

# Rail Miniature Mosan

Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise

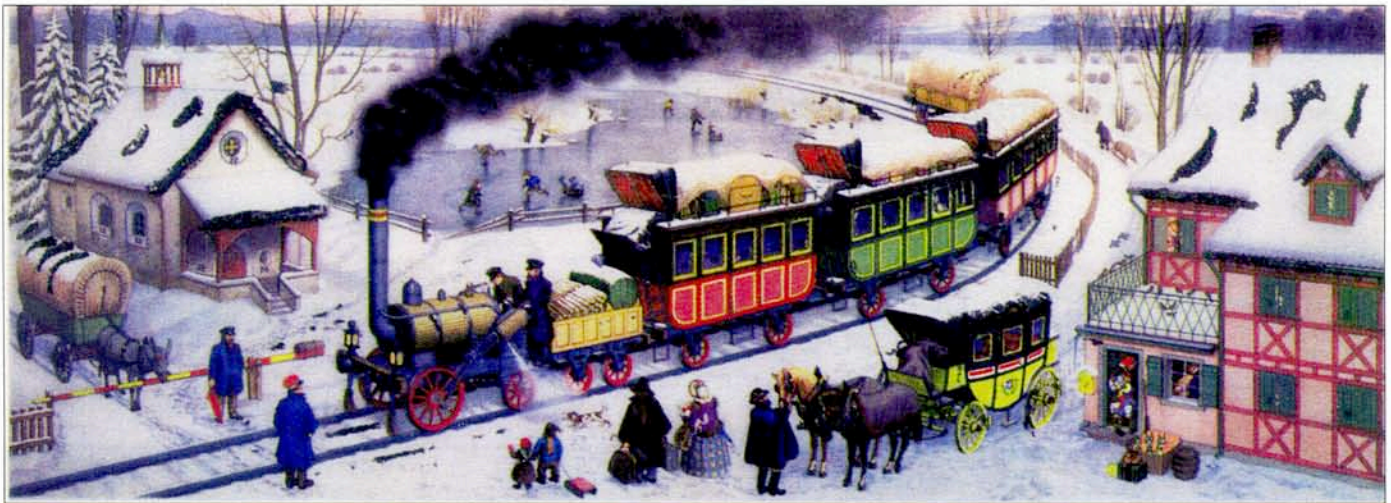
## Ferro Flash Namur



**Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires**

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

n°111 2001-6



Ces deux documents sont extraits du livre «Mit Dampf und Strom» de Arthur Meyer et Roger Kaysel, Baden-Verlag.

Au dessus : Le train Liverpool - Manchester avec la locomotive «Rocket». Image reprise d'un calendrier du temps de l'Avent édité par Max Krünzli de Zürich en 1935. La tradition des calendriers de l'Avent est de tendance germanique, vous en trouverez déjà dans les grandes surfaces du Grand Duché de Luxembourg.

En bas : «Voyage en Suisse», jeu de société créé en 1900.



# L'exposition triennale de novembre 2001 : nombreux aménagements au local et aux réseaux

## Le réseau fixe H0 à décor mosan

Quelques changements importants ont été apportés au réseau depuis notre exposition précédente.

### La caténaire

La caténaire a fait son apparition sur la ligne 162. Nos amis Jean Absil et Michel Archambeau ont mis leurs talents en commun pour réaliser ce qu'il y a lieu d'appeler : une oeuvre d'art.

Les poteaux et traverses de portiques supportant la future caténaire sont l'oeuvre de Jean Absil. L'assemblage à la loupe de ceux-ci a été réalisé par Michel Archambeau. Le regard d'aigle de Michel ne nécessiterait pas l'usage d'une loupe... Néanmoins, pour le commun des mortels, saisir tous les détails demande l'usage de cette prothèse utile : la finesse du travail et le rendu à l'échelle sont impressionnants, voire époustoufflants.

### La vidéo

Il y a bien longtemps, que les conducteurs des convois sur le réseau H0 Mosan souhaitaient une amélioration importante quant à la vision sur les trains revenant vers eux. En effet, de part et d'autre de la gare cachée au public, située derrière le décor au fond du local, une traversée-jonction réceptionne les convois issus de la ligne 154 (évocation réaliste du site mosan Namur - Dinant) et de la ligne 162 (évocation tout aussi réaliste de la montée à Jambes de Namur - Luxembourg).

D'un côté, une sécurité donnée par un signal d'arrêt avec bouton de déblocage (le fameux «R») tenait la ligne 162 en respect par rapport à la ligne de plaine qui est maintenue par le «S».

De l'autre côté, c'était toujours l'inconnue quand un convoi revenait de son périple. N'y allait-il pas avoir un tamponnement aux abords de la traversée-jonction suivi d'un déraillement généralisé ? Il y en a déjà eu de nombreux ! Il fallait absolument trouver une possibilité de visualisation !

Après des études budgétaires, sur plans suivies d'essais sur place, un système vidéo à trois caméras couleurs a été installé afin de permettre aux amis chargés de la conduite du réseau d'apercevoir les trains qui rentrent en gare à l'arrière du réseau.

Pourquoi des caméras couleurs me direz-vous ? Tout simplement parce que le matériel couleurs est à peine plus cher que le noir et blanc et de plus on perçoit bien mieux le réalisme du déplacement des convois qui sont visualisés avec plus de précision par leur coloration réelle.

Une première caméra avec un objectif de 80° a été fixée au plafond afin de couvrir la vue sur les 7 voies de la gare cachée derrière le décor. Un écran grand format (le moniteur existant au club) permet aux visiteurs de découvrir les manipulations qui lui sont visuellement inaccessibles, la visite derrière le décor n'étant pas possible pour raisons de place. Le pilote au poste 2 devant la gare de Hun peut lui aussi se tenir au courant des mouvements et de l'arrivée des convois qui lui sont destinés afin de commander ceux-ci puisque ses régulateurs de vitesse (3 et 4) commandent l'ensemble du trajet sur la ligne 154 en val de Meuse y compris derrière le réseau et sous la montagne.

Une seconde micro caméra à objectif de 21° est fixée sur la poutre en béton, face au public et surprend l'enfilade des voies le long de la vallée de la Meuse et la gare de Hun.

Une troisième micro caméra à objectif de 28° reprend la descente de la ligne 162 et la tranchée de la ligne 154 sur leur retour vers l'arrière du décor. Elle est fixée sur le pont, derrière le couvent.

La visualisation de ces deux vues se fait au moyen de deux écrans de 51 cm, placés côte à côte, suspendus au plafond derrière le décor et fixés définitivement. Ils peuvent être vu depuis les deux postes de commande (1 et 3) et par le répartiteur. La tentative d'enlèvement de ces éléments provoquerait leur destruction définitive l'arrachement étant la seule solution de dépose.

Il n'y a donc plus de secrets ni de risques d'accidents de matériels notamment lors du retour des convois au croisement à la rentrée vers la gare cachée derrière le «couvent».

En coordination avec les responsables du réseau H0 : Michel Archambeau et Claude Riguelle, notre ami Claude Carpet s'est chargé de l'élaboration du projet, il a placé et réglé l'ensemble du système durant la semaine du 5 au 9 novembre permettant l'exploitation sécurisée et confortable pendant l'exposition.

Un écran de 51cm (identique aux deux autres) sera ultérieurement fixé à la poutre en béton, contre le plafond, regardant directement le poste 2 (gare de Hun). Ceci permettra une vision plus confortable des convois circulant dans la gare cachée. Certains conducteurs se sont plaints qu'ils ne pouvaient distinguer leur convoi parmi les 7 voies... Conclusion : il y a des candidats pour mon ami opticien Guy Devillers.

### Les armoires ouvertes

Trois armoires traînaient depuis des lustres contre le mur du fond. Claude Riguelle les a enduites de Cuprinol protecteur (je ne vous décris pas l'odeur dans le local) heureusement qu'il avait oeuvré pendant la semaine... Vendredi 2 novembre, elles étaient enfin pendues au mur avec un petit décalage d'aération pour éviter la pourriture d'une éventuelle humidité.

## Le réseau modulaire H0 à décor US (the Rusty Marvellous Mountain)

Il avance et c'est perceptible. Une consigne avait été donnée : n'avancez pas trop vite... Pourtant, la proximité de l'exposition a fait mettre les bouchées doubles ! Les voies ont été provisoirement installées, les moteurs d'aiguillages placés ainsi que leurs raccords électriques. En effet, le système à commande digitale DCC aux normes NMRA a été retenu.

Une plaquette d'époxy à couche de cuivre a été soudée en lieu et place de 2 traverses sous les voies de part et d'autre des coupes entre modules. Cette façon de pratiquer permet d'éviter, lors des manipulations de transport, l'arrachement des rails hors le ballast : catastrophe créant invariablement des déraillements, soubresauts et autres anomalies au changement de module que l'on remarque trop souvent lors de visites d'expositions. Des indiscretions ont permis d'apercevoir Jean-Claude Botspoel qui a consacré 2 semaines de son temps à faire avancer les choses. Un des modules a été garni de «hardshell» : structure de renfort en carton et couverture en papier et bandes plâtrées. Une petite portion avait été recouverte de bandes plâtrées afin de présenter aux visiteurs l'ensemble des techniques du décor. Clark Hennaut a soudé avec soin et conviction les petits raccords aux fiches DB9 entre modules. Le fils de Claude Riguelle a raccordé en catastrophe les voies pour permettre la circulation d'un convoi pendant

l'expo. Jean-François Lacassaigne avait dessiné les plans d'exécution sur ordinateur. Rappelons que la construction de la structure modulaire a fait l'objet des soins de Didier Moreau, André Coutelier, Jules Falque. Les maquettes de style «américain» sont de la main de Jules Falque.

### Le réseau modulaire N

Importante amélioration visible : une gare cachée permettant le stockage de convois prêts au départ et leur réception lors de la rentrée. Son absence était la principale lacune observée lors d'exposition de Blankenberge : le seul endroit pour insérer des convois était les voies principales de la gare devant le public (...) ou la voie intérieure de la boucle de retournement : difficile de poser des véhicules à bogies sur une voie en courbe à faible rayon avec des convois qui défilent sur la boucle extérieure...

Didier Delfosse s'est penché sur le problème et a façonné une planche où sont fixées 6 voies droites sur la longueur de deux modules. De quoi former et stocker de belles rames. Voici enfin les deux aiguillages prévus dans la boucle qui vont enfin servir puisque les voilà reliés à quelque chose.

Autre innovation : l'électronique du réseau qui permettra d'utiliser les voies de débord de la gare de Vonèche. Un superbe panneau a été réalisé par Daniel Braibant avec des machines numériques spécialisées. Boutons de commandes, leds de positions et de visualisation de présence des convois y trouvent une place bien ordonnée.

### La ventilation du local

Un puissant ventilateur d'apport de l'air frais avait été placé avec bonheur voici quelques années par les soins, entre autres, de Daniel Braibant. Les terribles traces d'humidité, les champignons et autres spores allergisants avaient été combattus et apparemment anéantis puisque les sensibles ne se plaignent plus. L'odeur pestilentielle d'humidité bizarre est partie aussi...

Une lacune est apparue quant à l'extraction de l'air vicié provoqué principalement par les fumeurs qui, sans vergogne et sans respect de la liberté individuelle, continuent à polluer l'atmosphère de ceux qui ont intelligemment optés pour l'abstinence de tabac (nos épouses n'aiment pas embrasser un cendrier...).

Il faut savoir qu'un certain nombre de membres ont quitté le club, que d'autres n'y mettent plus les pieds, que d'autres n'y restent qu'un temps très limité en raison de la folle tabagie qui y règne et des inconvénients majeurs engendrés pour la santé : yeux qui piquent, vêtement et cheveux qui puent, nocivité pour les poumons et autres dangers connus liés.

Considérant que le local du club est un lieu public (puisque'il n'appartient pas à une personne privée) et dès lors relevant de la loi belge sur l'usage du tabac dans un tel endroit, le comité a voulu, dans un premier temps, temporiser avant de prendre des décisions brutales qui auraient définitivement prié les fumeurs d'aller polluer hors du local commun.

Un gros investissement a été consenti dans un puissant extracteur. Des canalisations y seront raccordées et une zone précise sera réservée aux inconditionnels du tabac fumant.

Les premiers essais n'ont pu être réalisés pendant l'exposition car le manchon de raccordement vers la cheminée n'a pu être réalisé à temps.

L'installation n'est pas complètement terminée puisqu'il doit y avoir une commande jumelant l'appareil soufflant et l'appareil de reprise d'air. Un réseau de tuyaux doit encore courir dans le local bar car la hauteur des poutres en béton crée trois modules qu'il est indispensable de vider de l'air vicié au niveau du plafond et pas à hauteur du nez... C'est presque incroyable d'être obligé de dépenser l'argent commun pour se prémunir

des pestilences inutiles d'une infime minorité !

Le support de l'extracteur a été réalisé grâce à l'amabilité et la compétence de notre ami André Coutelier.

### Des remerciements

Merci à tous ceux qui, d'une manière ou d'une autre, ont œuvré dans la réalisation des travaux qui ont été décrits ou malheureusement oubliés dans le présent article.

### Les préliminaires à l'expo

Premier travail visible : les murs du hall d'accueil devant nos portes ont été débarrassés des nombreuses traces de semelles qui les garnissaient jusqu'à des hauteurs où l'on se demande si les occupants du local d'en face ne faisaient pas des concours à celui qui ferait la marque la plus sale et la plus haute sur le mur... Ils ont été repeints en blanc par les soins de Didier Moreau : la présentation était sauf !

Mercredi, Renée Carpet avait commencé à nettoyer les «chichoses» et à décaper les chaises qui auraient normalement dû être blanches. Résultat : une colonne vertébrale bloquée. Merci, lui a dit le kiné qui s'est empressé de soigner le sujet afin de la remettre sur pieds pour le samedi.

Jeudi, Claudine Martin et Danielle Mahieu ont poursuivi l'oeuvre commencée sur les autres chaises, tables et tous les sols sont également passés par les produits à récurer.

Notre chère Liliane qui avait si bien préparé l'expo, couronnement s'il en est de son inlassable travail de gestion du bar, a été prise d'une brutale et très grande fatigue, au bord de l'épuisement, qui a nécessité une hospitalisation. Elle qui se fait toujours une joie d'entourer et d'encourager ses amies pour la réussite de notre manifestation... Quel coup à son moral (et au nôtre) !

Nous avons été obligés d'apprendre «à faire sans elle». Pas facile. Il a fallu plus que jamais se serrer les coudes.



En haut :

Le parking du Centre Culturel de Géronsart envahi par les voitures des visiteurs et, devant l'entrée, le sens de la circulation de l'entreprise EuroTecnica de Losheim où se trouve le plus grand réseau piloté par système Digital.

En bas :

Rotation aux «entrées», à cet instant sont devant l'objectif: Nathalie Auquiere, Didier Delfosse, Michel Marin. (photos Eric Henrivaux).





La salle des exposants. A gauche la vitrine de Veilligen Vercauteren (Kam); dans le fond, le stand de Jacques Le Plat; au centre de la salle, les vitrines. A l'extrême droite de la photo, sur l'étage supérieur : les modèles HO (de Michel Herbiet) du matériel réel vu au Musée de Mulhouse, à l'étage en dessous les gares de Marc Henrioul (photo Eric Henrivaux).

Notre ami Jean-Pierre Bayet a dévoilé des talents cachés: il a rédigé un texte savamment conçu sur une carte de la part des dames et un sur la carte des messieurs que chacun s'est empressé de signer à l'attention de Liliane. Re-coup de «blouze» devant cette indéniable marque d'amitié et de solidarité dans l'adversité.

## Les exposants

### Les vitrines du club

Les vitrines se sont retrouvées alignées dans le local d'en face.

Michel Herbiet a rempli l'une d'elles avec des modèles HO dont nous avons pu admirer les originaux lors de notre excursion à Mulhouse l'année dernière.

Marc Henrioul a exposé quelques beaux modèles de ses gares, fruit de construction personnelles sur base des plans et documents originaux.

Christian Auquiere, spécialiste des véhicules militaires à l'échelle, a garni un module HO avec ses tanks, véhicules patinés et train de transport avec beaucoup de réalisme.

André Coutelier a décoré et garni un module avec la gare de Viesville (bâtiment réalisé par Jules Falque).

