

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.be>

n°136 2006-1



Rires et plaisirs lors du souper annuel du RMM !

Réunion du Comité du 12 janvier 2006

Le Comité s'est réuni au Lunch Garden de Wépion en vue de la préparation de l'AG du 20 janvier.

Présents : Jean-Claude Botspoel, Président; André Delsemme, Vice-Président; Didier Delfosse, Trésorier; Philippe Bruniaux, Médiateur; Jean-Pierre Lobet, Relations publiques; Claude Carpet, Rédac'chef FFN.



A demandé à être excusé : Guy Lahaye, Secrétaire. Dès lors, Jean-Pierre Lobet prend le rôle de secrétaire de séance en vue d'établir le rapport de la réunion.

Le Trésorier présente les comptes de l'année 2005, le Comité dresse le bilan moral et financier de l'année écoulée et élabore le budget 2006 en vue de leur présentation aux membres qui seront présents lors de l'AG du vendredi 20 janvier.

Le Secrétaire Guy Lahaye a souhaité de ne plus se représenter pour un mandat supplémentaire. Aucune candidature n'est parvenue au 31 décembre 2005.

Assemblée Générale du 20 janvier 2006

Nous avons le plaisir d'accueillir parmi les 39 membres présents : Charles Fourny, ancien président de notre club.

Préalablement à l'Assemblée Générale

Le Président Jean-Claude Botspoel ouvre la réunion et dresse le bilan des activités du club en 2005 :

Au niveau des réseaux

- installation de la caténaire tant attendue sur le réseau H0 mosan et remplacement d'aiguillages usés.
- finition des boucles de retour sur le réseau N et réalisation d'un cadre de transport pour 3 modules non rectangulaires.
- rectification des courbes de retour vers les coulisses sur le réseau H0 US en vue de réduire l'emprise dans le local, installation d'un fond de décor, d'une frise avec éclairage.

Au niveau des déplacements

- Le réseau N à l'exposition de Lahnstein (D);

- Exposition dans la gare de Blankenberge et le club d'Oostende;
- Aux clubs de Wanze et de Verviers (CFEB);
- A l'expo de Genk.

Au niveau des activités internes

- La bourse du 5 juin organisée à l'Institut Technique Henri Maus.
- L'exposition du 50ème anniversaire du club organisée en nos locaux.

Les remerciements

Le Président remercie tous ceux qui ont oeuvré dans l'organisation de la bourse et de la grande exposition.

Il remercie particulièrement Guy Lahaye pour le travail discret qu'il a effectué avec brio pendant de nombreuses années au secrétariat du club.

Marc Crucifix a repris la gestion du bar dont les paiements s'effectuent par "cartes-bar". Ces dernières sont disponibles au prix de 6,00 € et comportent 20 cases de 0,30 €.

L'Assemblée Générale

Jean-Claude Botspoel, président de séance.
Jean-Pierre Lobet, secrétaire de séance.

Le Président ouvre l'assemblée générale à 21h15 et donne la parole au Trésorier Didier Delfosse. Ce dernier présente sur le grand écran du club le tableau de la balance comptable 2005 et répond au fur et à mesure aux questions posées.

Sans surprise, il apparaît que la consommation au bar a baissé. Ceci est certainement provoqué par certaines restrictions financières en raison de l'augmentation des carburants de chauffage ainsi que le 0,5 grammes...

Une tenue remarquable de la comptabilité soulignée par les Commissaires aux Comptes Paul Delescaille et Jacques De Jaeger dans leur rapport qui invitent l'AG à donner décharge aux administrateurs pour leur gestion 2005. A l'unanimité des membres présents, décharge est donnée au Comité pour sa gestion 2005.

Commissaires aux Comptes

Le mandat de Jacques De Jaeger arrivant à échéance biennale, Etienne Labar se propose. Sa candidature est acceptée à l'unanimité par applaudissements. Son mandat se terminera à l'AG de 2008.

Comité 2006-2007

Se trouvaient en fin de mandat biennal : Jean-Claude Botspoel, Philippe Bruniaux et André Delsemme qui acceptent de se représenter. Guy Lahaye souhaite être remplacé pour raisons personnelles.

N'ayant reçu aucune candidature écrite, une demande verbale est formulée par le Président en vue de désigner un membre au Comité. Notre ami Luc Parant accepte de se joindre à l'équipe. Sa candidature est acceptée à l'unanimité par acclamations. Il en est de même pour Jean-Claude, Philippe et André. Leur mandat expirera

à l'AG de 2008. Celui de Luc Parant expire à l'AG de 2007 (remplacement d'un mandat en cours).

Le nouveau comité est donc composé comme suit :

Jean-Claude Botspoel, Philippe Bruniaux, Claude Carpet, Didier Delfosse, André Delsemme, Jean-Pierre Lobet, Luc Parant. Les fonctions ont été distribuées lors de la première réunion du 16 février (voir page 18).

Modification des statuts

Une demande de modification des statuts est présentée par notre ami Paul Delescaille en vue d'adapter notre situation "d'Association de Fait" en "Association Sans But Lucratif".

Les implications à la fois des membres ainsi que des finances dans un cas comme dans l'autre sont fort différentes. Après l'intervention des uns et des autres, le Comité est chargé d'une étude de faisabilité.

Le Président clôture l'Assemblée Générale à 22h15.

Budget 2006

Le Trésorier Didier Delfosse présente le budget 2006 basé sur les comptes précédents. Il tient compte de l'organisation de la Bourse du dimanche 4 juin 2006 et d'une "Portes Ouvertes" à organiser début du 4ème trimestre 2006 ayant pour thème l'inauguration du réseau H0 à décor US.

Activités prévues en 2006

Dortmund

Visite de l'exposition de Dortmund le jeudi 6 avril. Les inscriptions s'effectuent exclusivement AVANT le 28 février par versement de 35.00 € au compte du club.

Gerolstein et Idar-Oberstein

Deux voyages seront organisés par André Delsemme.

Lahnstein

Voyage proposé par André, les 4 et 5 novembre.

Bourse d'échange

La 3ème bourse d'échange ferroviaire est fixée au dimanche 4 juin à l'Institut Technique Henri Maus à Namur. Renseignements sur le site du club.

Exposition

Les festivités d'inauguration du réseau H0 à décor US seront organisées en grandes pompes au printemps 2007. Une "Porte Ouverte" avec atelier modélisme se tiendra en 2006.

Le souper annuel du club

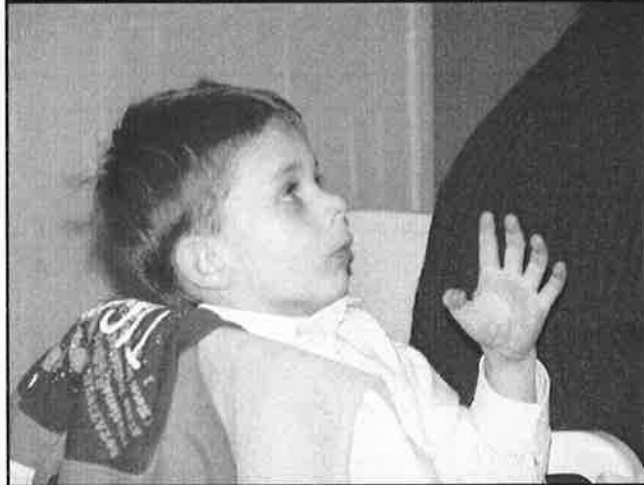
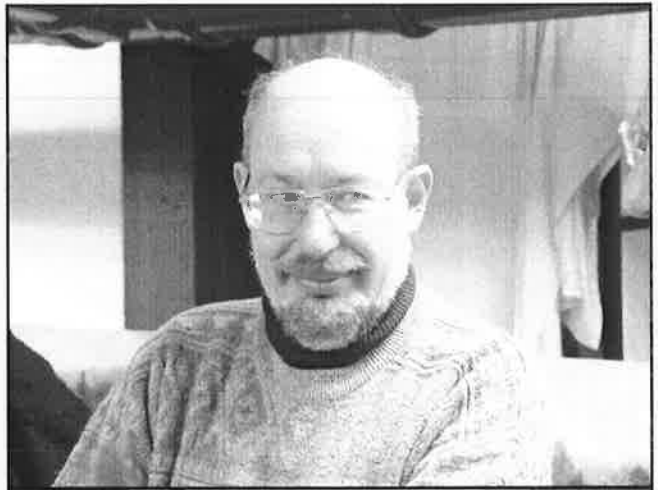
Initialement prévu le 30 décembre, il a été reporté en janvier et à juste raison pour verglas intense. Il a eu lieu avec bonheur le 27 janvier 2006. Ces pages reproduisent une partie des photos qui y ont été capturées. Comme toutes celles-ci n'étaient pas publiables, tous les participants n'y figurent pas. D'autres documents devraient prochainement parvenir à la rédaction pour compléter la collection.



Photos Claude Carpet



Rires et plaisirs lors du souper annuel du RMM !



Les photos du souper annuel du 27 janvier 2006 sont de Claude Carpet, à défaut d'avoir reçu d'autres documents, car tous les participants ne sont pas reproduits.

The Appalachian & Ohio Railroad

Il s'agit d'un magnifique réseau US à l'échelle "0" numérisé DCC, situé à Greeley, état du Colorado.

Il nous est magnifiquement présenté sur Internet à l'adresse : <http://www.aorailroad.com/> mais, à l'usage des membres qui n'ont pas accès à cette technologie, voici un résumé de ce site.

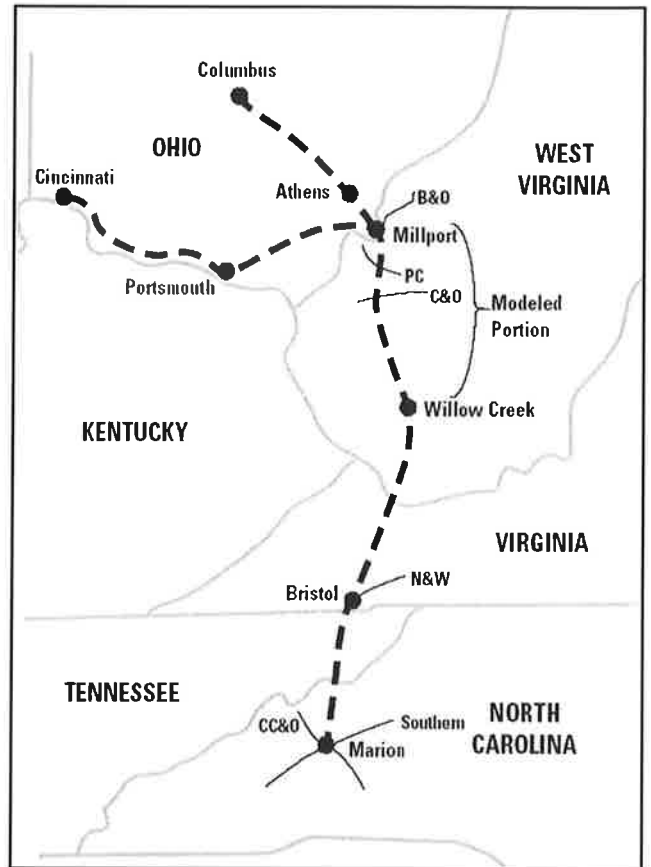


La personne à l'origine de ce réseau est David Stewart (ci-dessus).

Il s'inspire d'une région de mines de charbon le long de la rivière Ohio aux environs de 1969, soit lorsque apparut la seconde génération de locomotives diesel.

