

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°157 2009-4

A la Bourse du RMM le 14 juin...



Photos Didier Delfosse.



(Après la remise en place des locaux, le groupe des "joyeux démonteurs")



Le Président répond aux questions de la journaliste de "Vers l'Avenir". Article paru le 3 juillet.



Réunion de Comité du 14 juillet

En sa réunion du mardi 14 juillet, les membres présents (qui n'étaient pas en vacances ou en congrès), ont trouvé une idée qui permettrait de contourner l'impossibilité d'obtenir le local de réunion à une heure nous permettant de revenir aux exposés de modélisme et de projections comme cela avait lieu lorsque nous avions nos réunions dans nos locaux (lorsqu'il y avait encore de la place pour se faire).

Dès que les unités scouts auront dégagé le hall du bas, nous pourrons disposer les chaises dans celui-ci, face à la quadruple porte. Un essai sera tenté après approbation par le Comité et dégagement des lieux...

La confection d'arbres en fil

L'article sur la confection d'arbres en fil, qui a fait l'objet d'une présentation de Didier Delfosse lors de la réunion mensuelle de juin, figurera dans FFN n°158. Parution en octobre 2009 pour meubler les longues soirées d'hiver.

**Petits et grands de part et d'autres des tables...
Les photos de la Bourse du 14 juin 2009 sont de Didier Delfosse.**

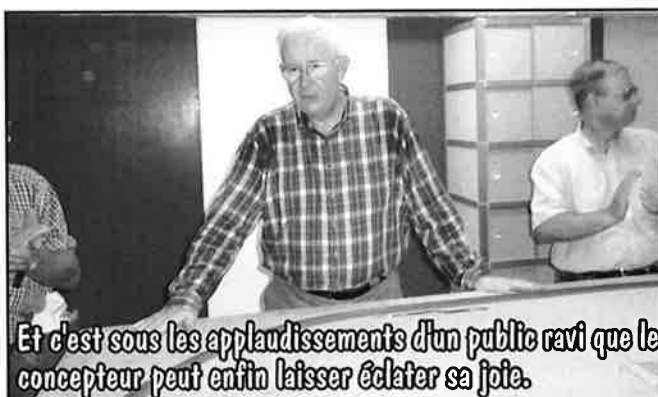
Nous fixons d'ore et déjà rendez-vous pour le dimanche 6 juin 2010, même lieu, mêmes heures (09h00 à 13h00).

Une naissance au R.M.M. : le réseau "3 rails"

Il est né, non pas un 25 décembre, mais juste après la fête nationale, le réseau modulaire "3 rails". La présentation "au temple" a été faite le vendredi 24 juillet au local du club devant une foule d'amateurs "inconditionnels" ravis de le voir enfin monté et prêt pour les essais dans sa forme la plus nue : menuiserie et rails.

Nous devons sa conception à notre ami Claude Dehareng qui depuis des semaines étudie le projet de faisabilité, le plan et la réalisation technique.

Aidé par les compétences et/ou la bonne volonté de l'un et de l'autre : menuiserie, pose des rails, etc. voici le réseau modulaire qui fait son apparition officielle qui va en ravir plus d'un !



Et c'est sous les applaudissements d'un public ravi que le concepteur peut enfin laisser éclater sa joie.



A peine installé, premier cours sur le fonctionnement du réseau 3 rails par Claude Dehareng.



Mise en place des modules sur une menuiserie et des supports parfaits !



C'est à cet endroit que se reliera la seconde voie qui sera posée ultérieurement.



Emboîtements faciles, stabilité parfaite.



Les premières circulations d'essai sont réussies !



Premiers déballages... premières circulations... premiers ravissements !



Notre photographe était présent et se devait d'immortaliser cet important événement de la "Vie du Club" : le premier assemblage "en grand" et les premiers tours de roues ont été réalisés, pour la circonstance, dans le local "d'à-côté".



Apprendre à piloter avec la "Central Station".



Georges et Vincent devant une rame TEE suisse "Gottardo".



Même notre ami Jules n'a rien raté de cet événement !

Comme ce réseau, par manque de place, doit être monté et démonté à chaque réunion, le concepteur a génialement étudié la question en fonction de la grandeur du local disponible : il sera possible de réduire la longueur du réseau en modulant les... modules !

Peut-être est-ce en raison de "la première fois", mais le montage a été d'une telle rapidité que j'ai failli ne pas en avoir de photos : je suis arrivé à la mise en place du dernier morceau, juste pour les applaudissements bien mérités par Claude Dehareng !

Ce dernier, à peine remis de ses émotions, a donné son premier cours sur le fonctionnement et les possibilités futures de la pose de la seconde voie parallèle.