Des modèles, qui avaient fait l'objet l'année dernière d'un prix au concours «Michel Foulon» se rapportant au chargement des wagons, se sont retrouvés dans les vitrines.

Un exposant ayant fait défaut, c'est à la dernière seconde que notre ami Moniotte est reparti chez lui pour en revenir avec ses locomotives à vapeur de construction personnelle et notamment avec l'usage du «FLEXICHAS» un principe de châssis où les roues sont suspendues de manière à épouser parfaitement les torsions de la voie, l'adhérence dans les dévers et par là, la continuité dans la prise de courant. Superbes réalisations !

## Le fil à mémoire

Jacques Leplat nous a présenté son fameux «fil à mémoire» cette intelligente adaptation de la propriété de certains alliages qui modifient leurs dimensions lorsqu'ils sont soumis à une variation de température.

En l'occurrence, une très faible tension appliquée à un fil tendu et maintenu par un ressort permet de modifier légèrement sa longueur.

Usage immédiat (liste non exhaustive de toutes les possibilités d'emploi de cette merveille) :

- commande, lente mais sûre, des barrières du passage à niveau;
- commande réaliste d'un signal à palette(s);
- commande de lames d'aiguilles (aussi bien qu'un moteur à mouvement lent, mais sans le bruit...);
- nombreux autres usages sur un réseau comme des mouvements sur grues, engins de chantier, figurines, etc.

## Kam

Présentait ses productions de wagons de l'époque III et IV: citerne, transport de poissons, etc. et un prototype pour l'échelle 1.

Une vitrine de «Veilligen Vercauteren» annonçait, par présentation de modèles, une future vente aux enchères.

## Jocadis

Avait, comme d'habitude, déposé une vitrine comportant ses nombreuses productions personnelles en HO dont sa dernière la diesel CC série 51, le H0m et notamment ses modèles à la gloire des vicinaux belges en tractions vapeur, diesel et électrique ainsi que le matériel tracté correspondant.

## PFT

Présentait ses publications (notamment son trimestriel «En



Une vue du bar pendant la pause. A gauche, de dos : Anne Lahaye et Renée Carpet; derrière le bar Danielle Mahieu, Claudine Martin (photo Eric Henrivaux).

Lignes») et les disponibilités de ses bibliothèque et vidéothèque ferroviaires.

### Euro Tecnica

Devant la porte du Centre Culturel, le semi-remorque d'Euro Tecnica de Losheim s'était positionné et avait descendu son escalier d'accès à ce magasin ambulant : autre formule...

officielle à 19h30. Restant dans les traditions le Président Jean-Claude Botspoel a prononcé un court discours à l'attention des présents en remerciant ses collaborateurs de l'avoir aidé dans la réussite de cette exposition triennale.

Canal C, la TV communautaire namuroise avait consacré un reportage sur les réseaux du club quelques jours avant ce qui a sensibilisé certains visiteurs.



### La bourse des membres

Réservées exclusivement aux membres du club, la bourse d'échanges a trouvé de part et d'autre la compréhension attendue. Elle a principalement été l'oeuvre de Vincent Dizy et Jacky.

### Les résultats

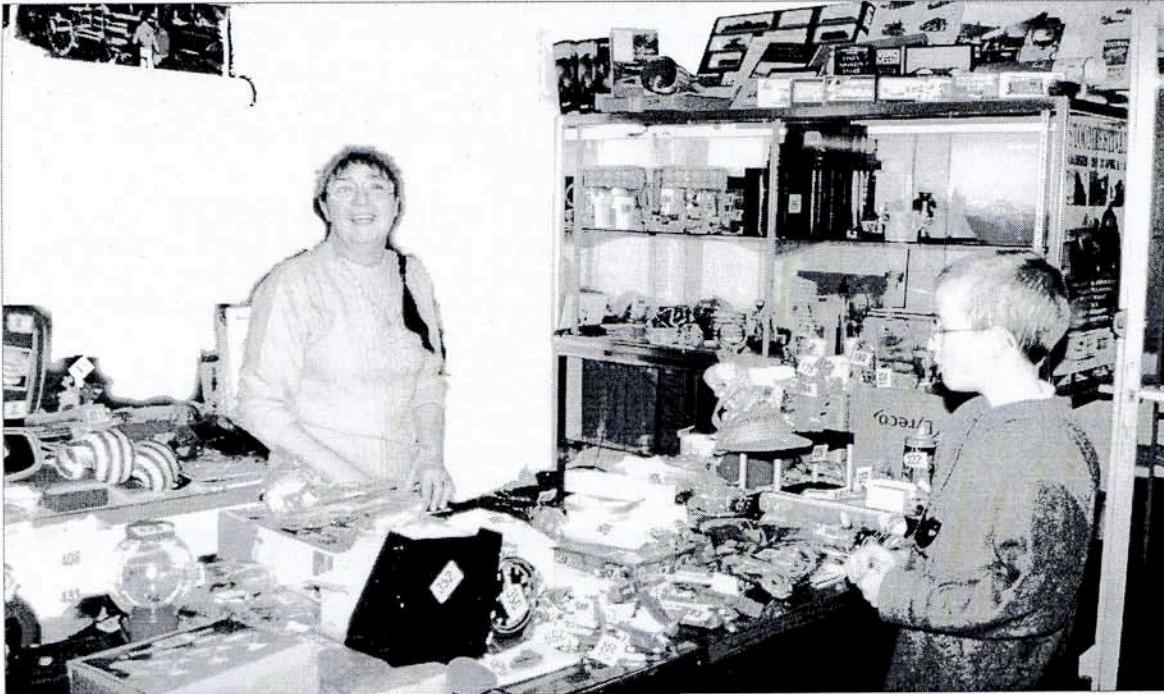
Les affaires réalisées par les exposants étaient à la hauteur de leur satisfaction de présence à notre exposition.

### Inauguration officielle du vendredi soir

Les traditions ont été respectées : les autorités communales et régionales ont rehaussé de leur présence l'inauguration



Une courte pause après le dîner et... la vaisselle pour Danielle Jochum et Marie-France Dizy (photo Didier Delfosse).



Le stand de la tombola.

Souriante, entourée de centaines de lots, Jacqueline Riguelle gère l'action.

A l'avant-plan : Mathieu Lobet vient rechercher une provision d'enveloppes, toutes gagnantes.

Photo : Didier Delfosse.



Danielle Jochum, Lobet junior et maman Bernadette, Mme. R. Mercatoris, l'amie de Danielle venue en renfort (photo Jacky Maes)

### Le combat des dames

#### Premier combat

La tombola de Jacqueline Riguelle assistée de Jean-Pierre Lobet : succès sur toute la ligne, plus de lots à distribuer et tous les lots étaient gagnants. Il faut dire que Nathalie, Stevy, Ludivine et Mathieu ont «tanné» les visiteurs pour «distribuer» leurs enveloppes qui étaient toutes gagnantes.

Tiens, à propos, Mathieu Lobet s'est spécialisé dans les «tags» sur modèles HO. Il réalise à la demande.

#### Deuxième combat

La petite restauration de Anne Lahaye, Renée Carpet, Martine Bayet : tous les sandwiches et les tartes de Heer-Agimont ont trouvé gloutons à leur taille.

#### Troisième combat

Le bar de Danielle Mahieu, Claudine Martin, Carole Botspoel : un bon coup dans les bouteilles.



Les coulisses du réseau HO pendant un changement de convois

Les coulisses du réseau HO.

Christian Auquiere lève le panneau donneur d'ordre de démarrage au poste 2 pour les voies 5, 6 et 7.

La caméra dans l'angle a saisi le geste et le numéro d'alimentation est affiché sur l'écran de contrôle devant la gare de Hun.

Claude Carpet constate avec plaisir que la vidéo est au point.

### Quatrième combat

Le service des repas aux exposants de Danielle Jochum, son amie, Bernadette Lobet, Marie-France Disy, a connu tout le succès qui en était attendu. A tour de rôle, les équipes d'animateurs se sont succédées aux tables pour engloutir les repas copieux réalisés par l'école technique. Ils ont amplement satisfait les estomacs les plus délicats. Aucune indigestion à déplorer. Gérard a fait le service sans rechigner agrémentant celui-ci de ses intarissables galéjades. On s'étonne qu'il n'y a pas eu de malade par le rire ! On se demande pourquoi cette lacune.

### La tombola des visiteurs

Jean-Pierre Lobet, instigateur de la tombola, est heureux : le bon de caisse offert par l'agence «FORTIS» de Floreffe pour une valeur de 10.000 BEF (247,89 €) a trouvé un heureux gagnant à Héron (province de Liège).

Tous les visiteurs gagnants, absents lors du tirage, ont été prévenus personnellement par courrier.

### Le réseau H0

Malgré deux pannes d'aiguillage (vite résolues) qui ont semé un instant le désarroi, Michel Archambeau et Claude Riguelle ont conduit les équipes de conducteurs à la victoire et à l'apprentissage de la visibilité par écrans vidéos. A ce jour, les deux réparations tiennent encore !

Différentes époques se sont côtoyées avec des rames de l'époque III (temps de la vapeur et début du diesel) : rames K1, autorails, marchandises; époques IV et V : rame de ferroutage (transport de remorques de camions sur wagons spéciaux, voitures internationales, rames de voitures M4, Thalys aussi bien dans les livrées SNCB, DB, CFF, SNCF, etc. Merci aux membres qui ont eu la gentillesse de prêter leur matériel pour réaliser les circulations de convois réalistes.

Nous avons pu remarquer de temps à autre ou tout le temps : Christian Auquiere, Georges Martin, André Delsemme, Claude Carpet, Philippe Bruniaux, Alain Jennes.

### Le réseau N

Une présence exclusivement RMM sur le réseau modulaire N du site de Vonêche superbement éclairé et mis en valeur par les phares de l'ami Patrick.

La nouvelle gare cachée de triage a été inaugurée avec succès et à la satisfaction des gestionnaires du réseau.

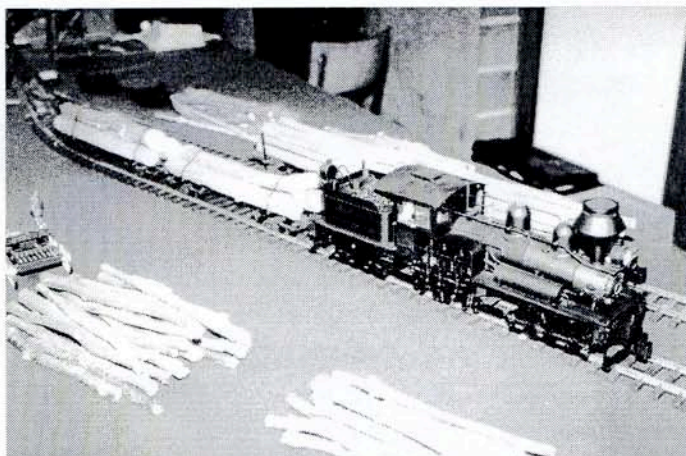
Nous avons pu remarquer de temps à autre ou tout le temps: Jacques Quoitin, Jean-Marie Burton, Lionel Mercier, Didier Delfosse, André Neles, Michael Bouche, Guy Lahaye, Didier Moreau.

### Le réseau du MOBOV

Les amis du Mobov d'Antwerpen n'avaient pu se libérer mais avaient néanmoins apporté 2 modules qui étaient exposés de manière statique et didactique à un autre endroit peu éloigné de la même salle.

### Le réseau H0 à décor US

Parfaitement alignés, les dessous dissimulés par des draps blancs, les modules du réseau en construction n'étaient pas dénués d'intérêt, au contraire !

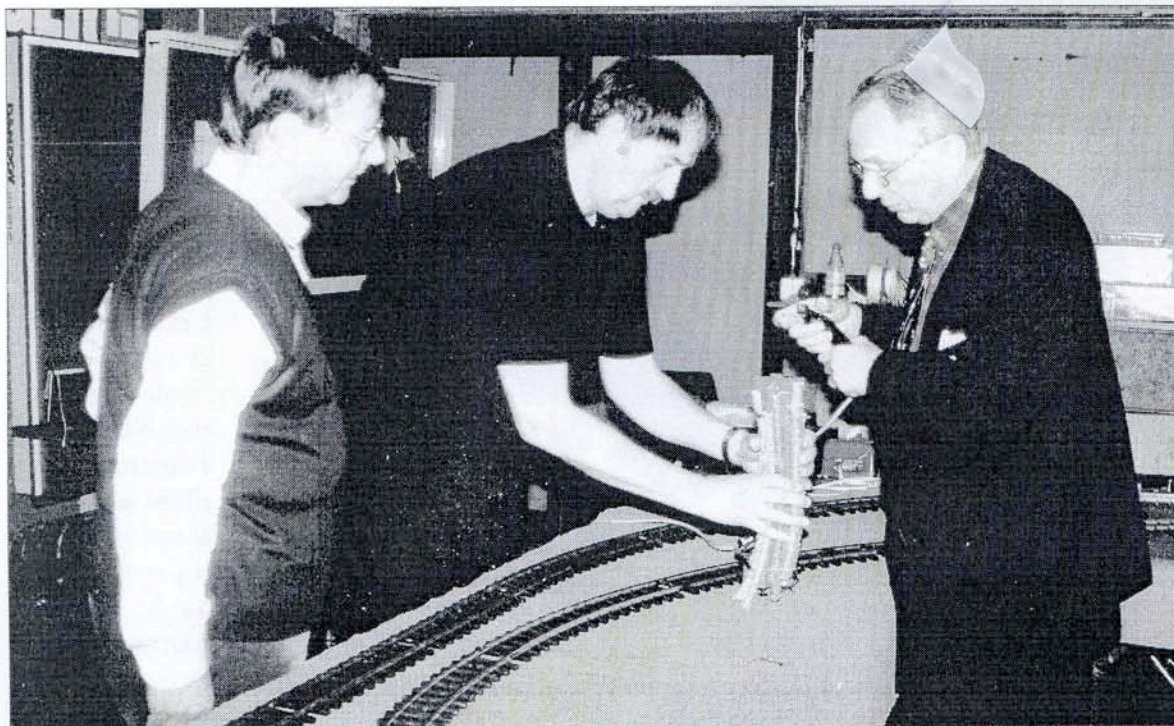


Ci-dessus :

Locomotive «Shay» à moteur à trois pistons verticaux, chaudière décentrée sur la gauche par rapport à l'axe du châssis.

Un long axe de transmission, apparent sous le tablier, entraîne par le côté droit les essieux de traction situés sur l'avant.

Machine très puissante destinée à la traction des grumes dans les forêts. (photo Charles Haccourt).



Les chargement de grumes sont ici réalisés par Patrick et Jean-Claude. Charles donne un cours sur le sujet et supervise les manoeuvres.

Les grumes sont posées sur des bogies et maintenues par des sangles.

Le réseau est posé sur des tables. La vue montre l'évitement situé avant l'extrémité aux 4 voies.

(photo Didier Delfosse).



Son état d'avancement permettait de donner nombre d'explications aux visiteurs intéressés par la construction modulaire elle-même et la progression de la réalisation de l'infrastructure, de la pose des voies et du décor.

Jean-Claude Botspoel, Jules Falque, André Coutelier ne se sont pas privés d'informer les nombreux visiteurs qui les ont remerciés de l'aubaine d'un cours gratuit.

Une voie avait été rapidement électrifiée pour permettre les lents aller-retour d'un convoi augurant des merveilles qui s'ébroueront dans ce décor «US» de la «Rusty Marvellous Mountain».

### Le réseau japonais en N

Surprenant, particulier, insolite, mais si bien réalisé dans son écrin transportable !

Père et fils Binamé (membres du CFFL), grands voyageurs au pays du Soleil Levant, ont parfaitement restitué les atmosphères fort différentes qu'ils ont pu découvrir tout au long de leurs différents périple dans les îles de l'archipel nippon.

Leur moniteur d'ordinateur permettait de voir défiler l'impressionnante collection de documents photographiques saisis sur les différents réseaux d'état ou privés. Leurs intarissables

explications étaient à la hauteur de leurs riches connaissances sur le sujet.

Le matériel (acheté sur place) permettait des circulations réalistes parmi les immeubles aux constructions à l'architecture si particulière...

Un grand merci pour leur efficace participation.