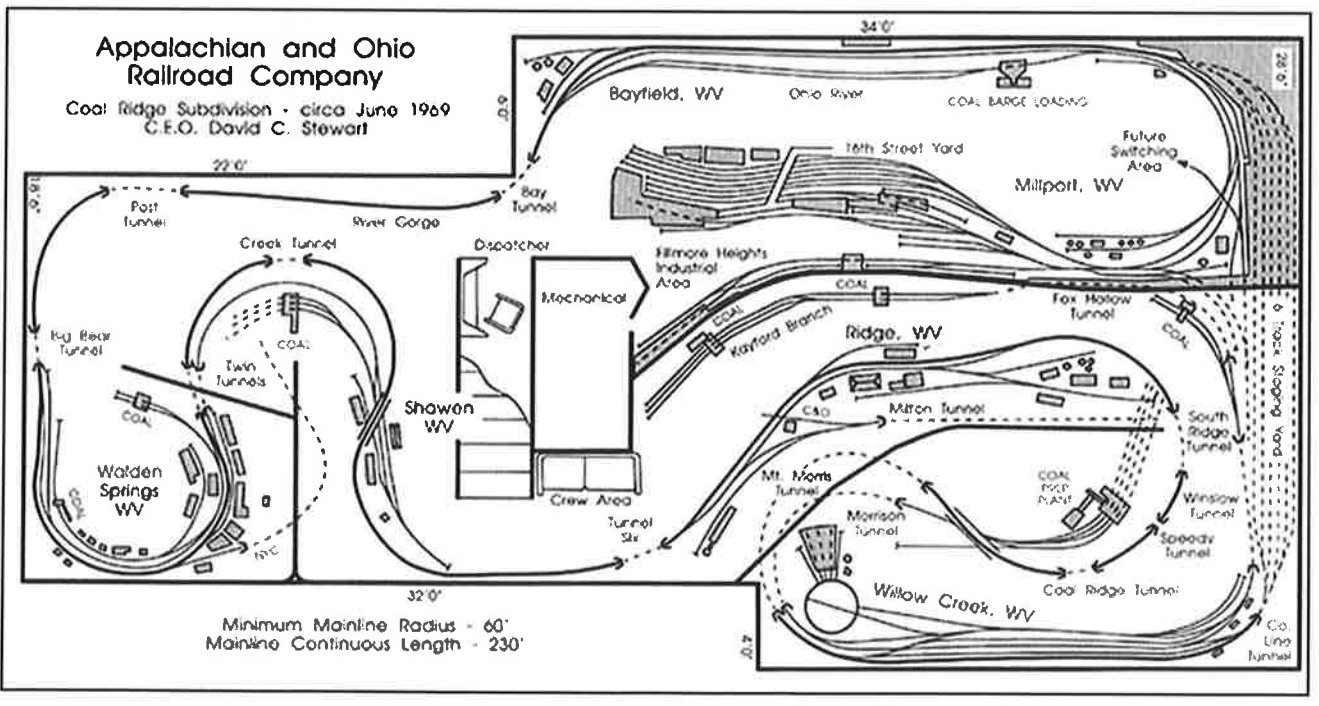
Le plan du réseau montre toute son importance et sa complexité.

Il comporte un dépôt avec plaque tournante et cabine de signalisation. Son trafic est naturellement charbonnier. Les longs trains de trémies serpentent le long de la rivière et enfilent les tunnels.



Carte de la région représentant la ligne de chemin de fer transposée sur le réseau du Appalachian & Ohio Railroad Company.

La commande des trains se fait par radio et la commande des aiguillages par panneau de commande. La vapeur est toujours présente.



Si on compare ce réseau avec celui de notre club, il saute aux yeux que le RMM RR reproduit tout deux fois plus petit et qu'il est d'une ampleur dix fois plus modeste. Mais d'autres différences moins importantes existent :

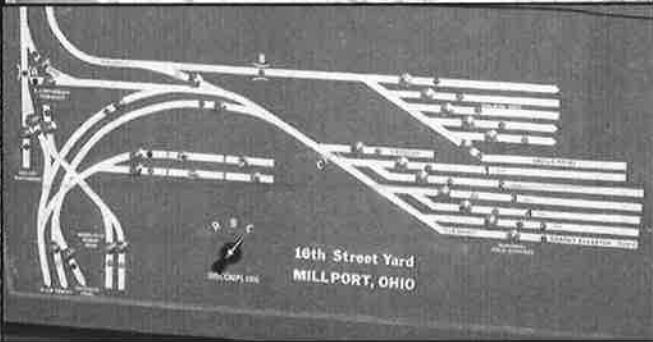
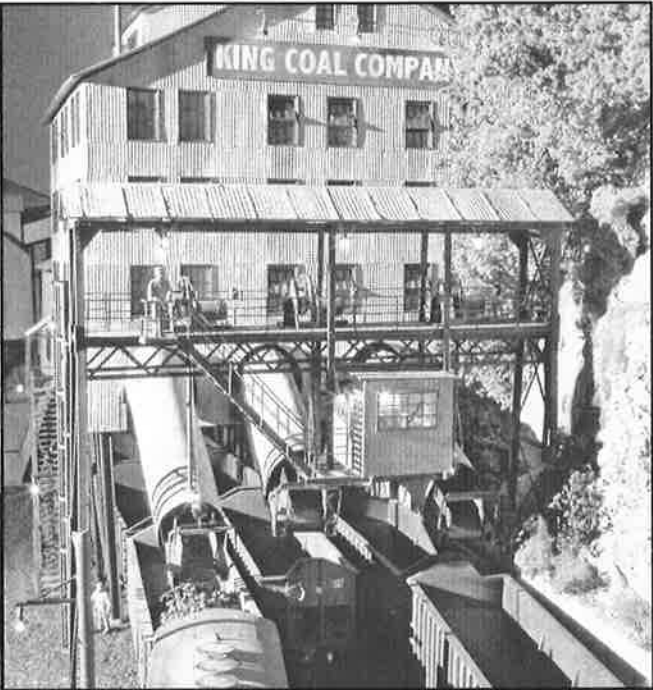
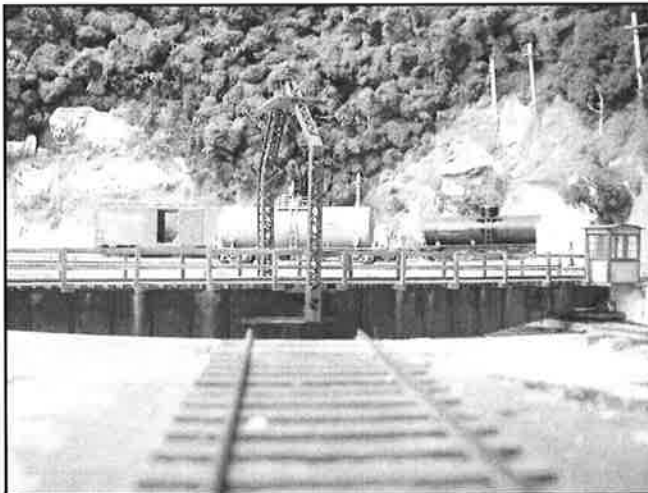
- la région représentée par le RMM RR est plus au Sud, plus désertique
- le charbon est remplacé par du minerai d'argent plus gris
- l'époque du RMM RR est antérieure d'une trentaine d'années
- la ligne représentée est de moindre d'importance
- le RMM RR n'a pas un dépôt complet avec plaque tournante.

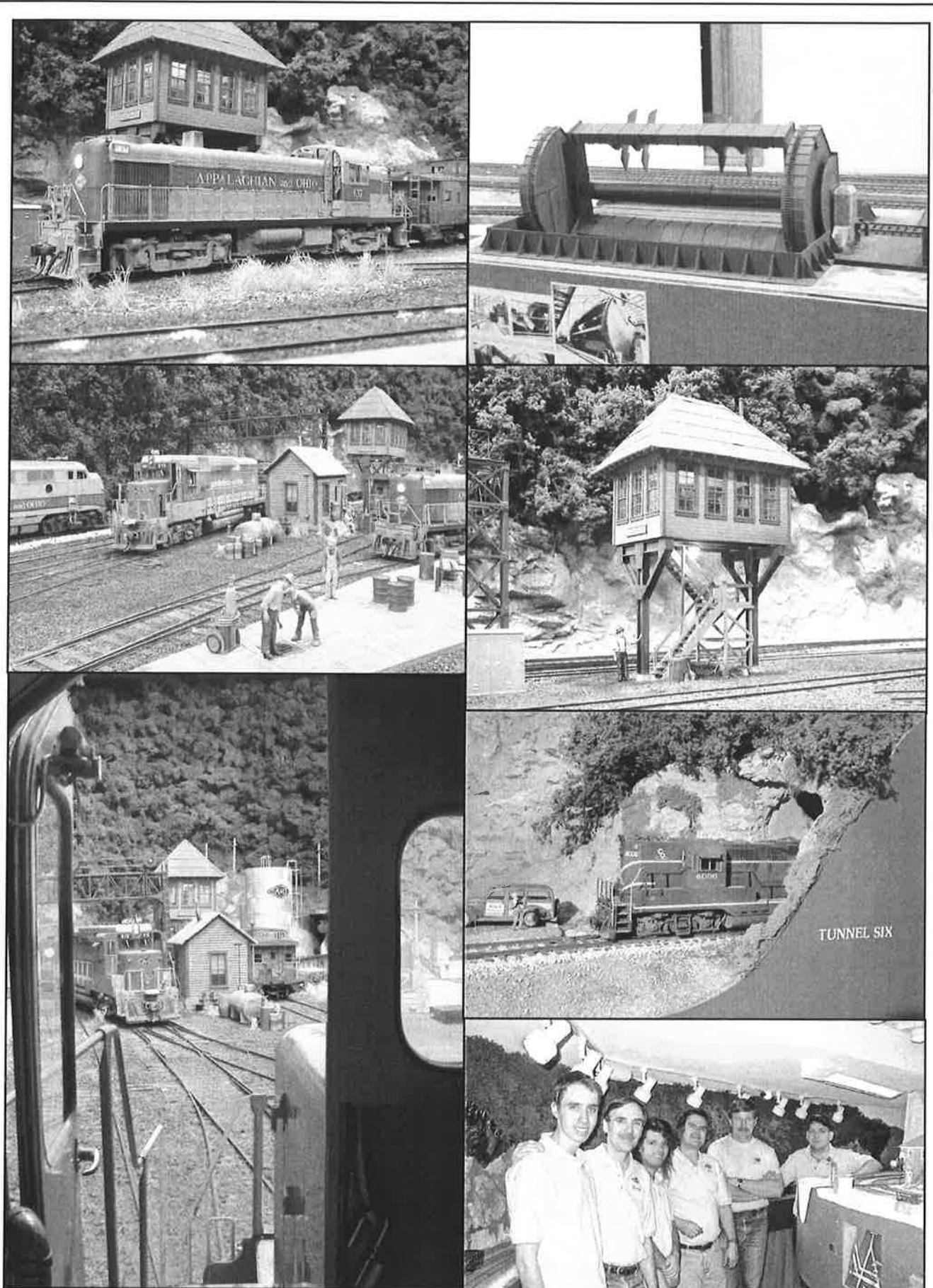
Cependant il ne manque pas d'analogies :

- une ligne qui serpente le long d'une rivière et passe dans des tunnels
- coexistence vapeur/diesel
- trafic surtout marchandises
- ambiance américaine avec les détails typiques.

En conclusion, j'oserai affirmer que les deux réseaux participent à la même philosophie.

Michel Marin





L'équipe du Appalachian & Ohio Railroad, de gauche à droite : Joel Stewart, David Stewart, Jay Barnaby, Bob Sobol, Vince Griesemer, Ricky Bacon.

Les photos de Bob Sobol, Joel and David Stewart sont extraites du site <<http://www.aorailroad.com>>. Design du site par Joel Stewart.

Les rames Diesel TEE hollando-suissees devenues "Northlander"

(suite et presque fin)

En juillet 2004, je décrivais la situation de ce matériel comme étant la suivante :

«Les voitures n'étaient pas hébergées gratuitement à Heilbronn, il y avait une location à payer chaque mois. Au bout d'un moment, on se rendit compte qu'on ne pouvait pas réunir suffisamment de sponsors pour continuer le projet. Les coûts d'hébergement et d'entretien étaient devenus excessifs et il fut décidé, au début de 2004, de mettre en vente les voitures. Toutefois cette vente, qui n'a pas encore eu lieu, est soumise à un engagement formel de l'acheteur de les préserver.»

En fait, un dernier délai fut donné, pour conclure cette vente, jusqu'au 1 janvier 2006. Toutefois, l'association hollandaise qui désire faire ce rachat n'a pu, à ce jour, réunir les fonds nécessaires. La prospection de sponsors privés n'a rien donné. Reste un hypothétique financement des pouvoirs publics. L'avenir de ce matériel TEE est donc plus qu'incertain. Au mieux, elles seraient poussées hors de la remise, ce qui équivaut à

leur destruction par vandalisme et graffiti. Au pire, elles seraient ferrillées comme le furent, au Canada, les motrices.

Michel Marin



Le "Northlander" n°ONR 1981 à Toronto en novembre 1977 (photo collection Jan-Willem Koene, parue dans "le Journal du Chemin de fer" dans la rubrique : "Chronique Märklin").

