde pour obtenir les torons qui seront plus faciles à découper aux ciseaux

en petits morceaux de +/- 5mm de long. Vous allez vous retrouver avec un tas de petits brins... de paille. Découper un petit bloc de polystyrène aux dimensions de la remorque à garnir. Avec de la colle blanche, enduire ce parallélépipède et disposer les brins de paille pour cacher le matériau de base. Vous allez obtenir un superbe chargement réaliste !

Dans un champ fraîchement moissonné ou à côté de la ferme, un tas de ballots bien rangés fera très bon effet.

Suite du bas de la page 8 :

"Il y a de la place pour nos trains sur la liaison à grande vitesse Amsterdam-Paris", indique l'homme d'affaires à la base de cette initiative, le Néerlandais Maarten van den Biggelaar. "On peut acquérir un train en leasing. Pour l'utilisation du réseau, nous devons effectivement payer. Tout cela est prévu. Nous sommes en train de tout préparer au niveau administratif. Nous avons

confiance, d'ici deux ans notre Travelteq Express sera prêt au départ. Nos trains seront équipés exclusivement pour la première classe avec tous les services à l'avenir. Des sièges larges, beaucoup de places pour les jambes, l'internet ultra-rapide et de succulents repas. Et tout cela proposé à un prix inférieur aux prix pratiqués actuellement en 1^{ère} classe", précise-t-il.

Belga, 29-03-2013.

Littfinski Daten Technik (LDT)

Module

"KeyCommander"

Le câblage pour la commande des signaux sur un réseau conventionnel (analogique) est très important, parce qu'il faut au moins deux fils entre chaque bouton de commande et le moteur.

Avec le module "KeyCommander" de LDT, la complexité du câblage peut être réduite sur un réseau analogique (ou numérique). Ce module traduit le toucher d'un bouton en commande numérique (DCC ou Marklin-Motorola), afin que les informations nécessaires puissent atteindre les décodeurs d'aiguillages et de signaux par seulement deux fils tout au long du réseau !

Avec le module "KeyCommander", on peut commander 120 aiguillages et signaux par système numérique. Il est maintenant possible de programmer un maximum de 16 itinéraires avec jusqu'à 16 instructions par itinéraire.

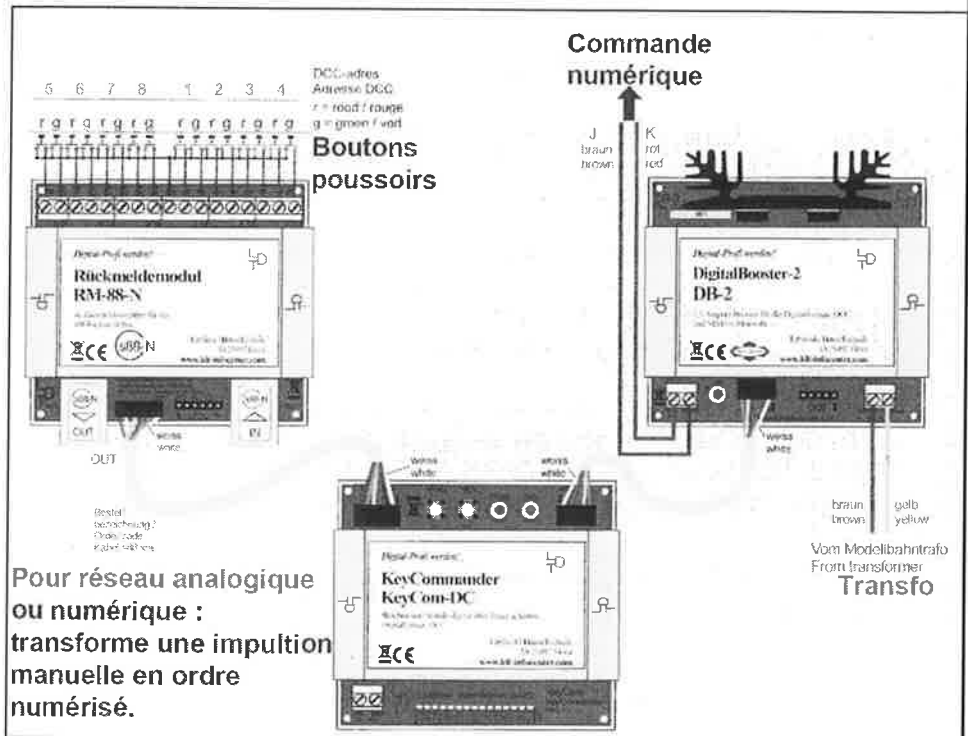
Nouveauté 2013

LS-DEC-FS (italien) et LS-DEC-SJ (suédois) : extensions de la gamme existante des signaux SNCB, BR, NS, SBB/CFF, ÖBB, DR, KS, DB avec transition lente entre les aspects du signal. Convient pour la commande numérique de maximum 4 signaux à LED's.

Le module S88-ClockMaster sera utilisé en système analogique en combinaison avec le décodeur GBS-DEC pour réaliser des tableaux de commande optique (TCO).

Toujours dans la gamme LDT

- S-DEC-4 Décodeur pour 4 d'aiguillages ou signaux ou 8 décodeurs ou accessoires à commande par impulsion ou 4 inter- rupteurs permanents.
- SA-DEC-4 Décodeur pour 4 accessoires avec 4 sorties à relais bistable.
- M-DEC Décodeur pour moteur d'aiguillage.
- QS-DEC-II Idem que S-DEC-4, mais spécialement conçu pour le système Märklin.
- LS-DEC-xx Décodeurs pour signaux. xx = SNCB, BR, NS, SBB, ÖBB, DR, KS, DB, FS, SJ.
- RM-88-N et
- RM-88-N-O Rétrosignalisation pour s88 et s88N.
- RM-GB-8-N Décodeur d'occupation pour s88 et s88N.



Pour réseau analogique ou numérique : transforme une impulsion manuelle en ordre numérisé.

- HSI-88-USB . . . Interface ordinateur pour bus de rétro signalisation s88.
- DSW-88-N Bifurcation pour bus de rétrosignalisa- tion s88.
- RS-16-O Rétrosignalisation pour Lenz RS-bus.
- RS-8 Détecteur d'occupation pour Lenz RS-bus.
- GBM-8 Détecteur d'occupation avec sorties interrupteurs (compatible Roco).
- KSM-SG Module pour boucle de retournement.
- DiCoStation Centrale numérique pour commande par ordinateur.
- DB-4 Booster intelligent 4,5 A.
- DB-2 Booster intelligent 2,5 A.
- BTM-SG Module de séparation de boosters.
- TT-DEC Décodeur pour pont tournant Märklin (7686); Fleischmann (6052, 6152, 6154, 6651, 9152, 6680, 6652; Roco 35900.
- TT-DEC-R Décodeur pour pont tournant Roco 42615.

Light@Night

- LI-LAN Interface ordinateur pour connexion à 7 x "Light-Display" et "Light-Power". Régulation d'une interface "DMX" (réglage d'éclairage d'ambiance du local).
- Light-Power 24 sorties éclairage haute puissance
- Light-Display 40 sorties éclairage réseau.

www.ldt-infocenter.com

Système de protection et de présentation "Train-Safe"

Préambule

Dans cet article, nous nous sommes efforcés de ne parler que de la protection du matériel H0 pour ne pas mélanger les systèmes et descriptifs. Si vous souhaitez des renseignements plus pointus, nous vous invitons à consulter le site : www.train-safe.de



Présentation de locomotives

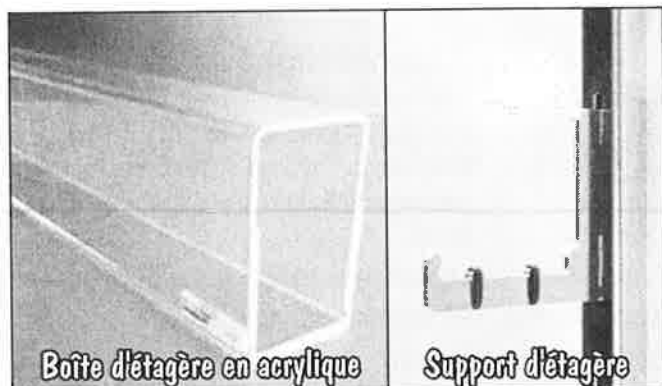
Une construction économique combinée avec une présentation très attrayante des locomotives sont les caractéristiques essentielles du FD0.