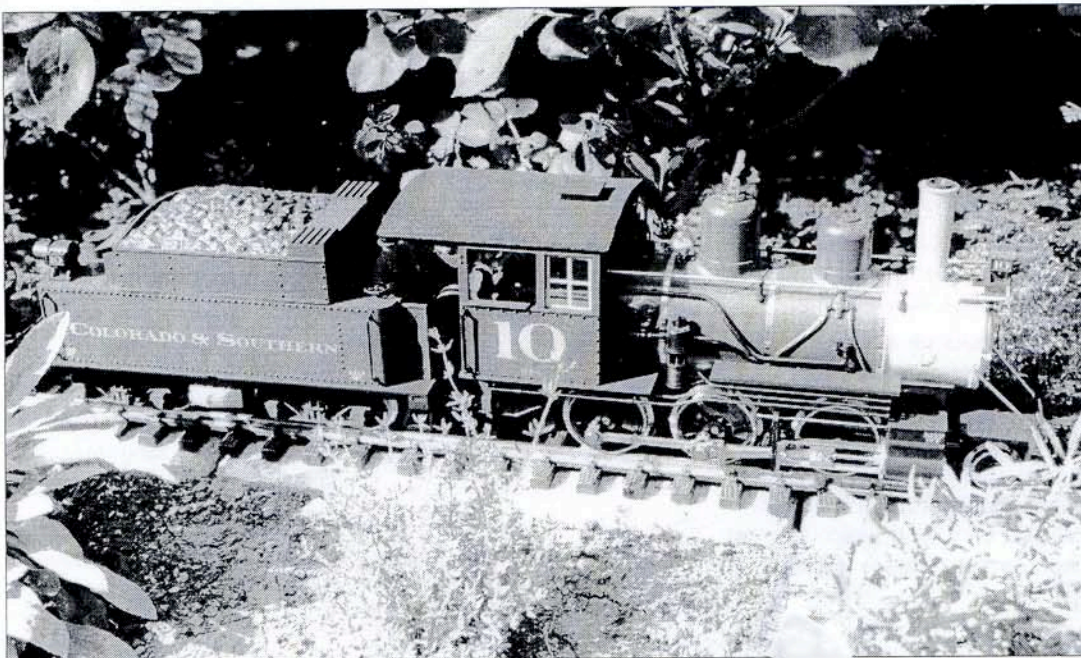
### Le réseau G2m

Grand déploiement de notre ami Charles Haccourt digne représentant des grands écartements au sein du club.

Un réseau de pas moins de 14 mètres de longueur installé sur des tables avec 4 voies en gare d'un côté, 3 voies de l'autre côté, une voie d'évitement sur le parcours permettant des croisements de convois.

Du matériel dont les attelages ont été changés sur place au profit d'attelages «machoires» de type américain, nettement plus esthétiques que ceux livrés d'origine avec de gros crochets.

Le matériel LGB est roi, les locomotives américaines «Mogul», «Shay», «Climax» tractent, avec des ralentis extrêmement réalistes, des convois formés entre autres par des véhicules

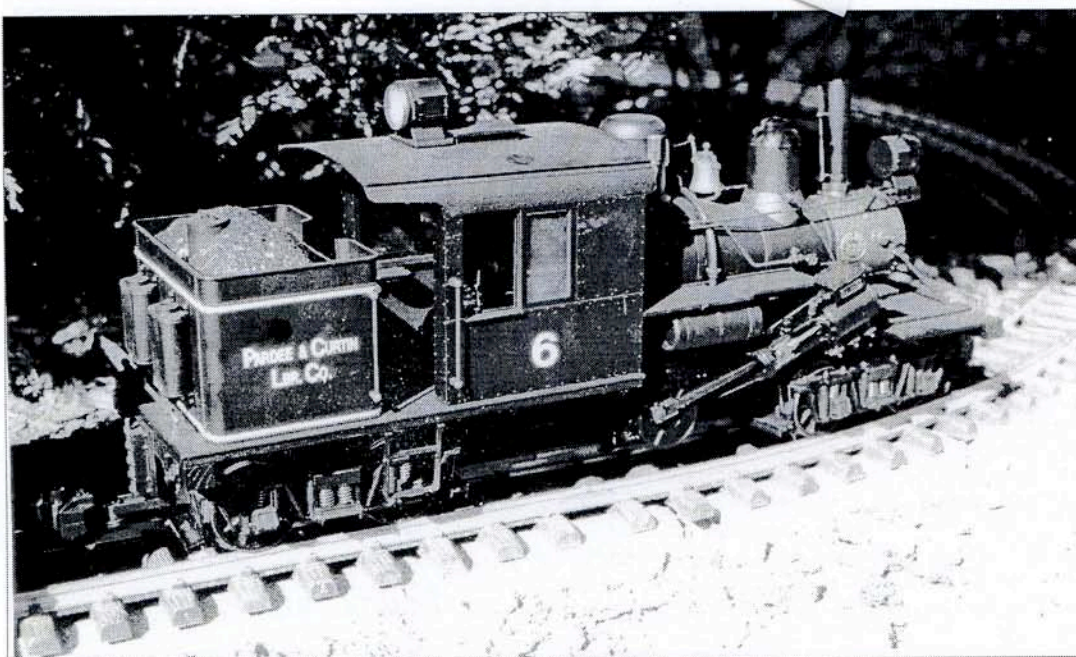


Ci-contre :

Locomotive «Mogul» à disposition d'essieux 2-6-0, (en Europe : 1-3-0), du Colorado & Southern. Locomotive à tender conventionnelle américaine.

Le modèle est photographié dans son site d'évolution normal : un jardin.

(Photo Charles Haccourt)



Ci-dessous :

Locomotive «Climax» articulée à moteurs formés de deux pistons inclinés à 30° actionnant un faux essieu relié à un axe courant au centre sous le châssis pour mouvoir les essieux moteurs disposés en bogies. Cette locomotive est particulièrement spécialisée dans l'exploitation forestière où les voies sont rapidement posées et en courbes très serrées.

Au début d'une courbe serrée, elle évolue dans son jardin préféré.

(photo Charles Haccourt)



Après quelques journées d'efforts, une équipe de joyeux lurons s'est retrouvée après l'exposition, dans un restaurant namurois.

Essayons de reconnaître de gauche à droite :

Christian Auquiere, Anne Lahaye, Michel Archambeau, les beaux cheveux gris d'André Coutellier, Victor Herbiet, Didier Moreau, Danielle Mahieu (cachée), Didier Delfosse, Douglas B.

De droite à gauche : Guy Lahaye, Jacqueline et Claude Riguelle, Michel Herbiet, Jean-Claude Botspoel (les cheveux qui dépassent au fond). (photo Carole Botspoel).

transportant des grumes fabriquées sur place (photo page précédente), une rame voyageurs, des cabooses et autres wagons à marchandises tous de modèles US.

L'un et l'autre se sont essayés à la conduite sur ces grands gabarits à l'échelle 1/25<sup>ème</sup> que l'ami Charles fait évoluer avec une réelle et belle aisance : Patrick Vanhuffelen, Jean-Claude Botspoel, Didier Moreau.

Une autre approche un peu moins connue du train modèle qui n'est pas dénuée d'attraits mais nécessite une localisation dans un jardin, un grand grenier ou un grand patio. Sur cet écartement de voie peuvent également circuler nombre de locomotives à vapeur vive (!).

Intéressés par les «grands écartements» ? Contactez notre ami Charles qui se fera un plaisir de vous documenter sur le G2m.

### L'ambiance musicale

Etait remarquablement assurée par notre ami Patrick Vanhuffelen qui avait comme d'habitude déroulé ses longueurs de fils dans toutes les salles où une musique douce, ponctuée de bruitages ferroviaires discrets, a meublé admirablement le paysage sonore sans excès et sans déranger les conversations.

Le temps est venu de penser à verser  
**s a c o t i s a t i o n 2 0 0 2**

toutes les modalités figurent en page 29

N'oubliez pas que celle-ci est en EUROS  
(c'est à dire : avec le virement orange)

**Assemblée générale au local le vendredi 18 janvier**

Membres du comité sortant mais rééligibles à défaut de candidatures à adresser au Secrétaire pour le 31-12-2001.  
Jean-Claude Botspoel, Etienne Dehasse, Philippe Bruniaux.

Présentation des comptes, rapport des deux commissaires aux comptes, élection d'un commissaire aux comptes.

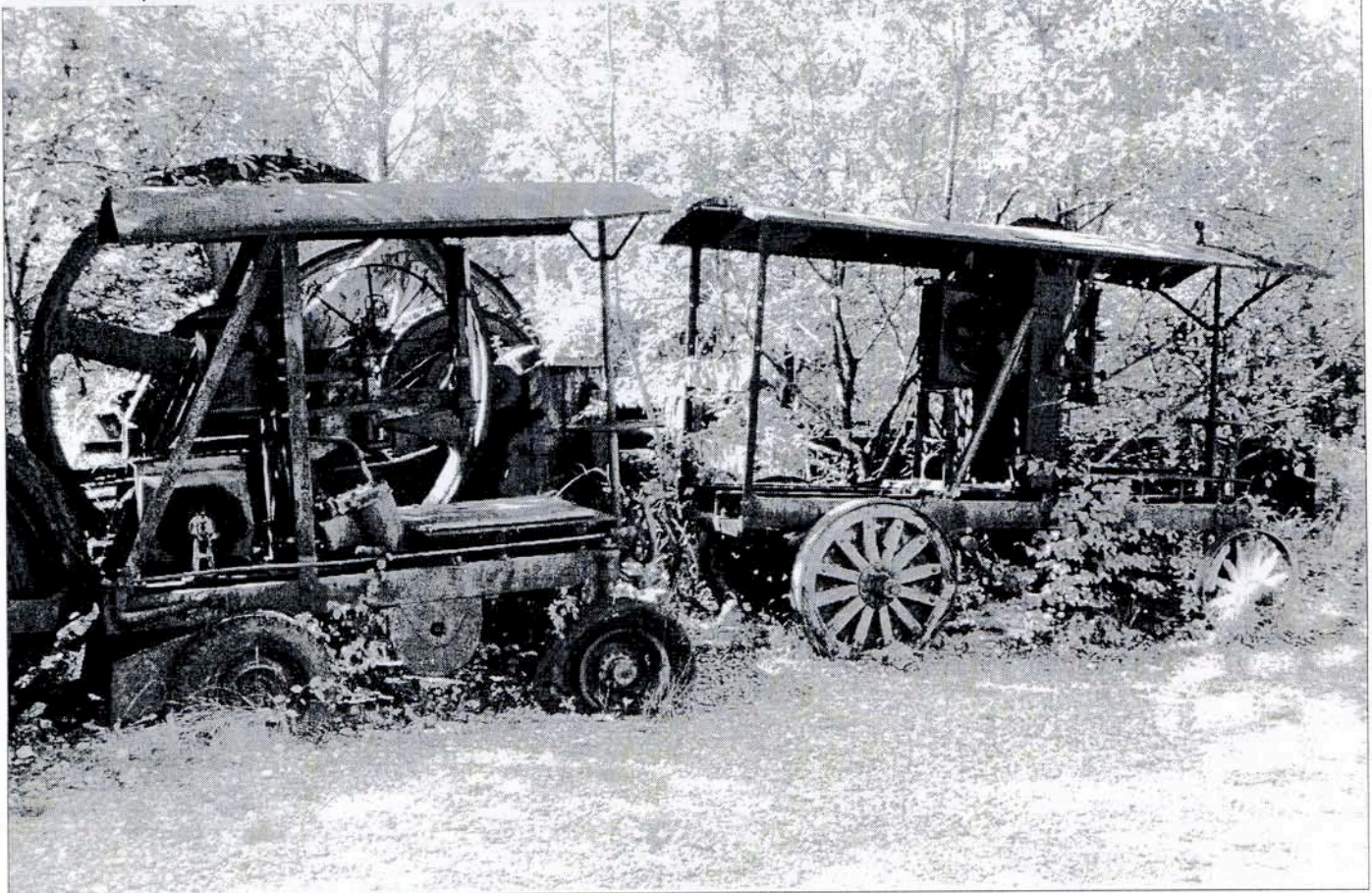
Cet avis tient lieu de convocation.

Seuls les membres en règle de cotisation 2002 sont admis aux votes.



Ci-dessus : l'autorail «Schienenbus» de la DB, parfaitement repeint aux anciennes couleurs de la SNCB et immatriculé avec fantaisie 551.669 (pour imiter un Brossel type 551), revient de Pétange-Gare. Il circule sur la branche droite du faisceau en Y de Fond-de-Gras Il rentre dans la remise et laissera la place aux locomotives à vapeur qui effectueront les trajets du dimanche après-midi (Photos Didier Delfosse).

Ci-dessous : parmi la verdure, quelques charriots en ruine dépourvus de leurs moteurs, compresseurs, groupes électrogènes, ...



## Le RMM était à Fond-de-Gras le 23 septembre 2001



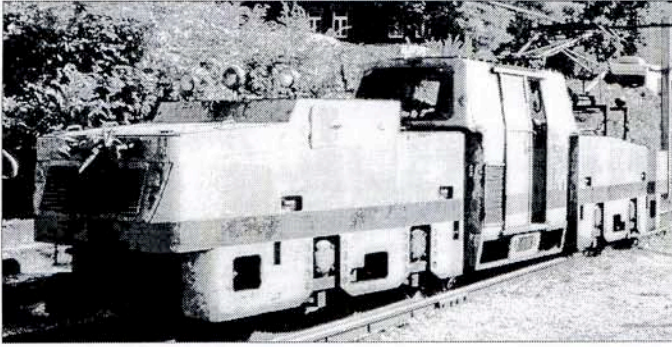
Ci-dessus : la belle équipe, sur la terrasse de la guigette, prête à attaquer un excellent repas démocratique. De gauche à droite : Patrick Vanhuffelen (organisateur de l'excursion), Philippe Bruniaux, Renée Carpet, Jean-Pierre et Mathieu Lobet, Liliane et Daniel Braibant, Claude Carpet, Didier Moreau et, sur la chaise vide à côté du sac, Didier Delfosse (photos de Didier Delfosse).

Ci-dessous : alignement de locomotives à vapeur réalisé par l'équipe des jeunes motivés.

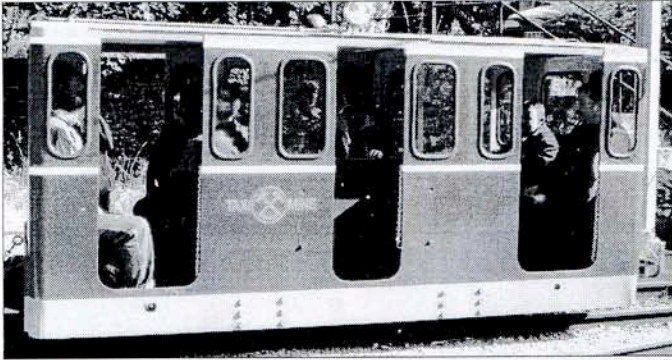
Deux machines froides à gauche; fumante et en pression sur la droite celle qui va nous emmener en voyage.

Les deux voies de droite donnent accès à la remise à matériel. Celles de gauche à la gare en cul-de-sac et à l'autre remise. La voie à peine visible à l'extrême gauche vient de Rodange.





L'une des longues locomotives électriques articulées, à pantographe unique, qui tractent les rames de voitures sans portes, les lorries ou, du temps de l'activité minière, les convois de wagonnets. Celle-ci vient de nous faire traverser la montagne par la galerie centrale, les galeries adjacentes étant murées et malheureusement non visitables.

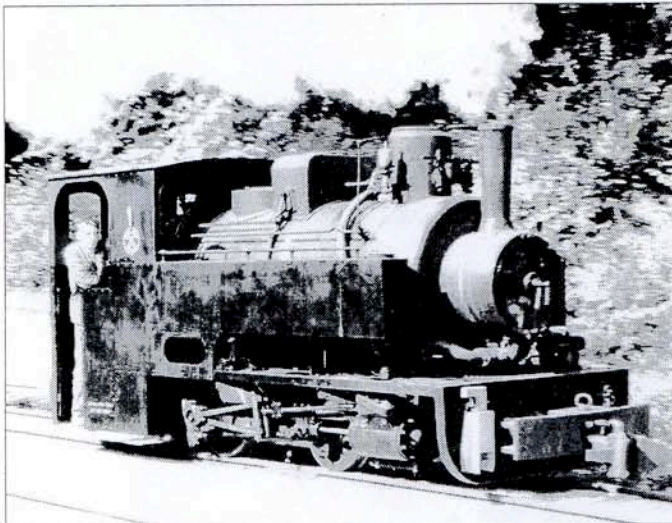


Voiture ouverte du «Taxi de la Mine» occupée pour ce parcours par les joyeux lurons du RMM.

