

FERRO FLASH

NAMUR

www.club-rmm.be

Bulletin trimestriel de modélisme
et d'informations ferroviaires
N°218 • 2021 - 4

Société Royale

ASBL

Rmm
○○○○○○○○



02 | Le mot de ...

Pierre Goyens

03 | Flash Info

Vente publique
par Pierre Goyens

04 | L'histoire du rail

Il fait froid en 1927
par Philippe Bruniaux

05 | Modélisme

Micro module
par Thierry Follébouckt

06 | Ferrovisisme

Le viaduc de Thanville
Par Lionel Mercier

10 | Nos séries

Chemin de fer & fortifications de
Namur par Jean-Pierre Lobet

14 | En résumé

Nos mensuelles sept/oct/nov
par Didier Delfosse

16 | La vie du club

Expo 2021
par Thomas Chevalier



Le mot de Pierre

L'horizon se dégage, même si la menace perdure. Ne gâchons pas notre plaisir, une foire du modélisme s'est tenue

à Leipzig, Houten reprend sa fréquence tous les deux mois, Saint Ghislain a rouvert en fanfare et la liste n'est pas limitative. Notre club n'est pas resté en rade.

Un grand merci à tous pour la bonne organisation et le bon suivi de notre exposition de ce mois de novembre. Vous remercier tous individuellement serait tâche impossible, mais les photos en diront assez pour constater que nous tous, où et quand il le fallait, étions à la bonne place et au bon moment, pour recevoir nos 403 visiteurs.

Après deux ans que de bonheur de pouvoir nous retrouver autour d'une manifestation commune.

Les chemins s'ouvrent déjà devant nous pour aborder une année nouvelle « 2022 ».

C'est une année, que je nous souhaite à tous, pleine de joies et de découvertes. Une année, où je souhaite à notre club, qu'il rencontre tant les ambitions que les attentes de tous les membres.

A vous, vos familles et vos proches, je souhaite

Une très bonne année 2022

Pierre Goyens

Photo de couverture:
Module "Wyoming" réalisé par Jean-Claude Botspoel.

Flash Info



Vente publique

Je vous présente dans cet article la vente publique de matériel ferroviaire en présentielle, de quoi s'agit-il? Cela concerne le matériel ferroviaire d'occasion, que vous pouvez également trouver en bourse, dans les foires ainsi que sur les sites E-bay, Catawiki, 2Main.be et autres. Aujourd'hui, je ne connais plus qu'une seule salle en Belgique, à savoir « 68 ART AUCTION ».

C'est une salle de vente aux procédures tout à fait habituelles, dépôts d'objets et de lots, avec une estimation de mise à prix communiquée dans un catalogue papier et sur internet, deux ou trois jours d'exposition et ensuite la vente simultanée en présentielle, par téléphone et par internet.

Avez-vous été une fois et vous recevrez systématiquement une invitation par courrier pour la suivante. A défaut l'information est disponible par le bouche à oreille ou sur le site de la salle de vente sous la rubrique « vente de jouets anciens ». En effet, si le train en est un des postes importants, il n'est pas le seul. On trouve aussi les poupées, les jouets en tôle, les petits soldats, les petites voitures ... et à ma connaissance, ce sont les seules catégories rencontrées.

L'ambiance des ventes est très bonne enfant. L'assemblée est constituée d'habitues, de collectionneurs et de boursiers. Elle est animée par le commissaire priseur qui connaît, et son assemblée (20 à 50 personnes), ainsi que les objets proposés. A raison de 700 à 1000 lots par vente, cela se déroule néanmoins assez vite. A la dernière vente, le nombre de lots par catégorie était: en petits soldats 102, en jouets en tôle 167 et en trains 512.

Les prix sont extrêmement variables. Par exemple, en petits soldats : un chef de tribu et son sorcier de marque Durso sont partis à 450€. Par contre, le Général Custer et Buffalo Bill à cheval de la même marque n'est parti qu'à 80€.

En train, écartement O, quatre éléments Bing + rails s'emportent à 60€ (estimation entre 60 et 80€), tandis que quatre éléments Marklin + rails ont été acquis à 160€ (estimation entre 60 et 100€).

De même en H0 ROCO, une diesel Belge, type 212 144 du dépôt de Hasselt, estimée entre 40 et 75€ trouve amateur à 45€, tandis qu'une Kleinmodellbahn H0 neuve, type TEMCA du dépôt de Mariembourg estimée entre 100 et 175€ ne trouve amateur qu'à 30€ ???

Encore en Jocadis, une loco tender type 24

du Nord belge sur base Pico et deux voitures Belges plus le fourgon, estimées entre 100 et 150€ plafonnent à 90€. Par contre, un set de trois voitures Belges Marklin estimé entre 50 et 75€ s'emporte à 55€.

En conclusion, est-ce amusant ? Amusant sûrement. Une ambiance feutrée dans le public, de l'agitation derrière le pupitre du commissaire priseur et chaque fois un petit souffle de satisfaction ou de regret chez chacun des acteurs. Oui, c'est un cocktail amusant.

En conclusion, est-ce intéressant ? Les figurines étaient estimées à 15€, prix acquitté, tous frais inclus 5,88€ Le circuit de voitures « Sprint » à 100€, prix acquitté, tous frais inclus 82,29€ Les 5 voitures Lima entre 40 et 75€ prix acquitté, tous frais inclus, 70,53€, soit 14,10€/pc. ... en regard des prix acquittés pour ces trois articles, ce n'est ni intéressant, ni hors de prix. Je crois que l'acquéreur rencontre le bon rapport entre l'envie de l'objet et un prix raisonnable, un bon rapport prix/plaisir.

Je crois qu'en règle générale, la bonne approche est de majorer ses offres de 25%, ceci est l'application logique des conditions générales de vente. J'ai eu beau torcher la facture dans tous les sens, je n'y suis jamais arrivé.

Réjouissons nous, c'est beaucoup moins que prévu. Ci-dessous les conditions de prix telles que reprises dans les conditions de vente: « L'acheteur enchérisseur paiera le montant de l'enchère majoré de 22%, TVA comprise + 2 euros par lot, dans un délai de 3 jours ouvrables à compter de l'adjudication. »

C'est l'hiver, au coin du feu, en fonction des conditions générales de vente reprises ci-dessus, décortiquez la facture de 135€ plus 23,7€ de Buyer Cost, soit un total de 158,70€. Bon plaisir et à vous entendre !



Pierre Goyens

Histoire du rail



Il fait froid en 1927

Le 2 mars 1927 Monsieur B.S. écrit au Bureau des réclamations du Ministère des Chemins de Fer

« Hier, prenant place à Namur dans le train quittant cette ville à 17h.30 à destination de Bruxelles, je constate que le compartiment de 1ère classe portant le N° 137571B était normalement chauffé. Aussitôt le départ de Namur, le chauffage a été coupé.

J'en ai informé aussitôt le garde, qui m'a répondu que la chose était réglementaire, des instructions défendant aux machinistes de chauffer les trains en marche dès que la température extérieure atteint 10°...

Cette explication me paraissant tout à fait inadmissible, à l'arrêt de Gembloux, j'en ai fait part au chef de station qui très aimablement, m'a invité à

faire la déclaration à Bruxelles. »

Le 5 mars 1927 La SNCB accuse réception et informe Mr B.S.

qu'une instruction à ce sujet est ouverte.

Le 23 mars 1927 La direction du matériel de la SNCB répond :

« Faisant suite à notre lettre N°451B du 5/3/27, nous avons l'honneur de vous informer que les instructions en vigueur prescrivent de supprimer le chauffage des trains en cours de route quand la température extérieure atteint 10° centigrade.