Adaptation des wagons Fals

L'atelier de Gentbrugge monte progressivement un système d'ouverture des portes sur les 150 wagons Fals 1000 F9 de SEA-Rail. Ces wagons traversent chaque jour la région namuroise puisqu'ils composent les rames de charbon en provenance d'Anvers et à destination de la Lorraine.

Ce système est fourni par la firme Bolenz & Schaëfer. Il est composé de deux vérins hydrauliques posés à chaque bout du wagon, d'un appareillage qui fournit la pression d'huile et d'un coffret d'électronique, ces derniers installés sous la trémie à une extrémité du wagon et protégés par une tôle verticale.

La particularité de ce système est que sa manœuvre se fait par une télécommande portable ce qui facilite énormément le déchargement.

Par ailleurs, les bogies de ces wagons sont échangés avec ceux de wagons déclassés ce qui porte la charge par essieu de 20 à 22,5 tonnes.

La première photo montre l'opération de déchargement. Elle a été prise à Gentbrugge et publiée dans B-Cargo News. La deuxième montre l'appareillage d'extrémité.

Michel Marin



Vue prise à Gentbrugge (photo SNCB)

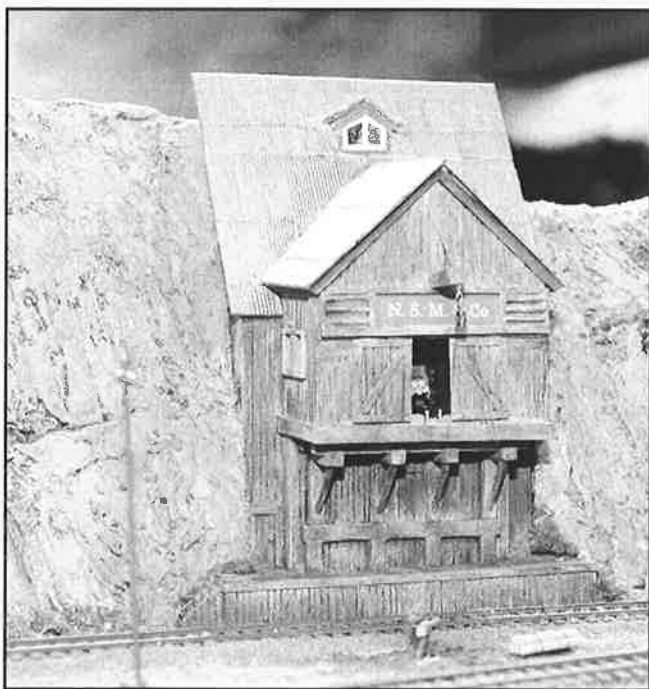


Vue prise à Limal (photo Michel Marin)

Mise en service du bâtiment d'entrée de la N. S. M. & Co

Le 6 janvier 2006, a été implanté sur le réseau US un nouveau bâtiment en bois. Il représente le bâtiment d'entrée de la mine d'argent « Navajo's Silver Mine » (N. S. M. & Co) et est surtout destiné à la réception de bois de mine acheminé par rail. Il s'ajoute à un bâtiment existant qui lui représente le complexe de chargement du minerai de galène (plomb argentifère) qui est extrait de la mine.

La couleur du bâtiment est restée proche de celle d'origine du bois. En effet, dans ces régions du Sud de l'Ouest américain, le bois ne prend pas avec le temps cette couleur grisâtre comme c'est le cas dans des climats plus froids et humides. Une grande partie de l'espace du bâtiment est creusé dans la roche, la partie visible n'est que la fermeture de cet espace. Le toit colle littéralement à la paroi rocheuse et les fenêtres sont placées très haut du sol, le tout pour une meilleure protection contre la neige. Des galeries internes donnent accès au puits qui conduit au filon de galène et relie entre eux les deux bâtiments de la mine. Ces galeries sont parcourues par un chemin de fer à voie étroite dont les wagonnets sont poussés à bras d'homme et sont éclairées à l'électricité (un luxe que l'on peut se permettre vu la proximité de la ville de Navajo).



Examinons maintenant la maquette de haut en bas.

Le toit de tôles ondulées est en plastique et présente des traces de rouille qui sont de la vraie rouille. La lucarne est typique mais aveugle. Toutes les faces du bâtiment sont réalisées en balsa et patinées. En dessous du nom de la mine, des portes d'entrée coulissantes s'ouvrent et se ferment vraiment. Elles permettent de découvrir un espace éclairé qui contient un wagonnet chargé de bois de mine. Ce wagonnet est cependant collé à demeure. Derrière lui, il y a une entrée de tunnel en trompe l'œil. Tout le local du wagonnet surplombe la voie et est supporté par un assemblage de poutres. En bas, il y a un court quai haut avec la porte d'accès du personnel.

Enfin, pour donner vie à cet ensemble, une petite scénette typique modéliste a été ajoutée. Une poutre a été placée au dessus des portes. A l'extrémité de celle-ci se trouve une poulie dans laquelle passe un câble (pardon un fil à coudre). D'un côté du câble il y a un chargement de bois de mine et de l'autre il y a un mineur qui se prépare à le hisser. Ce mineur est typiquement américain : chapeau à large bord, foulard, pantalon de cow-boy. Comme il est fait de soudure sur un squelette de laiton, son poids suffit à maintenir le chargement de balza. A cause de l'insécurité notoire de la région à cette époque, on ne laisse rien traîner aux abords de la mine et le mineur s'active pour rentrer au plus vite ce bois que vient de décharger le train de dessert de la mine. Dans quelques instants, ses collègues du local du haut saisiront le chargement avec une gaffe et le mettront à l'abri.

Michel Marin, photos Patrick Maes



Nous avons appris le décès de Monsieur Louis DASSET, namurois, fidèle lecteur de notre revue, très intéressé par l'histoire de la dorsale wallonne. Il était l'auteur d'un ouvrage intitulé : "Liège - Tournai de 1936 aux IC-IR", sorti des presses Duculot à Gembloux en 1985.

Le CFFL a changé de nom

C'était le Club Ferroviaire de Froidmont Locomotion. Il faut désormais l'appeler : C.F.R. (Club Ferroviaire de Rixensart). Local : Centre Culturel de Froidmont (Ferme de Froidmont), Chemin du Meunier à Rixensart.

Le club ferroviaire de Mons (CFMS)

possède son site Internet : <http://www.cfms.be>



25 novembre 2005, traction vapeur sur le réseau HO mosan (photo Patrick Maes)



45231 du Mid-Hants Railway (photo Etienne Labar)



25 novembre 2005, traction Diesel sur le réseau N Athus-Meuse (photo Patrick Maes)



La 915 à Limal le 10 décembre 2005 (photo Michel Marin)



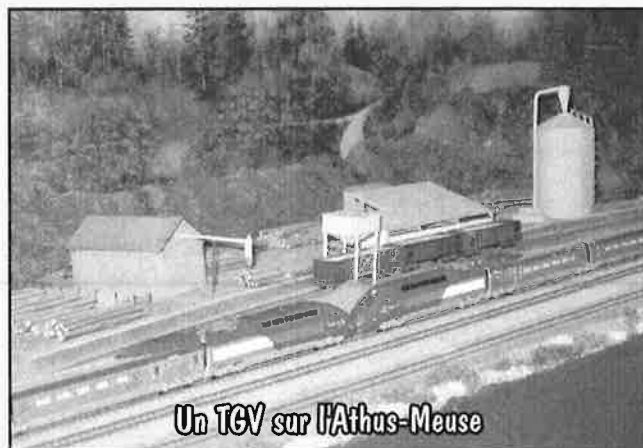
3 janvier 2006, ambiance hivernale sur le réseau HO mosan (photo Patrick Maes)



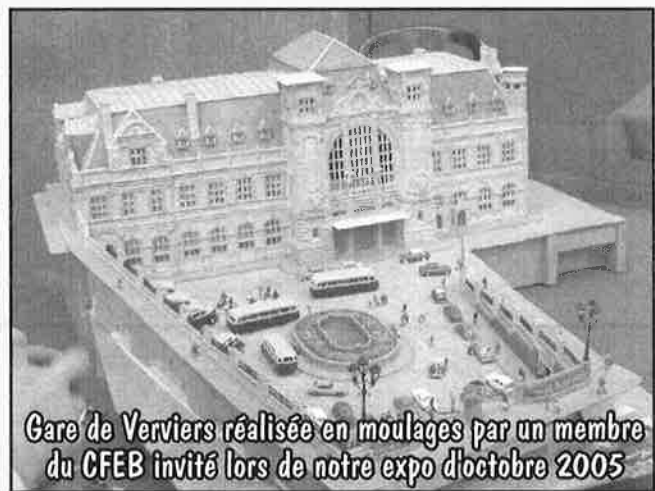
Une locomotive Diesel emmène une rame de voitures 110



3 janvier 2006, un ancêtre sur le réseau HO mosan (photo Patrick Maes)



Un TGV sur l'Athus-Meuse



Gare de Verviers réalisée en moulages par un membre du CFEB invité lors de notre expo d'octobre 2005

Souvenirs de la Vapeur en Belgique

(suite des FFN 133 à 135)

Comme nous l'avons écrit au début de la parution de cet article, C.R.L. COLES et son compagnon avaient eu, au cours de leur séjour dans notre pays, l'occasion de photographier des types de locomotives ne répondant guère aux espoirs mis en elles et nullement appréciées par les équipes de conduite, à savoir :

- En 1920, l'Etat belge avait commandé chez Armstrong Whitworth and Co. à Newcastle (GB) 200 locomotives "Consolidation" livrées à partir de mai 1921 et désignées type 37 (deviendront le type 31 à la renumérotation du

1 octobre 1931. Nous ne vous décrivons pas ici tous les détails techniques mal conçus pour ce type de locomotive (pour plus de détails voir "Vapeur en Belgique", tome 2, page 103, de Phil Dambly). La SNCB en héritera lors de sa fondation en septembre 1926 et après les avoir parcourues pendant une dizaine d'années, elle entreprit leur transformation à partir de 1936. D'août 36 à mars 47, la SNCB procéda à la transformation de 162 machines, les 38 autres ne furent pas transformées et terminèrent leur carrière sous l'appellation type 30. Cette dernière désignation de type avait été appliquée durant



Locomotive type 31, n°3192 (future 31.092) de la remise de Oostende, vue à Brugge en tête d'un train de marchandises (photo parue dans "Vapeur en Belgique", tome 2, de Phil Dambly).



Locomotive type 31, n°3290 (future 31.190) de la remise de Jemelle, vue à Poix-Saint-Hubert en tête d'un train à destination d'Arlon et composé d'un fourgon et de voitures du type GCl. (photo parue dans "Vapeur en Belgique", tome 2, de Phil Dambly).

l'occupation allemande pour les locomotives non encore transformées et remises en ordre de marche par l'occupant afin de combler les vides occasionnés par le départ en Allemagne de nombreux autres types de locomotives de la SNCB.

- En 1930, la SNCB mettait en circulation deux petites séries de locomotives, à savoir : quatre "Mikado" type 5 et quatre "Consolidation" type 35.

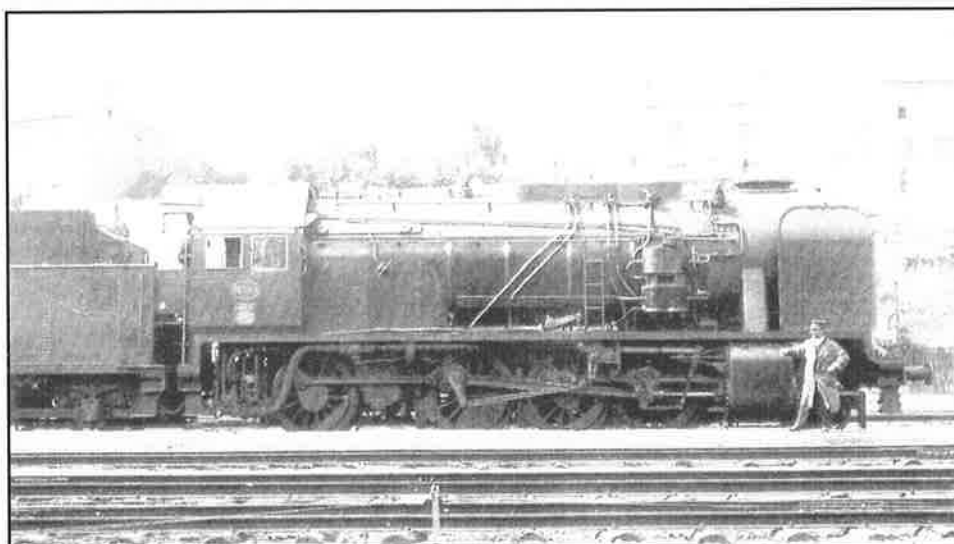
Ces types devaient supplanter sur la difficile ligne du Luxembourg les types 10 et 36 de l'ingénieur Jean-Baptiste FLAMME. Mais toutes les lacunes apparues lors de leur exploitation firent que leur construction ne connut aucune suite.