L'unité, disponible en longueurs de 38 cm et 58 cm, est composée d'une plaque de base en acryl noir pourvue de rainures fraisées et un capot de protection en acryl transparent brillant. Vos locomotives sont ainsi protégées des rayons UV et à l'abri de la poussière tout en restant bien présentées.

Train-Safe "FD0"		
Dimensions du tube	Références T.S.	Prix
H0 38 cm	DB-H0-038	50,00 €
H0 58 cm	DB-H0-058	65,00 €

Train-Safe "Pure"

- Protection contre la poussière par deux profils usinés avec précision et emboîtés.
- Profils en Plexiglas® de haute qualité : protection contre les UV.
- Garantie de transparence pendant des décennies.
- Vue dégagée sur les modèles de tous les côtés.
- Peut être équipé avec du matériel ferroviaire de votre choix, ne conduit pas le courant (GU) • Une gamme complète d'accessoires en acier inoxydable ou en aluminium pour suspendre au mur.

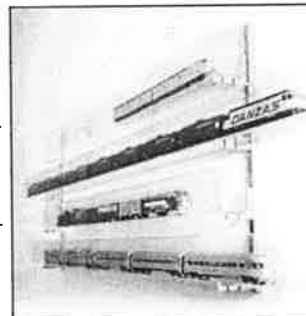


Le système Train-Safe "Pure"		
Longueur du tube	Références T.S.	Prix
H0 30 cm	TSP-H0-030	27,00 €
H0 40 cm	TSP-H0-040	30,00 €
H0 50 cm	TSP-H0-050	34,00 €
H0 60 cm	TSP-H0-060	37,00 €
H0 90 cm	TSP-H0-090	48,00 €
H0 120 cm	TSP-H0-120	58,00 €
H0 150 cm	TSP-H0-150	69,00 €
H0 180 cm	TSP-H0-180	79,00 €
H0 210 cm	TSP-H0-210	90,00 €
H0 240 cm	TSP-H0-240	100,00 €

Train-Safe "Basic"

Train-Safe "Basic" est une solution idéale et économique pour présenter et stocker les modèles ferroviaires.

Le tube transparent en acrylique permet de stocker des trains entiers sur une longueur de 30 cm à 300 cm, bien à l'abri de la poussière. Les rainures dans la partie du bas, voie non conductrice (GU)



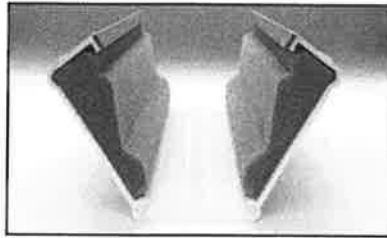
assurent un positionnement sûr et guident les trains stockés. Les bouchons amovibles des extrémités permettent la fonction entrée-sortie. (dimensions intérieures : largeur = 47 mm, hauteur = 75 mm).

Train-Safe "Basic"		
Longueur du tube acryl	Référence T.S.	Prix
H0 30 cm	TSB-H0-030	36,50 €
H0 40 cm	TSB-H0-040	41,00 €
H0 50 cm	TSB-H0-050	45,50 €
H0 60 cm	TSB-H0-060	50,00 €
H0 90 cm	TSB-H0-090	63,50 €
H0 120 cm	TSB-H0-120	76,50 €
H0 150 cm	TSB-H0-150	90,00 €
H0 180 cm	TSB-H0-180	103,50 €
H0 210 cm	TSB-H0-210	117,00 €
H0 240 cm	TSB-H0-240	130,00 €
H0 270 cm	TSB-H0-270	143,50 €
H0 300 cm	TSB-H0-300	157,00 €

Train-Safe "Basic" peut être monté sur une étagère murale en acier inox ou en aluminium, également disponible chez "Train-Safe". Cette unité est composée de profilés spéciaux pour un montage sur le mur (PS) et d'un nombre de bras de support (par paire) (TB) chaque fois supportant un tube Train-Safe "Basic". Les bras de support sont faciles à insérer dans les profilés de montage sur le mur.

Train-Safe "Travelite"

Système conçu pour le transport d'un modèle ou d'une rame légèrement moins cher et plus simpliste que le "Travel" décrit ci-dessous. Les références commencent par TSL-



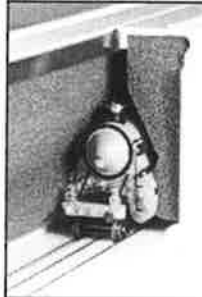
Train-Safe "Travel"

Train-Safe "Travelite" est un système de stockage et transport confortable et sûr pour des modèles ferroviaires complets. Il est composé d'un boîtier empilable solide et résistant à la poussière avec un revêtement intérieur en caoutchouc mou. Le boîtier peut être ouvert sur toute la longueur grâce au joint magnétique.

La partie du bas du "Travelite" est équipée de rainures, non électriques, pour guider le train. Le train peut être poussé dans le boîtier ouvert directement des voies à l'aide d'un connecteur de voies non électrifié (GU). Le boîtier fermé est encore mieux protégé par les bouchons aux extrémités qui empêchent également l'ouverture non intentionnée.

Disponible en longueurs de 30 cm à 300 cm.

Dimensions extérieures 8,8 cm de hauteur x 6,8 cm.



mandes correctes.

Le tube transparent en acryl permet de stocker des trains



entiers sur une longueur de 30 cm à 300 cm, bien à l'abri de la poussière. Les bouchons amovibles des extrémités permettent la fonction entrée-sortie. (dimensions intérieures : largeur = 47 mm, hauteur = 75 mm).

Bandes à rouleaux

Les bandes à rouleaux sont faciles à changer et équipées de roulements à billes pratiquement invisibles. Cela permet



"Roll" avec roulements à billes

d'adapter le Train-Safe "Roll" à la configuration des essieux (nombre d'essieux et écartement) de presque toutes les locomotives.

Train-Safe "Vision"

Train-Safe "Vision" est la solution professionnelle parmi les systèmes de présentoirs entrée-sortie. Les étagères en laiton avec un fond intégré offrent la possibilité d'alimenter les trains stockés en courant électrique. Le train peut ainsi être alimenté de sorte qu'il entre dans le tube, et l'éclairage du train peut être activé à tout moment si les accessoires adéquats (comme des étagères murales) avec une alimentation en courant et une commande du train sont utilisés.

Le tube transparent en acryl permet de stocker des trains entiers sur une longueur de 30 cm à 300 cm, bien à l'abri de la poussière. Les bouchons amovibles des extrémités permettent la fonction entrée-sortie, les rails sont alimentés (GA). (dimensions intérieures : largeur = 47 mm, hauteur = 75 mm).

Train-Safe "Travel"		
Longueur du tube acryl	Référence T.S.	Prix
H0 30 cm	TST-H02L-030	47,00 €
H0 40 cm	TST-H02L-040	52,50 €
H0 50 cm	TST-H02L-050	58,00 €
H0 60 cm	TST-H02L-060	63,50 €
H0 90 cm	TST-H02L-090	80,00 €
H0 120 cm	TST-H02L-120	85,00 €
H0 150 cm	TST-H02L-150	100,00 €
H0 180 cm	TST-H02L-180	115,00 €
H0 210 cm	TST-H02L-210	146,00 €
H0 240 cm	TST-H02L-240	163,00 €
H0 270 cm	TST-H02L-270	179,50 €
H0 300 cm	TST-H02L-300	196,00 €

Train-Safe "Roll"

Ce système répond aux exigences de performance les plus sévères que l'on pourrait poser à un système de présentoir : Trains en action à l'intérieur du présentoir.

