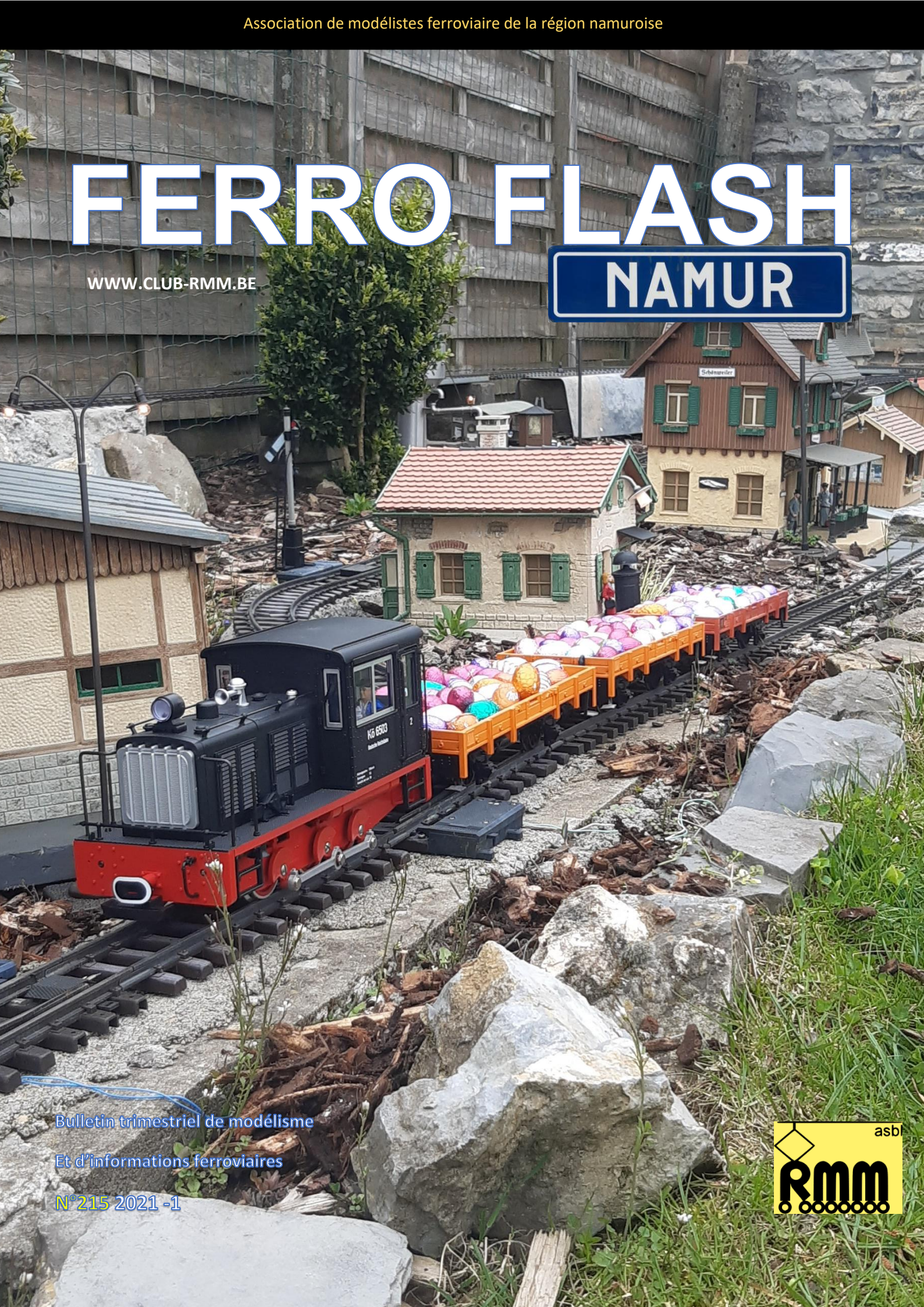


FERRO FLASH

WWW.CLUB-RMM.BE

NAMUR



Bulletin trimestriel de modélisme

Et d'informations ferroviaires

N°215 2021 -1



pour les afficher sur le site internet du club et dans le Ferro-Flash.

Editorial

Chers membres et amis du RMM,

Comme d'habitude le meilleur endroit pour écrire un éditorial pour le club est le trajet en train Ciney- Bruxelles.