Nous vous présentons trois photos prises en août 1939 par C.R.L. Coles et se rapportant à ces locomotives.

Michel HERBIET



Locomotive type 5, n°500 (future 5.004) de la remise de Stockem, vue à Jemelle en tête d'un train à destination d'Arlon et composée d'un fourgon et de voitures du type GCl (photo parue dans "Vapeur en Belgique", tome 2, de Phil Dambly).



C.R.L. Coles et son compagnon de voyage n'ont sans doute pas eu l'occasion de fixer sur la pellicule une locomotive du type 35 mis en circulation en 1930. Aussi, nous vous présentons une photo de la 3503 (future 35.003) de la remise de Stockem. Elle a été prise par J. Dispa à Namur en 1934 (photo parue dans "Vapeur en Belgique", tome 2, de Phil Dambly).

1946 - 1956 - 1966 - 2006

L'année 2006 verra peut-être la commémoration de deux événements. D'une part, celle de l'électrification de la ligne Bruxelles - Luxembourg et d'autre par, la fin de la traction vapeur à la SNCB.

1946 : la renumérotation

Voilà 60 ans et plus précisément le 1 janvier, la SNCB mettait en vigueur le plan de renumérotation de son parc de locomotives.

En haut :

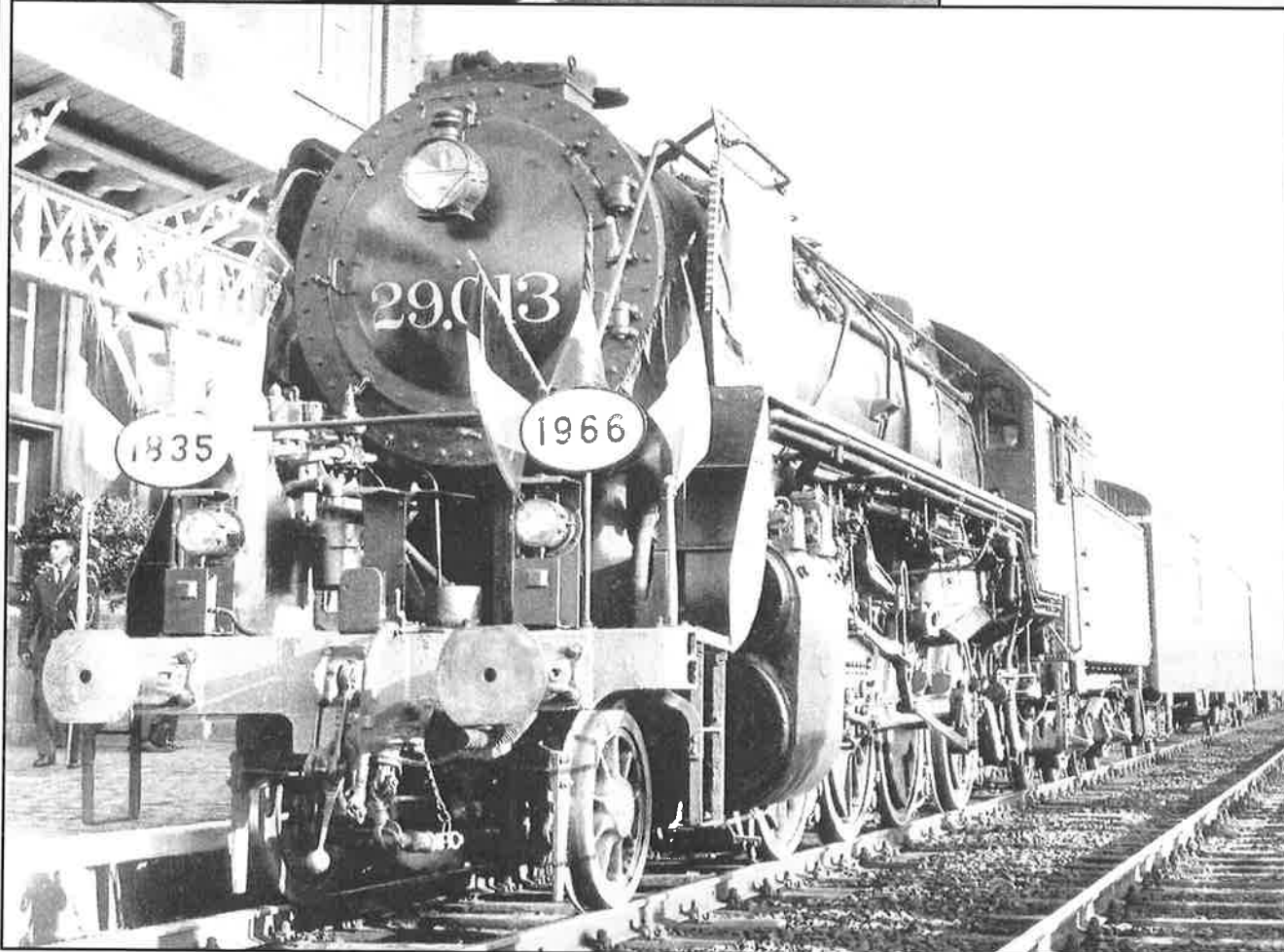
En gare d'Arlon, le dernier train à vapeur entre Luxembourg et Bruxelles remorqué, le 29 septembre 1956 par la locomotive type 10 n°10.018 de la remise de Stockem (MKM). Dès le lendemain elle était affectée à la remise de Bruxelles-midi (FBM).

En bas :

En gare de Ath, le dernier train de voyageurs en traction vapeur de la SNCB remorqué, le 20 décembre 1966, par la locomotive type 29 n°29.013 de la remise de Aalst (FLS), s'apprête à rejoindre Denderleew.

(photos parues dans "Vapeur en Belgique", tome 2 de Phil Dambly).

Locos reproduites en HO par Treinshop Olaerts et en kit HO par Jocadis.



Cette dernière s'était avérée nécessaire car la numérotation précédente à 3 chiffres pour les types de 1 à 9 et à 4 chiffres pour les types de 10 à 99 ne permettait pas d'y insérer les 300 locomotives achetées à l'industrie américaine et désignées type 29.

La nouvelle numérotation comportait un chiffre complémentaire. Elle devenait donc à 4 chiffres pour les types 1 à 9 et à 5 chiffres pour les types 10 à 99. Mais une nouveauté par rapport à l'ancienne numérotation : un point séparait l'indication du type (1 ou 2 chiffres) du numéro de la locomotive dans le type (les trois derniers chiffres). Cette mesure s'appliquait à l'effectif des locomotives de la SNCB à la date du 31 décembre 1945, soit un total de 2.743 machines à savoir :

- 2.532 déjà en sa possession lors de l'invasion allemande du 10 mai 1940.
- 147 héritées de la Compagnie du Nord-belge lors de sa reprise le 10 mai 1940 (date convenue en cas d'invasion du pays).
- 45 abandonnées par l'occupant lors de sa retraite en septembre 1944.
- 19 nouvelles acquisitions depuis novembre 1944.

1956 : la ligne Bruxelles - Luxembourg

Voilà 50 ans, la ligne Bruxelles - Luxembourg était électrifiée et mise en service le 30 septembre 1956. Remarquons que la section Bruxelles - Ottignies, avec extension vers Wavre, était déjà en service depuis le 14 janvier et, suite au manque d'automotrices certains trains omnibus furent temporairement encore assurés en traction vapeur.

1966 : fin de la traction vapeur

Voici 40 ans, la SNCB mettait en circulation, entre Ath et Denderleew, le dernier train de voyageurs en traction vapeur. Cela se passait le 20 décembre 1966 et, ce train remorqué habituellement par une locomotive Diesel, l'était exceptionnellement ce jour-là par la locomotive type 29 n°29.013, actuellement la seule locomotive en état de marche parmi la dizaine préservées. Notons que des locomotives type 81 de la remise de Gouvy assurèrent encore quelques trains de marchandises jusqu'au 10 janvier 1967.

A partir du 25 février 1967, 44 locomotives (12 du type 29, 9 du type 53, 9 du type 64, et 14 du type 81) furent conservées comme "réserve réseau". Elles furent réformées en bloc le 20 avril 1967 par un document "historique" mettant fin à la traction vapeur dans notre pays.

2006 : des commémorations ?

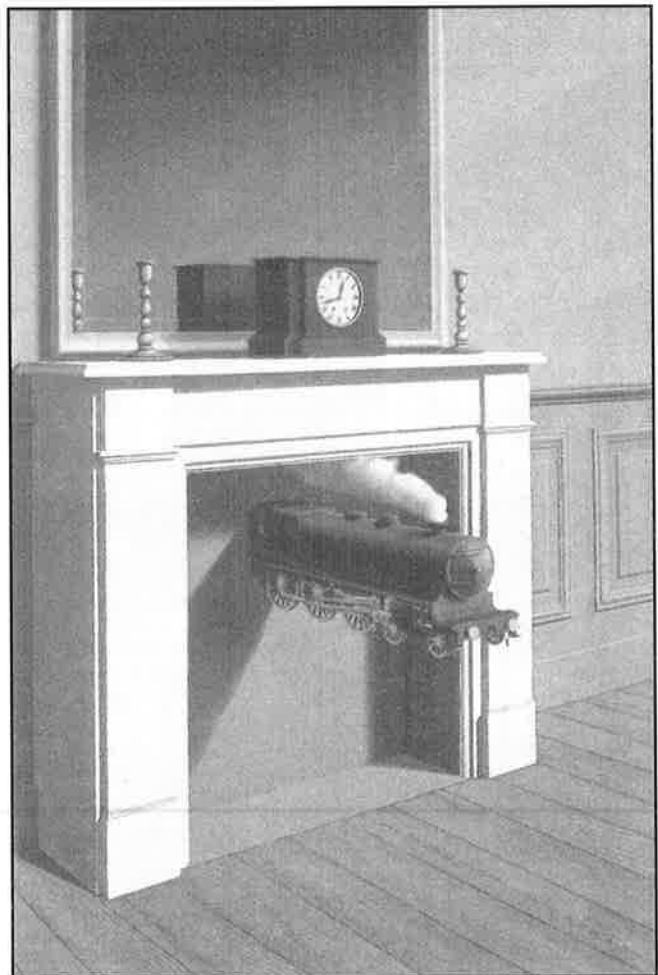
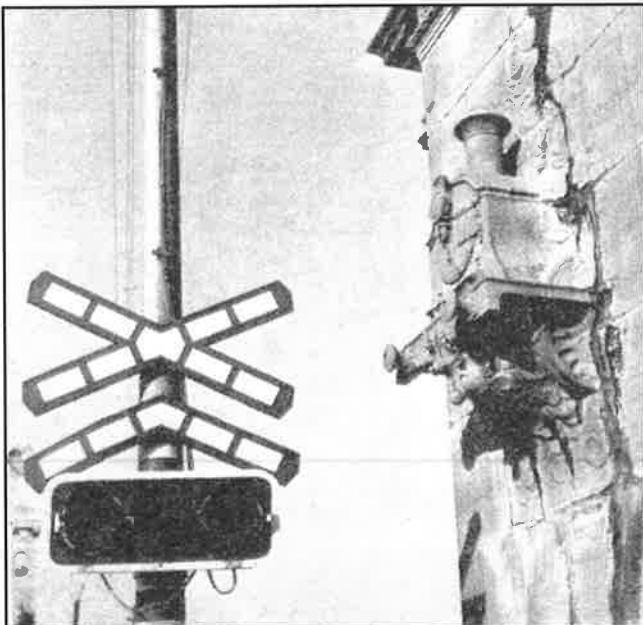
Cette année verra-t-elle la commémoration des événements qui se passèrent le 30 septembre 1956 (électrification de la ligne Bruxelles - Luxembourg) et le 20 décembre 1966 (fin de la traction vapeur à la SNCB) ?

Dans l'affirmative, osons espérer que la commémoration du 20 décembre soit avancée de deux ou trois mois car le froid régnant à cette époque de l'année n'est pas propice au succès populaire et peut être néfaste aux équipes de conduite de la 29.013, voire à cette dernière.