Les étagères en laiton avec un fond intégré et les bandes à rouleaux offrent la possibilité d'alimenter les trains stockés en courant électrique. Les trains peuvent ainsi entrer dans le tube sans aide extérieure et aussi être activés sans se déplacer. Le moteur et l'éclairage du train peuvent être activés à tout moment à l'aide des accessoires adéquats (comme des étagères murales) avec une alimentation en énergie intégrée et des com-

Train-Safe "Vision"		
Longueur du tube acryl	Référence T.S.	Prix
H02L 30 cm	TSV-H02L-030-S	47,00 €
H02L 40 cm	TSV-H02L-040-S	52,50 €
H02L 50 cm	TSV-H02L-050-S	58,00 €
H02L 60 cm	TSV-H02L-060-S	63,50 €
H02L 90 cm	TSV-H02L-090-S	80,00 €
H02L 120 cm	TSV-H02L-120-S	96,50 €
H02L 150 cm	TSV-H02L-150-S	113,00 €
H02L 180 cm	TSV-H02L-180-S	129,50 €
H02L 210 cm	TSV-H02L-210-S	146,00 €
H02L 240 cm	TSV-H02L-240-S	163,00 €
H02L 270 cm	TSV-H02L-270-S	179,50 €
H02L 300 cm	TSV-H02L-300-S	196,00 €

- Etagère murale en acier inox (comme pour Train-Safe-Basic et Train-Safe-Travelite).
- Unités de stockage en acryl livrés sous forme d'étagère murale pour 1, 3, 5 ou 7 tubes (peut être complétée en combinant les unités)
- Bras de suspension pour 1, 2, 3 ou 4 tubes.

Toutes les unités sont en acryl. Elles sont également disponibles (en option) avec une alimentation électrique permettant d'activer les fonctions du train dans le tube.

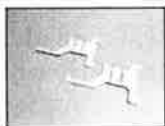
Largeur du support

Afin de stocker les tubes sur des étagères murales avec, par exemple, deux largeurs de supports différentes (distance entre les points de support d'une unité de support donnée) sont appliquées. Les unités avec une largeur de support standard (30 cm) sont destinées aux tubes de longueurs courtes à moyenne (max. 120 cm), alors que la largeur de support plus importante (120 cm) est destinée aux longueurs maximales (la longueur minimale du tube est alors 120 cm).

Les profilés pour le montage mural sont disponibles en aluminium ou en acier inox.

Les étagères murales en acryl sont disponibles en deux versions différentes permettant de couvrir tous les aspects du design souhaité possibles.

- Etagère murale divisée (GWH) : la solution standard pour une largeur de support étendue.
- Etagère murale centrale (MWH) : solution spéciale pour



l'expansion horizontale des tubes

Chaque version est disponible pour 1, 3, 5 ou 7 tubes. Pour les unités de stockage empilées verticalement, il est possible de placer n'importe quel autre nombre de tubes.

Tous les systèmes sont disponibles avec ou sans alimentation en courant électrique. Les unités alimentées en courant électrique sont interconnectées de manière invisible quand elles sont empilées verticalement. Les fonctions des trains stockés dans un tube Train-Safe ne peuvent être activées que moyennant une alimentation en courant électrique.

Les profilés pour le montage mural sont disponibles en trois longueurs différentes. La longueur peut être adaptée par association de pièces de longueur égale ou différente. Cela vous permet de composer l'installation idéale en fonction de l'espace disponible sur le mur.

Les longueurs de base des profilés de suspension sont

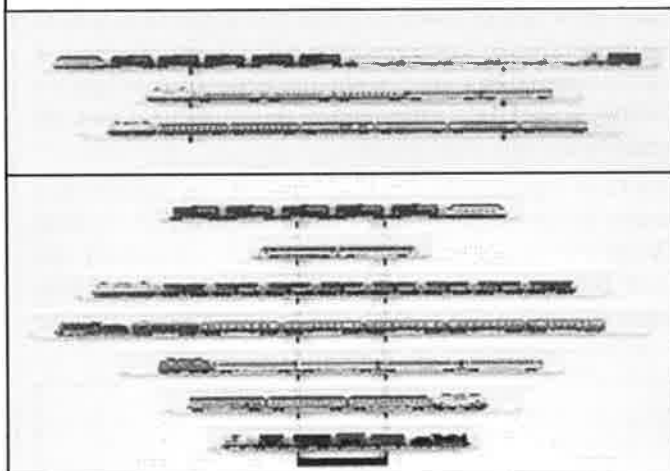
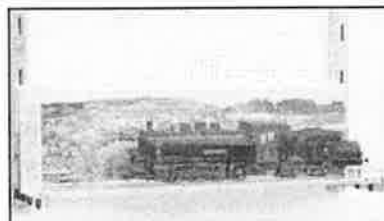
Longueurs	Nombre de tubes	Prix en alu	Prix en inox
12 cm	1 tube	9,00 €	10,00 €
48 cm	jusqu'à 4 tubes	13,50 €	x
96 cm	jusqu'à 8 tubes	25,00 €	x

Les profilés de montage sur le mur et les bras de support sont toujours livrés par paire. Les vis et chevilles nécessaires sont également fournies.

Les unités individuelles sont fixées au mur à l'aide de deux vis (chevilles et vis fournies).

Tous renseignements sur le site : www.train-safe.de qui possède des pages en français d'où proviennent ces renseignements.

Produit vu à "Modellbau 2012", Köln.



10^{ème} bourse ferroviaire organisée par le Rail Miniature Mosan asbl
2 juin 2013 de 9h à 13h

à l'Institut Technique Henri Maus, Rue Courtenay (face au n°16), NAMUR.

GPS : [N 50° 27' 55,4" - E 4° 52' 29,4"] ou en décimales [N 50° 27,921' E 4° 52,484']

ou en degrés décimaux : [N 50,46531° E 4,87488°].

Chargement de wagons Eaos

Notre ami Philippe Bruniaux est devenu, au fil du temps, un spécialiste du chargement réaliste des wagons modèles.

Après une suite d'articles sur les wagons de sidérurgie reproduits en H0, nous avons profité de ses talents de "chargeur de wagons" pour lui consacrer un reportage sur les wagons Eaos garnis de mitrailles diverses. Une suite au thème sidérurgique.

Présentation

Les mitrailles et ferrailles ont toujours fait partie du processus de fabrication des objets en métal.

Les forgerons employaient des morceaux d'objets en bronze, en fer, en cuivre usés ou cassés pour réparer ou fabriquer de nouveaux objets.

Le parc à matières premières des hauts fourneaux comprenait du minerai de fer, mais aussi des mitrailles qui provenaient des usines métallurgiques, des entreprises de construction métallique, mais aussi des récupérateurs de métaux qui récoltaient des objets usés, cassés auprès des petites entreprises et des particuliers.

Afin de réduire le coût du transport des mitrailles, les grandes entreprises de récupération des métaux ont investi dans des broyeurs pour diminuer la dimension de la mitraille et les vides lors du transport, ou dans des compresseurs afin de fabriquer des blocs de métal, plus lourds certes, mais moins gourmands en volume.

Les mitrailles sont aussi la matière première des aciéries électriques.

Fabriquer un chargement de mitrailles en vrac

Confectionner un rectangle de polystyrène expensé de plus ou moins 1cm d'épaisseur aux dimensions intérieures de votre wagon;

Peindre la surface supérieure en brun rouille (gouache terre de sienne brûlée);