Tel ayant été le cas le 1er courant, aucun reproche ne peut être adressé à notre personnel en l'occurrence.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée. »

Il faut se rappeler que le chauffage des voitures voyageurs se faisait par la vapeur produite par la locomotive, ce qui était un grand progrès par rapport aux poêles à charbon qui équipaient précédemment les voitures.

Texte et photos, Bruniaux Philippe avec

les documents fournis par Mr Pierre Goyens



Traction vapeur de nos jours - Locomotive 64.169 du PFT



Modélisme

Micro Module

Corentin et moi-même nous avons créé un micro module N sur la base du kit Kato (+/- 2700 yen).

Il existe chez Kato des kits de modules comprenant un rail et le décor nécessaire. Plusieurs modules peuvent être connectés ensemble pour créer un réseau.

Les japonais m'ont contacté pour participer à un concours de micro modules, nous avons pris un grand plaisir à le réaliser et nous voudrions vous le faire découvrir pour , qui sait, faire comme les réseaux modulaires HO.

Le concours s'adressait à des écoliers japonais et ils devaient inventer une décoration. Lors de la remise des prix, les différents modules étaient tous reliés l'un à l'autre pour former un grand réseau.

Le kit que nous avons créé se composait de tout ce qu'il faut de a à z, partant d'un fin panneau en bois pré-découpé au laser, à assembler, coller, et enfin décorer, même les pantographes et signaux sont inclus.

Ces micro modules peuvent servir pour une exposition, créer un

groupement d adeptes, et même servir dans une vitrine pour exposer ses trains.

Il est tout à fait possible de réaliser ces petits modules en partant d'un rail courbe ou droit mais pour se connecter l'un à l'autre il faut respecter la hauteur sous rail de 2,5 cm. Ce kit est également un très bon moyen d'apprendre à décorer.

Le kit est livré sous deux formes, une version avec uniquement la boiserie et une version avec la boiserie et les éléments de décor.

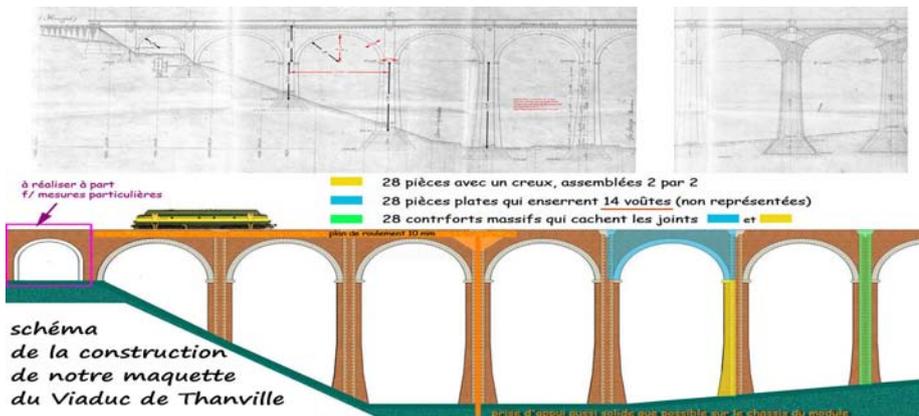
.....
Thierry Follebouckt



Ferrovissime



Le Viaduc de Thanville



Avant de parler du viaduc de Thanville et de sa reproduction à l'échelle N, il convient de remonter une trentaine d'années en arrière.

Fin des années 80, dans le cadre du RMM nous avons construit un réseau modulaire

On the (rail)road again

Début 2015, à l'occasion d'une exposition à

abordons ce viaduc. Long de 300 mètres, perché à 32 mètres au dessus de la petite rivière, Il déploie ses 14 arches, plus celle de la route, juste au point où nous avons arrêté notre réseau.



qui évoquait la gare de Vonêche, avec des portions de pleine voie de part et d'autre.

Nous avons ensuite laissé la place à d'autres projets, et pendant plus de vingt ans, les neuf modules de ce réseau ont visité tous les grands événements en Europe et au-delà du Channel.

Antwerpen, nous nous sommes retrouvés, et tout naturellement a surgi ce "Go West"... il faut avouer qu'aucun n'avait perdu de vue ce challenge qui fait tout naturellement suite au réseau que beaucoup connaissent maintenant..

Le viaduc proprement dit est construit sur 2 modules de 120 centimètres. Il est encadré de deux autres modules qui le mettent en scène.

Les cadres sont en contreplaqué de 10 mm et le relief est esquissé par des membrures de 5 mm qui rigidifient l'ensemble.

La surface est tapissée d'une coque de hard shell (bandelettes en carton qui supportent du papier kraft recouvert de bandes plâtrées). cette coque est terminée et blindée par une couche d'enduit Polyphilla

Le squelette du viaduc est lui aussi construit en contreplaqué de 10 mm et de telle façon, qu'on lui évite au maximum les contraintes liées aux manipulations.

Un problème particulier est lié à l'arche qui fait la jonction. Nous verrons la résolution de ce problème plus loin.

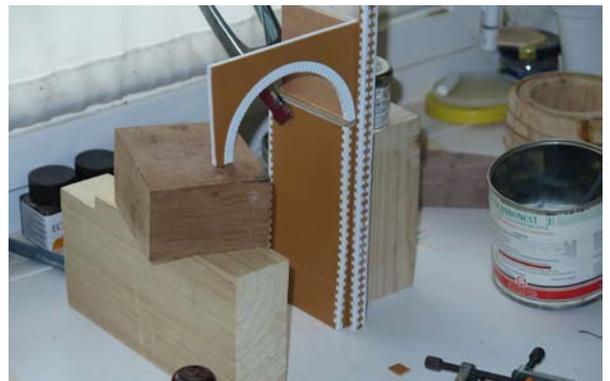
La maçonnerie



résine polyuréthane. Quatre éléments ont été construits à partir de plaques Kibri et de styrene Evergreen®

La voie

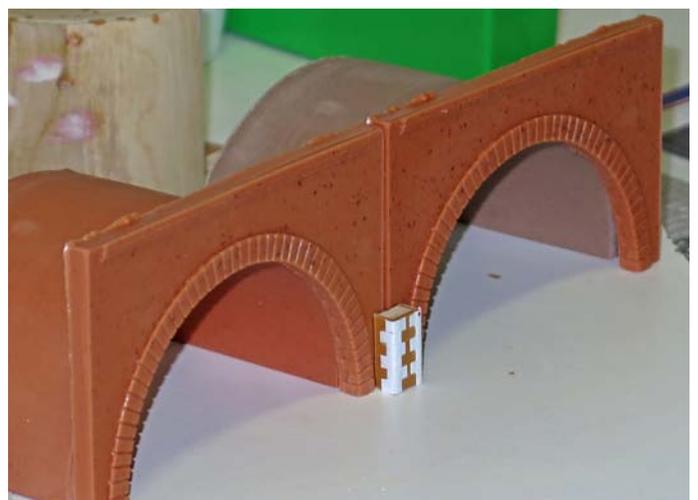
Peco code 55®, elle est posée sur liège et le ballast est un mélange de diverses variétés.



Construite sur base d'un plan officiel de l'ouvrage, la maçonnerie du viaduc est en

Des empreintes en silicone ont permis de produire à partir de ces modèles les différentes parties qui constitueront le viaduc.

Il n'y a aucun appareil de voie, mais la signalisation mécanique sera introduite aux endroits où elle est



.(était) réellement présente.