Actuellement, le club est toujours sous cloche (de Pâques) mais plusieurs choses ont été réalisées par la ville et par les membres du club.

La ville vient de carreler le hall d'entrée et de rénover les toilettes.

Les boucles de retournement pour le réseau modulaire ont été réalisées par Luc, Thierry et Jean-Claude.

J'espère bientôt voir de nouveaux caissons modulaires compléter cette boucle.

Pierre s'entraîne à l'impression 3D avec Didier.

Et pour ma part, je travaille doucement sur mon train de jardin.

J'invite tous nos membres et amis à m'envoyer des photos de vos réalisations

Le CA a décidé d'ouvrir le club sous réservation en respectant les règles sanitaires en vigueur. N'hésitez pas à vous inscrire.

Le CA a également décidé de tout mettre en œuvre pour réaliser notre bourse du 6 juin, parlez-en autour de vous, bien sûr nous suivrons les recommandations de nos politiques.

Durant cette pandémie, nous avons appris les décès de personnes bien connues du club. Il s'agit de Madame Anne-Marie épouse de Jean-Claude Bougelet, de Monsieur Maurice Clobours notre ancien Barman ainsi que Monsieur Gilbert Martinquet.

Le CA et l'ensemble du club présentent leurs sincères condoléances à leur famille.

A très bientôt

Au Club.

Thomas Chevalier

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

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

Facebook : <https://fr-fr.facebook.com/rail.miniature.mosan.asbl>

Sommaire

Editorial	2	Réseau modulaire	9
Sommaire	3	Animation sur rendez-vous.....	10
Agenda des réunions au R.M.M.....	3	Réseau modulaire Luc de Martelaer	12
Série <i>Gare à Nous</i> : <i>Gosselies</i>	4	HLE 11 SNCB « La fin d'un règne »	12
LA VIE DU CLUB EN CONFINEMENT	9	Le modélisme chez soi.....	17

Agenda des réunions au R.M.M.

Voir sur le site internet => <http://club-rmm.be/agenda/>

Gilbert Martinquet et sa bonne humeur



Anne-Marie et son rire communicatif



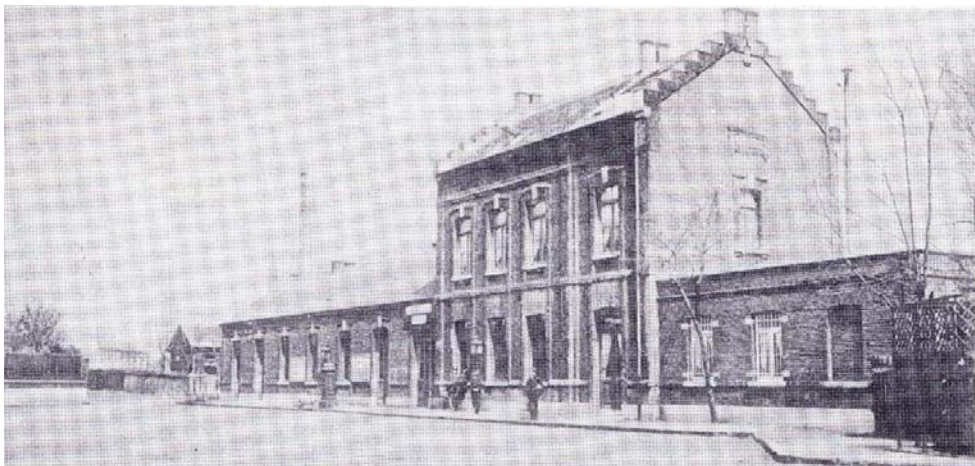
Série Gare à Nous : Gosselies

Je suis arrivé à Gosselies en 1960, mais comme je n'avais que 7 ans je n'ai que très peu de souvenirs du train. La gare existait encore, maintenant elle est rasée et occupée par un vendeur de motos. Il n'en reste que la halle aux marchandises ... qui a été transformée en logements. Les nombreuses voies derrière la gare, les embranchements privés ... tout a disparu ...



J'ai bien vu quelques trains qui acheminaient des wagons vides ou plein de ferrailles vers un récupérateur et qui passaient par le PN du Faubourg de Bruxelles. Ces voies n'existent plus et leur emprise a été réutilisée par des privés (Bruyette - GPH ...) ou transformée en route.