Michel HERBIET

Comparaison n'est pas raison

En 1938, le peintre René Magritte s'est-il inspiré pour son tableau "La durée poignardée" d'une locomotive taillée directement dans la pierre sur un pilier du grand pont "de Smet de Nayer" qui enjambe les voies ferrées à Oostende ? Ce pont fut construit entre 1903 et 1905 et, comme l'indique l'auteur de la photo (A. Van Den Eede) parue dans la "Vie du Rail" septembre 1969, il a connu deux guerres et sans doute quelques bombardements, ce qui explique la dangereuse crevasse du pilier.



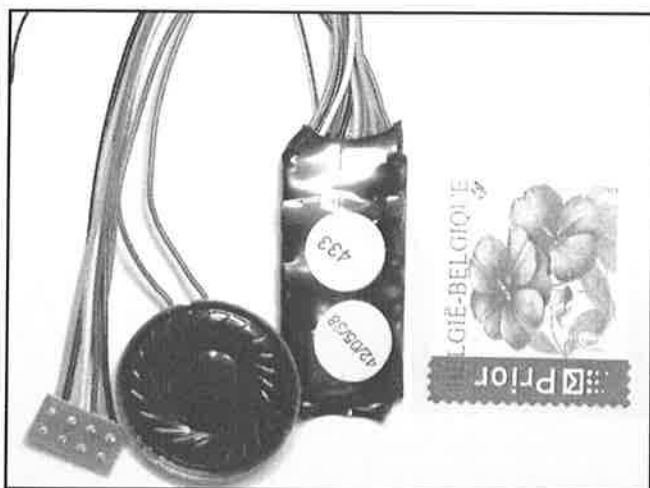
Le système Digital DCC-NMRA

Dans FFN 135, nous avons abordé les nouveaux décodeurs de LENZ et ESU.

"Nüremberg" vient de se terminer. Les nouveautés en modélisme y ont été présentées. En avant-première, les magazines ferroviaires ont soulevé un coin du voile en ce qui concerne le nouveau décodeur d'ESU : le "Loksound" pour l'échelle N.

Chaque année, la technologie de la miniaturisation permet de nouvelles performances. Si les circuits intégrés se regardent à la loupe, ce qui sera difficile à réduire sera le haut-parleur.

Pour le système H0, Le Loksound de ESU est arrivé à la version 3.5 avec une mémoire de 8 Mo (Méga Octets). Ce décodeur de la surface globale d'un timbre poste



pulvérise en capacité de mémoire tous les ordinateurs personnels de la fin des années '70 (Tandy, Commodore 64, DAI, Apple, les premiers MAC, Philips P2000, etc.). Ils travaillaient avec des "floppy-disk" (disques souples) de 5 pouces 1/4 d'une capacité maximale de 128 Ko (0,128 Mo). Ces supports ont complètement disparu du commerce ainsi que leurs lecteurs. En 1985, un mini ordinateur Data General conçu pour la bureautique comportait un disque dur d'une capacité "énorme" de 15 Mo. "Vous ne le remplirez jamais" m'avait claironné le vendeur... Près de 20.000 fois plus puissants, nos ordinateurs actuels sont équipés de disques durs de 250 Go (250.000.000 Ko ou 250 milliards de caractères).

Un cours rapide et indispensable pour les novices ou les "sans ordinateur"

Depuis plus de 4.000 ans, l'homme calcule sur la base décimale à dix chiffres : de 0 à 9.

Dans les civilisations plus anciennes, les Sumériens comptaient sur la base sexagésimale (60), il nous en est resté notre système horaire des minutes et des secondes. La base vicesimale (20) était utilisée par les Mayas. La base duodécimale (12) est utilisée par les anglo-saxons dans leur système monétaire : la livre vaut 20 Shillings, celui-ci vaut 12 Pences. Ce système 12

existe toujours dans la notation horaire des pays anglo-saxons (12 heures AM et 12 heures PM).

la base 2 (base binaire) est utilisée par l'ensemble des technologies numériques.

L'ordinateur est un calculateur qui ne connaît et ne reconnaît que des suites de "1" (un) ou de "0" (zéro).

Ceci peut être expliqué par 1 = allumé (le courant passe) ou 1= oui et 0 = éteint (le courant ne passe pas) ou 0 = non.

Le Bit (b)

Cette représentation du "1" ou du "0" s'appelle "le Bit" (en notation : "b") c'est la contraction de "Binary Digit". C'est la plus petite unité manipulable par une machine numérique, quelle qu'elle soit.

Il est possible de représenter cette information binaire - par un signal électrique, qui, au-delà d'un certain seuil, correspond à la valeur "1";

- par des aspérités géométriques dans une surface; base des CD et DVD;

- grâce à des bistables, c'est à dire des composants électroniques qui ont deux états d'équilibre : l'un correspond à "1" et l'autre à "0".

Si avec un bit il est possible d'obtenir deux états : 1 ou 0, avec deux bits il est possible d'obtenir quatre états différents (2^2) : 00, 01, 10, 11.

Avec 3 bits, il est possible d'obtenir huit états différents (2^3) ou 2^3 .

Valeur binaire sur 3 bits	Valeur décimale correspondante
000	0
001	1
010	2
011	3
100	4
101	5
110	6
111	7

Pour un groupe de n bits, il est possible de représenter 2^n valeurs. Pour 8 bits il est possible de représenter 2^8 valeurs ($2^2 \cdot 2^2 \cdot 2^2 \cdot 2^2 \cdot 2^2 \cdot 2^2 \cdot 2^2 \cdot 2^2$) = 128. Un mot binaire se lit toujours de droite à gauche !!!

Le poids des bits

(Ce paragraphe pour compléter l'information)

Dans un nombre binaire, la valeur du bit, appelée "poids", dépend de la position du bit en partant de la droite. A la manière des dizaines, des centaines et des milliers d'un nombre décimal, le poids du bit croît d'une puissance de deux en allant de la droite vers la gauche comme le montre le tableau suivant :

La conversion du bit

Pour convertir un mot binaire en nombre décimal, il suffit de multiplier la valeur de chaque bit par son poids, puis d'additionner chaque résultat. Ainsi, le mot binaire 0101 vaut en décimal :

Poids	2 ³ x 0	2 ² x 1	2 ¹ x 0	2 ⁰ x 1
Conversion	8 x 0	4 x 1	2 x 0	1 x 1
(8*0) + (4*1) + (2*0) + (1*1) = 5				

L'Octet (B)

Il faut 8 bits pour créer "un **Octet**" (ou Byte en langage international, en notation "B"). L'octet (expression francophone) peut donc contenir 128 valeurs.

Depuis décembre 1998, l'organisme international IEC (<http://physics.nist.gov/cuu/Units/binary.html>) a défini les unités standardisées : on parle de KB (kilobyte), de MB (le Mégabyte = 1.000.000 d'octets = 8.000.000 de bits), de GB (gigabyte, les disques durs des PC dépassent actuellement les 250 GB) et de TB (tétrabyte).

L'Octet c'est un caractère alphanumérique (de A à Z), un chiffre, un nombre. Ainsi, la représentation du chiffre "3" dans un octet (8 bits) est : "0000011" et le "6" est "0000110". Voilà ce que traite le micro-processeur de votre ordinateur, sans rien vous dire, à une vitesse faramineuse qui s'exprime en Méga-Hertz (MHz).

Pour lui, votre courrier est une très longue suite de "0" et de "1", rien de plus. Ce sont les logiciels (programmes) et les systèmes d'exploitation (Windows XP, Linux, etc.) qui traduisent à l'écran les différentes suites d'Octets pour les mettre en page et vous les rendre visuellement compréhensibles.

Je ne viens pas de vous expliquer ceci pour remplir un article et user de l'encre, mais ces notions sont indispensables pour la suite et la compréhension du système numérique !

Dans les décodeurs

Reprenons : un Octet est composé de 8 bits.

Dans le langage des décodeurs, **chaque Octet est une CV**. CV = une **V**ariable de **C**onfiguration.

Une CV est une "ligne" de programmation. Donc, chaque CV va comporter 8 bits. Chaque bit va donc être "allumée" (inscrite) ou "éteinte" (effacée).

Clarifions !

La programmation est simple, c'est une question de réflexion et de suivre un mode d'emploi, qui sera d'ailleurs clarifié : c'est le but avoué de cette suite d'articles.

Dans la mémoire du décodeur, les Octets sont écrits les uns à la suite des autres pour remplir la mémoire.

Prenons comme exemple le Loksound 3.5 de ESU comportant 8 Mo de mémoire et un haut-parleur (photo en page précédente).

230 CV composent la programmation technique. Ne soyez pas effrayés par ce nombre, il n'y en a que quelques unes qui nous intéressent ! Car, pour tous les décodeurs (silencieux ou sonores), les CV sont déjà écrites d'origine, des sons y sont ajoutés en usine ou par des centres spécialisés comme "Parsifal Production" de Thy-le-Château. Donc tout le travail est déjà exécuté et le décodeur est prêt à l'emploi.

En fait, une dizaine de CV seront à régler en fonction de la locomotive qui doit être pilotée.

Liste des CV à réglage indispensable pour engin de traction

CV 01 : adresse du décodeur. Cette adresse est la **carte d'identité du décodeur** qui permet à la centrale de le trouver à n'importe quel endroit du réseau et de lui donner des instructions comportementales. D'origine, tous les décodeurs possèdent l'adresse "3".

CV02 : tension minimale de démarrage. <Réaliste 3>

CV03 : délai entre l'ordre de vitesse imposée et le moment où l'engin va l'atteindre (réglage de l'inertie de démarrage). <Réaliste 30 à 50>

CV04 : délai entre la vitesse actuelle et le moment d'arrêt ou d'atteinte de la vitesse ralentie (réglage de l'inertie de freinage). <Réaliste 8 à 15>

CV05 : vitesse maximale à atteindre en fonction du type d'engin.

CV06 : vitesse à mi-course. <la 1/2 de la CV05>

Visualisation de la CV 29 pour décodeur Gold et Silver de LENZ

Bit n°	Bit activé (= bit "1" inscrit)	Bit désactivé (= bit "0" effacé)
1(0)	La loco roule en arrière lorsque la flèche de sens de marche pointe vers le "haut" (inversion du sens de marche)	La loco roule en avant lorsque la flèche de sens de marche pointe vers le "haut" (sens de marche normal)
2(1)	La loco roule avec le mode de marche à 28/128 crans de vitesse	La loco roule avec le mode de marche à 14/27 crans de vitesse
3(2)	La loco peut également rouler en exploitation analogique	La loco ne peut pas rouler en exploitation analogique (roule uniquement en DCC)
4(3)	N'est pas utilisé	N'est pas utilisé
5(4)	Le décodeur utilise la courbe caractéristique de vitesse encodée personnellement	Le décodeur utilise la courbe caractéristique de vitesse du fabricant
6(5)	La loco est pilotée avec l'adresse de base étendue des CV 17 et CV 18	La loco est pilotée avec l'adresse de base de la CV 01 (adresse courte)
7(6)	N'est pas utilisé	N'est pas utilisé
8(7)	N'est pas utilisé	N'est pas utilisé

CV63 : niveau (amplitude) du son Loksound. <Réaliste en maison 20, en expo et pour les malentendants 63>

Représentation différente d'un nombre les "bits" dans les CV

L'adresse de base du décodeur de locomotive est déposée dans la CV 01. Ici, il est très simple d'introduire l'adresse en tant que simple nombre.

Il se peut cependant que différentes propriétés soient influencées dans une CV, par exemple l'activation et la désactivation de la régulation ou de l'exploitation conventionnelle.

Il serait très malaisé de représenter ici chacune des combinaisons possibles par l'introduction d'un simple nombre déterminé. Il est en effet plus simple de se servir des 8 bits présents dans les CV concernées. Ces bits sont en fait des "commutateurs" que l'on peut activer ou désactiver au choix. Si le commutateur est activé, on dit que le bit est "inscrit" ou que le bit est "1", s'il est désactivé, on dit que le bit est "effacé" ou que le bit est "0".

Ce n'est rien d'autre qu'une façon différente d'écrire une valeur numérique qui s'appelle **représentation binaire**. Ici, la valeur numérique est représentée non pas au moyen d'un des nombres 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 ou 9, mais bien à l'aide des seuls chiffres 0 et 1.