Toutes les photos sont de Didier Delfosse.

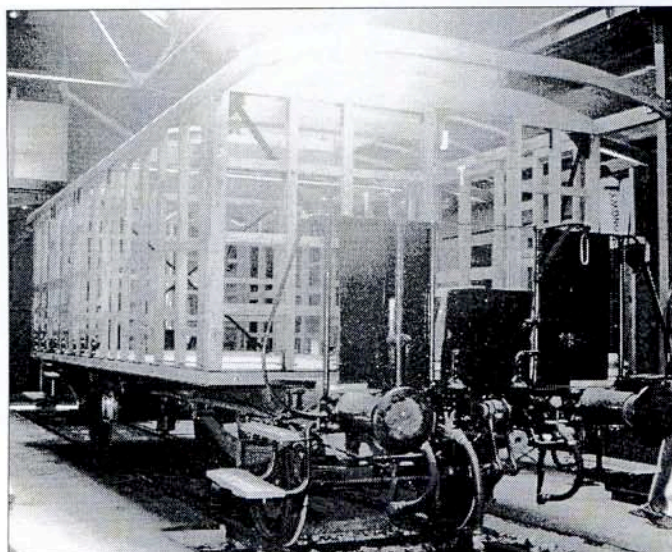


Ci-contre, à droite :  
draisine des Voies et Bâtiments au sigle de l'AMTF.  
Poids : 580 kilos, charge utile : 300 kilos, vitesse maxi : 50 km/h.



La locomotive à vapeur à voie métrique qui tracte les voitures ouvertes entre la gare supérieure, siège d'autres galeries (côté droit de la vallée) et l'entrée principale de la mine (côté gauche de la vallée) où circule le train électrique de l'autre côté de la gare de Fond-de-Gras, à mi-chemin de Rodange.

En arrivant sur le site, on rencontre sur la droite, après la guigette, l'endroit d'où partent les convois à voie métrique.



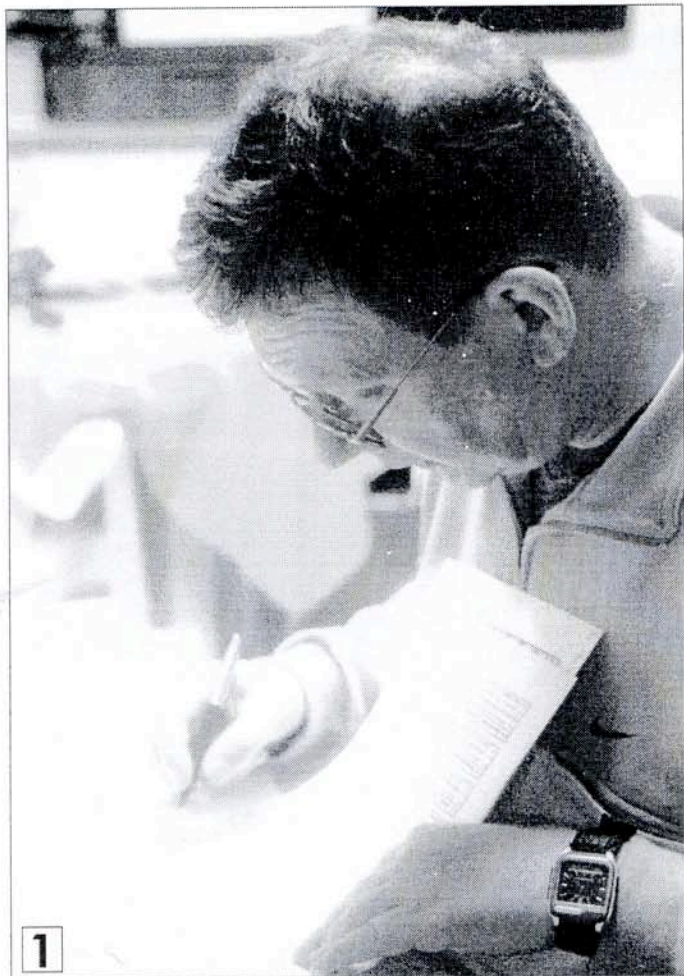
Structure en bois sur châssis métallique d'une voiture ancienne du réseau «Prince Henri».

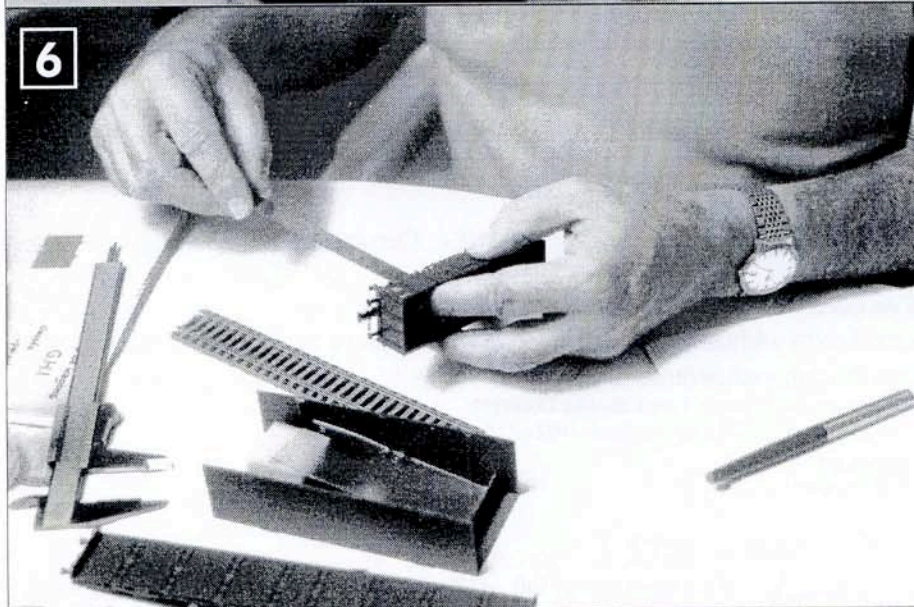
Ces voitures font partie de la rame tractée sur le réseau à voie normale entre Rodange - Fond-de-Gras - Pétange-Gare.

La restauration du matériel est effectuée avec maîtrise dans les ateliers de Fond-de-Gras par les équipes de volontaires compétents.

# La commission Modélisme de Febelrail tient sa première réunion de travail au RMM

Le modèle de l'année 2001 est déjà à l'étude !





Samedi 15 septembre, la commission Modélisme de Febelrail se réunissait avec pour objet unique l'étude des modèles qui ont été mis sur le marché cette année par les fabricants.

Plutôt que de choisir n'importe quel local, la dite commission joint l'utile à l'agréable de ses membres en sollicitant les clubs afin de les accueillir pour leurs réunions de travail dans un cadre ferroviaire plaisant.

C'est donc un honneur pour un club que de prêter ses locaux et de les recevoir, même si la commission avait «oublié» de préciser sa présence au RMM lors de sa réunion de travail qu'elle y avait tenue en nos locaux l'année dernière à pareille époque.

Pour la première réunion de travail en vue de la désignation des prix du «Modèle de l'année 2001», le Rail Miniature Mosan a accueilli, avec sa gentillesse et son esprit de camaraderie qui le caractérise, les amis d'autres clubs et membres indépendants qui composent la commission Modélisme. Certains s'étaient déplacés en voiture, d'autres par le chemin de fer qui, à la gare de Namur, est en pleine transformation. Habituellement, les passagers sortent du bâtiment par la grande porte centrale. Mais, pour l'instant, les travaux de rénovation complète de celui-ci empêchent tout accès. Il faut donc guetter les voyageurs à un autre endroit, mais lequel ?

Sur le quai côté Charleroi, un baraquement provisoire sert de salle des guichets et d'attente.

Non, nos amis de Brugge débarqués du train de Bruxelles n'y sont pas. Ils font les cent pas sur le trottoir attendant le «taxi RMM» qui va les convoyer vers le lieu de rendez-vous.

Dix heures, tout le monde est là, sauf Michel Archambeau qui était «retenu» ailleurs par d'autres tâches moins grandioses.

Notre Président Jean-Claude et notre Secrétaire Daniel étaient présents pour accueillir les augustes visiteurs.

Voici les boîtes déballées sur les tables, les instruments de mesures étalés, les calepettes allumées, les feuilles de papiers et crayons brandis, les tas de plans et documentations empilés : le vrai travail commence.

Je peux attester ici du sérieux qui est de mise dans les relevés, les contrôles, les calculs, les recherches dans les plans, les explications, éclaircissements, raisons, motivations fournies par des membres plus «connaisseurs» (*André-Marie Ducarme, photo 1*) que d'autres pour que le travail effectué soit le reflet de l'exactitude la plus stricte, sans compromis ou compromission.

C'est avec beaucoup d'application que nous les avons vu effectuer leurs relevés dimensionnels et indiquer les cotes sur les tableaux (*Père et fils Binamé, photo 2 et 3*).

Pour le repas de midi, plutôt que d'acheter «du tout fait» Renée avait préparé des sandwiches garnis pour restaurer avec

bonheur les participants. Michel Herbiet a gardé le bar toute la journée pour les désaltérer modérément et sagement.

Des essais de roulement ont été effectués sur les réseaux, même avec du matériel à l'échelle N.

Le Président Philippe Callaert participait au labeur (*photo 4 et 5*) avec d'autres amis de Brugge et d'Oostende que nous avons eu le plaisir de rencontrer lors de notre exposition à Blankenberge. Tout le monde n'a pas été photographié ou repris nommément (*photo 6*) ici faute de place, mais ce fut un vrai plaisir de les accueillir à nouveau au RMM.

Texte et photos de Claude Carpet.

# Programme des réunions au RMM et les activités ferroviaires "d'ailleurs"

(Informations réunies par Jean-Claude Botspoel, l'agenda Fébelrail,  
et tous ceux qui voudront bien nous informer de leurs activités...)

Chaque nouvelle parution de l'agenda est une mise à jour : les dates sont confirmées ou modifiées ! (\*\*\*) = vaut le voyage.

## Décembre 2001

- ..... 1..... ESCH-SUR-ALZETTE (L) : bourse organisée par le MBM, école Dell-Héicht; 14>17h.
- .... 1 et 2..... MUNCHEN (D) : 19ème exposition internationale du modèle réduit ferroviaire.
- .... 1 et 2..... HASSELT : expo «Modelbouw Exclusief 2001».
- .... 1 et 2..... GENNEVILLIERS (F) : expo modélisme organisée par le club RMB (Rail Miniature de la Boucle).
- ..... 2..... ANTWERPEN : bourse au Fort de Merksem, organisée par l'ATA; 9>13h.
- .... 7..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : matériel DB, ÖBB, époques IV ET V. + Parution de Ferro Flash Namur n°111.
- ..... 8..... HOUTEN (NL) : bourse à Euretco Expo Center, Meidoornkade, 24; 10>15h.
- ..... 9..... COUDEKERKE-BRANCHE (F.59) : expo «les petits trains de Noël», maison de l'animation; 10>18h.
- ..... 9..... HOESELT : bourse de trains, Kultureelcentrum, 9>13h.
- .. 14 .. Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :  
Démonstration sur la technique «hard-shel» sur le réseau US  
Diapositives d'André Delsemme sur un réseau en «0» par Christian Rivière.
- ..... 14..... RIXENSART-CFFL : «évolution de la ligne LGV en Belgique» par Carlo Hertogs.
- ..... 16..... MECHELEN : au Spelmuseum, Nekkerspoel, 21; 10>14h; 160 BEF.
- .... 21..... Réunion réseaux + circulations libres sur les réseaux.
- .. 22 et 23 .. ANTWERPEN : vente aux enchères organisées par Veilingen Vercauteren à l'Hôtel des Ventes Bernaerts.
- ..... 23..... PARIS (F.75) : bourse à la salle polyvalente de la RATP, quai de la Rapée, 62; 9,30>14h.
- .... 28..... Réunion réseaux + circulations libres sur les réseaux.

## Janvier 2002

- .... 4..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : convois de marchandises, toutes nationalités, époques IV et V.
- ..... 11..... RIXENSART-CFFL : «actualités ferroviaires belges en 2001» partie 1 par Christian Dossogne.
- .... 11..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.
- .. 18 .. Réunion mensuelle du RMM : assemblée générale
- ..... 27..... HOESELT : bourse au Kultureelcentrum; 9>13h.

## Février 2002

- .... 1..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : matériel SNCB, époques IV et V.
- ..... 2 - 3..... PONT-A-MARCQ (F.59) : Festirail à la salle des sports, rue de la Gare; samedi 12>19h; dimanche 10>18h.
- .... 8..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.
- ..... 8..... RIXENSART-CFFL : «actualités ferroviaires belges en 2001» partie 2 par Christian Dossogne.
- .. 16 et 17 .. MECC MAASTRICHT : expo sur 10000m<sup>2</sup> : International Model Railway Event 2002» \*\*\*
- .. 16 .. Réunion mensuelle du RMM :
- ..... 24..... ANTWERPEN : bourse au Fort de Merksem; 9>13h.

## Mars 2002

- .... 1..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : TEE, TGV, ICE, toutes époques.
- .... 8..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.
- .. 23 et 24 .. CAMBRAI (F.59) bourse organisée par le Train Miniature du Cambrais sur 4.500m<sup>2</sup>, Palais des grottes; 917h.
- ..... 24..... HOESELT : bourse train au Kultureelcentrum; 9>13h.

## Avril 2002

- .... 5..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains internationaux (+ CIWL, Mitropa, etc.), époques II et III.
- .... 12..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.
- .. 13 au 21 .. PARIS (F.75) : Mondial de la Maquette, porte de Versailles, hall 1.



..... 14..... SART-SAINT-LAURENT : bourse de vieux jouets; 9>12,30h.

### Mai 2002

..... 3..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : matériel DB, ÖBB, époques IV et V.

.... 10..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

..... 26..... ANTWERPEN : bourse au Fort de Merksem, organisée par l'ATA; 9>13h.

### Juin 2002

..... 7..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : matériel SNCF, CFL, CFF, FS, époques IV et V.

.... 14..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

22 et 23..... ARLON : expo-bourse au hall polyvalent organisée par le Train Modèle Sud (TMS); 10>18h. <http://www.multimania.be/csamyn>

### Juillet 2002

### Août 2002

### Septembre 2002

... 8 au 14... LYON : congrès du Morop, exposition quartier Part-Dieu les 7 et 8.

.. 14 & 15 .. BLETCHLEY (GB) : exposition des 35 ans de la «N Gauge Society», avec la participation du R.M.M.

..... 22..... ANTWERPEN : bourse au Fort de Merksem, organisée par l'ATA; 9>13h.

Suite à un grave problème survenu lors de l'impression des tons noirs et totalement indépendant de l'équipe de rédaction, la publication de FFN 111 a été postposée. Nombre de manipulations ont été réalisées manuellement par une courageuse équipe qui a travaillé tout le week-end des 22 et 23 décembre pour permettre une expédition ce lundi 24 décembre. Nous vous prions de bien vouloir nous excuser pour ce fâcheux contre temps qui rend certaines informations de la page précédente complètement obsolètes.



Gare de Virton, 7 mars 2001.

Les locomotives à cabines flottantes .5315 et .5306 accouplées en attente d'un convoi de marchandises en translation sur l'Athus-Meuse. Elle cèderont bientôt la place aux motrices électriques après l'électrification totale de la ligne (photo Eric Henrivaux).

# Les amis nous informent

Les activités ferroviaires sont indiquées principalement dans l'agenda.

Certains détails complémentaires apparaissent dans cette rubrique non exhaustive.

Les mentions sont gratuites et n'ont aucun caractère publicitaire, elles sont données à titre purement informatif et sans aucune responsabilité de la part de la rédaction de Ferro Flash Namur.

## Le PFT nous informe :

Parution prochaine d'un livre  
à l'occasion du 75ème anniversaire de la SNCB

### «75 années en photos»

176 pages 20 x 28 166 photos dont 80 en couleurs  
présentant un large éventail de l'évolution de la SNCB  
35 € hors frais d'envoi.