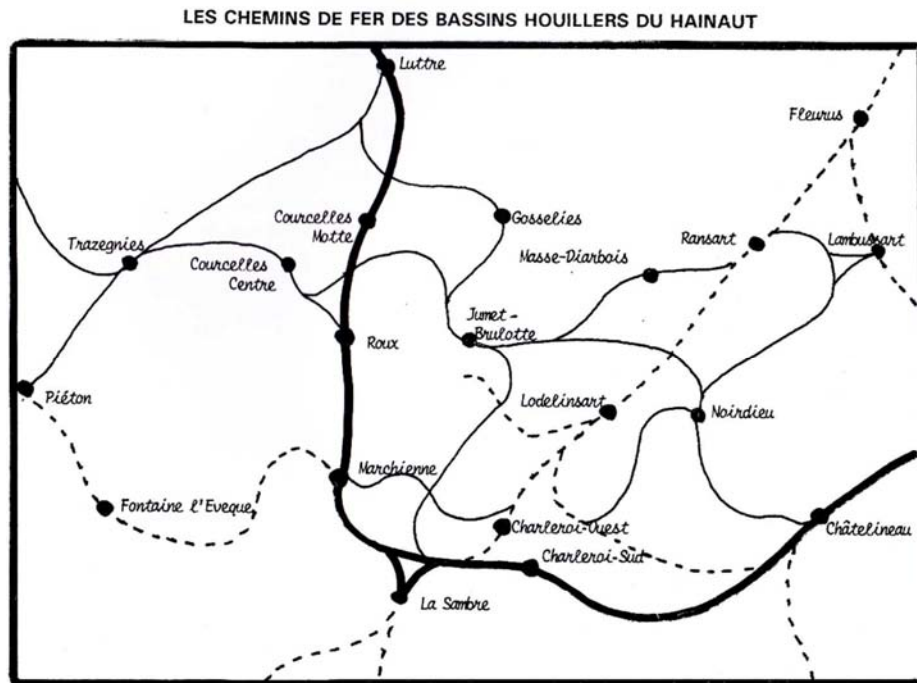
Gare Gosselies 1902



Histoire

Les Chemins de Fer des Bassins Houillers du Hainaut (BHH) furent créés le 11 février 1866 et dès le 14 juillet 1866 leur concession fut accordée pour une ligne allant de Piéton à Gosselies avec des embranchements vers Bascoup et Luttre...

Le 21 du même mois, la concession d'une Ceinture de Charleroi partant de Charleroi et passant par Marchienne - Jumet - Gosselies - Ransart - Gilly avec embranchement vers la ligne du chemin de fer de Charleroi à Louvain leur fut également accordée.