Manière de compter les bits

Dans le domaine technique, on compte habituellement les bits en commençant par 0. Comme cela ne correspond pas à l'usage normal, nous compterons donc les bits en commençant par 1 (qui compte les wagons d'un train 0, 1, 2, etc. ?). Cette dernière façon de compter est valable pour tous les appareils et décodeurs Digital plus. Si vous programmez vos décodeurs avec un appareil provenant d'un autre fabricant, peut-être devrez-vous compter en commençant par 0 ; c'est pourquoi le numéro de bit est suivi d'un autre nombre entre parenthèses qui correspond à cette dernière façon de compter à partir de 0.

Exemple extrait du tableau en bas de page :

Bit 2(1) : Le nombre situé devant la première parenthèse correspond au bit compté en commençant par 1 tandis que le nombre situé entre les parenthèses correspond au bit compté en commençant par 0.

Quelle valeur pour le Bit "éteint" ?

Quelque soit le bit, sa valeur est : "0"

Quelle valeur pour le Bit "inscrit" ?

Bit 1 (0) = 1
 Bit 2 (1) = 2
 Bit 3 (2) = 4
 Bit 4 (3) = 8
 Bit 5 (4) = 16
 Bit 6 (5) = 32
 Bit 7 (6) = 64
 Bit 8 (7) = 128

Pourquoi ces valeurs en multiple du précédent ? En raison de la représentation binaire par des "0" et des "1" en finale.

Rappelons-nous : la CV c'est un octet (Byte) de 8 bits qui s'écrivent et se lisent de droite à gauche !

Exemple :

Si seul le bit 4 est inscrit en laissant les autres effacés (donc le bit 4 est au "1" et les autres au "0"), en langage binaire la CV (l'octet) est "00001000". Cette représentation binaire vaut "8".

Rappelons-nous la conversion des bits décrite en page précédente, nous lisons de droite à gauche !

bit 8(7)	bit 7(6)	bit 6(5)	bit 5(4)	bit 4(3)	bit 3(2)	bit 2(1)	bit 1(0)
2 ⁷ *0	2 ⁶ *0	2 ⁵ *0	2 ⁴ *0	2 ³ *1	2 ² *0	2 ¹ *0	2 ⁰ *0
128x0	64x0	32x0	16x0	8x1	4x0	2x0	1x0
(128x0) + (64x0) + (32x0) + (16x0) + (8x1) + (4x0) + (2x0) + (1x0) = 8							

Autre exemple :

Si j'inscris les bits 5 et 7 en laissant les autres effacés, la représentation binaire est "01010000" ce qui équivaut à "16 + 64 = 80".

Rappelons-nous : nous lisons de droite à gauche !

bit 8(7)	bit 7(6)	bit 6(5)	bit 5(4)	bit 4(3)	bit 3(2)	bit 2(1)	bit 1(0)
2 ⁷ *0	2 ⁶ *1	2 ⁵ *0	2 ⁴ *1	2 ³ *0	2 ² *0	2 ¹ *0	2 ⁰ *0
128x0	64x1	32x0	16x1	8x0	4x0	2x0	1x0
(128x0) + (64x1) + (32x0) + (16x1) + (8x0) + (4x0) + (2x0) + (1x0) = 80							

Autre exemple pratique avec la CV 29 :

- je roule en avant avec le sens de marche normal [bit 1(0) = 0];
- la loco roule en marche 28 crans [bit 2(1) = 1]
- la loco peut rouler également en mode analogique [bit 3(2) = 1];
- le décodeur utilise la courbe de vitesse du fabricant [bit 5(4) = 0];
- la loco est pilotée avec l'adresse de base (adresse courte) [bit 6(5) = 0]

La valeur encodée est $2 + 4 = "6"$. Sa représentation binaire est "00000110".

bit 8(7)	bit 7(6)	bit 6(5)	bit 5(4)	bit 4(3)	bit 3(2)	bit 2(1)	bit 1(0)
2 ⁷ *0	2 ⁶ *1	2 ⁵ *0	2 ⁴ *1	2 ³ *0	2 ² *1	2 ¹ *1	2 ⁰ *0
128x0	64x0	32x0	16x0	8x0	4x1	2x1	1x0
(128x0) + (64x0) + (32x0) + (16x0) + (8x0) + (4x1) + (2x1) + (1x0) = 6							

En mode programmation habituelle, il sera plus facile d'écrire "6" dans la CV29 que d'aller modifier chaque bit séparément ! Mais ceci a été écrit afin de comprendre quel nombre écrire et ce que l'écran de votre LH 100 affiche à certains moments et puis un instant de culture technologique ne fait pas de mal...

Les CV à réglage facultatif

CV29 (tableau explicatif en bas de page précédente).
 CV17 et CV18 : pour l'emploi d'une adresse "longue".
 CV19 : adresses pour traction en unité multiple.

Conclusion très provisoire

Voici les principaux préceptes qui régissent le numérique. Nous allons en rester là pour cette fois, en espérant que les explications qui précèdent vous aideront ultérieurement dans votre démarche vers le numérique DCC.

Claude CARPET, MODELISME & GRAPHISME sa.
<http://www.ferromodelisme.be>

Steam and Crash !

Cette photo, réalisée par le service photographique de la force aérienne belge, a été prise le 14 avril 1949 sur la ligne 21A (Hasselt-Asch-Eisden-Maaseik) à proximité de la gare de Winterslag à un endroit dénommé "Nieuw Dak", à hauteur du viaduc de la ligne 21D .

Le terril de la mine de Winterslag est visible au niveau droit du tablier de la locomotive.

Les deux protagonistes de cette photo insolite sont pour :

L'air

Le bi-plan SV4-B immatriculé V2 de l'école de pilotage élémentaire de Gossoncourt (Tienen) qui a lamentablement percuté le talus sablonneux de la ligne....

L'équipage n'a heureusement souffert que de blessures légères.

Le SV4-B a été construit à 65 exemplaires pour la force aérienne par la fameuse firme Stampe et Vertongen en 1947-48.

Le V2 est entré en service le 29 juin 1948, au moment de l'accident il avait à peine dix mois...

Après réparation aux ateliers Stampe, le V2 a effectué

du 27 février 1950 au 21 mars 1950 le vol Bruxelles - Kamina (Congo Belge) soit 10.578 km .

Suite à un accident et une avarie le V2 a été radié d'écriture à Kamina le 30 juillet 1958.

Le rail

la locomotive 29.170, construite par la Canadian locomotive Co à Kingston (Canada) en 1946 - tranche des locos 29.161 à 29.220 - en tête d'un long train de tombereaux en provenance des mines campinoises.

La 29.170 appartient à une petite série de 15 machines équipées d'un injecteur Metcalfe (locos 29.168 à 29.182), la différence principale avec les 285 autres type 29 est l'absence du réchauffeur sur le dessus de la boîte à fumée et la présence de la grosse conduite d'amenée de la vapeur d'échappement courant sur le tablier pour ensuite se glisser sous celui-ci.

La 29.170 a été affectée à la remise d'Hasselt (FHS) du 10 août 1946 au 5 mars 1962 pour être ensuite transférée à Herbesthal (FHR) où elle a été radiée le 19 août 1965.

Etienne LABAR



Rail Miniature Mosan : composition du nouveau Comité 2006

Suite à la réunion du Comité ce jeudi 16 février, les fonctions ont été définies comme suit :

Président : Jean-Claude Botspoel

Vice-Président : André Delsemme

Secrétaire : Luc Parant

Trésorier : Didier Delfosse

Relations Publiques et Secrétaire adjoint . . : Jean-Pierre Lobet

Médiateur : Philippe Bruniaux

Rédac'chef Ferro Flash Namur : Claude Carpet

Traction 67 ou le plaisir d'un ingénieur

Eric Buquet est ingénieur signalisation à Vossloh Cogifer et habite à Reichshoffen (F). Mais il est aussi amateur de trains miniatures. Il a donc construit un réseau H0 tout à fait classique. Par contre, ce qui est original, c'est qu'au lieu d'investir dans le décor ou un système sophistiqué de conduite des trains, il lui a greffé une extension informatique qui apporte un aspect ludique (du moins pour un ingénieur).

Je vais essayer de décrire cet aspect sur base de son site Internet <http://perso.wanadoo.fr/traction67/> et du courrier échangé. Ceci plus pour mettre en avant le caractère insolite de cette réalisation que pour en faire des émules.

Le réseau comporte à sa périphérie une voie unique qui en fait le tour. Cette voie comporte des contacts qui sont déclenchés par le passage d'un train. Ces contacts envoient une impulsion 0 V ou 5 V au port parallèle d'un (vieux) PC en DOS. Ceci permet à un programme fait maison (en langage C) de mesurer la vitesse du train et le nombre de tours parcourus.

Ces données sont alors comparées par l'ordinateur à une fiche horaire et à des incidents générés aléatoirement (comme par exemple un signal fermé pendant un certain temps). Il en résulte que l'on simule réellement la conduite d'un train entre deux villes françaises en se mettant dans la peau d'un conducteur qui se bat avec tous les aléas du rail.

Un trajet Charleville-Mézières se fait ainsi en 70 tours du circuit (1 tour = 3 Km) et 31 minutes (le temps réel est divisé par 4).

Les écrans s'inspirent du système KVB (généralisé à la SNCF, il assure une surveillance tatillonne du conducteur pendant la conduite du train).

La ressemblance est accentuée par le caractère archaïque de l'affichage DOS.

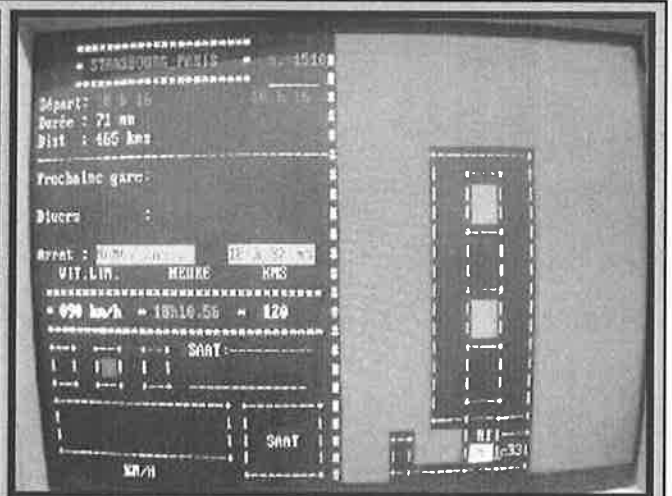
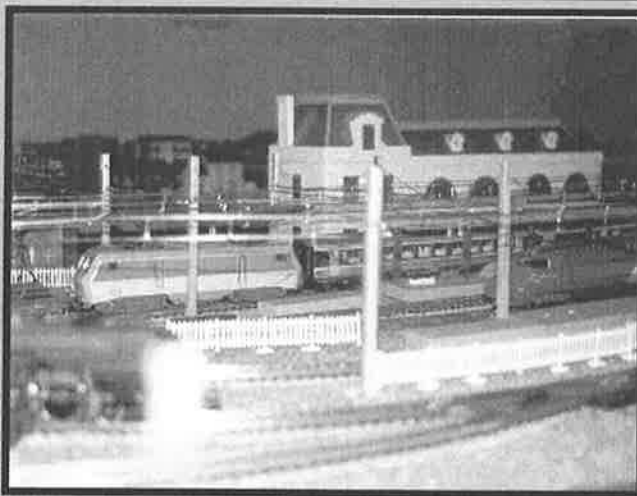
Si on compare avec Microsoft Trains Simulator :

- les images de trains sont remplacées par la présence du réseau H0;
- la conduite des trains se fait par le pupitre du réseau H0;
- les écrans des données de conduite sont remplacés par des écrans DOS;
- le profil de la ligne et la signalisation sont des données générées aléatoirement.

Bien que l'ordinateur joue un rôle central, on voit que jamais il n'assure la conduite des trains.

Il n'y a donc pas de conduite automatique possible ce qui tranche avec les applications habituelles de l'ordinateur au train miniature.

Michel Marin



Soeur de la série 13 de la SNCB, voici la 3012 des CFL, en avant-première, deux productions 2006 en HO de LS MODELS.