Commandes groupées, prix et conditions auprès de  
notre Secrétaire lors des réunions du RMM

## Calendrier Loco 2002 du PFT

En collaboration avec EdiBlanchart le calendrier LOCO  
comprend 12 photos grand format dont 7 en couleurs.

Loco vapeur type 1, 26, 29 et la 54 des CFL,  
séries 15, 44, 55, 85, 101, 202, autorail 217 CFL,  
une automotrice postale. Tirage limité.

Commandes groupées, prix et conditions auprès de notre  
Secrétaire lors des réunions du RMM

Nouveau périodique bimestriel consacré au tram

## TRAMFAN MAGAZINE

édité uniquement en néerlandais

pour l'amateur de tram belge et hollandais  
il traite d'histoire, de modélisme «tram», agenda, articles  
internationaux, l'actualité de Belgique et des Pays-Bas.

Par numéro : 64 pages A4, 3 ou 4 photos couleurs,  
3 à 4 pages publicitaires

6 numéros par an = 1.575 BEF + frais d'envoi  
Les 4 n°s déjà parus sont encore disponibles  
au BVS shop, Fabrikstraat, 118; 9200 Baasrode

## Charleroi - Marcinelle - Nalines

un ouvrage exceptionnel pour un tram d'exception  
96 pages, 100 photos, cartes postales et plans  
29,19 €, en vente à Nalines et dans la région.  
Info : 0497-47.44.44.

également dans la bibliothèque du PFT

## A vendre

Roco «Museum edition» (coffret H0)  
réf. 43238 : locomotive vapeur BR 01, numéro 01 150  
réf. 43248 : locomotive vapeur BR 23, numéro 23 105  
Renseignements : 081-30.22.54.

## Le tram vicinal

### de Warnant à Lesve

De Jean Closset, édité par «Rail Memories - C.B.& C.  
sarl, rue Pierre Goedert, 8; L 4178 Ech sur Alzette  
également dans la bibliothèque du PFT

## La gare de Morlanwelz

1865 - 2001

par André Biaumet

Cercle d'Histoire et d'Archéologie de Morlanwelz (CHAM)  
compte 088-2066243-41 - 18,60 € frais de port compris.

256 pages A4, 70 photos et cartes postales,  
14 plans du bâtiment de la gare, des voies et ouvrages  
d'art voisins ainsi que 6 cartes relatives au chemin de fer  
à Morlanwelz et dans la région.

## Exposition SNCB, galerie Dexia,

### Passage 44 à Bruxelles

(Boulevard du Botanique)

à l'occasion du 75ème anniversaire

du 15 septembre 2001 au 27 janvier 2002  
du mardi au dimanche de 11 à 18 heures  
fermé les lundis et jours fériés

Entrée 80 BEF, jeunes et seniors 40 BEF.

## LE site Internet du monde ferroviaire

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

des milliers de liens directs vers le monde des trains  
Un site d'une incroyable richesse  
réalisé et géré par Michel MARIN :  
une mine de documentation et de renseignements  
des plus utiles

## Le RMM sur Internet

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

### L'agenda, la vie au Rail Miniature Mosan, les trois réseaux.

Ferro Flash Namur : les rubriques classées, les anciens  
titres, les couvertures, le sommaire du numéro en cours et  
sa page de couverture, les expositions



En haut : sur les voies de garage du dépôt de Bertrix : une série impressionnante de locomotives diesel CC à cabines flottantes. A gauche, la .5306; à droite, en tête de la longue file la .5211; plus à droite, dissimulé, l'autorail 4508 en livrée jaune et rouge.

Matériel typique de la ligne Athus-Meuse (photos Eric Henrivaux, 10 avril 2001).

En bas : face aux bâtiments du dépôt de Bertrix, la locomotive .5309 s'est arrêtée à côté du débit de gasoil.



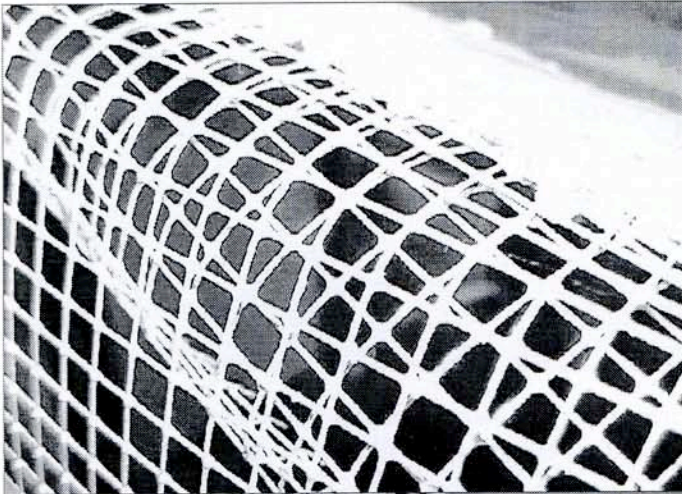
## L'enduit fibreux

Dans Ferro Flash Namur n°63, page 37, je vous annonçais l'existence d'un enduit révolutionnaire qui s'avère intéressant, pratique, facile à mettre en oeuvre et très réaliste. Il avait été décrit par Jacques Le Plat dans LocoRevue n°563 d'octobre 1993 mais son génial inventeur n'est autre que Philippe Moniotte...

J'avais testé le produit pour mon plus grand bonheur et celui de mon réseau.

En parlant au club il y a peu de cette merveilleuse technique, je me suis rendu compte que l'article que j'avais fait paraître en décembre 93 était passé complètement inaperçu. Aussi, je suis appliqué à en reparler au club à la réunion mensuelle de septembre.

Cet enduit demande un support en treillis. Le «moustiquaire»



est trop souple. L'idéal est le treillis dit «à poussins» qui est un galvanisé à mailles carrées soudées de 6 x 6mm fabriqué par Bekaert.

L'infrastructure du décor réalisée en fins panneaux durs, multiplex (triplex = panneau trois couches) ou simple aggloméré de 10 à 18 mm (attention au poids en cas de transport des modules) dans ce cas emploi d'Unalit de 6mm. Ces panneaux, placés verticalement, servent à créer le relief sur lequel seront déposés et fixés les semelles des voies et les treillis formant la base du décor.

Suivant le type de panneaux que vous aurez choisis, vous les fixerez avec clous, agrafes, colle au pistolet chauffant, autres moyens appropriés que vous aurez sélectionnés.

Venons-en au recouvrement du treillis. Si vous employez de la bande plâtrée, c'est très très cher !

Si vous employez du plâtre, il va passer outre du treillis et vous en mettrez beaucoup : poids excessif et perte de pognon. On cherche toujours le contraire : perdre du poids et gagner du pognon ! (demandez aux dames).

Il faut donc trouver un mélange qui tout en conférant la solidité, la fiabilité, une mise en oeuvre rapide laissant du temps avant la prise, peu de produit, léger, peu coûteux. Voici des qualités non exhaustives que je peux vous offrir avec l'enduit fibreux.

Ce mélange est réalisé à base de panneaux friables en fibre de bois, servant de sous-couche à un plancher, appelés

Les 3 photos de gauche :

- En haut : détail du treillis à mailles 6x6 avec recouvrement sur les raccords. La tache blanche sur la droite indique du mélange déjà mis en place.
- Au centre et en bas : enduit déjà mis en place et passé au «bistre noyer». Les taches blanches sont les parties non recouvertes de ce brou de noix.

La photo ci-dessous :

Entrée de tunnel réalisée à même la roche, un peu dans le style de la ligne Dinant - Givet. La végétation recouvre les rochers par endroits et s'évade des interstices.





La voie unique en tranchée. La végétation part à l'assaut des parties verticales réalisées avec l'enduit fibreux qui confère ce remarquable aspect aux parois rocheuses.

«Mac Felt» de teinte verte de dimensions +/- 90cm x 50cm, d'épaisseur 10mm et de plafonnage blanc de marque «Goldband» (sac blanc et orange).

Le panneau de fibre de bois est déchiré, déchiqueté en morceaux relativement petits un peu comme des pièces de 2 €. Ils seront trempés un jour ou deux dans de l'eau pour transformer la mixture en une espèce de papier mâché à fibres. Adjonction sera faite du «Goldband» à raison de 2 parts de Goldband pour 1 part de mixture verte. Il ne faut pas un mélange liquide de pâte à crêpes mais une consistance de pâte à tarte ou pâte à galettes (c'est l'époque). Si vous ne savez pas, demandez à Madame de faire une démonstration, peut-être aurez-vous la chance de manger une bonne tarte et/ou des galettes. Ou alors demandez à votre boulanger...

Pensez que s'il doit être placé verticalement, le mélange devra être épais sous peine de s'effondrer stupidement devant nos nerfs inutilement éprouvés. Il faut toujours éviter de lancer des gros mots à tors et à travers.

Bref, étendez le mélange sur le treillis au moyen d'une petite truelle, il va s'installer de lui même, inutile de le pousser au travers. Vous avez tout le temps de le travailler, le lisser, le rayer, le strier. Goldband écrit 45 minutes de travail sur ses sacs, vous en avez largement le double car même le lendemain matin la prise définitive n'a pas encore eu lieu et en mouillant légèrement la surface vous pourrez figoler celle-ci.

Vous pouvez employer tous les outils que vous voulez pour lui donner la forme et l'aspect voulu, du couteau au pinceau à gros poils, à la brosse de rue ou à la brosse en fil d'acier suivant ce que vous voulez représenter.

Quand la prise sera effectuée (48 heures), vous pourrez enduire la surface obtenue au moyen d'un lavis au «brou de noix» (existe en grains sous la dénomination «Bistre Noyer»).

Pourquoi ce produit naturel que l'on trouve aisément en droguerie ou au RMM ? Tout simplement parce que dans nos régions, la terre de base en dessous de toute végétation n'est pas blanche mais aurait plutôt une tendance prononcée pour les nuances de brun... Dès lors, il faut que le support soit exempt de couleur blanche.

Si vous représentez des paysages de pays lointains, vous serez peut-être amené à choisir d'autres produits plus rougâtres. Il faudra jouer avec des colorants ou des poudres colorantes que l'on trouve dans les drogueries spécialisées.

Nous allons traiter la surface enduite d'une solution de «brou de noix» dilué dans de l'eau. Attention, ce produit est employé comme teinture dans de nombreux produits, alors méfions-nous des taches et éclaboussures de tous poils sur nos vêtements !!! Une petite cuiller à café fait déjà des merveilles dans un litre d'eau mais vous pouvez en mettre plus si vous trouvez votre brun clair trop pâle.

A la grosse brosse, nous étalons notre solution brune sans chercher l'uniformité et laissons le support l'absorber. Il est toujours possible d'ajouter, de foncer la mixture, jamais de l'éclaircir.

Cette coloration des plus réalistes permettra à tous les coups d'éviter le trou blanc (genre «coup de poing dans la figure») dans une prairie, un sous-bois, un jardin, un champ labouré !



Le site de l'étang. Les cabanes pour les pêcheurs ont été disséminées autour de l'étang asséché pour cause de travaux de curage. Un banc est resté sur la berge.

Sur la gauche, les vaches paissent dans le champ près du petit hangar à outils et à l'arrière-plan : la ferme.

Les arbres sont réalisés avec de la «Reine des prés» et piqués dans l'enduit fibreux après forage d'un trou à la mèche.

La clôture est réalisée avec des cure-dents dont la pointe du haut a été sectionnée. Des fils à coudre en 2 ou 3 rangs complètent cet ensemble très réaliste.

Il est certain que les rochers gris-bleus de la vallée de la Meuse n'accepteront pas ce ton de base brun, le blanc non plus, s'il transparaît même très légèrement entre les masses grises, et une éventuelle végétation, ce sera une éclaircie mal comprise. Mais un brun ultra foncé au lieu de blanc, c'est bon, c'est une zone d'ombre ou un creux entre roches.

Ah oui, j'ai oublié d'ajouter : cet enduit est très solide en accord avec le treillis de renfort et, comme le mélange ne pénètre pas inutilement dans les mailles, il n'alourdira rien et vous en consommerez peu car les fibres font barrage à sa pénétration.

La texture des fibres empêchera une présentation trop lisse de l'enduit et peut même aider dans la réalisation des roches ou du terrain.

La démonstration de l'emploi de cette merveille lors de la réunion mensuelle de septembre a permis de mettre en valeur ses qualités de mise en oeuvre et le rendu d'aspect. Lors de la réunion mensuelle de décembre j'apporterai au club un grand exemple décoré extrait de mon réseau qui sert de couverture amovible à un endroit stratégiquement accessible.

Claude CARPET

# Les voitures K4 de la SNCB et leurs reproductions à l'échelle H0

## Origine des K4

Pour remplacer du matériel ancien tel que des automotrices de 1952 et de 1954 et des voitures K1 de 1935 et K3 de 1956, la SNCB acheta en 1994, auprès de la SNCF, 84 voitures de types USI et UIC-Y dont détail ci-après :

Nombre	Classe	Type à la SNCF	Renumerotation interne SNCB	Numérotation UIC	Caractéristiques
55	2	B10t USI	22501-22555	50 88 20-38 401-6 à 50 88 20-38 455-2	Couloir central avec cloisonnement au milieu, quatre places de front
14	1	A4t4 USI	21501-21514	50 88 18-38 401-0 à 50 88 18-38 414-3	Au centre, quatre compartiments avec couloir latéral aux extrémités salles avec couloir central et sièges disposés à trois de front
15	2	B10 UIC-Y	29501-29515	50 88 82-38 401-1 à 50 88 82-38 415-1	Couloir latéral avec dix compartiments

## Leurs reproductions en H0

### Type B10 UIC-Y

Sous la référence 44623, la firme Roco avait mis en vente une voiture de 2<sup>ème</sup> classe de ce type, figurant à son catalogue en version SNCF (réf : 45202).

Elle a été repeinte en livrée SNCB pourpre (rouge violacé) avec numéro UIC 50 88 82-38 410-2. C'est un modèle de collection car ne pouvant circuler sur votre réseau accouplé à des voitures de types M2 et M4.

Seule la sortie sur le marché du train miniature de voitures du type USI (voitures unifiées du service intérieur de la SNCF) aurait permis la constitution d'une rame principalement utilisée pour les trains de pointe.

### Type USI

Il aura fallu attendre fin 2001 pour voir apparaître sur les rayons des voitures de ce type et cela grâce à la firme belge LS MODELS.

Elle nous propose en version SNCB les 3 modèles suivants :

N° catalogue	Classe	Type	Type de bogie	Numérotation UIC
12003-1	2	B10t	Y 28 D	50 88 20-38 406-5
12003-2	1	A4t4	Y 28 D	50 88 18-38 413-5
12003-3	2	B10t	Y 24 C	50 88 20-37 326-6

Remarquons que la numérotation UIC de la voiture de la référence 12003-3 n'est pas reprise dans la numérotation appliquée par la SNCB sur les 55 voitures de ce type achetée à la SNCF !

Avec la voiture Roco (réf : 44623) et les 3 voitures LSM, il vous est possible dès maintenant de faire circuler sur votre réseau une rame de voitures du type K4.

La présence de la voiture Roco de 2<sup>ème</sup> classe munie d'une bande bleue (pour signaler les compartiments fumeurs) est nécessaire car, hormis la voiture LSM de 1<sup>ère</sup> classe qui en est munie, les deux voitures LSM de 2<sup>ème</sup> classe en sont dépourvues.