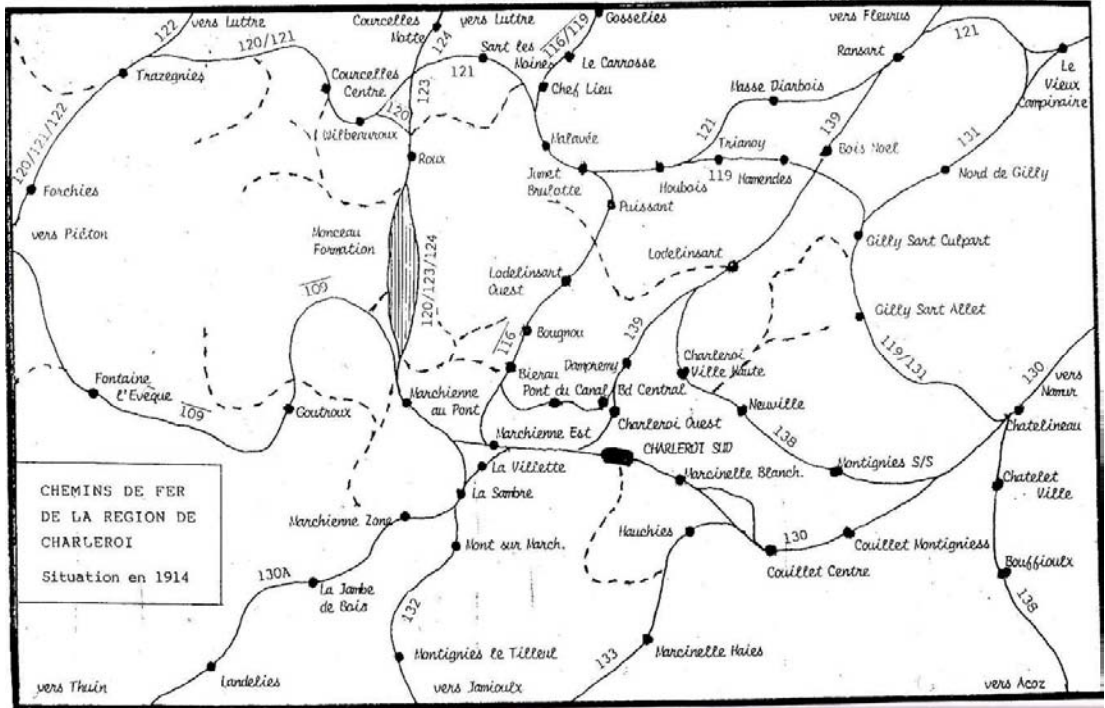


----- Chemin de fer privé _____ Chemin de fer de l'état

La ligne du chemin de fer de Luttre à Gosselies fut mise en service le 1er juin 1876, et de Gosselies à Jumet le 1er février 1877. La gare fut nommée Gosselies Ville car, depuis 1843, Gosselies était desservie par la gare de Gosselies Courcelles sur la ligne Charleroi-Bruxelles. Par la suite, cette dernière gare deviendra Courcelles Motte.

La gare de Sart les Moines se trouvait sur la ligne de Courcelles Centre à Jumet, ouverte en 1880, mais ce n'était qu'un peu plus qu'un point d'arrêt.

Plan 1914



Sart les Moines



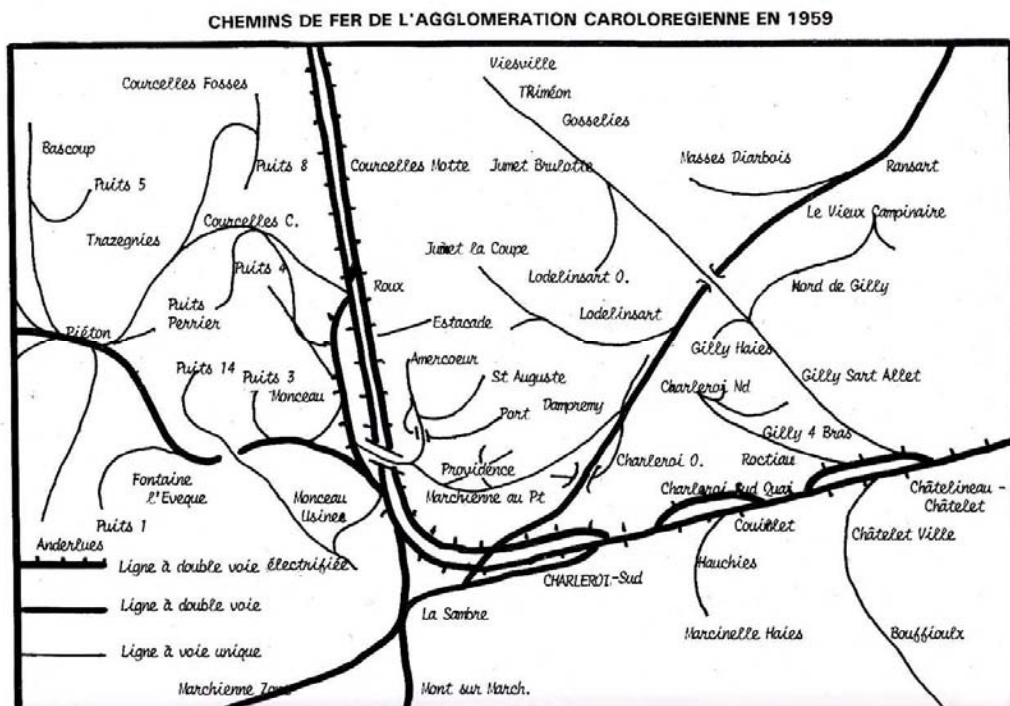
C'est plus tard, à la demande du Sénateur Baron Drion, dont le château était tout proche, que fut créé le point d'arrêt du Carosse, entre Gosselies et Jumet. Le Château Drion est devenu collège du Chapois, actuellement St Michel, où j'ai suivi mes années d'humanités.