La peinture et la pose de la maçonnerie

Toutes les parties coulées en résine ont été peintes avec une personnalisation de chaque élément. Travail

l'exposition de bouts de viaduc exposés "en l'air", celui-ci se termine par les piliers voisins de cette arche en retrait donc d'une demi-largeur d'arche.

Mais il fallait alimenter les portions de voies que supporte cette arche... ce qui est fait par contacts souples

un tunnel qui en réalité se trouve deux kilomètres plus loin. C'est bien ainsi.

La soudure avec le réseau existant est réalisée depuis belle lurette Le viaduc a déjà de la gueule

Il ne reste plus qu'à...

Les finitions (les interminables finitions)

Au moment où j'essaie de mettre en forme cette communication, les détails fins et demi-fins n'ont pas encore été abordés. Le site est représenté fidèlement, mais manque encore d'un tas de détails

Pour exemple, les pambardes métalliques ont été confectionnées par soudage d'éléments découpés chimiquement, leur pose a nécessité un nombre effarant de microsoudures.

ardu auquel ont participé les membres du club.

en bronze phosphoreux, les images parlent mieux qu'une longue explication.

L'assemblage

Qui n'a pas été aussi simple que nous l'avions pensé, a fait appel à de nombreuses mains

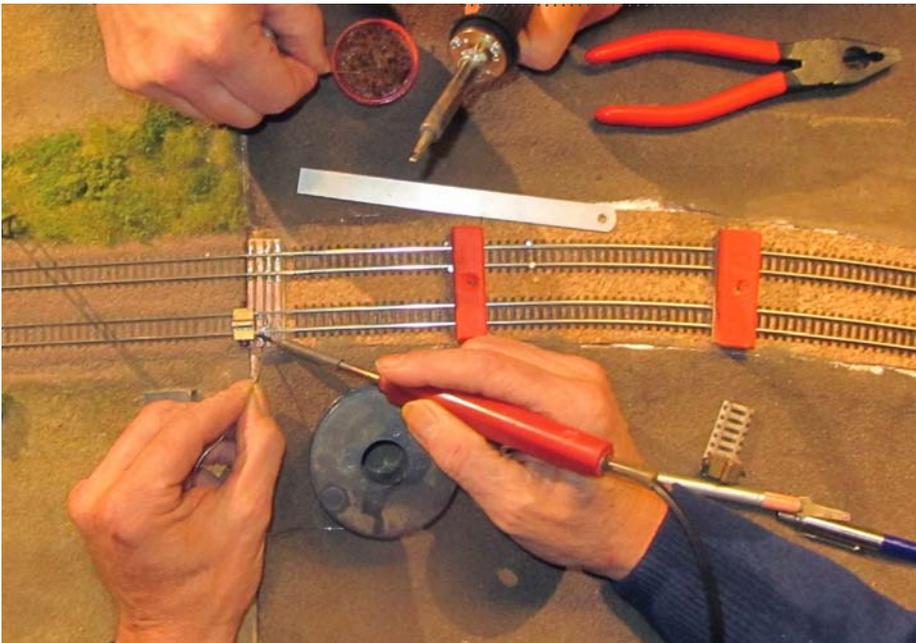
C'est ici que nous allons être confrontés avec le problème de l'arche de jonction : afin de minimiser

Le quatrième et dernier module

Il n'était pas initialement prévu. Il est arrivé par nécessité. Nécessité de ménager un espace suffisant pour les spectateurs du viaduc et nécessité de sortir de scène de manière élégante, ce qui se fait par l'entrée dans

En dépit de solides coffres de protection, la finesse d'une telle réalisation est fort exposée lors des travaux de finition, et il a été plusieurs fois nécessaire de réparer les dégâts occasionnés par la moindre inattention...

De nombreuses hésitations, habituelles au moment





de terminer un travail de ce type ont ralenti la poursuite des travaux. C'est ajoutée la situation qu'il n'est pas besoin de rappeler, et notre viaduc est toujours en attente de circulation dans le cadre du réseau Vonêche. Ce dernier devant toujours être entretenu

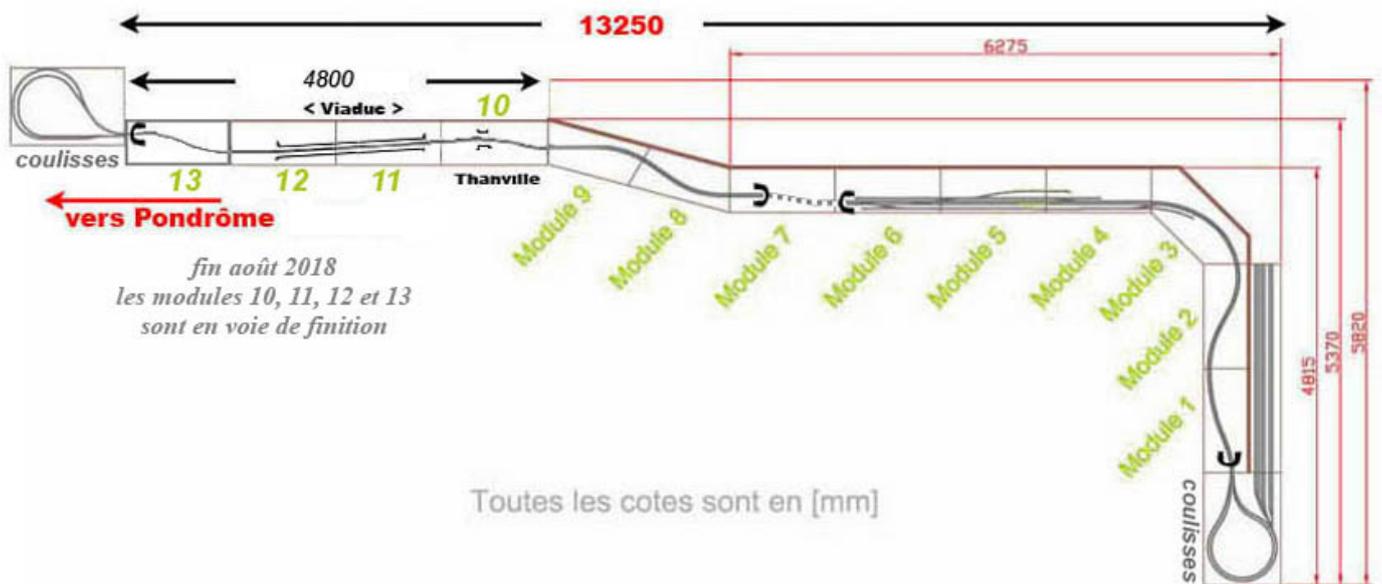
quatrième et dernier module, celui qui voit la sortie de scène par le tunnel "déplacé"

Les travaux avaient débuté par le module qui fait jonction avec le réseau existant, les finitions (si jamais elles existent) ont intéressé en

va terminer par le module du village de Thanville, celui qui fait la jonction avec le "vieux" réseau...

Joint un plan général de ce à quoi on s'attend.

Lionel Mercier



et réparé lorsque nécessaire...

Cette année toutefois (2021), et malgré les contraintes, les travaux ont repris sur le

premier le module terminal ; Ils sont en cours sur les modules qui constituent le viaduc proprement dit et je ne m'avance guère si je dis qu'on



Nos séries



Chemin de fer & fortifications de Namur

« Cent kilomètres de chemin de fer à voie étroite d'un mètre, 60 locomotives, 75 locomobiles, 2000 wagons », ce n'est là qu'une petite partie du cahier des charges pour les entreprises adjudicataires des forts de Liège et de Namur !