Si vous êtes en posses-

sion de la locomotive vapeur SNCB 29013 (Jocadis ou Olaerts ou 141R Jouef modifiée) ou la locomotive vapeur 26.101 du PFT (sur base d'un modèle allemand existant) il vous sera possible de faire circuler sur votre réseau le train «Märklin-Express» mis en circulation le dimanche 24 septembre 1995 entre Braine-L'Alleud et Mariembourg. Les cinq voitures composant la rame étaient les suivantes :

Classe	Type	Numérotation UIC
2	B10t USI	50 88 20-38 420-6
2	B10t USI	50 88 20-38 444-6
1	A4t4 USI	50 88 18-38 408-5
2	B10 UIC-Y	50 88 82-38 402-9
2	B10 UIC-Y	50 88 82-38 410-2

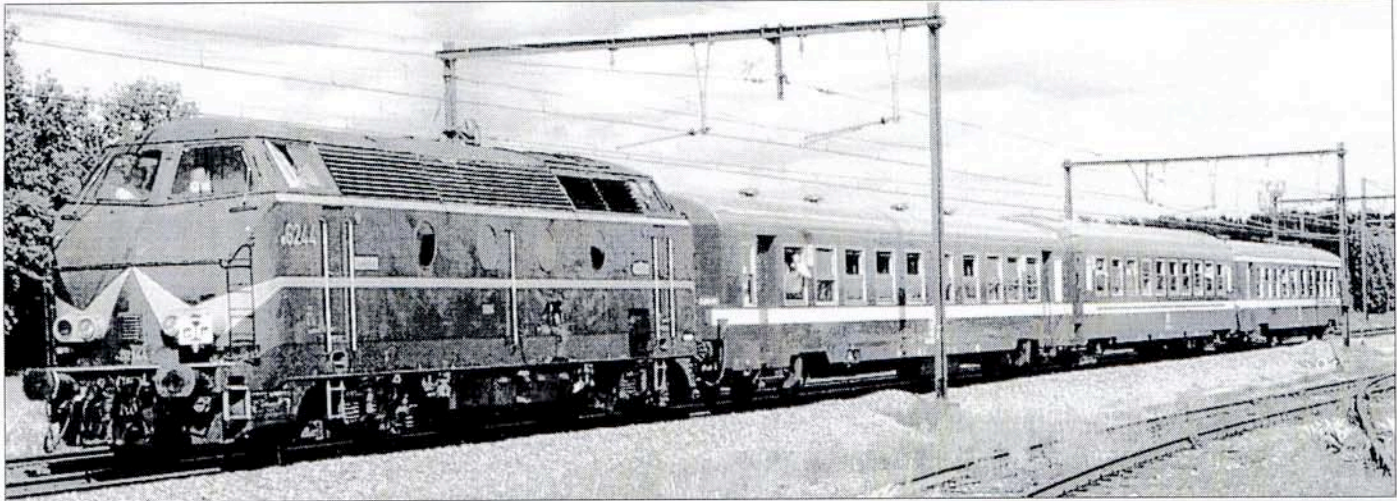
A l'aller, seule la 29.013 de la SNCB assurait le convoi. Mais au retour : double traction avec la 26.101 du PFT. Composition très cosmopolite avec, en effet, une locomotive construite au Canada, une autre en Allemagne et des voitures de construction française. Mais, heureusement, la grosse majorité des voyageurs étaient belges...

Remarquons qu'une rame composée de ces voitures ne comportent pas d'espace de compartiment fourgon. Le personnel d'accompagnement dispose d'un compartiment aménagé dans une voiture B10 UIC-Y.

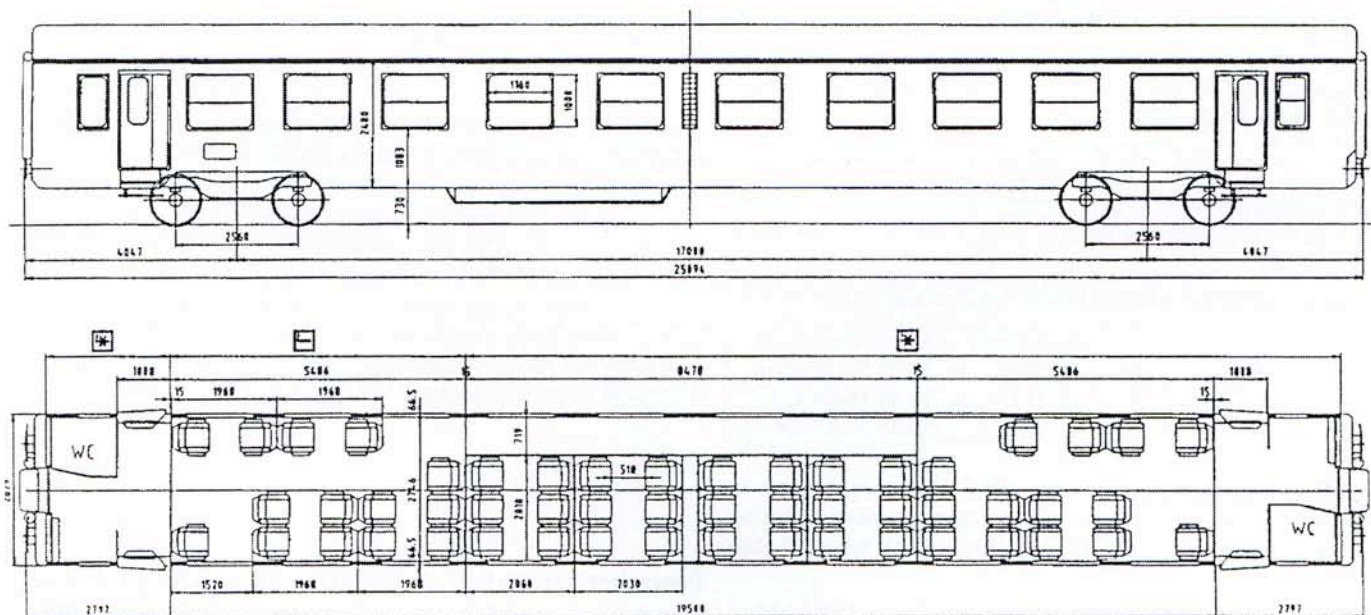
Michel Herbiet.

## Dimensions comparatives en millimètres des voitures USI et leurs reproductions par LS Models (tableau extrait de la revue «RMF» n°438, d'octobre 2001).

Dimensions	1/1 (mm)	1/87 (mm)	LS Models (mm)	Différence (mm)
Longueur hors tampons	25.094	288,4	288,5	+ 0,1
Largeur	2.880	33,1	33,1	0
Hauteur sur rail	3.870	44,5	43,8	- 0,7
Empattement bogie Y 24 C	2.300	26,4	26,8	+ 0,2
Empattement bogie Y 28 D	2.560	29,4	29,4	0
Entraxe bogies	17.000	195,4	190	- 5,4
Diamètre des roues	920	10,6	10,9	+ 0,3
Ecartement faces internes des roues	-	-	14,4	
Dimensions des baies (clair)	1179x1000	13,6x11,5	13,6x11,5	0
Masse (selon série 35 à 38 tonnes)	-	-	145g	



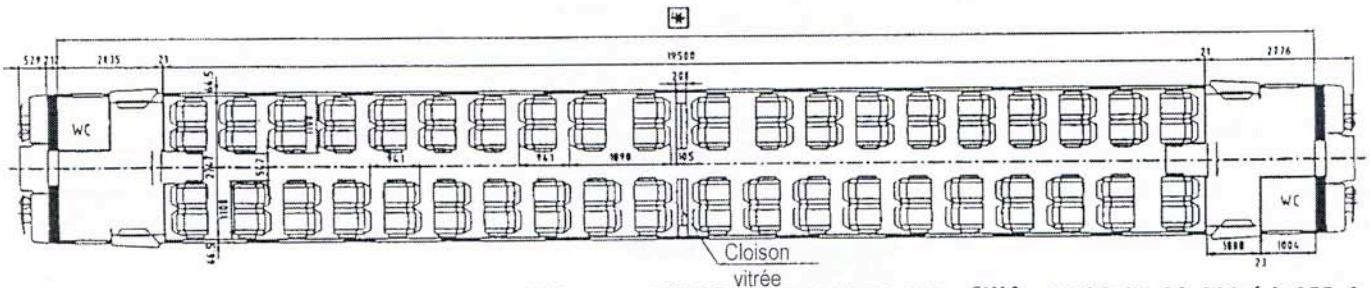
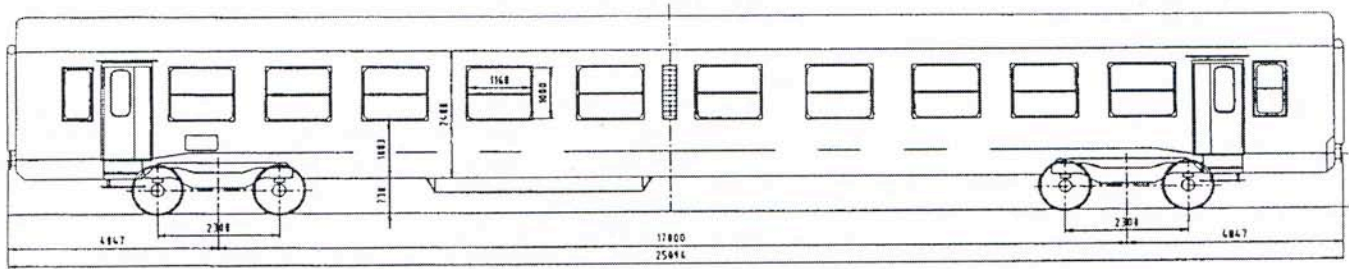
La locomotive diesel .6244, repeinte en livrée d'origine type 212 avec l'immatriculation à 6 chiffres sur la face frontale (212.144) en tête de 3 voitures K4. En première position : une voiture de 2<sup>ème</sup> classe B10+ USI, en deuxième position : une voiture de 2<sup>ème</sup> classe B10 UIC-Y et en troisième position : une voiture de 1<sup>ère</sup> classe A4+4 USI. Train spécial organisé par le GTF le 27 mai 1995 (photo Max Delie, parue dans le Journal du Chemin de Fer n°90).



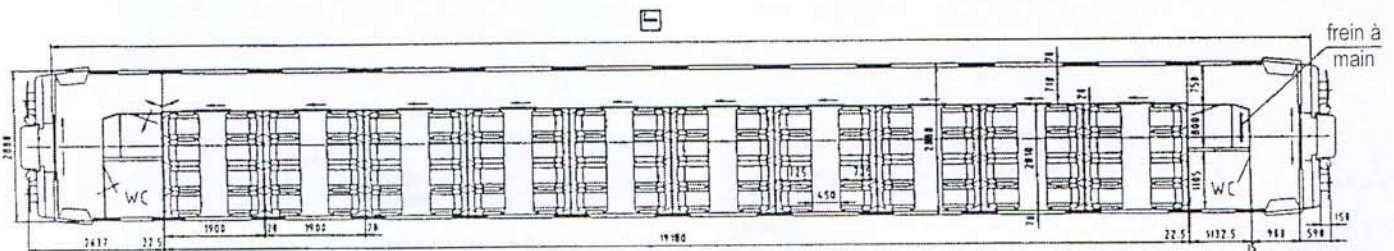
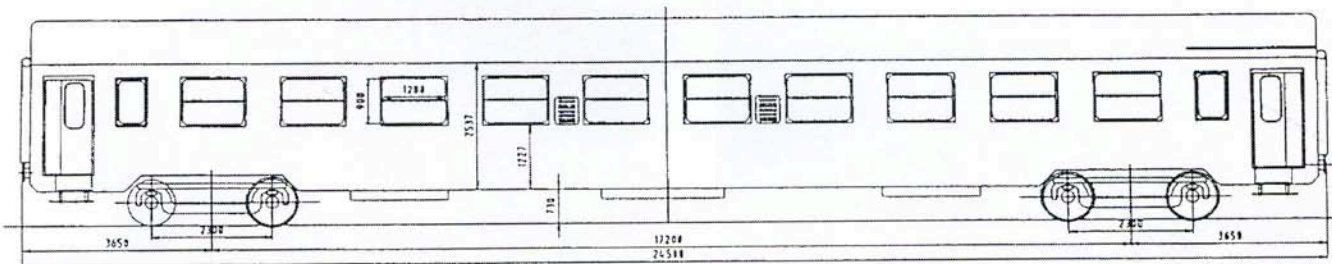
Voiture K4 série 21.500, origine SNCF, voiture USI, 1994. N° SNCB 21.501 à 21.514; n°UIC : 50 88 18-38 401-0 à 414-3; type A8 (1<sup>ère</sup> classe); 54 places assises; bogies Y24c (21.501 21.503) et Y 28D (21.504 à 21.514); masse totale 43 tonnes avec bogie Y24 et 44 tonnes avec bogie Y28; vitesse maximale : 140 km/h.

Plans extraits de la revue «En Lignes» du Patrimoine Ferroviaire Touristique (PFT) n°23 de septembre 1995.





Voiture K4, série 22.500; origine SNCF, voiture USI, 1994. N°SNCF : 22.501 à 22.555; n°UIC : 50 88 20-38 401-6 à 455-2; type B10t de 2ème classe; 80 places assises; bogies Y16 (22.501 à 22.515), Y24 (22.516 à 22.517), Y28 (22.518 à 22.555); Masse totale : 34 tonnes avec bogie Y16, 34 tonnes avec bogie Y24, 35 tonnes avec bogie Y28; vitesse maximale : 140 km/h.



Voiture K4, série 29.500; origine SNCF, voiture UIC, 1994;. N° SNCF : 29.501 à 29.515; n° UIC-Y : 50 88 82-38 401-1 à 415-1; type B10 de 2ème classe; 80 places assises; bogies Y24A1s; masse totale 43 tonnes; vitesse maximale : 140 km/h.

# Drame dans le décor enneigé de l'Ardenne

Mercredi 13 décembre 1950, le train international n°34 (Basel-Den Haag) vient de quitter la gare de Libramont, vers 14h45, et se dirige vers celle de Jemelle, son prochain arrêt.

Le train est tracté par la locomotive 10.016 de la remise de Stockem et se compose d'un fourgon et de 4 voitures. Le convoi vient de laisser derrière lui la gare de Hatrival et s'engage à plus de 100 km/h dans la forte descente qui mène à la gare de Poix-Saint-Hubert. Deux kilomètres avant celle-ci, des travaux en cours sur la voie exigent un ralentissement à 40 km/h, car à cet endroit un aiguillage dirige le train vers la voie de droite.

C'est au moment d'aborder ce dernier que la catastrophe imprévue, brutale, et malheureusement meurtrière se produit et ce suite à un excès de vitesse (non respect du ralentissement).

La locomotive saute des rails et vient s'écraser au fond du ravin 7 mètres plus bas où coule la Lhomme. Le fourgon et les deux premières voitures suivent la locomotive tandis que les deux dernières restent sur le ballast à deux doigts du précipice.

Le chef garde du train sort indemne de son fourgon accidenté et prévient la gare de Jemelle de ce qui vient de se produire.

Immédiatement les secours s'organisent et les médecins des environs sont prévenus.

Si le chef gare est sain et sauf, il n'en est pas de même pour le machiniste et le chauffeur. Le premier succombant à son arrivée à l'hôpital et le second est tué sur le coup. Parmi les voyageurs ont relevé 6 personnes grièvement blessées, 11 sérieusement atteintes et une vingtaine de blessés légers, parmi lesquels le père de l'auteur de l'article regagnant son domicile à Ottignies après une mission à la remise de Bertrix.

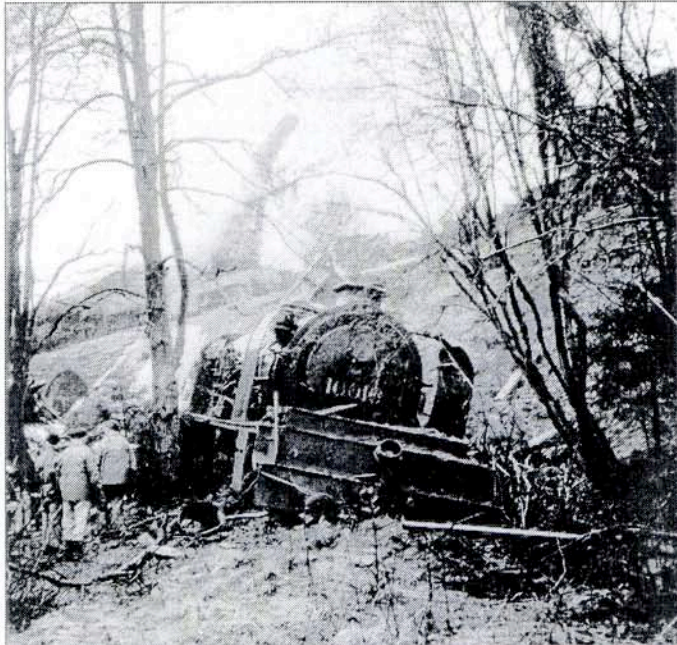
## Historique de la locomotive 10.016 ex-4516 et ex-1016

Construite par «Société de la Meuse» à Liège, elle fut livrée à l'Etat belge le 28 septembre 1911 et commença sa carrière à la remise de Verviers.