Peu de temps avant le débarquement en Normandie, le 3 juin, Gosselies fut la cible d'une attaque aérienne des Alliés. Les Alliés visaient le champ d'aviation utilisé par la Luftwaffe, les usines et la gare.

En 1953, le Camionnage de Charleroi reprenait les zones de camionnage de Gosselies (Prise et remise à domicile de colis ou de charges incomplètes).

Plan 1956



Jusqu'en 1958, la gare fut classée en 2ème classe. Mais en 1961, la gare de Gosselies fut déclassée en 4ème classe et rattachée avec ses dépendances de Thiméon et Viesville à Châtelineau - Châtelet.

Le 16 septembre 1985, les dépendances de Thiméon, Gosselies et Jumet furent supprimées ainsi que la cour marchandises de Gosselies.

1985 : Manoeuvres

Maintenant, il n'en reste rien.



Suite dans le prochain Ferro-Flash

Rédacteur :

Philippe Bruniaux

LA VIE DU CLUB EN CONFINEMENT

Réseau modulaire

L'équipe du réseau en plein travail sur les boucles de retournement.



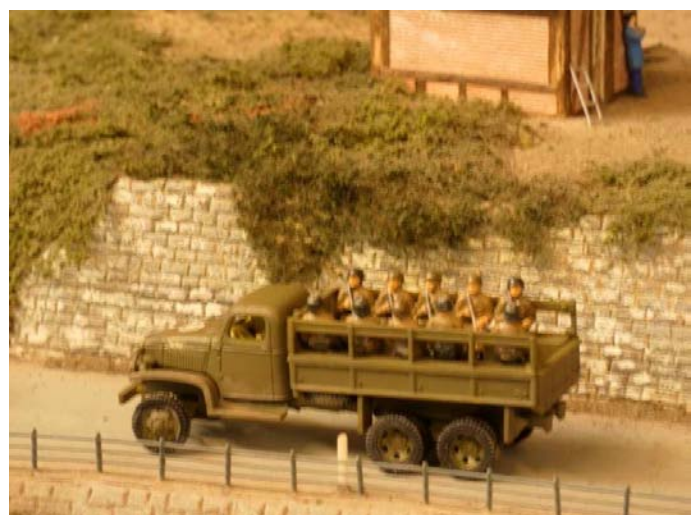
Animation sur rendez-vous

Le club est ouvert sur rendez-vous, inscrivez-vous, la procédure est décrite sur notre site internet.

Le réseau Mosan en 1914



Et en 1945



Réseau N en mode USA... rebaptisée « Vonesh Junction » pour l'occasion par Luc.
(vidéo à voir ici => <https://www.youtube.com/watch?v=hPpGLcTlaok>)



Réseau Blanc



Réseau Modulaire des Membres, module de Luc de Martelaer



HLE 11 SNCB « La fin d'un règne »

Photo introduction



Introduction :

Au début des années 80, la SNCB passe commande de 12 locomotives bi-tension 3000v « belge » et 1500v « néerlandais » pour remplacer les vieillissantes rames « Hondekop » et les voitures i4 tractées par les locomotives 25.5.

Les HLE 11 ont été construites entre 1985 et 1986 par la Brugeoise et Nivelles (BN) en ce qui concerne le châssis. La partie électrique provient de l'atelier de constructions électriques de Charleroi (ACEC). Elles ont roulé avec des voitures ICR des Ns ([Nederlandse Spoorwegen](#)) dont la voiture pilote permet de réaliser une réversibilité. Pour ne pas confondre avec la série 11 des Ns, il fut décidé de numéroter la série de 1181 à 1192.

En 2009, un temps de renouveau souffle entre les Pays-Bas et la Belgique. Les 11 sont remplacées par les nouvelles Traxx E186 de chez Bombardier que la SNCB louait le temps que les nouvelles rames Fyra V250 commandées chez AnsaldoBreda arrivent. Les rames Fyra n'arriveront jamais car elles n'étaient pas fiables.

Après de nombreuses années à sillonner le paysage entre Bruxelles et Amsterdam, les HLE11 finissent leur carrière en tant que train P.