« La Meuse ouverte, c'est Anvers déjà menacée », disait en 1887 le député Nothomb. On se souvient de l'attaque allemande contre la France en 1870 où la petite Belgique a dû fermer ses frontières aux deux belligérants.

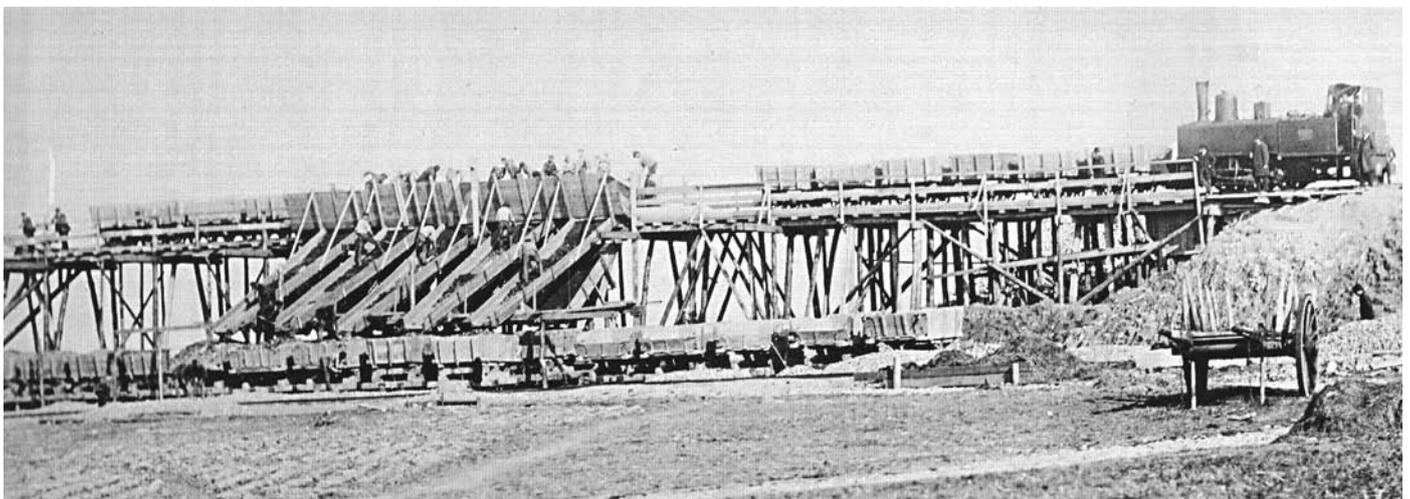
La réalisation des positions fortifiées de Liège (PFL) et Namur (PFN) est confiée au général Henri-Alexis BRIALMONT. Il y aura neuf forts liégeois en béton à coupoles d'artillerie cuirassées et 12 forts namurois. Les travaux débutent en juillet 1888 et se terminent en octobre 1891.

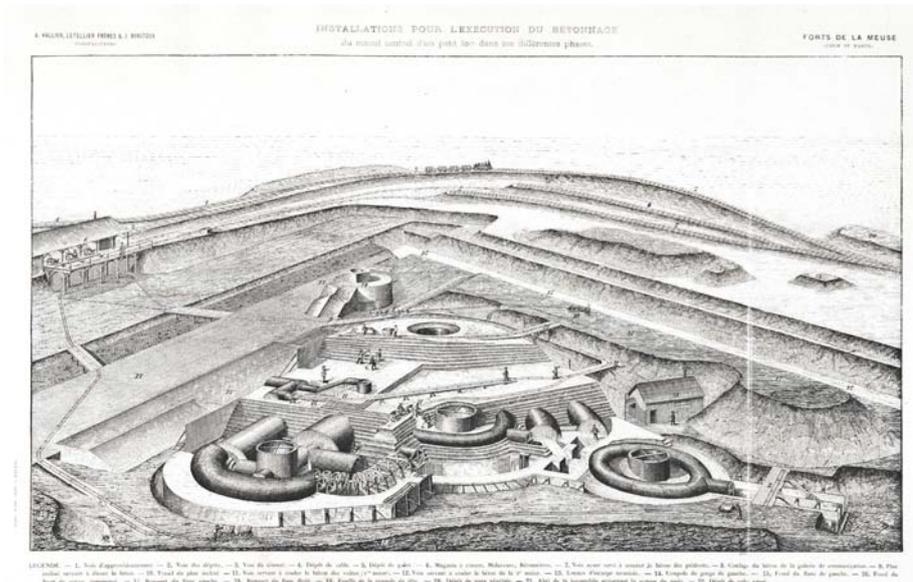
LOGIQUE ET LOGISTIQUE.

Entre les espaces dédiés aux forts, il y avait une bande de terrains de 12 mètres de large, en grande partie le « Chemin des forts » que l'on retrouve en maints endroits. Les entrepreneurs pouvaient y établir telles voies qui leur conviendraient, soit approximativement 100 km de voies à Liège et 40 à Namur. On se branchait autant que possible sur les lignes ferrées existantes. La géographie des lieux, la Meuse, imposa la division des chantiers entre rive droite et rive gauche pour des travaux de cette importance, pour les terrassements comme pour le béton. Plus de 1,2 millions mètres cubes de béton, 300 mille tonnes de ciment, soit 30 mille wagons (petits) de 10 tonnes chacun, 80 mètres-

cubes de bois par fort, 22 mille tonnes de briques pour murs et égouts...C'était pharaonique ! Il fallait en outre bois et planches pour baraquements, estacades, ponts de la ligne dite « stratégique » et les plans inclinés nécessaires. La standardisation et des points d'économie s'imposaient : les briques furent faites sur place, les bois étaient réemployés au maximum et similaires à ceux du commerce, eaux, sable et galets venaient de deux rivières belges navigables. Cinq cimentiers, dont 2 Français, se répartirent le marché, en tenant compte de leur capacité d'emmagasiner leur production et d'économiser sur les transports.

.....





LE GROUPE DE NAMUR

Six forts et trois groupes en rive gauche ; 3 en rive droite, composaient la PFN.

En rive gauche, les forts de Malonne et St Héribert (dessus de Wépion) n'étaient pas desservis par la voie générale vu leur situation "Entre Sambre et Meuse" ; Ils devaient se suffire à eux-mêmes. Sables et galets de la Sambre montaient de la gare de Flawinne (cote 85m) par un chemin de fer aérien, long d'un km, à hauteur de la bien connue « Ferme Blanche ». En mai 1890, les ouvriers occupés au déchargement du gravier font grève et.. sont remplacés! Lesiteachangé:laSambreaété fort détournée pour construire la plateforme de Ronet.

Les ciments étaient emmagasinés dans la vallée, à l'arrivée du Chemin de Fer de Charleroi. Entre les deux forts, l'Entreprise avait établi un chemin de fer de 7 kilomètres « à ses

frais ». Plus aucunes traces de son assiette aujourd'hui...

Le Fort de Suarlée était raccordé à la gare "Etat Belge" de Rhisnes, -qui recevait les matériaux-, par 2,5 km de voies nouvelles. Pour les entreprises adjudicataires, c'était une économie de wagons mais une cause de retards, manques de wagons ou engorgements des gares étaient fréquents. On y utilisait les locomotives de l'entreprise-même.

L'embranchement sera plus tard rétabli pour desservir le zoning, dont l'entreprise Kraft. Les sables et galets de Meuse venaient d'un dépôt proche du confluent actuel, "face à l'abattoir", alors raccordé à la ligne de Bruxelles à Namur aussi. Le dragage a permis d'éliminer divers bancs continus et de composition et de qualité exceptionnellement convenables et participa à une meilleure navigabilité mosane.