"Atlas historique des lignes et des gares des Chemins de fer de Belgique"

Album des gares : photos sur DVD
Analyse des lignes : livre de 850 pages sur CD
Auteur : M. Réginald Dumont de Chassart

Une étude bien faite, concrétisée par deux documents électroniques

Commande par Courriel : gounou@skynet.be



L'accident vient de se produire, les lieux ne sont pas encore sécurisés, les badeaux n'ont pas encore eu le temps de se rassembler



Les voitures ont été enlevées, libérant la locomotive



Le convoi en fin de sa course folle



Enlèvement du heurtoir et des débris devant la machine



La machine a défoncé le trottoir du quai



Les nouvelles armoires électroniques remises en place

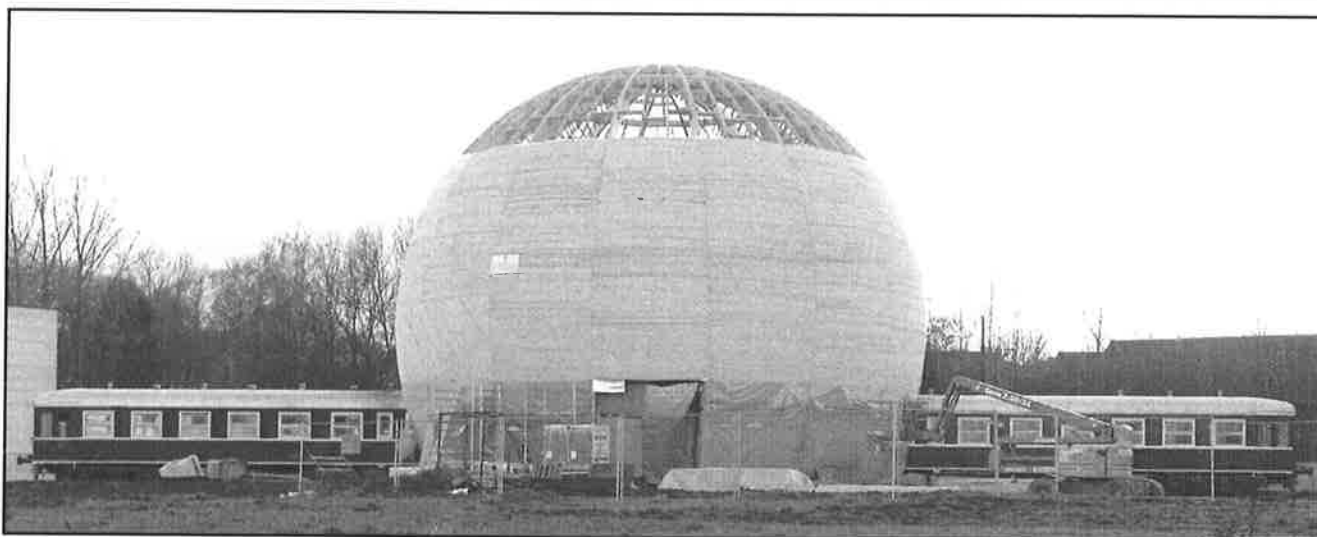
Voici quelques photos du train fantôme qui a roulé tout seul, sans machiniste, depuis la gare de Bruxelles-Luxembourg, aiguillé en catastrophe sur une des deux voies de garage de la gare Shuman. La première photo a été prise immédiatement après l'accident, comme je travaille sur le chantier contre la gare Shuman. C'est un bruit très fort qui nous a inquiété, on craignait un effondrement du bâtiment, mais c'était ce fameux train qui a

poussé le heurtoir et tout ce qu'il y avait derrière, montant à l'assaut du saui et laminant les énormes poutrelles des caténaires plus les signaux et les armoires électroniques. Ces armoires ont d'ailleurs été immédiatement refaites, empêchant par la même occasion l'enlèvement de la machine par où elle était arrivée. Mercredi, une grue est venue dégager tout ce qui bloquait la machine.

Texte et photos Marc PIREYN.



Vues nocturnes à Bruxelles-Shuman. A gauche, la 2140, sans conducteur, est arrivée sur le quai emmenant derrière elle sa rame vide depuis la gare de Bruxelles-Luxembourg. A droite, travaux dans la nuit du 3 au 4 février : remise sur rails de la 2140 par deux grues Gottwald de Charleroi et Schaerbeek. (photos parues sur <http://www.wallorail.be>).



Visitez le site Internet
du Rail Miniature Mosan

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

Webmaster : Didier Delfosse

Au centre de la page :
Gosselies, face à Caterpillar : construction d'une sphère
en bois dans laquelle s'insèrent deux voitures de la CIWL
(photo C. Carpet).

Ci-contre :
Affiche de la Fête de la Vapeur en Baie de Somme, orga-
nisée les 22 et 23 avril 2006 par le CFBS.

Courrier d'Etienne Scoyer

Mon cher Président,

Je viens de recevoir le dernier numéro de Ferro Flash Namur qui contient quelques informations relatives à la prochaine assemblée générale de janvier 2006. Deux de ces informations m'interpellent et je me permets, en toute cordialité, de vous en donner les raisons.

1. "Seuls les membres en ordre de cotisation 2006 peuvent participer aux différents votes". Je pense qu'une assemblée générale a deux fonctions : elle ouvre l'exercice suivant, mais elle clôture d'abord l'exercice précédent. Je pense donc que les membres en ordre de cotisation 2005 ont parfaitement le droit d'émettre un vote sur les sujets relatifs à cet exercice-là, même s'ils n'ont pas encore réglé leur cotisation 2006. Exemple: l'approbation des comptes.

2. "La cotisation pour 2006 reste inchangée". La cotisation représente les moyens d'action du club et de son comité. Ne vaudrait-il pas mieux, comme dans les asbl, laisser aux nouveaux élus le soin d'en décider, au lieu d'en charger le comité sortant ?

J'ai également lu que vous étiez "sortant" lors de cette A.G. J'espère sincèrement que vous êtes rééligible et que vous serez candidat à votre propre succession. Je vous adresse, mon cher Président, mes plus cordiales salutations.

Etienne Scoyer qui vous souhaite de bonnes fêtes de fin d'année.

NDLR : Le Comité de Rédaction de FFN est parfaitement d'accord avec vos suggestions.

Courrier de la rédaction

En ce qui concerne l'article paru dans FFN 135 en page 21 intitulé : "La locomotive électrique n°2347 volée au

RMM", la Rédaction de Ferro Flash Namur s'est laissée abuser par un courrier électronique qui lui est parvenu tentant à lui faire croire qu'il émanait du Président. Il n'en est rien. Le Président Jean-Claude Botspoel n'a rien écrit. Il se désolidarise complètement du contenu de cet article et regrette qu'il n'ait pas été soumis à son contrôle préalable avant publication.

Une personne indélicat a écrit le texte qui, sans contrôle préalable, a malheureusement été publié tel quel et attribué erronément au Président.

Ce procédé insidieux qui a trahi la confiance du Rédac'chef est lamentable et intolérable. Ce dernier présente toutes ses excuses au Président, au Comité, aux membres et aux lecteurs.

L'affaire a été abordée à la réunion de Comité du 12 janvier 2006. Des décisions précises ont été prises : le Comité, à l'unanimité, désapprouve le procédé et ne se sent nullement tenu par le contenu du texte.

Un premier rectificatif a été fait lors de la réunion précédant l'assemblée générale du club le 20 janvier, un second dans ces lignes.

Claude CARPET, Rédac'chef

Impardonnable erreur dans FFN 135, page 17

La légende de la photo de la locomotive 743 à Libramont. Il y a : "la typographie de cette gare", il faut lire : "la topographie de cette gare". A force de parler de type de locomotives, on en vient à ne plus distinguer la différence entre un topographe travaillant dans la nature et par tous temps et un typographe bien à l'abri des éléments dans son atelier.

Les nouveautés de Nüremberg

(New) Roco proposera une 52 "cabine flottante" au trimestre 1, la 6215 bleue rééditée au trimestre 2, la 2025 jaune à bandes bleues fin 2006.

Les "anciens de Lima" ont formé "Vitains Models".

Märklin-Trix propose la 3600 CFL bordeaux, trois voitures M2 bordeaux seront vendues à l'unité. La Diesel 5907 à simples phares, livrée verte 1970.

Nouveautés en matériel CATerpillar.

Mehano propose les Diesel série 51, la 427000 FRET SNCF, l'autorail 41 SNCF et la motrice série 26 fin 2006.

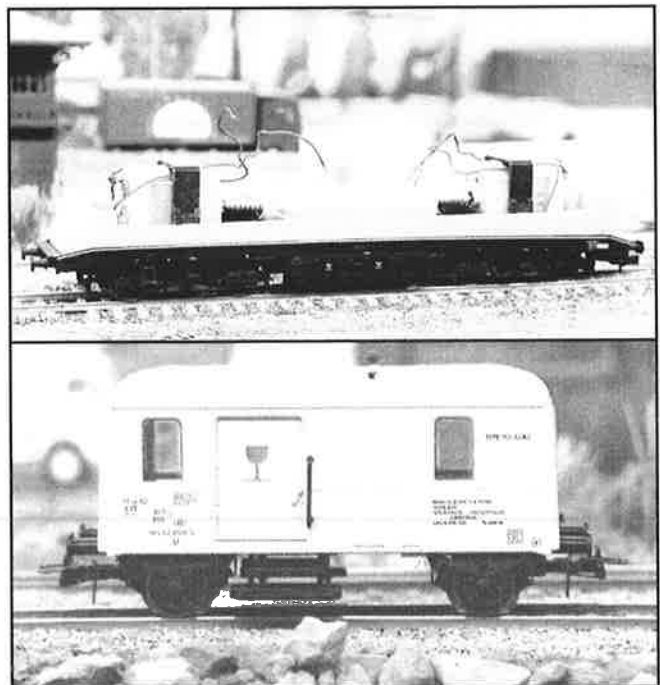
LS Models réalisera en 2006 la 3000 CFL et série 13 SNCF, série 18 SNCF / 40100 SNCF, voitures TEE PBA inox. Voir le site <http://www.lsmmodels.com> Egalement matériel en N.

Parsifal Productions propose un nouveau châssis pour vos anciennes "60" de Kleinmodellbahn (châssis déjà exécuté au prix de 50,00 €, voir photo à droite). Possibilité de transformation de votre matériel auprès de "MODELISME & GRAPHISME sa" (voir Claude Carpet).

M. Francis Deprez de Lierneux, détenteur des moules de l'ex-Dacker, met sur le marché le fourgon gris clair "Namur" époque IV. Très beau marquage exécuté par Parsifal Production et nouveaux tampons (30,00 €).

Lors d'une visite chez Treinshop Olaerts, nous avons pu admirer la nouvelle motorisation pour l'autorail SNCF série 44 en cours de production. Les autorails de la

série 45 déjà produits et vendus seront rappelés en ses ateliers pour bénéficier de la nouvelle motorisation. Le mal des 45 étaient les engrenages très légèrement ovales qui, en s'échauffant, se dilataient et forçaient le moteur.



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.

Bourses et activités revenant régulièrement

Tous les 3^e dimanches du mois (en principe) : WOLUWE-SAINT-LAMBERT : bourse du jouet au Shopping Center.

Tous les 2^e dimanches du mois d'avril à octobre : LA LOUVIERE : circulations par l'Association Vaporiste du Centre, rue G. Boël, Institut technique; 10>18h.

Tous les W.E. et J.F. jusqu'au 6 octobre (uniquement le dimanche et J.F. en juillet et août) : FOREST : circulations du Petit Train à Vapeur, Parc du Bempt, Chaussée de Neerstalle, 323 B; 1190 Bruxelles.

Tous les dimanches (en saison) : LIGNE DU BOCQ (ex-ligne 26) : circulations de l'autorail 4602 du PFT (Dorinne - Spontin - Ciney).

Du 1 avril au 30 octobre du mercredi au dimanche 13>18h, en juillet et août tous les jours 10>12h et 13>18h : JEMELLE, exposition permanente consacrée au rail et à la pierre au Centre du Rail et de la Pierre.

Tous les dimanches du 1 avril au 1 octobre et tous les samedis du 1 juillet au 1 septembre : THUIN, circulation de tramways anciens et vivite du Centre de la Découverte du Vicinal à l'ASVi. <http://www.asvi.org>

Des occasions de faire des photos ferroviaires : <http://users.skynet.be/sky34004/clic.htm> L'actualité ferroviaire en ligne : <http://www.wallorail.be>

Les photos présent au RMM lors des réunions hebdomadaires et mensuelles : <http://users.skynet.be/photosdurmm/>

Des photos de trains belges sur "zone trains belges" : <http://users.skynet.be/zonetrainbelge/>

Février 2006

18 et 19	GOES (NL) : show modélisme. Zeelandhallen. 10>18h.
19	MERKSEM : bourse d'échange dans le Fort. 09>13h.
24	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.