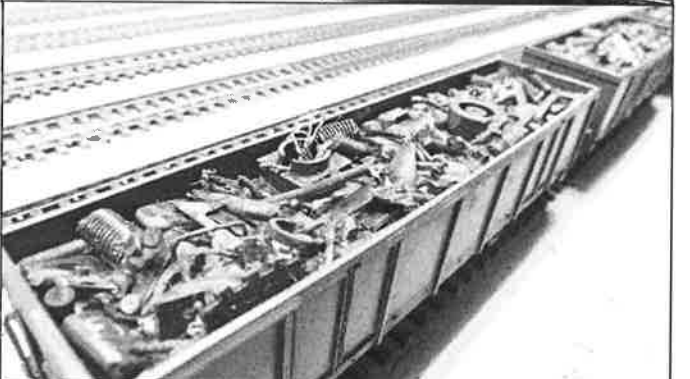
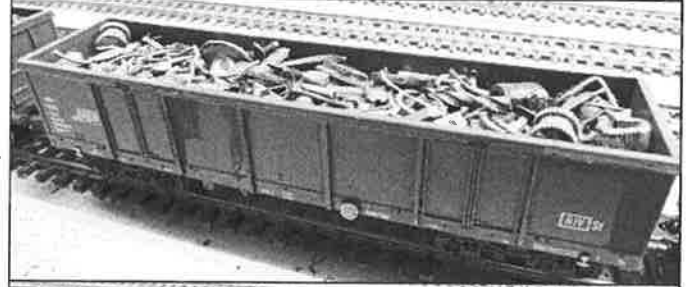
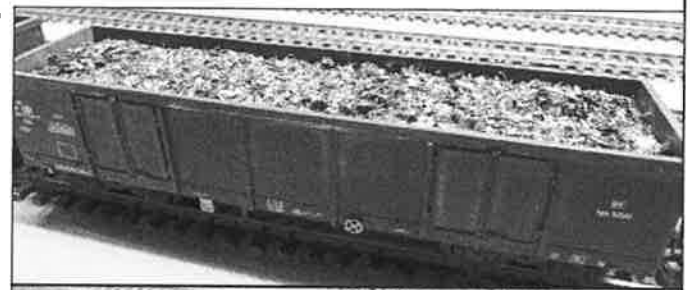
Transpercer votre rectangle de frigolite avec 2 morceaux de fils de fer (0,5 à 1mm) pliés en U. Laisser dépasser la partie inférieure du U de 5mm de la surface peinte, plier les 2 parties libres en dessous. Ces U vous permettront d'extraire votre chargement du wagon;

Avec de la colle blanche, coller vos mitrailles (voir récolte ci-après) sur la surface peinte en dehors du wagon;

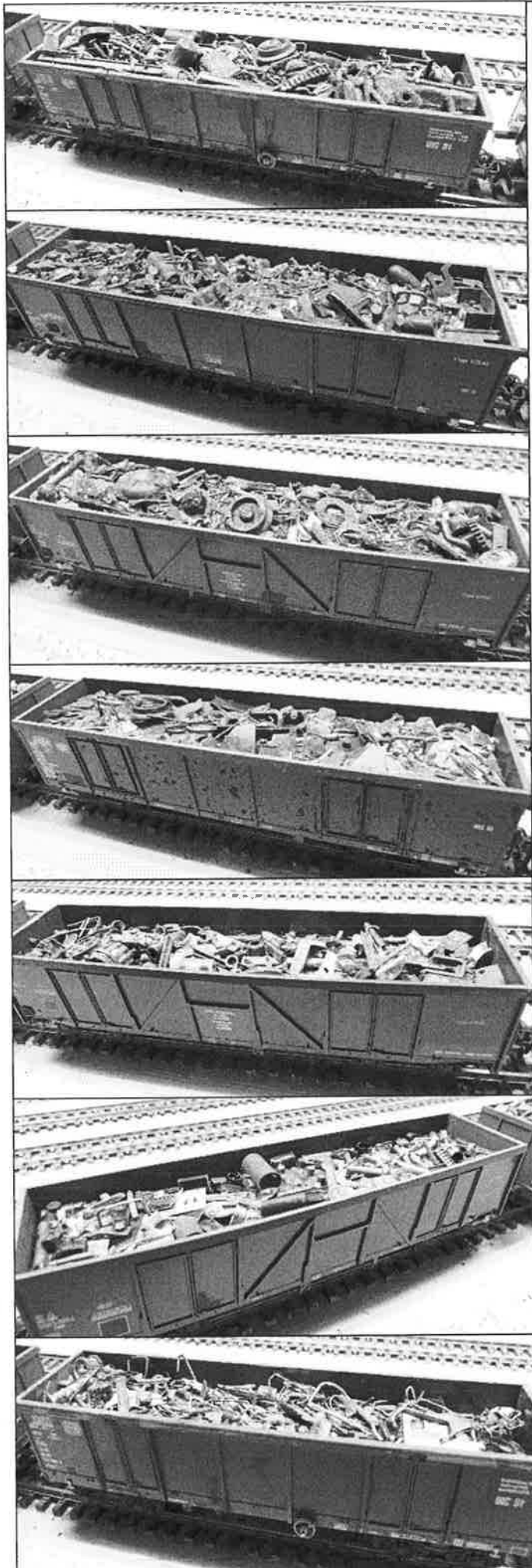
Peindre à la gouache tout ou partie de votre chargement. Pour en varier les couleurs, faire ressortir les reliefs, faire disparaître les couleurs indésirables.

Récolte de "Grosses mitrailles"

En métal : ressorts (bics ou briquets), tronçons de maximum 1 cm de fils de fer, trombones de bureau, agrafes, morceaux de clou, lanières de couvercles métalliques de yaourt, lanières de capuchon de bouteille



Sur ces trois pages : exemples de chargements
(photos Cl. Carpet)



de vin, tronçons de fil métal de bouchons de cidres ou de champagne...

En plastique : grappes de moulage de maquettes de couleur brune, verte, noire, et tout déchet de plastique de même couleur de de bonne dimension (moins d'un cm de long)...

Divers

- démontez un briquet, un bic et vous pourrez utiliser toute une série de petites pièces en métal ou en plastique;
 - cartouche d'encre vide de porte-plume réservoir à découper en tronçons;
 - mine de bic : idem;
 - morceau de rail;
 - morceaux de profilés plastique;
 - démonter une petite voiture H0 abimée ou dépassée (Lima sans vitres par ex.) utiliser le bas de caisse comme mitraille, chauffer la carrosserie pour la déformer (pas trop);
 - ½ fûts métalliques Kibri ou autres;
 - engrenages, roues dentées, pignons ...
 - essieux plastiques Lima ou autres (coupé en 2);
 - essieux à rayons abîmés;
 - pièces de locomotive à vapeur;
 - morceaux de caténaires ou de pantographe;
 - morceaux et pièces de véhicules (autos, camions, chars ...);
 - morceaux de moustiquaire en plastique;
- et toute pièce issue de vos bricolages qui vous semble convenir en dimension...

Récolte de "Petites mitrailles" de broyage

Tout petit morceau de métal ou de plastique de dimension inférieure à 4 mm, des agrafes, de la paille de fer, des rognures de métal...

Fabriquer un chargement de mitrailles en vrac

- Confectionner un rectangle frigolite de plus ou moins 1cm d'épaisseur aux dimensions intérieures de votre wagon;
- Confectionner un rectangle de carton, 2 à 3mm, aux mêmes dimensions;
- Envelopper ce morceau de carton dans un morceau de feuille d'aluminium ménager, face mate à l'extérieur;
- Fabriquer des blocs d'un peu moins d'un cm de côté, donc de moins d'un cm³, avec de la feuille d'aluminium ménager (5cm/5cm), ou du papier de chocolat;
- Coller vos blocs sur la feuille de carton dans le wagon avec de la colle à bois ou de la colle de contact . Attention à ne pas tout coller aux parois du wagons pour pouvoir ensuite extraire le chargement.

Vous pouvez les ranger, les aligner pour faire un chargement bien ordonné qui dépassera de 2 – 3 mm le bord du wagon.

Vous pouvez aussi les "charger en vrac", sans utiliser

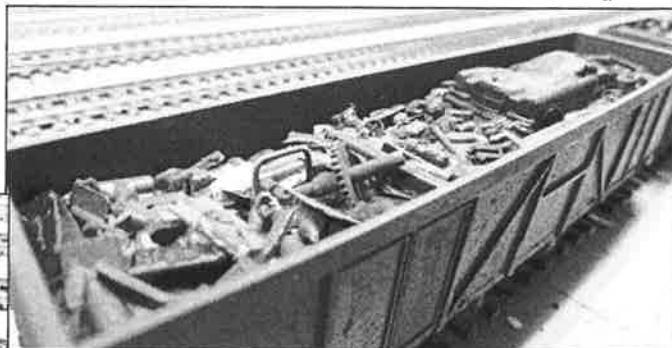
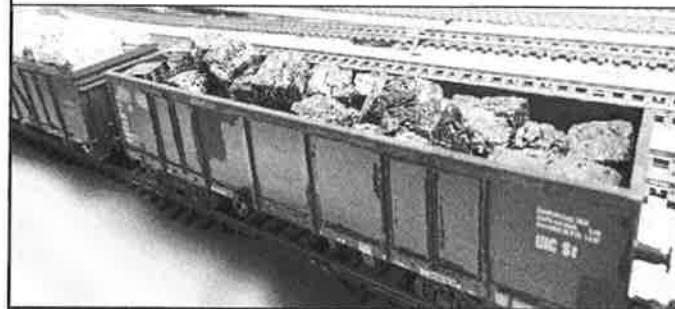
la base de remplissage en polystyrène expansé, le collage sera plus difficile ...