Sollicité par la Rédaction, notre ami Claude Dehareng nous a confié son premier texte sur le sujet. Nous le reproduisons ci-après.

Le texte et les photos ci-dessus : Claude Carpet.

Cette fois, ça y est !

Le nouveau réseau 3 Rails du RMM est sur ses rails, en site propre !

Le premier montage a été réalisé ce vendredi 24 juillet 2009 dans le local du RMM où se tiennent généralement les réunions mensuelles du 3e vendredi.

Le briefing initial terminé, le réseau a été pris d'assaut par les membres "trois-raillistes" présents qui ne se sont pas privés de déjà tester un maximum de choses

(alimentations diverses : mobile station, central station, centrale ESU, transformateur analogique classique - matériel roulant divers : matériel numérique récemment sorti dans le commerce, matériel ancien numérisé, matériel ancien resté tel qu'à l'origine en analogique, etc...).

Tous ceux qui avaient amené du matériel s'en sont tellement donné à cœur joie sur les longues lignes droites et sur les courbes à grand rayon que, très rapidement il a fallu ajouter un second circuit, assemblé avec des rails personnels supplémentaires, pour augmenter la capacité d'utilisation.

Mais que ceux qui n'étaient pas là ce vendredi se rassurent, ce n'était qu'un premier essai ! Le réseau sera de nouveau monté vendredi prochain lors de la réunion mensuelle des "amis du 3 rails" de juillet, ainsi qu'au moins deux autres fois en août, afin de terminer les essais de mise en route (montages en version normale et en version raccourcie notamment).

A partir de septembre, et sous réserve d'accord du Comité sur le planning, on le monterait systématiquement deux fois par mois, le deuxième et le dernier vendredi du mois par exemple, (... et plus si affinités ou demande particulière, à l'exception cependant du troisième vendredi, réservé à la réunion mensuelle et aux conférences et présentations).

Petit historique et remerciements

L'idée de construire un nouveau réseau 3 rails a été lancée officiellement lors de l'Assemblée Générale de janvier dans le but d'une relance des activités "3 rails" au club.

Fin mars, une proposition budgétisée de réseau modulaire, montable et démontable à chaque réunion, et rangeable sous le réseau H0 mosan entre les utilisations, a été soumise au Comité qui l'a acceptée fin avril à condition que le réseau soit :

- 1) modulable en longueur,
- 2) financé et étalé en deux temps, avec un seul ovale en premier.

Les achats de matériel (menuiserie, électricité, éléments de voies) ont eu lieu fin mai début juin.

La construction a été réalisée selon le planning suivant :

- mi-juin pour la découpe et le perçage des lattes-supports de la table par Michel Hosselet à Belgrade,
- fin juin pour l'assemblage des lattes-supports et des panneaux de multiplex et la pose des chemins de câbles et les raccordements électriques par votre serviteur à Perwez,
- début juillet pour la pose du revêtement de liège et des voies par Eddy et Henri Deceuninck à Perwez également,
- le 16 juillet pour un transport mémorable en break + remorque entre Perwez et le local du club à Jambes par Marc et Laurent Bouchat.

Merci à vous Michel, Eddy, Henri, Marc et Laurent qui avez participé à la phase construction et au transport, merci à Jean-Pierre Lobet pour la coordination des réunions d'avancement et l'interface avec le Comité.

Merci à Claude Riguelle pour nous avoir ouvert les portes du club et nous avoir, au pied levé, donné le coup de main pour le déchargement du réseau au club.

Merci à tous ceux qui ont émis des idées, des remarques ou des suggestions pendant toute la phase de gestation et de construction. Merci enfin au comité pour le soutien et l'intérêt apporté au projet.

Maintenant, pour vous tous qui n'avez pas encore eu l'occasion d'apporter votre contribution, le plus important reste à faire : utiliser au maximum le réseau, le faire vivre le plus souvent et le plus intensément possible, son évolution ultérieure dépend de votre intérêt et de votre assiduité à le faire fonctionner.

Description

Mais à quoi ressemble donc ce nouveau réseau, et quelles sont ses possibilités ?

Conçu dès le départ comme un projet ouvert, évolutif, modulaire et modulable en longueur, le réseau comporte six modules principaux répartis deux par deux en trois zones principales :

- deux modules (n°1 et 2) de 61 cm par 2,44 m constituent la zone de la gare principale ;
- deux modules (n°3 et 4) de 61 cm par 2,44 m constituent la zone des lignes de parade ;
- deux modules (n°5 et 6) de 1,12 m par 1,62 m constituent la zone des bouclages qui interconnectent les deux zones précédentes par de grands rayons de courbure.