De 1926 à 1940, elle fut affectée successivement aux remises de Jemelle (1926-1927), Liège (1927-1929), Jemelle (1929-1937), Stockem (1937-1940).

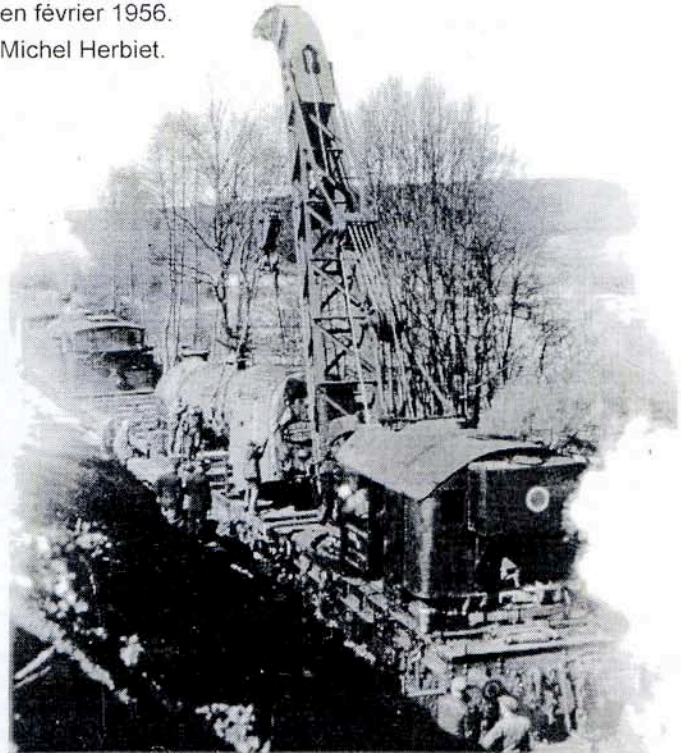
Durant l'occupation allemande, elle se retrouva à Ronet (1940-1942) et Jemelle (1942-1944). Elle restera à la remise de Jemelle de la libération à 1947, puis sera affectée à celle de Liège (1947-1948). Dès 1948, elle fera partie définitivement de l'effectif des type 10 de Stockem où elle sera mise hors-écritures en février 1956.

Michel Herbiet.



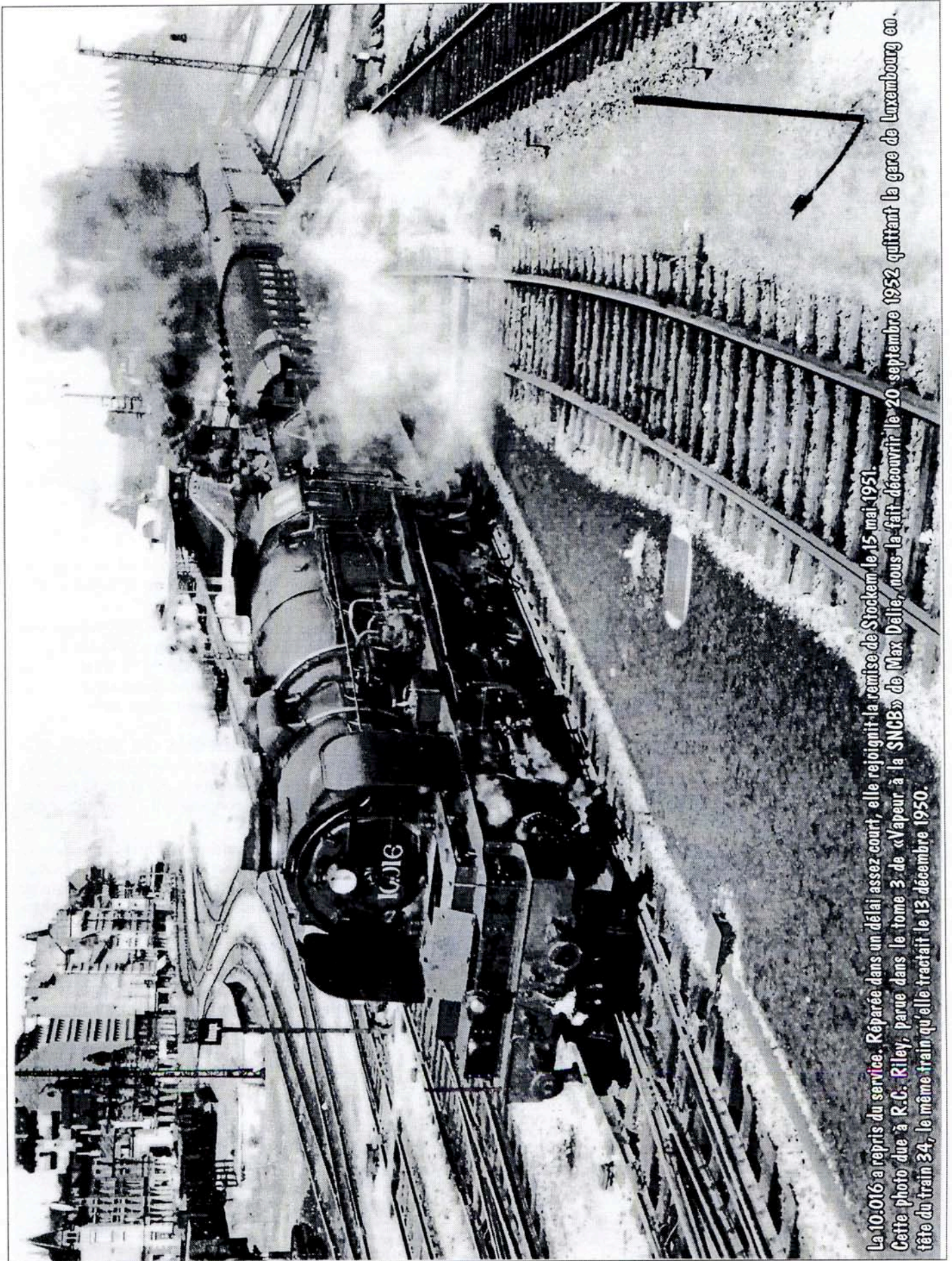
En haut : la locomotive dans le fond du ravin photographiée avant les travaux de relevage.

En bas : les deux voitures effondrées dans le lit de la Lhomme.  
(photos : collection M. Herbiet)



Deux mois après l'accident eut lieu le relevage de la 10.016.

Une voie de raccordement avait été établie en contrebas de la ligne Bruxelles-Luxembourg. La photo nous montre le train de relevage avec une locomotive type 53. Le travail se termine et la chaudière de la locomotive accidentée vient d'être posée sur un wagon plat pour subir une grande réparation à l'AC Salzinnes.



La 10.016 a repris du service. Réparée dans un délai assez court, elle rejoignit la remise de Stockem le 15 mai 1951. Cette photo due à R.C. Riley, parue dans le tome 3 de «Vapeur à la SNCB» de Max Delle, nous la fait découvrir le 20 septembre 1952 quittant la gare de Luxembourg en tête du train 34, le même train qu'elle tractait le 13 décembre 1950.

# Au fil du rail SNCB

Une suite d'articles pour ceux qui construisent un réseau de l'époque II ou III

## La signalisation de la voie ferrée

### Son but

La circulation des trains est indissolublement liée à la voie.

Pour l'organiser d'une façon rationnelle, au triple point de vue de : la Sécurité; la Rapidité et du Rendement, il faut qu'un contact permanent et sûr soit établi :

- entre les agents des trains;
- entre les agents de la voie;
- entre les agents des trains et ceux de la voie;
- dans certains cas, entre les agents des trains et le public se trouvant à proximité des voies.

Le but de la signalisation est de compléter ce contact assuré en partie, par d'autres moyens (règlements généraux, ordres de services, instructions générales et locales, téléphone, etc.).

La signalisation sert principalement à la transmission d'ordres, de renseignements et au rappel d'instructions.

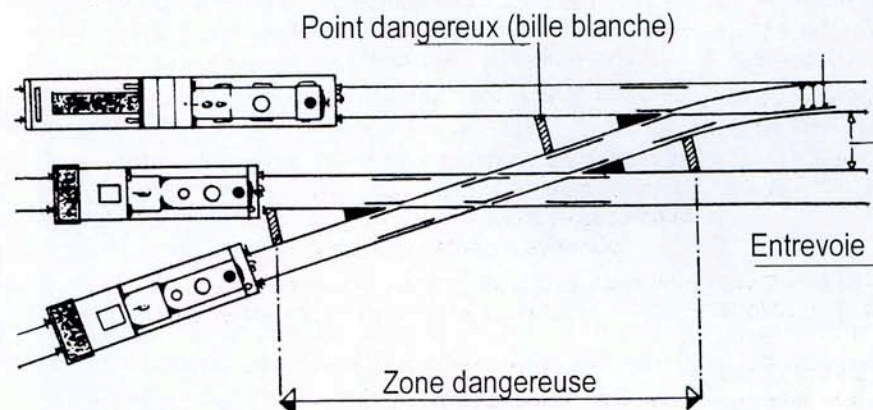
Elle doit donc être infaillible. Aussi, pour lui permettre d'atteindre ce but et de parer tant aux défaillances humaines, qu'à celles du matériel, a-t-elle été complétée par des mesures de sécurité et de contrôle telles, qu'on arrive à les confondre avec elle.

Ces mesures nous ont semblé si importantes, que nous leur avons consacré une grande partie du livre suivant.

### Points et zones dangereux

Tous les endroits de la voie, où deux trains peuvent se trouver simultanément constituent des «zones dangereuses».

Ces zones dangereuses sont délimitées par des «points dangereux» qui se situent aux endroits où la distance entre les rails dans l'entrevoie est telle que les trains s'y heurteraient. Le point dangereux est matérialisé par une traverse, peinte en blanc, qui porte le nom de «bille blanche».



L'entrevoie est l'espace libre compris entre les bords extérieurs des bourrelets des rails les plus proches de deux voies voisines. La largeur minimum de l'entrevoie varie. En Belgique, elle est :

- pour entre-voies principales de 2 mètres;
- pour entre-voies principales et locales, en station : 2 m. 35;
- pour entre-voies où s'effectuent des manœuvres, au minimum 3 mètres;
- dans le cas où s'y situe un mât de signalisation ou un poteau d'éclairage : 3 m. 50.

Les appareils de voie et leurs groupements constituent donc des zones dangereuses. Il existe d'autres points dangereux; ce sont :

- les passages à niveau;
- les ponts tournants;
- les courbes dont le rayon entraîne une limitation de vitesse;
- les ouvrages d'art dont la résistance exige une réduction de la vitesse;
- les obstacles accidentels (éboulements, déraillements, etc.).

### Itinéraires

Les points et zones dangereux sont couverts par des signaux appropriés, qui y assurent la sécurité de circulation des trains.

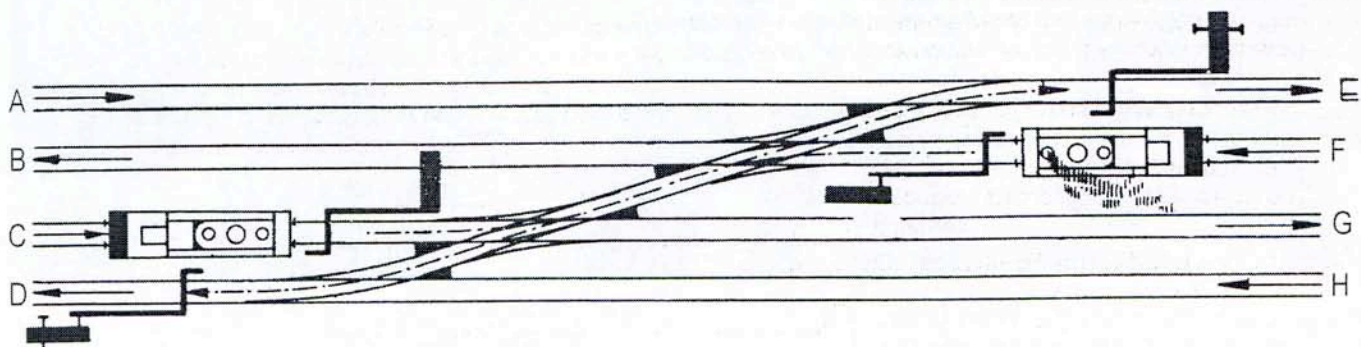
Dans certains cas, ces points sont tellement rapprochés (entrée des stations, têtes de faisceaux) qu'il serait impossible de les couvrir chacun par des signaux distincts. L'on considère alors que l'ensemble forme une seule «zone dangereuse». La zone porte, dans ce cas, le nom particulier d'**itinéraire**.

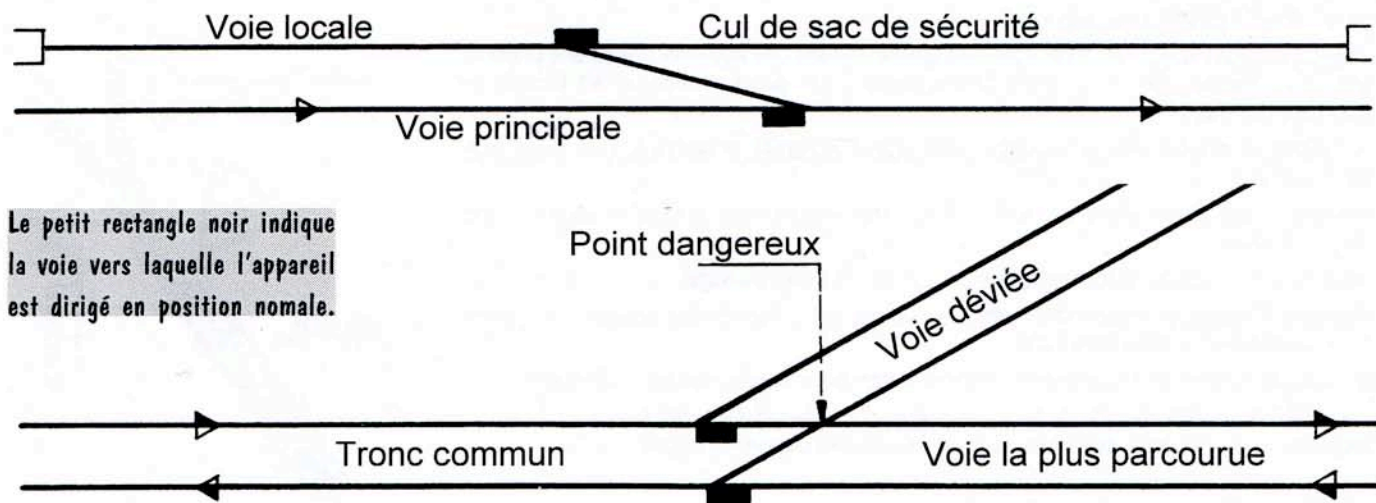
### Position des appareils de voie

Les appareils de voie sont conçus pour permettre le passage des trains d'une voie sur une autre. Ils peuvent occuper, par conséquent, deux positions différentes.

On appelle **position normale**, celle dans laquelle se trouvent les appareils quand aucun mouvement n'est attendu, c'est le cas qui se présente pendant les heures de fermeture d'une station. Par opposition, on appelle **position renversée**, la seconde position que peuvent occuper les appareils de voie.

La position des appareils de voie est ainsi bien définie. Sur les plans, un signe conventionnel; un **petit rectangle noirci**, indique la voie vers laquelle l'appareil est dirigé en position normale. Ce petit rectangle est dessiné le





long du côté de l'angle.

Le choix de la position normale des appareils de voie est fait en tenant compte qu'il faut :

- avant tout **assurer la sécurité**. C'est ainsi que la liaison d'une voie locale à une voie principale est normalement dirigée vers le cul de sac de sécurité, pour éviter qu'un obstacle imprévu soit créé en voie principale, par suite de l'échappement de wagons ou d'un mouvement intempestif, tel qu'un dépassement accidentel de signal.
- ensuite, exiger du personnel le minimum de manœuvres. C'est pour ce motif que l'on fait correspondre la position normale des appareils de voie à la direction la plus utilisée.
- enfin, faciliter la manœuvre simultanée du plus grand nombre d'appareils. Ceci, tant pour accélérer les manœuvres que pour réduire le coût des appareils. Dans ce cas, où l'on cherche à manœuvrer avec un seul levier deux ou plusieurs appareils de voie, la position normale est déterminée «**Point Dangereux**» en tenant compte de cette condition.