- Patinez la surface supérieure et ½ cm des blocs supérieurs en brun foncé, noir, rouille avec les lap gouache, de la peinture glyco, de l'acrylique dilués.

Vous pouvez ensuite patiner votre wagon en n'oubliant pas de peindre les ancrs d'accrochage et le volant de

frein en jaune.

Texte : Philippe Bruniaux, photos Claude Carpet.



Marquage de locomotives, wagons, panneaux publicitaires lumineux, etc.

Le marquage de locomotives ou de wagons de marchandises au moyen de décalcomanies sont des travaux de modélisme souvent difficiles à réaliser. Pourtant, dans le commerce, une rame cohérente de wagons de marchandises identiques ne peut être formée que si les véhicules portent des numéros différents.

Or, dans le commerce, les wagons sont rarement vendus en boîtes contenant plusieurs véhicules à immatriculations différentes... Nous devons donc les confectionner nous-mêmes.

Le Président propose de réaliser des décalcomanies à fond clair ou à fond blanc qui seraient fabriquées avec

une imprimante laser à haute définition. Celles à jet d'encre ne pouvant convenir en raison du passage du support dans l'eau.

Après application et séchage de la décalco, une couche de vernis mat ou satiné terminera l'ensemble et protégera le nouveau marquage de l'usure des grosses mains pleines de doigts.

Sur ma loco "Crossrail" en 5 pouces vue aux portes ouvertes de novembre dernier, tous les marquages ont été réalisés au moyen de cette technique.

Claude Carpet.

Les voitures-restaurant "MITROPA"

Le PFT a acquis une voiture-restaurant de la société allemande "Mitropa". Cette dernière est en cours de restauration à l'atelier de Schaerbeek par les soins des bénévoles du PFT, sous la direction éclairée de Pierre Herbiet.

Si tout va bien, elle devrait arriver sur le réseau du Chemin de Fer du Bocq en juillet prochain. Nous aurions bien voulu qu'elle y soit déjà pour le mois de mai afin d'y prendre notre repas de midi avec les Amis du Rail

Dinannais, mais la restauration ne sera pas terminée à temps. C'est déjà merveilleux si elle figurera sur le réseau du Bocq pour l'ouverture de la saison 2013.

André Peeters, l'un des bénévoles attaché à la restauration de la voiture, a réalisé un article sur les voitures-restaurant "Mitropa" et a eu la gentillesse de nous autoriser à le publier ci-après. Nous lui devons également les photos d'illustration.

La "MITROPA" sur le Chemin de Fer du Bocq à Spontin...

En 2011, le "Patrimoine Ferroviaire et Tourisme" (PFT TSP) se portait acquéreur des dernières voitures de la défunte VENNBAHN, matériel de l'ex-Deutsche Reichsbahn.

Grâce à Pierre Herbiet qui su m'investir de sa ténacité ardue et m'assurer de son soutien, je me suis vu attaché à cette double mission : sauver un patrimoine de l'ex-DR mais surtout créer un espace convivial pour l'accueil des visiteurs au Chemin de Fer du Bocq.

Mais avant de développer le chantier, il m'a semblé important de se pencher sur cette ancienne compagnie allemande qu'était la MITROPA.

Mitropa... un pan de l'histoire ferroviaire

Nous sommes au début du 20^{ème} siècle, alors que depuis 75 ans déjà trois trains avaient reliés Bruxelles à Mechelen, que les progrès industriels étaient fulgurants et qu'en 1876, Georges Nagelmackers fonda la "Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens" (CIWL) à l'aube du 20^{ème} siècle, celui de la première guerre mondiale.

L'Allemagne rentre en conflit avec les pays voisins et réquisitionne du matériel ferroviaire.

Les voitures en teck de la CIWL se trouvant sur les réseaux des blocs de l'Est en font les frais, et c'est avec ce matériel que les allemands fondent une compagnie ferroviaire de luxe qui dessert des lignes d'Antwerpen à Istanbul.

Stratégie de guerre ou pas ?

Toujours est-il que la Mer Noire et la Mer du Nord sont reliées via les ports d'Antwerpen et d'Istanbul. Durant cette époque aussi, elle met en place des liaisons expresses internationales au départ de Dresden et Berlin à destination des grandes villes d'Europe Centrale, de la Turquie et des Balkans.

La MITROPA était née...

Ce mot contracté vient de l'appellation allemande : "Mittleuropäische Schlafwagen und Speisewagen Aktiengesellschaft", qui se traduit par : "Compagnie Centrale Européenne des Wagons-Lits et Wagons-restaurant".

La MITROPA fut donc créée pour concurrencer directement la CIWL et ce, avec ses propres voitures... un comble !

Pire, elle reprend à son compte toutes les activités de la CIWL relatives à l'Allemagne, l'Autriche, la Hongrie, les Pays Balkaniques et la Turquie, ce tout en gardant ses deux gares d'attache : Dresden et Berlin, elle installe dans cette dernière son siège social.

Après la guerre, elle ouvre plusieurs bureaux de voyage dont notamment chez nous à Bruxelles (il restera ouvert jusqu'en fin des années '60).

Le 15 mai 1928, elle inaugure avec son propre matériel en livrée "bordeaux et filet or" une ligne de prestige : le "RHEINGOLD".

Par la suite, on créera une livrée spéciale pour ce train.

Après la seconde guerre mondiale, la DSG (Deutsche Schlafwagen und Speisewagen Gesellschaft) remplace la MITROPA en Allemagne de l'Ouest (RFA). Mais à l'Est (RDA), la MITROPA poursuit ses activités.

En 1990, à la suite de la Réunification allemande, le nom MITROPA représentant un certain prestige, la DSG disparaît en 1993 au profit d'une MITROPA également réunifiée.

Il était facile de reconnaître le matériel d'avant 1949 par rapport à celui utilisé en RDA : le symbole traditionnel de la MITROPA était un aigle surmontant une roue à quatre rayons, en 1949, ce symbole fut conservé par la DSG. Donc en RDA, il fallu en créer

Le nouveau logo après 1949, visible sur la voiture-restaurant à Schaerbeek (FSR) février 2013 (photo André Peeters).



un autre : l'aigle se stylisa sous la forme de la lettre "M" placée cette fois sur une roue à six rayons.

Dès 2002, la Compagnie subit une profonde réorganisation en abandonnant toutes ses relations ferroviaires et en recentrant ses services sur des prestations de restauration fixe pour les gares et le rail. Elle s'établi en Suisse.

Le matériel restant fut donc vendu. On retrouve une voiture-lits à Goes (NL), et une voiture-restaurant à Raeren (B), cette dernière fit les beaux jours de la



"La voiture-restaurant MITROPA à l'atelier FSR du PFT, (photo André Peeters, novembre 2012).

défunte "Vennbahn" avant de croupir dans l'humidité fagnarde chez "Rail & Traction".

Outre cette voiture-restaurant MITROPA, la deuxième voiture qui, après transformations, deviendra la voiture d'accueil à Spontin, ne laisse planer aucun doute sur son origine, comme en témoigne le "fantôme" retrouvé



sous le logo "Vennbahn" qui masquait la vérité. Il s'agissait bel et bien d'une voiture "Halberstadt" des Deutsche Reichsbahn (DR) qui était incorporée dans les trains "Städte Express" en livrée "orange et crème" avec des inscriptions "Speisewagen", à la place des marques "MITROPA" dissimulées par superposition par la Vennbahn.