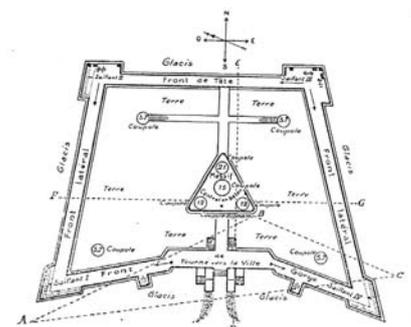
Les forts d'Emines faisaient partie du troisième groupe,

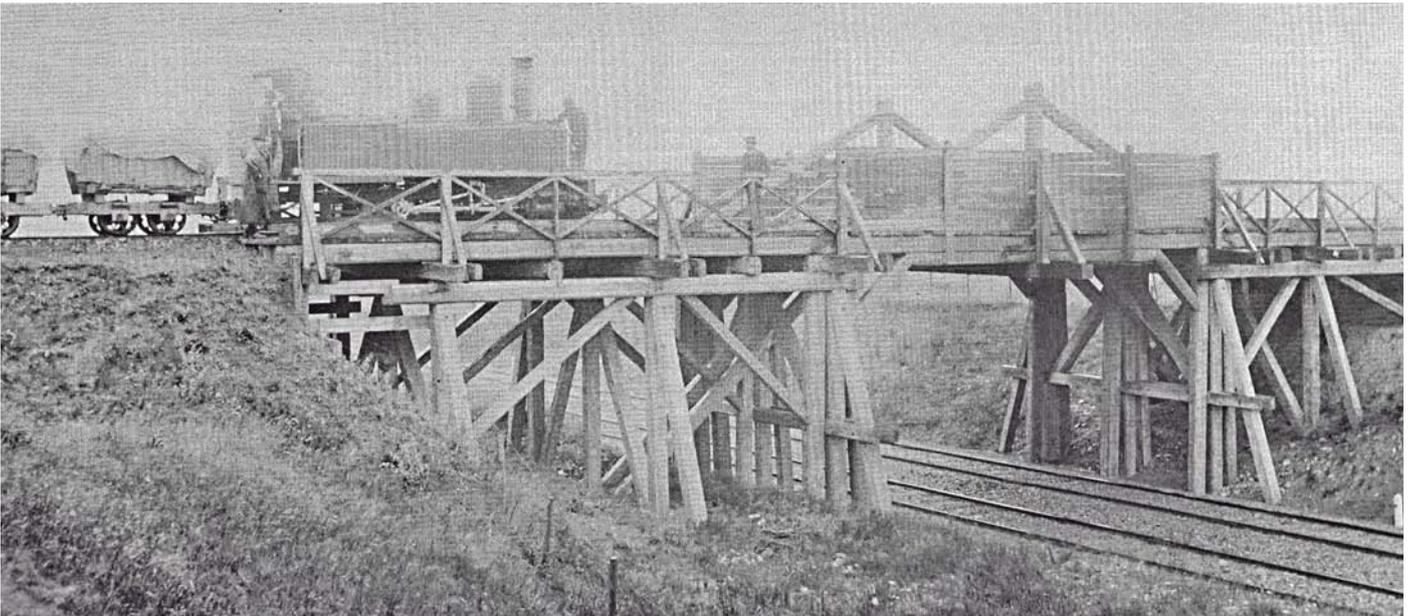
avec Marchovelette et Cognelée. La voie stratégique de 20 km(!) se raccordait sur la ligne de Tirlemont, à 600 mètres de cette dernière gare, avec des ateliers et des magasins généraux. Avec une moyenne de 200 wagons hebdomadaires, le personnel y sera souvent augmenté. Son tracé traversait la ligne par un pont et un embranchement en S.

En 1914-18, les Prussiens y établirent une base de dirigeables et le chemin de fer y livrait du gaz ! Selon les cas, l'eau venait du Puits Sainte-Barbe près de Frizet ou directement de la nappe d'eau souterraine.

L'AUTRE RIVE, LA DROITE.

En rive droite, Maizeret, Andoy et Dave forment un seul groupe. A Samson, on draguait la Meuse pour le sable et les galets. Un plan incliné de 530 mètres de voies rejoignait le réseau





de voies de triage-garage de Maizeret ; il franchissait plusieurs chemins et la route d'Andenne.

Douze kilomètres de ligne métrique suivaient la "route militaire", franchissant à niveau la grand route de Marche (future N4) et, par un pont sur la tranchée de Naninne, le "railway de l'Etat", la ligne du Luxembourg. Un raccordement pour ciments, charbons et boiseries partait de cette gare (en vente aujourd'hui). On y trouvait un atelier pour les cintres et les coffrages des 3 forts, toujours par la ligne de l'Entreprise. On ne parlait pas de la gare de Dave-Etat. Ici aussi, l'eau de la Meuse était refoulée vers les 3 forts.

.....

HOMMES, SECRETS
ET MACHINES ?

Acôté des machines, des hommes, des pelles, pics, barres à mine et des brouettes : Wallons, Flamands, Français, Italiens, Hollandais et

Allemands ! Ils "maraudaient prunes et noix ; la police locale, prévenue, a ouvert l'œil", dit le JOURNAL DE NAMUR!

Si les plans restent militaires, le personnel peut évaluer lui-même la qualité du béton, la structure des fortifications. Le Général Brialmont est connu pour ses publications de plans ou des coupes des forts qu'il avait déjà construits, à Anvers (PFA) ou en Roumanie. La forme triangulaire est déclinée selon la topographie des lieux. Les coupes et canons viennent de Cockerill, de France et d'Allemagne ; les plans sont dans les catalogues ! Il s'agit d'abord d'une dissuasion : chacun invite ses "cousins" royaux aux manœuvres des armées voisines.

Le matériel fluvial était trié sur barge, avant d'être déchargé selon son calibre dans trois tabliers, puis dans des séries de bennes (plan incliné) ou de wagons, de 2 mètres cubes chacun. Trois tabliers, trois voies de 50 mètres chacune, pour 4

wagons, formaient ensuite des trains de 12 wagons. Une voie latérale permettait la manœuvre par locomotive.

La traction chevaline était utilisée pour amener les plus gros galets au concasseur. Les plans inclinés utilisaient des bennes que l'on plaçait sur wagonnets de voie de 0,40 mètres. Lors des creusements, les mêmes étaient hissés hors des fossés par treuil à vapeur, par lot de 3 à huit wagonnets.

On a peu utilisé des excavateurs à vapeur, chers et peu adaptés au relief des forts. Le rail était aussi sollicité pour le béton, une voie pour le mortier et une voie pour le mélange galets et/ou pierres concassées. La voie d'amenée était souvent "sur le sol naturel", horizontale, pour déchargement facile dans les malaxeurs pour béton. Les wagons pouvaient ensuite être poussés par des hommes ou tirés facilement par un cheval. Les galets étaient jauchés dans des wagonnets

◀ Fort de Meuse

à claire-voie, avant de basculer dans la bétonnière. Une voie parallèle était réservée au sable. Vides, les wagonnets aboutissaient au bout de la plateforme en cul-de-sac et revenaient par une voie d'évitement à leur point de départ.

Le béton tombait à son tour dans d'autres bennes sur voie de 0,40 mètres, poussés vers les coffrages. On damait par couche de 20 centimètres !