Mars 2006

3	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : voyageurs SNCB, époques IV et V.
5	BEST (NL) : bourse pour trains miniatures. Salle Kadans, St Josephstraat 1; NL 5684TS Best.
10	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
12	MAUBEUGE (F59) : bourse ferroviaire, organisée par l'AFSA, à la salle des fêtes, Faubourg de Mons. 09>17h.
17	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Projection vidéo par Etienne Labar. Séquences ferroviaires extraites de de films comme «La bête Humaine» et de «Le crime de l'Orient Express», etc.
18	FOREST : rencontre vapeur au Parc du Bempt.
17 au 19	BRUXELLES : Expo Modelma au palais 8 du Heysel
24	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : voyageurs internationaux, toutes nationalités, époques II et III.
31	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.

Avril 2006

1 et 2	ANTWERPEN : Bourse aux jouets anciens. Veilingenhuis Bernaerts, Verlatstraat 18. http://www.veilingenvercautereren.be
7	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : voyageurs DB, époques IV et V.
14	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
15 au 17	FOREST : Circulations spéciales au PTVF, Parc du Bempt.
15	MIJDRECHT (NL) : Bourse, exposition, réparations. Organisation du club «Trix Express». Centre de congrès «De Meijert», J. van der Haarlaan 6. 11h>16h.
21	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Présentation et fonctionnement du site Internet du club par Didier Delfosse. http://www.club-rmm.be
22 et 23	FOREST : Fête de la vapeur au Parc du Bempt.
28	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.
30	AYWAILLE : 50 ^{ème} bourse de l'ASMOCO, salle Saint Raphaël. 09>13h.

Mai 2006

5	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : voyageurs CFF, OBB, et FS, époques IV et V.
6 et 7	RIJSWIJK (NL) : «Modelbouw en Miniatuur Dagen» + bourse. Volmerlaan 12. 10>17h. http://www.evenementenhalrijswijk.nl
12	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
12	CFR (ex-CFFL) : Conférence de Jean Dubuffet et Michel Herbiet «Etablissement du roulement des conducteurs et des locomotives au temps de la vapeur et actuellement».
19	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Modélisme, patinage des wagons par Philippe Bruniaux.
	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.

Juin 2006

2	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : voyageurs + marchandises en traction vapeur, toutes nationalités, époque III.
4	NAMUR : 3 ^{ème} bourse ferroviaire organisée par le Rail Miniature Mosan à l'Institut Technique Henri Maus en collaboration avec l'Association des Parents de l'école.
9	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
16	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :
23	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : marchandises, toutes nationalités, époques IV et V.

Juillet 2006

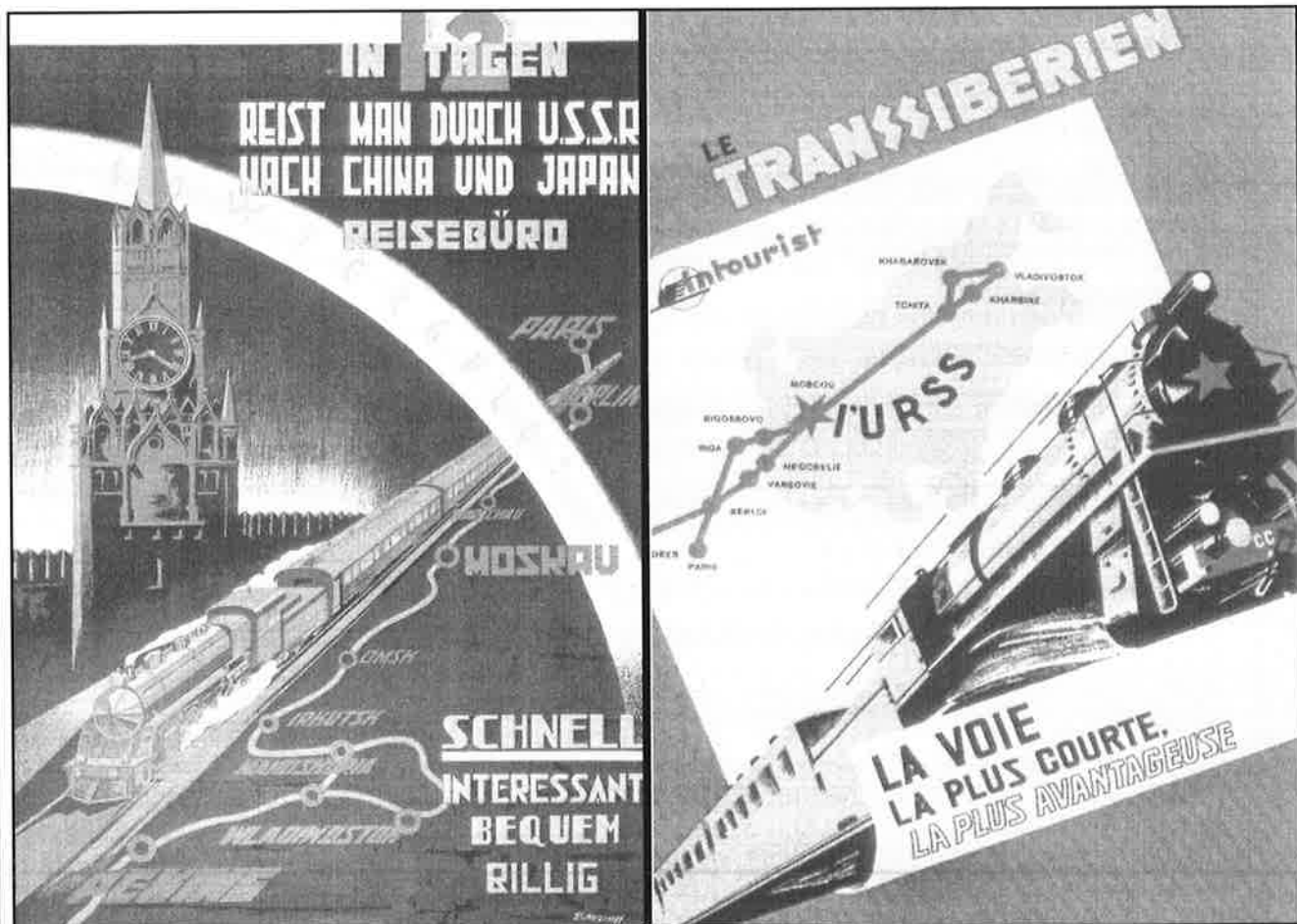
7	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : voyageurs internationaux, toutes nationalités, époques IV et V.
14	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
21	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : réunion de vacances
28	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.

Août 2006

4	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : voyageurs SNCB, époques IV et V.
11	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
18	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : réunion de vacances

25	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.
27	BERCHEM : Bourse internationale de trains, organisée par Veilig Vercauteren. Salle Alpheusdal, Filip Williotstraat 22. 09h30>15h.
Septembre 2006	
1	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Grands rapides dénommés, toutes nationalités, époques II, III et IV.
8	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
15	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :
22	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : voyageurs SNCF, CFL, époques IV et V.
Octobre 2006	
6	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : voyageurs DB, époques IV et V..
13	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
20	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :
27	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.
Novembre 2006	
3	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : voyageurs + marchandises, tractions diesel et électrique, toutes nationalités, époques III.
4 et 5	LAHNSTEIN (D) : exposition de modélisme ferroviaire. Voyage touristique organisé par André Delsemme.
10	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
14 au 16	MADRID (E) : 4 ^{ème} édition de «Rail Forum International» au Palacio de Congresos : Rail and Urban Transport Professionals. http://www.railforum.net/
17	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :
24	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.
Décembre 2006	
1	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : marchandises, toutes nationalités, époques IV et V.
8	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
15	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :
22	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : voyageurs CFF, ÖBB, FS, époques IV et V.
29	Souper annuel du club

Souvenirs de l'expo du Transsibérien



A gauche : "en 12 jours, à travers l'URSS, vers la Chine et le Japon".

A droite : "Le Transsibérien la voie la plus courte et la plus avantageuse pour l'Extrême-Orient"
(photos parues vers 1931, extraites de la collection Eisenbahn Kurier, Freiburg).

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 fixe H0 (*décor Mosan*), d'un réseau modulaire N (*décor Athus-Meuse, site de la gare de Vônèche*) et d'un réseau modulaire H0 (*décor US*) ainsi que la circulation de convois sur ceux-ci.

Comité actuel (2006) du Rail Miniature Mosan :

Président, *représente le réseau H0 "US"* Jean-Claude Botspoel
 Vice-président, *représente le réseau H0 "Mosan"* André Delsemme
 Secrétaire Luc Parant
 Trésorier, *représente le réseau N "Athus-Meuse"* Didier Delfosse
 Communication(s), Secrétaire adjoint Jean-Pierre Lobet
 Médiateur Philippe Bruniaux
 Rédac'chef FFN Claude Carpet

Responsables, animateurs d'activités :

Réseau H0 "Mosan" Michel Archambeau,
 et Claude Riguelle.
 Réseau H0 "US" Jean-Claude Botspoel,
 et Jules Falque.
 Réseau N "Athus-Meuse" Jacques Quoitin,
 et Didier Delfosse.
 Bibliothèque Claude Carpet,
 et Jean-Claude Botspoel.

Cotisations annuelles.

Le Membre :

Membre bienfaiteur45,00 €.
 Membre ordinaire *30,00 €.
 Membre junior (- de 18 ans) 15,00 €.
 Le statut de membre confère automatiquement l'abonnement à Ferro Flash Namur.

L'abonné à Ferro Flash Namur :

Pour la Belgique18,00 €.
 Pour l'étranger22,00 €.

* Pour un second membre adulte d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 22,00 €.

Président Jean-Claude BotspoelRue Saint Hadelin, 25 5561 CELLES.
 Tél : 082.66.76.60.GSM : 0477.39.69.99.Courriel : president@club-rmm.be

Vice-Président André Delsemme - - NOVILLE-SUR-MEHAIGNE.
 Tél : 081.81.25.39.....Courriel : vice-president@club-rmm.be

Secrétaire Luc Parant.....Rue des Viaux 115100 NANINE.
 Tél : 081.24.64.45.Courriel : secretaire@club-rmm.be

Trésorier Didier Delfosse.....Rue de Furnaux, 26 B 5640 METTET
 Tél bur : 065.58.31.68.GSM : 0477.65.64.86.....Courriel : tresorier@club-rmm.be

Compte Banque ..360-0053510-69 du "Rail Miniature Mosan".
 De l'étranger BIC : BBRUBEBB IBAN : BE71 3600 0535 1069.

Local Centre Culturel de Géronsart, Rue du Trèfle, 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. 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

Photos du souper du 27 janvier 2006.....	pages 1 à 4
Réunion de Comité du 12 janvier 2006 et Assemblée Générale du 20 janvier	pages 1 et 2
Nouveau comité.....	page 18
Mise en service du bâtiment de la NSM & Co	page 9
Programme des réunions du R.M.M. et agenda des activités ferroviaires "d'ailleurs"	page 24

Modélisme

The "APPALACHIAN & OHIO RR"	page 5
Le système Digital DCC-NMRA et les nouveaux décodeurs	pages 15 à 17
Traction 67 ou le plaisir d'un ingénieur	page 19
Les nouveautés de Nüremberg et d'ici	page 22

Rétro rail

Souvenir de la vapeur en Belgique (suite).....	pages 11 et 12
Steam and Crash.....	page 18

Courrier des lecteurs

Courriers.....	page 22
----------------	---------

Actualité ferroviaire

Les rames hollando-suissees devenues "Northlander" - les wagons Fals	page 8
1946, 1956, 1966, 2006.....	pages 13 et 14
L'accident du 27 janvier 2006 à Bruxelles-Shuman	pages 20 et 21

ferro flash Namur n°136 (2006-1)

Ce premier numéro de l'année 2006 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet, Michel Herbiet. Sa diffusion est assurée par Didier Delfosse.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro par des articles ou toute autre collaboration : Etienne Labar, Joseph Laurent, Michel Marin, Marc Pireyn 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", Allée des Fougères 435; 5621 Morialmé. 071.729561.

Impression : "IMPAPRINT sprl"; Rue Bel Horizon 1; 5651 Thy-le-Château. 071.61.11.12.

Suivant la loi du 8 avril 1965, un exemplaire de Ferro Flash Namur est déposé à la Bibliothèque Royale Albert Ier, section du Dépôt Légal, Boulevard de l'Empereur, 4; 1000 Bruxelles.

Page de couverture : la locomotive Diesel 7752 à Ougrée le 5 avril 2005 (photo Laurent Joseph, parue sur le site <http://www.wallorail.be>).

Page de couverture intérieure : Début des photos rires et plaisir lors du souper annuel du RMM.