Mais, vu l'état de la carrosserie, ce détail n'a guère d'importance, car après transformations interne et externe, elle sera intégralement repeinte et perdra donc toutes traces de son passé... ou presque.

Nouvelles du chantier "MITROPA"

Les deux voitures de l'ex-Vennbahn quittent Raeren encadrées par la 210.077 et la 5941 du PFT, le 23 octobre 2011 en direction de l'ancien atelier "Traction-Diesel" à Schaerbeek. Dès le mois de janvier 2012, commence alors un véritable "parcours du combattant", primo le décaissage interne des deux voitures, secundo le dépeçage complet des tablettes et banquettes de l'Halberstadt afin de dégager une plate-forme pour



La seule plaque "constructeur" encore existante

l'accueil et le shop. S'en suivra alors le chantier de rénovation et d'aménagement proprement-dit qui lentement, mais sûrement, s'achève en ce début 2013.

Les travaux intérieurs sont quasi terminés et un autre bénévole va attaquer la carrosserie. Alors que l'échéance du départ de FSR se rapproche, il reste



Ci-contre, à gauche : les fantômes de la DR apparaissent en filigrane sous le logo "Vennbahn", Ateliers FSR, octobre 2012, photos André Peeters).

encore, avant leur déplacement, de gros travaux à faire et notamment la découpe de carrosserie pour la pose d'un volet et d'une large porte d'accès au "shop", la sécurisation des portes de la MITROPA, ensuite la mise en peinture de l'Halberstadt et quelques retouches sur la Mitropa.

Vu de l'intérieur, la Mitropa est quasi terminée. Les tables, portes et paravent central ont pris des couleurs vives, les boiseries ont été revernies et, grâce à la collaboration de la section "regarnissage" de l'Ecole IATA de Namur, sous la houlette de M. Arthur BOURDIN, une vingtaine de banquettes ont été regarnies, les autres suivront plus tard.

Dans l'Halberstadt, les travaux sont aussi bien avancés. Après le dépeçage, les parois et le plancher étaient tellement dégradés que l'on a posé un nouveau plancher en attente de son "vinyle industriel". Les parois latérales ont été garnies de boiseries et vernies.

Des étagères seront posées le long d'une des parois pour le shop ainsi qu'un comptoir-vitrine, une réalisation "maison".

Les plafonds de cette voiture ont été repeints pour renforcer la luminosité de cet espace convivial. Le

couloir latéral et le bar ont gardé leur aspect d'origine tout en subissant le dégraisage qui s'imposait, mais en optant également pour une décoration plus colorée rappelant celles utilisées dans la voiture-restaurant.

A l'arrière du bar, les étagères et une série d'armoires constitueront la réserve du shop.

Plus loin, l'espace-cuisine est aussi en cours de réhabilitation.

Dès que le revêtement du sol sera placé, on précédera au montage des étagères qui mettront un point final à la rénovation et nous permettra l'ouverture au public de ce nouvel espace polyvalent tant attendu en gare de Spontin.

Enfin, bonne nouvelle, la Commune d'Yvoir nous a octroyé le permis de bâtir et, vers la mi-mars, nous entamerons la pose de la voie en impasse. Ne restera plus que la construction d'un quai, d'une terrasse et les raccordements tant électriques que hydrauliques... encore beaucoup de travail pour 2013.

Aucun doute, l'accueil au Chemin de Fer du Bocq n'en sera que plus agréable !

Dans un prochain article, nous reviendrons plus en détail sur le long parcours de restauration de ces voitures historiques.

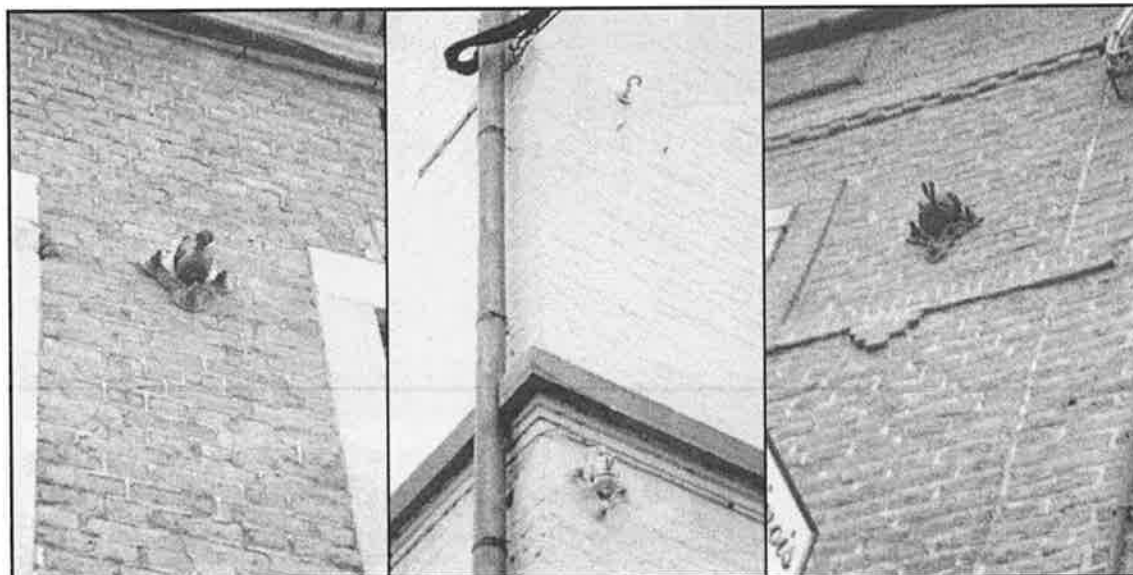
Texte et photos d'André Peeters & C.F. Bocq.



Vue du futur espace d'accueil et de vente (photo André Peeters, février 2013).



Le long-du-falus, à droite, l'emplacement de la nouvelle voie en impasse qui va accueillir les voitures restaurées et aménagées en accueil CFB (photo Cl. Carpet, 14-08-2011).



Concours

Notre ami Jean-Pierre Lobet a réalisé les trois photos ci-contre chaussée de Waterloo à Saint-Servais.

Que représentent-elles ?

Réponse dans FFN 180.

L'embranchement des carrières de Rhisnes dégagé



Ancienne plaque d'identification de la gare de Rhisnes



Automotrice "Cityrail"



Vue vers Gembloux



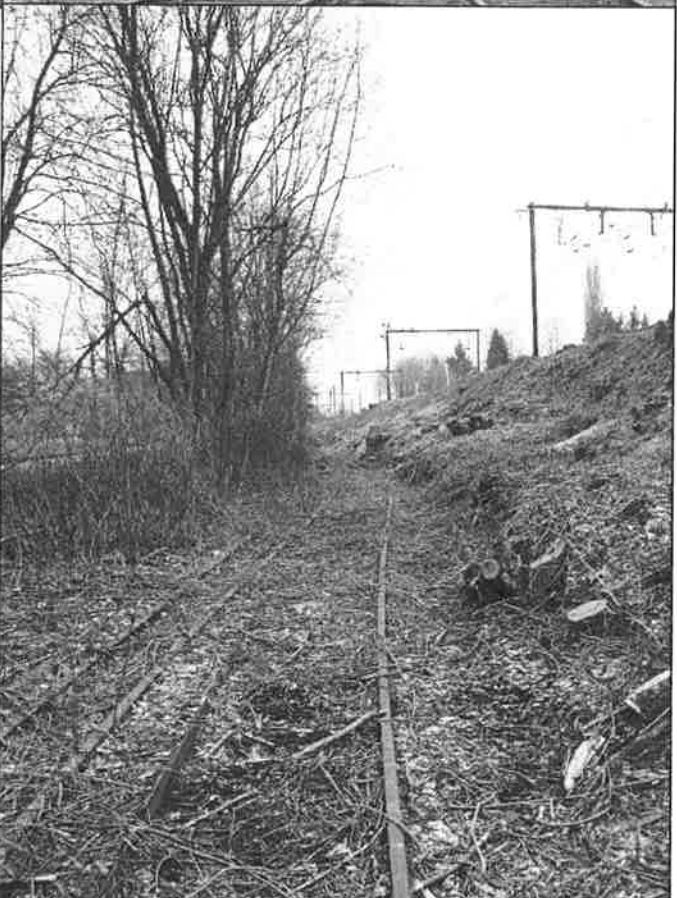
Vue vers Gembloux



Tiroir le long de la ligne 161



En contre-bas de la ligne 161, la voie de la carrière



En contre-bas de la ligne 161, la voie venant de la carrière



Lieu de pesage ?