Voilà, la pêche aux informations se termine, merci à l'asbl Les Amis de la Citadelle, pour sa belle parution ; ce qui est arrivé près de chez nous ne pouvait qu'intéresser les lecteurs du FFN !

Jean-Pierre Lobet

La rampe du train militaire pour la construction du fort de Barchon. ▶



En résumé ...

Les réunions mensuelles

Septembre

Le mois de la rentrée, les vacances sont finies et on reprend tous le boulot, au club aussi! Avec l'arrivée d'Alain Ferooz, nous sommes désormais 70 membres passionnés par le monde ferroviaire et particulièrement par les modèles réduits. Notre container est arrivé, il ne sent pas très bon, cela n'est rien, il sera aéré quelques jours.

En ce qui concerne les réseaux, ils avancent, bon train, pour que tout soit en place pour l'expo de novembre, elle sera encore bien vite là. Comme la rentrée est souvent signe de changements, au RMM aussi, c'est ainsi que de nouveaux animateurs ont pris place pour

guider et mener à bien la gestion des réseaux. Nous trouverons donc en premier le(s) animateur(s) "AR" suivi de(s) assistant(s) technique(s) "AT".

Au réseau HO Modulaire :

AR: Pierre Goyens
AT: Jean-Claude Botspoel

Au réseau HO Mosan :

AR: Philippe Bruniaux
AT: Etienne Noulard

Au réseau N Vonèche :

AR: Thierry Follebouckt
AT: Jean-Marie Dresse

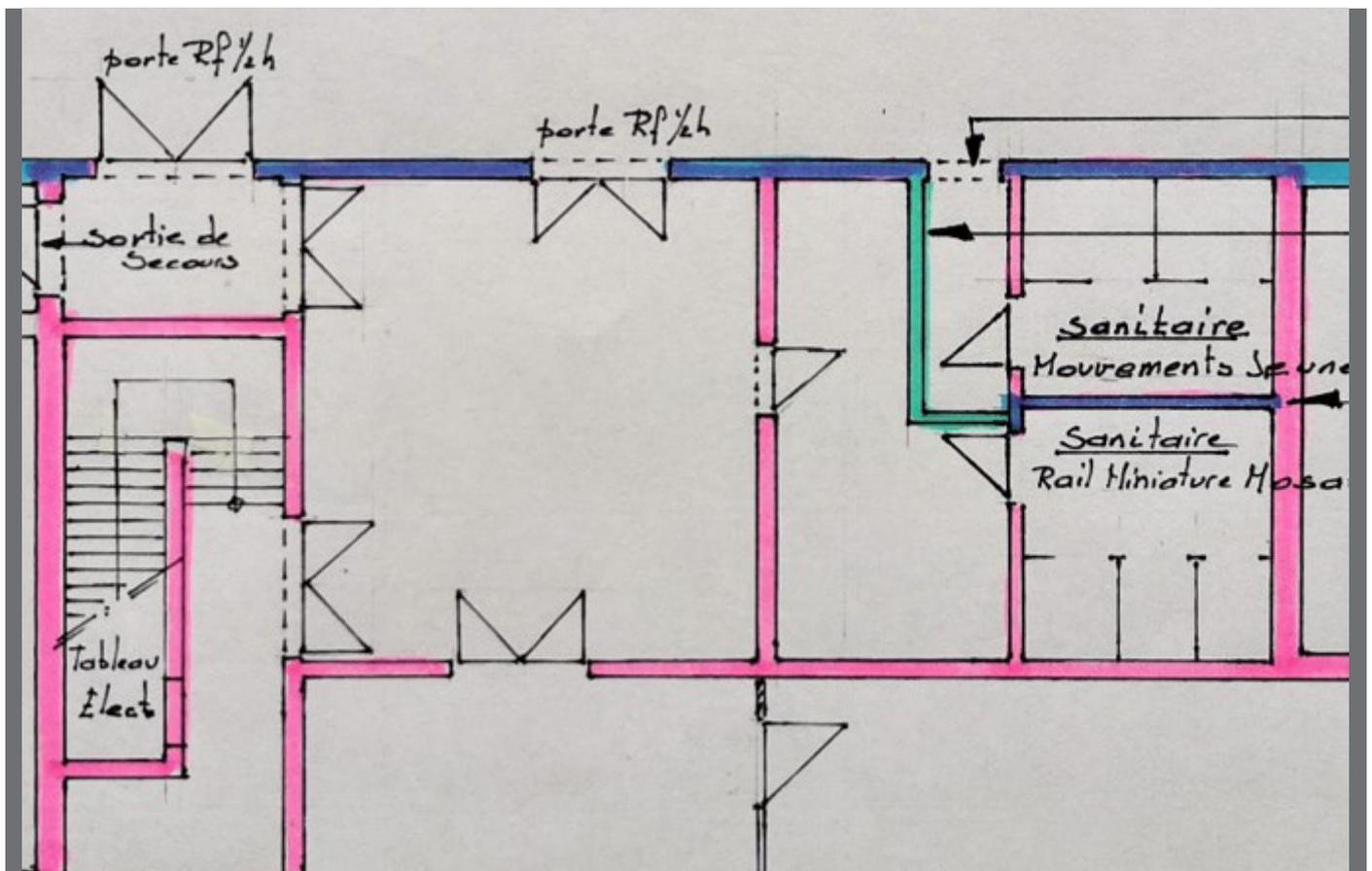
Au réseau 3 rails :

AR: Jean-Pierre Lobet & Philippe Colyn
AT: Fabrice Bar

...tant donné que notre bourse de juin ne pourra plus se tenir dans

les locaux de l'institut technique Henri Maus (Disposition et volume ne sont plus adaptés pour ce genre d'activité), nous avons fait l'acquisition de deux chapiteaux de 60m² chacun. Ceux-ci permettront d'obtenir un peu plus que la surface occupée précédemment. et ce bien sûr en utilisant tout le CCG comme lors des expos.

En parlant du CCG et plus particulièrement des locaux, notre ami Pierre Storder a eut une excellente idée, privatiser le hall du bas. Cet espace sera utilisé pour les travaux de modélisme lors des réunions hebdomadaires. Pour ce faire et pour éviter que les unités Guides et Scouts ne traversent ce nouvel espace intempestivement,





Avec tous les aléas que cela comporte, une nouvelle cloison sera érigée et une nouvelle porte percée. Cet aspect des choses permettra aux mouvements de jeunesse d'accéder à leurs sanitaires depuis leur local, sans plus passer par le hall. Après concertations et accords avec les unités Guides et Scouts, Pierre a envoyé un courrier à la ville pour demander leur accord et la possibilité, pour eux, de fournir les matériaux.

La révision des statuts étant terminée par le CA, le texte est proposé aux membres afin qu'ils puissent les relire et donner leur avis. Les réponses et commentaires seront abordés à la mensuelle d'octobre. En seconde partie de soirée, nous avons pu suivre un exposé sur la 3D et l'énumération des différents projets menés à bien par les membres dans le domaine.

Octobre

Nous avons accueilli Lambert Willems, déjà membre par le passé et de retour dans le monde de la miniature. Le container a été aménagé pour accueillir les futures armatures des chapiteaux. Les préparatifs de l'expo sont le sujet

principal de toutes les conversations et tout se met en place joyeusement

Le collège, en sa séance du 5 oct., a accepté le projet de transformation des locaux et est d'accord pour fournir le matériel et les matériaux, les travaux étant effectués par le RMM. Les réponses aux questions, bien légitimes des membres, relatives aux statuts et au devenir du club sont abordées et débattues lors de la réunion. La soirée se terminera par un exposé de Pierre Storder sur le moulage.