Leur exploitation se termine en décembre 2012. En effet, la SNCB décide de les transférer début 2013 de Schaerbeek à l'atelier de Stokem en attendant de trouver une solution.

En 2016, l'atelier de Stokem ferme. Le matériel roulant en activité est transféré au nouvel atelier de maintenance d'Arlon. Mais les 11 n'auront pas cette chance et termineront finalement sur une des anciennes voies de Stokem formation.

En 2017, la SNCB fait un premier appel d'offre pour le rachat de ses locomotives. Au départ, la Tchéquie était intéressée et les démarches commencèrent pour le rachat. Malheureusement, la Tchéquie a arrêté les démarches car la SNCB ne donnait pas de retour concernant le rachat. Quatre ans plus tard, la SNCB a décidé de relancer un appel d'offre pour les 11. Malheureusement, les 11 ont subi des dommages (cuivre retiré par des voleurs, manipulateurs de tractions qui sont retirés des locomotives, GSM-R disparu...) ce qui ralentit les potentiels acheteurs.

Finalement, en mai 2020, elles furent achetées par le ferrailleur de Ecore à Aubange.

Deux photos d'un poste de conduite encore en bon état et un autre avec le pupitre ouvert



Les 11 devaient partir dans le courant du mois de juin - juillet par camion. Finalement, le transfert a eu lieu le 11 août par train.

Ce jour-là, de nombreux passionnés sont au rendez-vous.

Au petit matin, une classe 66 de chez HSL est présente. La PB13 est affectée à cette mission. Dans la matinée, le premier transfert part de Stokem. Il s'agit des 1190, 1185, 1191 accompagnées d'un wagon poids frein, car les freins ont souffert des aléas du temps. 45 minutes après le départ, le convoi arrive à la bifurcation de Ecore sur l'Athus Meuse. Le convoi peut refouler dans le site du ferrailleur ...



Après avoir manœuvré les 11 sont sur le site, la classe 66 a fait un tête à queue et refoule en direction de l'Athus Meuse. Lors du passage du signal de manœuvre une panne surgit avec L'ETCS... plus moyen de continuer le transfert. La classe 66 n'a plus qu'un poste de conduite fonctionnel et est dirigée vers Arlon. La classe 66 déclare forfait et doit retourner à Montzen pour réparation, la suite du transfert est reportée.

Nous revenons sur l'incident du premier transfert. A Stokem et à Aubange, suite à des incidents et incivilités dus à des passionnés (habillés de chasubles avec un simple logo d'une société ferroviaire se croyant tout permis) qui se baladent dans le faisceau de voies sans respecter les règles en vigueur liées aux Covid 19. À la suite de ces incidents, le reste du transfert ne sera pas communiqué. Quelques passionnés connaissent la date mais ne peuvent pas la divulguer. Cette date est le 19 août.

Le 19 août est arrivé, le transfert peut reprendre et cette fois. C'est la classe 66 pelliculée HSL et numérotée 653-03 qui assure le service.

16 -----Ferro Flash Namur
Vers 8h30, le premier convoi quitte Stokem. Il s'agit des 1188, 1181 et 1192.



Plus tard dans la journée vers 10h, le second transfert part de Stokem. Il s'agit là des 1186, 1182 et 1183.



En début d'après-midi, le dernier convoi composé des deux dernières locomotives c'est-à-dire la 1184 et 1189. Vous remarquerez que les deux pantographes de la 1184 ont été récupérés par la SNCB pour être réutilisés sur la série 21 ou 27.

Les 11 locomotives sur 12 se retrouvent au ferrailleur. Par chance, la 1187 est toujours conservée par le patrimoine historique de la SNCB et celle-ci se trouvera dans le futur à Train World.

Reportage réalisé par

Loic Billard et Julien Montfort

Le modélisme chez soi

Présentation du circuit à demeure de Jean-Marie Dresse

Circuit N

Celui-ci est réalisé sur 2 niveaux et commandé par une centrale EcosEsu.



Le niveau supérieur, qui est situé sur le pourtour de la pièce afin d'avoir de grandes courbes pouvant accueillir de longs wagons, est réservé à un TGV, à l'Eurostar, au Carmillon, au Thalys, à ICE 4, au Railjet et au Désiro (train articulé).