Vers la carrière, la voie passe sous un pont de pierres

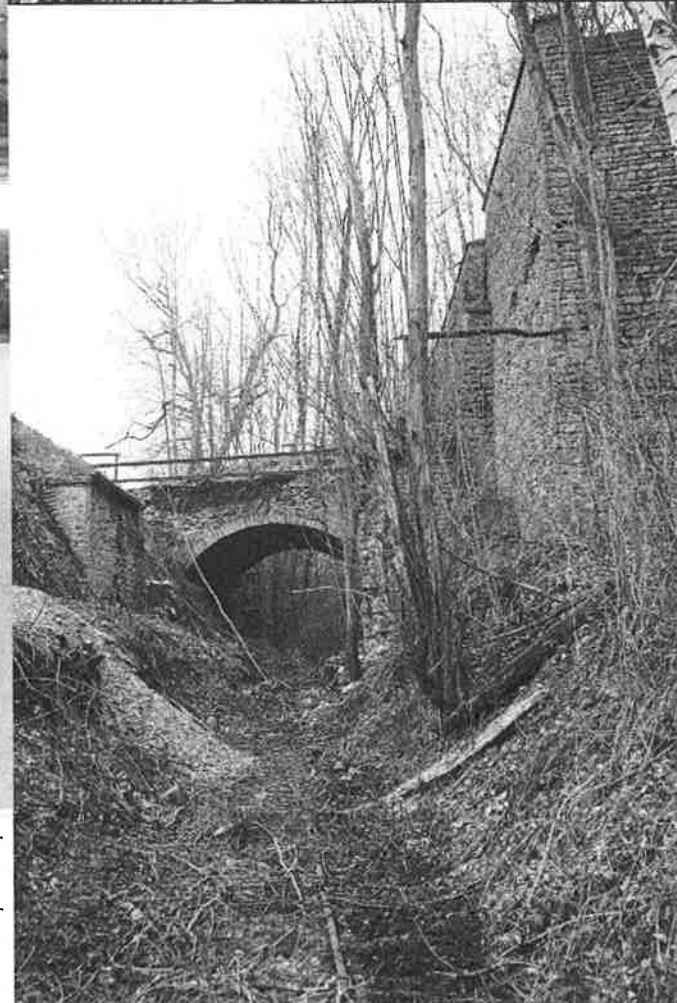


Entrée de l'usine "Cromarbo".



Infrabel et ses sous-traitants ont dégagé de la végétation les abords des voies de Rhisnes vers Gembloux : l'embranchement des carrières de Rhisnes est miraculeusement réapparu !

Coupé de la ligne 161 depuis plus de 40 ans, il comporte



toujours la voie d'accès, un passage sur une probable bascule, un emplacement circulaire révélant une plaque tournante destinée à virer les wagons vers les ateliers de découpe des pierres et l'esquisse de la voie vers la descente vers la fosse. La société "CROMARBO" y travaille aujourd'hui les marbres qu'il se fait livrer... par camion.

Surprenant retour sur le passé !

Texte et photos : Jean-Pierre Lobet.



Emplacement de la plaque tournante



Calot de la plaque tournante manuelle



Fin de voie



Commande manuelle de la plaque tournante



l'identification actuelle du point d'arrêt



10^{ème} bourse ferroviaire organisée par le Rail Miniature Mosan asbl

2 juin 2013 de 9h à 13h

à l'Institut Technique Henri Maus, Rue Courtenay (face au n°16), NAMUR.

Agenda des Réunions au R.M.M.

L'agenda complet des manifestations nationales et internationales figure sur le site de Michel Marin :

<http://users.skynet.be/sky34004/repfer.html>

Avril	
9 au 13	Voyage RMM en Baie de Somme, (inscriptions clôturées).
11	DORTMUND (D) : Intermodellbau 2013, voyage organisé par le RMM (sur inscription).
12	Réseau H0 "mosan" : "Autorails et Automotrices". Réseau 3 rails : Circulations. Ouverture officielle de la bibliothèque.
19	A 20h : Réunion mensuelle du RMM, + Colloque "Les différentes périodes de l'époque III." par Vincent Disy et Claude Riguelle.
21	Circulations sur le réseau H0 "US". Sur rendez-vous president@club-rmm.be
26	Réseau H0 "mosan" : "Trains de chantier". Réseau 3 rails : Circulations.
27	SAINT-GHISLAIN : Bourse à l'Atelier-Musée du PFT.
Mai	
3	Réseau H0 "mosan" : circulations libres . Réseau 3R : circulations. Séance "construction des modules".
9 au 12	Accueil du club "Les Amis du Rail Dinannais" dans le cadre des festivités du jumelage. Voir le programme en pages 3 et 4.
10	Réseau H0 "mosan" : "Trains de marchandises, produits métallurgiques". Réseau 3 rails : Circulations. Ouverture officielle de la bibliothèque.
17	A 20h : Réunion mensuelle du RMM : COLLOQUE : "Le Hard-Shell" par Jean-Claude Botspoel.
19	Circulations sur le réseau H0 "US". Sur rendez-vous president@club-rmm.be
24	Réseau H0 "mosan" : "Trains vapeur omnibus + dessertes locales, époques II & III". Réseau 3 rails : Circulations.
25-26	"Rallye réseaux". Visite de 3 réseaux de membres du club. RDV au RMM à 10 h. (sur inscription).
26	LIEGE (B) inauguration de l'expo, Institut Zoologique, Quai Van Beneden 22. Expo "Mobil'Homme" jusqu'au 28-02-2014.
31	Réseau H0 "mosan" : "Trains de marchandises frigorifiques + céréaliers, époque IV". Réseau 3 rails : Circulations.
Juin	
2	NAMUR (B) : Bourse ferroviaire organisée par le RMM à l'Institut Technique Henri Maus.
7	Réseau H0 "mosan" : circulations libres . Réseau 3R : circulations. Séance "construction des modules".
14	Réseau H0 "mosan" : "TEE + Autorails". Réseau 3 rails : Circulations. Ouverture officielle de la bibliothèque.
21	A 20h : Réunion mensuelle du RMM, ATELIER de MODELISME : "Le Dry Brushing" par Didier Delfosse.
28	Réseau H0 "mosan" : "Trains de marchandises frigorifiques + céréaliers". Réseau 3 rails : Circulations.
Juillet	
5	Réseau H0 "mosan" : circulations libres . Réseau 3R : circulations. Séance "construction des modules".
12	Réseau H0 "mosan" : "Trains USA". Réseau 3 rails : Circulations. Ouverture officielle de la bibliothèque.
19	A 20h : Réunion mensuelle du RMM, VIDEO FERROVIAIRE par Luc Demartelaere.
19 au 21	GEMONA-DEL-FRIULI (I) : voyage RMM au club "Ferrovia Willy", circulations en 5" (sur inscription).
26	Réseau H0 "mosan" : circulations libres . Réseau 3 rails : Circulations.
Août	
2	Réseau H0 "mosan" : circulations libres . Réseau 3R : circulations. Séance "construction des modules".
9	Réseau H0 "mosan" : ***. Réseau 3 rails : Circulations. Ouverture officielle de la bibliothèque.
16	A 20h : Réunion mensuelle du RMM, VIDEO FERROVIAIRE par Claude Carpet.
23	Réseau H0 "mosan" : ***. Réseau 3 rails : Circulations.
30	Réseau H0 "mosan" : ***. Réseau 3 rails : Circulations.
Septembre	
6	Réseau H0 "mosan" : circulations libres . Réseau 3R : circulations. Séance "construction des modules".
13	Réseau H0 "mosan" : ***. Réseau 3 rails : Circulations. Ouverture officielle de la bibliothèque.
20	A 20h : Réunion mensuelle du RMM, ATELIER de MODELISME : "Construction d'un appareillage de voie" par Philippe Moniotte.
27	Réseau H0 "mosan" : ***. Réseau 3 rails : Circulations.
Octobre	
4	Réseau H0 "mosan" : circulations libres . Réseau 3R : circulations. Séance "construction des modules".
11	Réseau H0 "mosan" : ***. Réseau 3 rails : Circulations. Ouverture officielle de la bibliothèque.
12 et 13	SEDAN (F08) : exposition de modélisme.
12 et 13	GENK (B) : exposition de mosélisme.