Novembre

Les portes, les tréteaux et les vitrines ont pris place dans le container. Une équipe de courageux s'est chargée de transporter et de ranger, dans notre container également, les deux chapiteaux acquis en septembre.

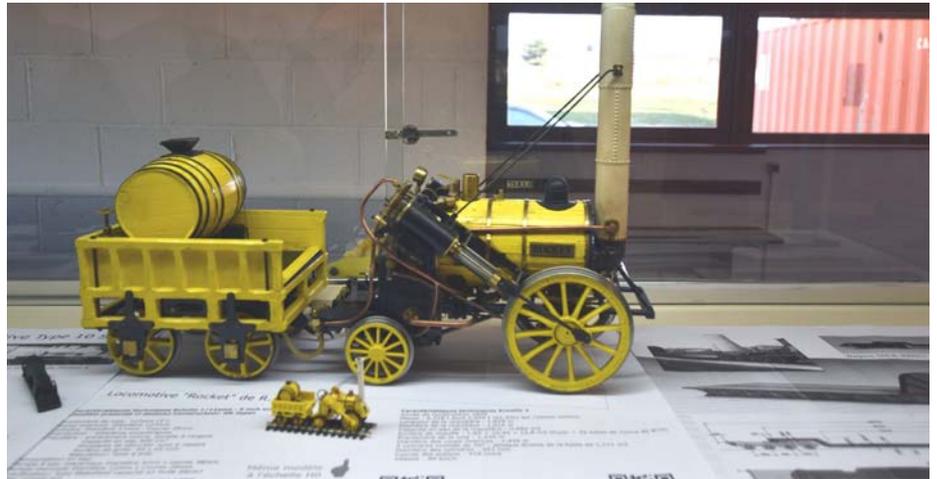
Après une longue attente et une grande inquiétude, notre expo a pu se tenir et compte tenu de la situation difficile et préoccupante que nous connaissons, a donné de bons résultats. Le montant des recettes s'élève à environ 2700€ et les dépenses estimées à env. 1700€. L'expo devrait dégager

environ 1000€ de bénéfice. Notre trésorier se fera une joie de vous donner le chiffre exact lors de l'AG le mois prochain. Outre ce bénéfice pécuniaire, on peut compter aussi le fait de mettre en vitrine notre club, notre savoir faire et nos installations techniques, que bon nombre des visiteurs ont apprécié. Mais je pense personnellement que le plus grand bénéfice que l'on puisse faire, sont les rencontres avec les visiteurs, c'est peut-être ça la richesse de notre club!

Didier Delfosse

- ▲ Membres lors de la réunion mensuelle de septembre.
- ▼ Photos: Thierry Gonze
- ◀ Plan d'aménagement du hall, des sanitaires et du local établis.
Dessin: Pierre Storder





La vie du club

Expo 2021

Cette année le club a organisé son exposition, le CA avait défini la bonne fenêtre de tir pour le lancement du viaduc de Thanville.

Le lancement se déroula impeccablement grâce à la bonne conjecture. Nous avons évité un reconfinement et les membres et amis du club étaient sur le pont pour donner un coup de main.

Nous avons pu admirer les premiers tours de roue sur le réseau modulaire des membres.

Corenthin a fait rêver plus d'une personne avec ses réseaux orientaux pendant que Luc et Régine nous immergeaient dans la jungle profonde de «los speculos» à la recherche du Marsupilami.

Les autres réseaux n'étaient pas en

reste avec le réseau blanc remis à neuf ainsi que le réseau mosan dépoussiéré et réparé.

Pour sauter dans le train du modélisme dès le plus jeune âge, le club avait installé un réseau Playmobil pour les enfants, ce qui permettait aux parents de savourer le travail minutieux de Marc pour le diorama de la halte d'Ardenne.

Différents ateliers de modélisme animés par Didier, Pierre, Jean-Claude, Henri ... , donnèrent une saveur à cette exposition ou peut être le fait de la bonne odeur des cuisines (mercis aux différents chefs et aidants)

Un grand merci à chacun et chacune pour l'aide et le temps passé pour préparer et animer cette exposition.

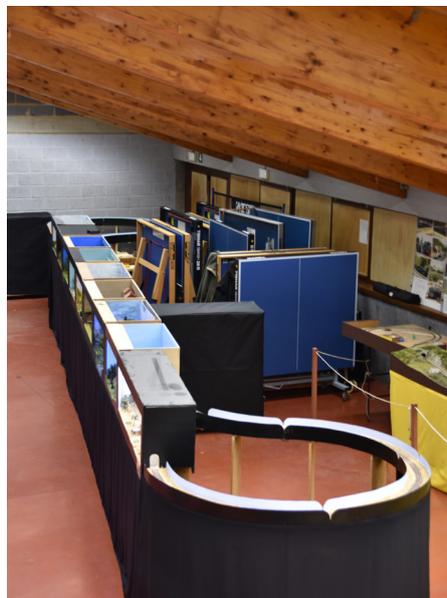
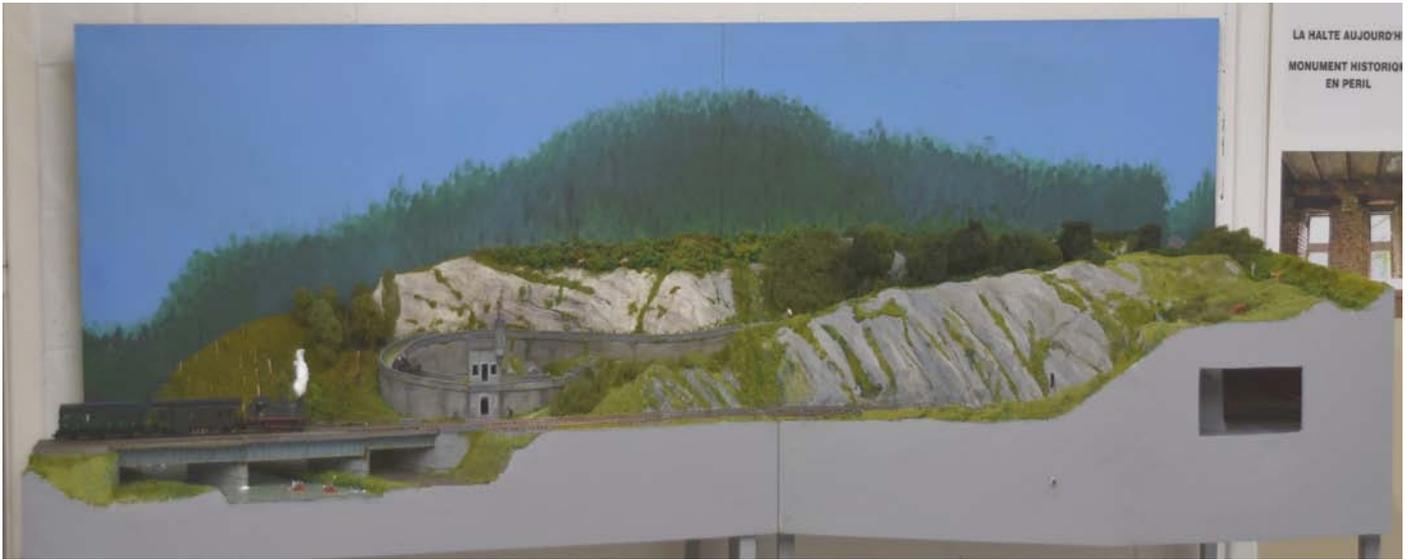
Merci au visiteur pour leur gentillesse et leurs encouragements.