## Les signaux de la voie

### Les signaux mobiles

Les signaux mobiles, comme leur nom l'indique, sont des signaux essentiellement déplaçables et qui, par conséquent, peuvent être présentés, au personnel des trains, en tout point du réseau, soit en pleine voie, soit en station.

Le jour, on utilise trois drapeaux : rouge, jaune et vert et, dans certains cas, dans les stations, une tôle peinte en rouge, fixée sur un support, planté dans la voie; la tôle résistant mieux aux intempéries, pour une station prolongée.

La nuit et dans les tunnels, on emploie une lanterne à 4 feux : rouge, jaune, vert et blanc. En temps de brouillard, les drapeaux et la lanterne sont employés simultanément. Ils sont, de plus, appuyés d'un signal acoustique appelé « pétards »; ce sont de petits boîtiers, remplis d'une substance explosive, qui sont placés sur le rail et qui attirent l'attention, en détonant, lorsqu'ils sont écrasés par les trains. Les pétards ne sont pas les seuls signaux acoustiques de la voie : il est encore fait usage, par les manœuvres et les garde-barrières, du « cornet ».

Le drapeau rouge ou le feu rouge commandent l'arrêt.

Le drapeau jaune ou le feu jaune commandent le ralentissement à 20 kilomètres à l'heure, sur 1 kilomètre, ou l'attention.

Le drapeau vert ou le feu vert, non agités, autorisent le passage.

Il est à remarquer que tout objet, tout feu, agités vivement, commandent l'arrêt, à l'exception toutefois des feux jaune et vert et des drapeaux de même couleur.

Tout obstacle devant être protégé par des signaux, dès qu'un obstacle est créé (chantier de travail, etc.) ou découvert (éboulement, affaissement, bris de rail, etc.), on le protège par des signaux mobiles et ce, qu'un train soit ou non attendu.

Les cas d'utilisation des signaux mobiles sont nombreux et leur emploi journalier.

Sur les plans de signalisation, on représente les signaux mobiles par un cercle noir, placé sur la voie, et muni d'un trait perpendiculaire à la voie et dirigé vers la gauche, par rapport à la direction à laquelle il s'adresse.

En manœuvre, le cornet est utilisé suivant le code ci-après :

- En avant : deux coups;
- En arrière : trois coups;
- Ralentir : un coup prolongé;
- Arrêter : trois coups brefs répétés plusieurs fois.

Un feu blanc, agité la nuit, est également utilisé, suivant un code, pour commander les manœuvres.

Autant que faire se peut, les signaux mobiles de la voie doivent être présentés aux agents des trains ou de la voie à gauche de la voie à laquelle ils se rapportent.

Dans les gares, ils peuvent être placés dans l'axe de la voie. Il en est de même en pleine voie lorsqu'un pour des raisons de service abandonne le signal d'arrêt, mais dans ce cas, cet agent doit appuyer son signal par deux pétards placés à 100 mètres en avant.

Certains signaux mobiles (drapeaux et feux) sont employés pour la circulation draines (automobiles sur rails) ou d'autorails légers ainsi que dans celle de wagonnets poussés à la main.

### Les signaux émis

#### Par le mécanicien.

Au moyen du sifflet de la locomotive et suivant un code, le mécanicien peut communiquer avec les agents de l'exploitation de la voie ou le public.

Ce code est le suivant

- Mise en marche d'un train, soit dans une station, soit en pleine voie : 1 coup bref.
- Avertissement aux voyageurs se trouvant sur le quai d'une gare : 1 coup allongé soutenu. Dans ce cas, le coup de sifflet doit être soutenu et il est prescrit d'user du ton adouci du sifflet; les locomotives étant équipées, en général, d'un sifflet à deux tons..
- Annonce d'un obstacle sur la voie principale voisine : 2 coups brefs répétés. Le signal s'adresse indifféremment à un train croiseur ou aux agents de la voie.
- Annonce devant un signal d'arrêt absolu fermé,

pour attirer l'attention du signaleur : 1 coup allongé.

- Traversée d'un passage à niveau non gardé, quant cet avertissement est prescrit par le panneau SF : des coups longs jusqu'à ce que la machine ait franchi le passage à niveau.
- Annonce le dépassement autorisé d'un signal à l'arrêt, marche à vue, avec bon de franchissement : 1 coup bref.
- Alarme. Tous les moyens doivent être mis en oeuvre pour arrêter le train : coups brefs répétés.
- Annonce de l'entrée d'un train dans un tunnel : 1 coup allongé.
- Rupture d'attelage : coups allongés et répétés. Avis donné aux agents de la voie, ou réponse à une telle annonce.

C'est un code également que le mécanicien utilise pour demander une direction.

A l'approche d'une bifurcation, si le signal qui l'annonce est à l'arrêt, ou s'il autorise le passage dans une fausse direction, le mécanicien fait usage du sifflet.

Deux directions.

A une bifurcation à deux branches, il demande :

- par deux coups allongés, le passage sur la voie de droite;
- par trois coups allongés, le passage sur la voie de gauche.

Trois directions.

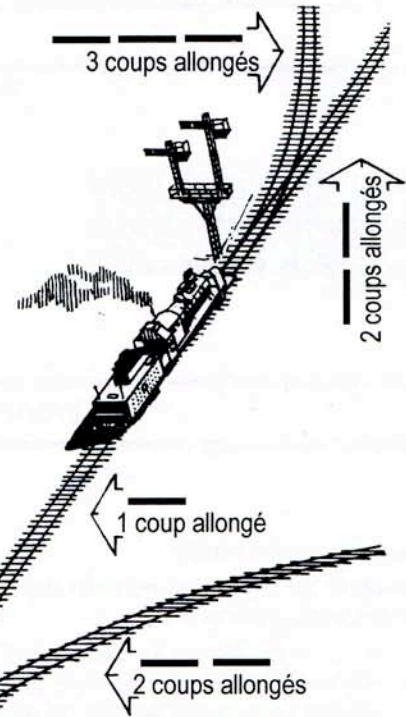
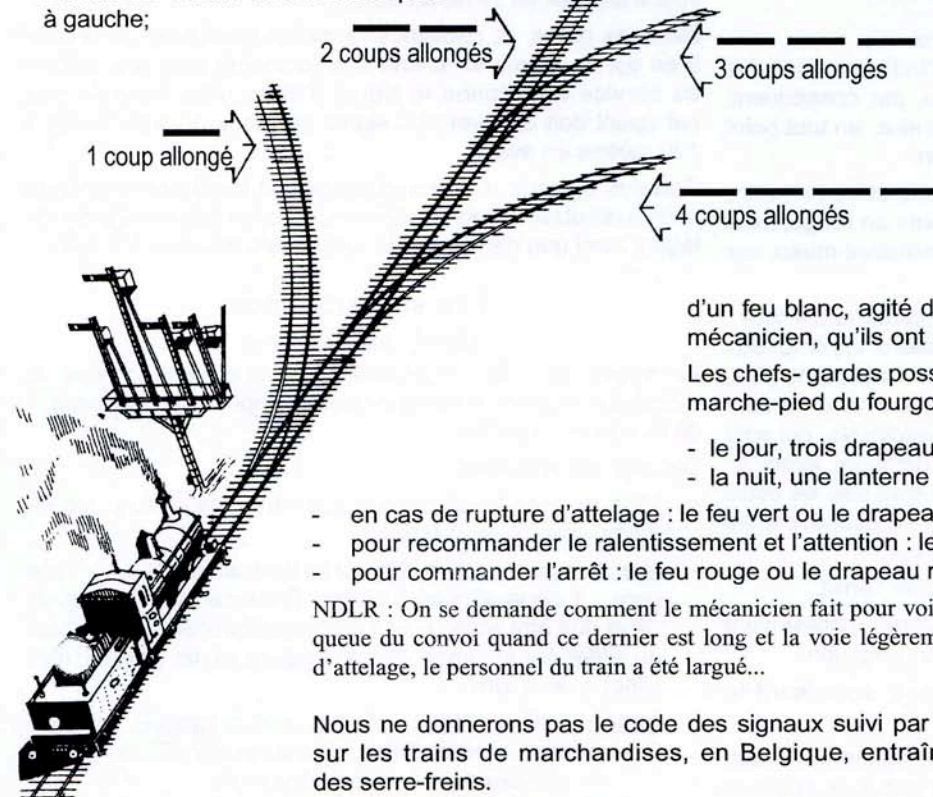
A une bifurcation à trois branches, sa demande est faite comme suit :

- un coup allongé, pour le passage sur la voie médiane;
- deux coups allongés, pour le passage sur la voie de droite;
- trois coups allongés, pour le passage sur la voie de gauche.

Quatre directions et plus.

A une bifurcation à quatre branches, ou plus, il demande :

- par un coup allongé, le passage sur la voie la plus à gauche;
- par deux coups allongés, le passage sur la voie voisine de la voie la plus à gauche;



- il procède de même pour les autres voies; étant entendu que le nombre de coups allongés est égal à celui des voies situées le plus à gauche de la sienne, plus celle demandée. Pour la quatrième voie à partir de sa gauche, il lancera donc quatre coups allongés.

Confirmation

Il est à remarquer que le mécanicien utilise encore le sifflet pour répéter, indiquant ainsi qu'il a compris un signal mobile émis du train ou de la voie.

*Par le personnel du train.*

Les chefs-gardes et les gardes utilisent le sifflet à main.

Un coup allongé donne le signal du départ. Plusieurs coups précipités, celui de l'arrêt.

Aux longs trains de marchandises, à fourgon unique, ils font usage, la nuit, d'un feu blanc, agité deux fois de bas en haut pour indiquer, au mécanicien, qu'ils ont rejoint ce véhicule.

Les chefs-gardes possèdent, en outre et utilisent comme suit, du marche-pied du fourgon, à droite du train :

- le jour, trois drapeaux (vert, jaune, rouge);
- la nuit, une lanterne à feu coloré (vert, jaune, rouge)
- en cas de rupture d'attelage : le feu vert ou le drapeau vert agité
- pour recommander le ralentissement et l'attention : le feu jaune ou le drapeau jaune présenté.
- pour commander l'arrêt : le feu rouge ou le drapeau rouge agité.

NDLR : On se demande comment le mécanicien fait pour voir les signaux agités depuis le fourgon situé en queue du convoi quand ce dernier est long et la voie légèrement en courbe... Pire, quand il y a eu rupture d'attelage, le personnel du train a été largué...

Nous ne donnerons pas le code des signaux suivi par les serre-freins. L'usage du frein continu, sur les trains de marchandises, en Belgique, entraînant la suppression de la quasi-totalité des serre-freins.

NDLR : Quel concert de sifflets dans les gares et les faisceaux de formations !

# Rail Miniature Mosan

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

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

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

## Comité du Rail Miniature Mosan :

Président ..... Jean-Claude Botspoel  
 Vice-président..... Etienne Dehasse  
 Secrétaire ..... Daniel Braibant  
 Trésorier ..... Didier Delfosse  
 Communication(s) ..... Jean-Pierre Lobet  
 Médiateur..... Philippe Bruniaux  
 Rédac'chef FFN..... Claude Carpet

## Responsables, animateurs d'activités :

Réseau H0 «Mosan» ..... Michel Archambeau,  
 ..... Claude Riguelle.  
 Réseau H0 «US»..... Jean-Claude Botspoel,  
 ..... Jules Falque.  
 Réseau N «Athus-Meuse» ..... Jacques Quoitin.  
 Bibliothèque..... André Neles.

## Cotisations annuelles.

Membre bienfaiteur .....45 €.  
 Membre ordinaire \* .....30 €.  
 Membre junior (- de 18 ans) ..... 15 €.

Abonné à Ferro Flash Namur,  
 (uniquement le service Ferro Flash).....18 €.  
 Pour l'étranger .....22 €.

\* Pour un second membre d'une même famille,  
 (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation  
 est réduite à 22 €.

Président ..... Jean-Claude Botspoel, ....Rue Saint Hadelin, 21; 5561 CELLES.  
 Tél : 082.66.76.60 ..... Couriel : [botspoel@skynet.be](mailto:botspoel@skynet.be)

Secrétaire ..... Daniel Braibant, .....Rue de la Gare, 98; 5544 AGIMONT.  
 Tél : 082.64.54.33 ..... GSM : 0478.47.04.47 ..... Couriel : [daniel.rmm@skynet.be](mailto:daniel.rmm@skynet.be)

Trésorier ..... Didier Delfosse, .....Rue de Furnaux, 26 b; 5640 METTET  
 Tél bur : 065.32.31.39 ..... GSM : 0477.65.64.86 ..... Couriel : [didier.delfosse@b-rail.be](mailto:didier.delfosse@b-rail.be)

Compte Banque ..360-0053510-69 du "Rail Miniature Mosan"

Local ..... Centre Culturel de Géronsart, Rue du Trèfle, 5100 JAMBES.  
*Les statuts et le règlement d'ordre intérieur sont affichés aux valves du club.*

# Ferro Flash Namur

Rédaction et ..... Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME-METTET,  
 éditeur responsable Tél : 071.72.95.61. Téléfax : 071.72.95.62. GSM : 0475.48.62.60.  
 Email : [claudemodeliste@skynet.be](mailto:claudemodeliste@skynet.be)  
 URL Internet du Rail Miniature Mosan : <http://www.club-rmm.org>

Diffusion..... Didier Delfosse, rue de Furnaux, 26 b, 5640 METTET. Voir «Trésorier» ci-dessus.

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

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

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

L'exposition triennale de novembre 2001 : nombreuses modifications au local et aux réseaux .....	1
La commission Modélisme de Febelrail tient sa première réunion au RMM.....	12
Programme des réunions du R.M.M. et agenda des activités ferroviaires «d'ailleurs» .....	14

## Modélisme

L'enduit fibreux .....	18
Les voitures K4 et leurs reproductions par LS Models.....	21

## Histoire

Drame dans le décor enneigé de l'Ardenne .....	24
--	----

## Au fil du rail SNCB (pour les réseaux de l'époque II ou III)

La signalisation de la voie ferrée.....	26
---	----

*Les fêtes sont proches, l'Euro aussi !*

*L'équipe de rédaction de Ferro Flash Namur  
vous souhaite une bonne approche des unes et de l'autre.*

*Pour les fêtes, pas de problèmes, il n'y a qu'à faire «la fête» : pas compliqué.*

*Pour l'Euro, pas de problèmes non plus : quand vous entrez dans un pays étranger,  
vous devez vous plonger immédiatement dans sa monnaie puisque personne n'accepte vos francs !*

*Alors faites de même : le premier janvier bannissez vos francs et lancez-vous immédiatement  
dans l'Euro, la monnaie européenne qui vous permet d'acheter*

*dans une exposition ou une bourse en France comme en Allemagne ou en Hollande !*

*Fini les soucis de change et de gros portefeuilles.*

*La plus grande erreur a été de tolérer la double circulation du Franc et de l'Euro  
ainsi que d'imprimer sur les extraits de comptes bancaires les deux monnaies !*

*Que de sources d'erreurs graves et inutiles pour les personnes âgées.*

## ferro flash Namur n°111 (2001-6)

Ce sixième et dernier numéro de l'année 2001 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet, Michel Herbiet et Jean-François Lacassaigne.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro : Jean-Claude Botspoel, André Delsemme, Eric Henrivaux et les autres volontaires... qu'ils soient ici remerciés pour leur précieux et indispensable travail.

**Ferro Flash Namur** est entièrement réalisé en couleurs avec les logiciels d'Adobe : «Indesign 1.5» et «Photoshop 5.0». Pour des raisons budgétaires, il est imprimé en noir et blanc à 130 exemplaires. Seules les pages 1 et 2 de couverture sont néanmoins proposées en couleurs.

Photo de couverture : «La Poste et le Chemin de fer» image parue dans un livre pour la jeunesse édité par J.F. Schreiber de Esslingen en 1884. (extrait de «mit Dampf und Strom» de Arthur Meyer et Roger Kaysel, édition Baden, collection André Delsemme.