1. Les circulations sur le réseau H0 "3 rails" s'effectuent tous les vendredis.
 2. Les circulations à thème sur le réseau H0 "mosan" s'effectuent le deuxième et le quatrième vendredi du mois. Circulations libres les autres vendredis. En numérique et en analogique suivant les voies choisies.
- L'agenda est volontairement limité. Il sera recomposé en fonction des souhaits des membres et présenté dans FFN ainsi que sur le site Internet du club à la page "agenda". <http://www.club-rmm.be>

Rail Miniature Mosan asbl

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.

Outre les réunions mensuelles, le 'Rail Miniature Mosan asbl' propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction d'un grand réseau fixe H0 (*décor Mosan*), d'un réseau modulaire N (*décor Athus-Meuse, site de la gare de Vônèche*) et d'un réseau H0 (3 rails) ainsi que la circulation de convois sur ceux-ci.

Conseil d'Administration du "Rail Miniature Mosan asbl" :

Président, *représente le réseau N "Athus-Meuse"* Didier Delfosse
 Vice-président, *représente le réseau H0 "3 Rails"* Claude Dehareng
 Secrétaire Jean-Pierre Lobet
 Trésorier, *Rédac'chef Ferro Flash Namur* Claude Carpet
 Médiateur, *représente le réseau H0 "Mosan"* Philippe Bruniaux
 Relations Publiques Pierre Goyens
 Membre Vincent Disy

Responsables, animateurs d'activités :

Réseau H0 "Mosan" Claude Riguelle.
 Réseau H0 "3 Rails" Claude Dehareng.
 Réseau N "Athus-Meuse" Didier Delfosse.
 Responsable de projets Vincent Disy
 Bibliothèque Jean-Claude Botspoel & Philippe Bruniaux.

Cotisations annuelles.

Le Membre :

Membre "bienfaiteur" libre, > ou = à 50,00 €.
 Membre adhérent et membre effectif * 40,00 €.
 Membre junior (- de 18 ans) 20,00 €.
 Le statut de membre confère automatiquement l'abonnement à Ferro Flash Namur. Arrivée au club après le 01-07 : 50%.

L'abonné à Ferro Flash Namur :

Pour la Belgique 20,00 €.
 Pour l'étranger 28,00 €.

FFN tout en couleurs supplément annuel : 16,00 €.

* Pour un second membre adulte d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 25,00 €.

Président Didier Delfosse Rue de Furnaux 26 B 5640 METTET
 Tél : 071.72.51.62 GSM : 0477.65.64.86 Courriel : president@club-rmm.be

Vice-Président Claude Dehareng Rue des Brasseurs 22 1360 PERWEZ.
 Tél : 081.65.64.06 GSM : 0475.82.98.80 Courriel : vice-president@club-rmm.be

Secrétaire Jean-Pierre Lobet Rue Auguste Leblanc, 36 ... 5002 SAINT-SERVAIS.
 GSM : 0477-55.49.04 Courriel : secretaire@club-rmm.be

Trésorier Claude Carpet Rue Saint Marcoux, 35 5651 LANEFFE
 Tél : 071-72.95.61 GSM : 0475-48.62.60 Courriel : tresorier@club-rmm.be

Compte Banque ..001-6111341-29 du "Rail Miniature Mosan asbl".
 BIC : GEBABEBB IBAN : BE26 0016 1113 4129.

Local Centre Associatif et Culturel de Géronsart, Rue du Trèfle n°3, 5100 JAMBES.
Les statuts et le règlement d'ordre intérieur sont affichés aux valves du club et sur son site Internet : <http://www.club-rmm.be>.

Ferro Flash Namur

Rédaction et Claude CARPET, c/o "MODELISME & GRAPHISME sa", Allée des Fougères, 435;
 éditeur responsable B 5621 Morialmé (Florennes). Tél : 071.72.95.61. et 0475.48.62.60
 Courriel : redac-chef@club-rmm.be

URL Internet du Rail Miniature Mosan : <http://www.club-rmm.be>

Diffusion Didier Delfosse, rue de Furnaux, 26 b, 5640 METTET. webmaster@club-rmm.be

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

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

Les articles signés n'engagent que leur auteur. Les articles non signés sont censés être écrits sous la responsabilité de l'équipe de rédaction. Tout texte, photo, nouvelle sont communiqués à titre purement informatif pour le lecteur et ne peuvent en aucun cas être assimilés à de la publicité : le bulletin s'en veut dépourvue et ne veut être inféodé à quelque titre que ce soit à un producteur, fabricant, marque ou entreprise ayant ou non rapport avec le modélisme.

Autant qu'il est possible, nos sources sont mentionnées lorsqu'elles nous sont connues.

Vie du club

Réunion hebdomadaires et mensuelles - Travaux au local.....	page 1 à 4
Accueil des "Amis du Rail Dinannais".....	page 3
Concours.....	page 22
Agenda des réunions au RMM.....	page 26

Modélisme

Locotracteur 8040 SNCB de ESU.....	page 7
Photos sur les réseaux du RMM - Confectionner des ballots de paille.....	page 12
Littfinski Daten Technik.....	page 13
Chargement de wagons Eaos en H0.....	pages 17 à 19
Marquage du matériel roulant : la décalcomanie.....	page 19

Actualité ferroviaire

Actualité SNCB.....	pages 8 à 11
L'embranchement des carrières de Rhines dégagé.....	pages 23 à 25

Documentation

Exposition "Mobil'Homme" à Liège.....	pages 4 et 5
Photos SNCF.....	page 6
TrainSafe.....	pages 14 à 16
Photos ferroviaires.....	page 22

Rétro rail

Les voitures-Restaurant à la MITROPA - La "MITROPA" sur le Chemin de Fer du Bocq à Spontin.....	pages 20 à 22
-------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------

ferro flash Namur n°179 (2013-2)

secretaire@club-rmm.be ou ffn-rmm@club-rmm.be
<http://www.club-rmm.be>

10^{ème} bourse ferroviaire organisée par le Rail Miniature Mosan asbl

Dimanche 2 juin 2013 de 9h à 13h

à l'Institut Technique Henri Maus, Rue Courtenay (face au n°16), 5000 NAMUR.

GPS : [N 50° 27' 55,4" - E 4° 52' 29,4"] ou en décimales [N 50° 27,921' E 4° 52,484'] ou en degrés décimaux : [+50,46531" +4,87488"].

Ce deuxième numéro de l'année 2013 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet et Michel Herbiet. Sa diffusion est assurée par Didier Delfosse.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro par des articles, photos ou toute autre collaboration : Philippe Bruniaux, Julien Defournier, Jean-Pierre Lobet, André Peeters, et d'autres volontaires... qu'ils soient ici remerciés pour leur précieux et indispensable travail sans lequel cette revue serait certainement bien moins fournie !...

Ferro Flash Namur :

Infographie : "MODELISME & GRAPHISME sa", Rue Saint-Marcoux 35; 5651 LANEFFE. 071.729561.

Impression : "Copy 2000", Rue Lebeau 1, 6000 Charleroi.

Suivant la loi du 8 avril 1965, un exemplaire de Ferro Flash Namur est déposé à la Bibliothèque Royale Albert 1^{er}, section du Dépôt Légal.

Page de couverture :

- La HLE 2802 amène une rame Benelux en gare de Bruxelles-Midi (photo Guy Lahaye, 9 septembre 2009).
- En provenance de "CARSID", la HLE 2377, en tête d'un convoi de produits métallurgiques, au passage à Châtelet (photo Cl.Carpet, 23 mai 2007).

Page 2 de couverture : Train de travaux à Flawinne...