Il dessert, par un réseau à 2 voies, la gare de Bonn HBF avec une verrière au-dessus de 4 quais.

La verrière est en réparation ; on renouvelle, dans sa partie centrale, certaines fermes et une partie des vitres, ce qui permet de voir la gare.

Au-dessus de l'accès service, vers la centrale Esu, j'ai réalisé un pont à haubans. Je me suis inspiré du pont de l'E25 à Liège, qui enjambe la Meuse et le quai Banning.



Le niveau inférieur se divise en 3 parties.

A droite de la centrale, un circuit qui permet de laisser fonctionner 3 trains sans surveillance et d'avoir des voies de stockage de wagons. Pour celui-ci, les switch pilot sont juste en dessous des utilisateurs (pas facile pour les dépannages)

A gauche, à l'arrière, un village +/- Alsacien :

avec sa gare sur son parking, une pompe à essence, son église, son bureau de poste, son café, un Aldi, une pépinière, une boucherie, un salon de thé, une ferme, une bergerie et le long du circuit TGV un magasin de vélos au départ d'une piste cyclable.



A gauche, à l'avant une carrière avec sa gare et ses voies de stockage de wagons.

Le jeu est d'amener des wagons de la carrière ou du village vers la zone située à droite malgré les trains qui tournent.

La technique.

La centrale EcosEsu est renforcée par un Ecos Boost.

Les rails et les aiguillages sont de « marque Fleischmann ».

Il y a 56 aiguillages simples, 3 aiguillages triples et 10 feux rouges le tout commandés par 18 Swich Pilot.

3 des locos sont sonores, (La loco à vapeur reproduit 10 sons).

Pour le nettoyage des voies, une loco pousse un wagon de ponçage couplé à un Tomix (Tomix wagon aspirateur de poussières digital)

Circuit HO



Acheté en 1955, le circuit Marklin analogique était placé avant à l'emplacement de la carrière et des Switch Pilot du village, il y avait un croisement, un feu rouge et 6 aiguillages. Les rails sont encore de ceux avec un conducteur central sous forme de tube.

Le pont servait à passer d'un côté à l'autre.

Si j'ai remplacé le circuit HO en contre bas du village par une zone avec les switch pilot et les relais (pour le village et la carrière), c'est parce que je me suis rendu compte que pour les dépannages, c'était plus facile.

Aujourd'hui, je n'ai maintenu qu'un ovale qui incorpore le pont.

J'ai 3 locomotives qui fonctionnent toujours à merveille. L' « ancien », c'est du solide.

Futurs travaux

Un pont pour TGV au-dessus de la carrière

Une plaque tournante près de la carrière avec hangards

Aménager la partie inférieure de la gare

Conseil d'administration 2020

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

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

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

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

Administrateurs :

Serge Buysse
 Philippe Bruniaux
 Thomas Chevalier

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

Animateurs des réseaux et activités

Réseau HO « Mosan » : Guy Deneff

Réseau HO « 3 rails » : Fabrice Bar

Réseau N « Athus-Meuse » :
 Thierry Follebouck

Réseau modulaire des membres :
 Jean-Claude Botspoel

Bibliothèque :
 Philippe Bruniaux - Jean-Claude Botspoel

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

Cotisations annuelles (2021)

Membre bienfaiteur - libre > ou = à 50 €
 Membre adhérent ou effectif - 45 €
 Second membre (adulte) d'une même famille, sans FFN - 25 €
 Membre junior (moins de 18 ans) - 20 €

Abonnements à Ferro Flash Namur
 Belgique - 25 €
 Etranger- 28 €

Editeur responsable : Didier Delfosse

Tous droits réservés pour tous pays. Aucune partie de ce magazine (articles, photos, matériel publicitaire) ne peut être reproduite en tout ou en partie sans autorisation expresse et écrite de l'éditeur. Les lettres de lecteurs sont publiées sous la responsabilité exclusive de leur auteur



Dans le prochain Ferro-Flash

Rail Miniature Mosan asbl Société royale

Fondé en 1965, le « Rail Miniature Mosan asbl » regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer. Il leur permet de partager entre amis leur passion pour le rail, d'améliorer leurs connaissances ferroviaires ainsi que leur savoir-faire de modélistes.

Statuts et règlement intérieur peuvent être consultés aux valves du club et sur son site internet.

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