Cette exposition fut un succès avec +/- 400 entrées.

Texte: Thomas Chevalier

Photos: Thierry Gonze





CONVOCATION À L'ASSEMBLEE GENERALE



de la Société Royale Rail Miniature Mosan asbl.

Le vendredi 21 janvier 2022 à 20h00

Au Centre Associatif et Culturel de Géronsart : Rue du Trèfle, 2 à Jambes.

Ordre du jour :

1. Bilan moral : par le Secrétaire Pierre STORDER;
2. Bilan financier des comptes 2021 : par le Trésorier Pierre GOYENS ;
3. Rapport des Commissaires aux Comptes : par Jean-Pierre LOBET et Jacques DELVAUX ;
4. Approbation des comptes 2021 par l'Assemblée;
5. Décharge des Administrateurs et des Commissaires de la gestion des comptes 2021 par l'Assemblée;
6. Présentation du budget 2022 par le Trésorier Pierre GOYENS ;
7. Approbation du budget 2022 par l'Assemblée;
8. Election d'un commissaire aux Comptes pour une mission de un an en remplacement de Jacques Delvaux dont le mandat est à

échéance;

9. Augmentation des cotisations pour 2023;
10. Approbation des nouveaux statuts et du Règlement d'Ordre Intérieur (ROI)
(les statuts et le ROI sont transmis par mail à tous les membres effectifs et en copie papier aux membres ne possédant pas d'adresse mail)
11. Election de membres pour le Conseil d'Administration – 3 mandats vacants.
Actuellement trois mandats arrivent à échéance biennale :
- Philippe Bruniaux,
- Jean-Claude Botspoel
- Serge Buysse
Ces mandats peuvent être renouvelés.

Les candidatures doivent parvenir par écrit (ou mail) au secrétariat du club pour le 1er janvier 2022 au plus tard (article 501 des statuts).

Attention : vu la mise en application des nouveaux statuts au 1 janvier 2023, les nouveaux mandats ne seront valables que pour une période de un an mais pourront être renouvelés lors de la prochaine AG.

Quelques rappels utiles des statuts :

L'A.G. ne peut valablement délibérer sur les modifications aux statuts que si les modifications sont explicitement indiquées dans la convocation et si l'assemblée réunit au moins les deux tiers des membres. Aucune modification ne peut être adoptée qu'à la majorité des deux tiers des voix des membres présents.

Article 402 : (...) Seuls les membres effectifs majeurs, en ordre de cotisation pour l'année en cours, (c'est à dire pour le millésime de la date de l'A.G.) y sont admis à voter et sont pris en



compte pour le quorum.

Conditions d'éligibilité :

Article 501 : (...) Pour être candidat et éligible au C.A., il faut :

- être membre effectif de l'association depuis un an au moins à la date des élections ;
- être en règle de cotisation 45€
- respecter la forme et les délais prescrits pour le dépôt des candidatures ;
- être âgé de 18 ans au moins à la date des élections

Quelques rappels utiles du Règlement d'Ordre Intérieur R.O.I. :

Article 15 : La date limite pour le paiement de la cotisation annuelle fixée par le C.A. est le 31 janvier de l'année concernée.

Rappel (Article 304 des statuts, dernière phrase) : « sans préjudice de l'article 2, alinéa 1er, 5° de la loi du 2 mai 2002, peut être réputé démissionnaire, le membre qui ne paie pas les cotisations annuelles qui lui incombent dans le délai fixé par le C.A. »

Cependant, pour être admis à voter en A.G. extraordinaire, il faut que le montant de la cotisa-

tion du membre effectif majeur soit enregistré sur le compte du RMM asbl au plus tard le 19 janvier 2022..

Conseil d'Administration 2020, (de gauche à droite) Thomas Chevalier (Adm), Jean-Claude Botspoel (Vice-Président), Pierre Goyens (Trésorier), Philippe Bruniaux (Adm), Serge Buysse (Adm), Pierre Storder (Secrétaire), Didier Delfosse (Président).



Conseil d'Administration 2021**Président** - Didier Delfosse

Gsm: 0477 65 64 86

Mail: president@club-rmm.be

Vice-président - Jean-Claude Botspoel

Gsm: 0477 39 69 99

Mail: vice_president@club-rmm.be

Secrétaire - Pierre Storder

Gsm: 0475 39 31 70

Mail: secretaire@club-rmm.be

Trésorier - Pierre Goyens

Gsm: 0474 47 26 70

Mail: tresorier@club-rmm.be

Administrateur - Serge Buysse

Gsm: 0473 92 85 68

Philippe Bruniaux

Tél: 081 44 10 35

Jean-Marie Dresse

Gsm: 0479072120

Compte banque du RMM

IBAN : BE26 0016 1113 4129

BIC : GEBABABB

Adresse - Centre Associatif et Culturel de Géronsart, rue du Trèfle n°2, 5100 Jambes

Les statuts et le règlement d'ordre intérieur sont affichés aux valves du club et sur son site internet.

Web - <http://www.club-rmm.be>**Animateurs des réseaux et activités****•Réseau H0 « Mosan »**

Philippe Bruniaux - Etienne Noulard

•Réseau H0 « 3Rails »

Jean-Pierre Lobet|Philippe Colyn|Fabrice Bar

•Réseau N « Athus-Meuse »

Thierry Follébouck - Jean-Marie Dresse

•Réseau Modulaire des Membres

Pierre Goyens - Jean-Claude Botspoel

•Bibliothèque

Philippe Bruniaux - Jean-Claude Botspoel

•Ferro Flash Namur

Thomas Chevalier & Didier Delfosse

Cotisations annuelles**Le Membre:**

Membre « bienfaiteur » libre

> ou= à 50,00 €

Membre adhérent ou effectif - 45,00 €

Second membre d'une même famille

(adulte) sans FFN - 25,00 €

Membre junior (- de 18ans) - 20,00 €

L'abonné à Ferro Flash Namur:

Pour la Belgique - 25,00 €

Ferro Flash Namur

Editeur responsable :

Didier Delfosse

Mail : ffn-rmm@club-rmm.be

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.

DECEMBRE

Ven. 17 | 19h

Souper Annuel (Voir Covid)

Ven. 24 | 19h

Club fermé, Joyeux Noël

Ven. 31 | 19h

Club fermé, Bonne Année

JANVIER

Ven. 7 | 19h

Réunion club

Sam. 8 | 14h

Réunion club - Circulation Libre

Ven. 14 | 19h

Réunion club

Ven. 21 | 19h

Assemblée Générale

Sam. 22 | 14h

Réunion club - Atelier Modelisme

Ven. 26 | 19h

Réunion club -

FEVRIER

Ven. 4 | 19h

Réunion club -

Ven. 11 | 19h

Réunion club -

Sam. 12 | 14h

Réunion club - Circulation Libre

Ven. 18 | 19h

Réunion Mensuel

Ven. 25 | 19h

Réunion club

**RAIL MINIATURE MOSAN
17^E BOURSE
FERROVIAIRE****NAMUR
DIM. 5 JUIN
9:00 - 13:00****LIEU: CENTRE CULTUREL DE GÉRONSAERT
ADRESSE: 2 RUE DU TRÉFLE, 5100 JAMBES****INFOS: SECRETAIRE@CLUB-RMM.BE
WWW.CLUB-RMM.BE**

DONT RÉSERVÉ PUBLICITÉ: JAMBES NAMUR - 2021

VILLE DE
NAMURDans le respect
des règles sanitaires
en vigueur !