Les modules sont constitués d'un cadre en lattes sur tranche de section 55 x 18 mm, sur lequel est fixée une plaque de multiplex de 8 mm d'épaisseur, elle-même recouverte d'une feuille de liège de 2 mm d'épaisseur, qui constitue le chemin de roulement.

Le réseau représente une ligne principale à double voie à deux pôles d'intérêt : une gare principale avec voies d'évitement dans les deux sens et une ligne de parade double. Ces deux éléments sont reliés l'un à l'autre par deux demi-boucles à grand rayon de courbure.

Deux circuits indépendants et parallèles construits chacun sur base d'un ovale beaucoup plus long que large, sont prévus en fin de 2e phase (voir figures). La première phase ne comporte cependant que le circuit extérieur et les seuls rails d'alimentation du circuit intérieur (voir figures).

Durant la période d'exploitation de la 1ere phase, cette disposition permet, à un (voire deux) utilisateurs autres que celui qui utilise le circuit extérieur, de poser des rails supplémentaires personnels pour se créer un circuit indépendant (fonction des rails personnels dont il dispose) utilisable pour rouler ou pour faire différents essais de matériel roulant ou électromagnétique.

Le réseau peut être monté en version normale, il fait alors 7,12 m sur 1,62 m et peut être installé dans n'importe lequel des deux locaux à droite du bar (local principal ou local annexe). Il peut également être monté en version raccourcie (voir figures), il fait alors 4,68 m sur 1,62 m et peut être installé dans le hall qui dessert le local du RMM et celui des Scouts. Dans la version

raccourcie, on supprime les deux modules lignes de parade (n°3 et 4) et on les remplace par le 2e module gare (le premier restant à sa place normale). On boucle donc les modules gare (n°1 et 2) l'un sur l'autre via les deux modules de bouclage (n°5 et 6). On obtient alors un (1e phase) ou deux (2e phase) ovales raccourcis chacun avec deux voies de garage et deux heurtoirs.

Chaque module comporte 3 pieds doubles (à pourvoir dans un second temps de vis de réglage en hauteur) qui s'emboîtent dans des alvéoles adaptées au niveau des lattes-supports du châssis du module. Le plan des voies est situé à environ 1,05 m de hauteur par rapport au sol.

Les modules sont maintenus l'un contre l'autre aux raccords respectifs des châssis par deux pinces-serre-joints. Les joints entre modules correspondent à des joints de rails physiques qui, à deux exceptions près, sont des rails standards n°24188 de 188 mm de long, c'est-à-dire les plus courants et les moins chers (On a aussi prévu la possibilité de casse lors des manipulations).

Du point de vue installation électrique fixée sous la table, on a trois jeux de câbles bipolaires rouge et noir qui courent sous le plan des voies dans des tubes en plastique de 20 mm de diamètre. Les liaisons électriques entre modules se font également sous la table au moyen de connecteurs enfichables. Deux de ces jeux de câbles alimentent chacun un circuit de voies (intérieur ou extérieur) du réseau en 4 points différents par circuit. Le troisième jeu est prévu pour distribuer ultérieurement la tension (numérique) aux aiguillages et appareils électromagnétiques divers.

On peut donc ainsi alimenter indépendamment (avec des centrales différentes p ex. (Central Station, Mobile Station, Centrale ESU ou simple transformateur analogique) chacun des deux circuits de voies et celui des aiguillages (le jour où on numérise ces derniers). L'alimentation des circuits de voies peut se faire, pour chaque circuit, à partir de n'importe lequel des quatre coins de la table du réseau. Leur alimentation à partir des centrales ou transformateurs de commande se fait au moyen de raccords munis de connecteurs enfichables avec détrompeur physique empêchant toute connexion erronée et toute mise en court-circuit de deux centrales différentes.

Seul le réseau est mis à disposition par le RMM, mais les alimentations numériques (central station Märklin ou ESU, mobile station, ...) sont à prévoir par les utilisateurs du "système 3 rails" en même temps que leur matériel roulant. Par contre, le transformateur Märklin de 32 VA utilisé sur le réseau H0 mosan peut être utilisé pour une alimentation de matériel classique.

L'interface avec le matériel de l'utilisateur est constitué par deux fils dénudés (un rouge et un brun) et de préférence étamés en provenance de la source d'alimentation de l'utilisateur.

Dans un premier temps, les aiguillages seront commandés uniquement en manuel. Ils pourront par la suite être motorisés (commande classique par boutons poussoirs ou TCO) et/ou numérisés (on peut alors utiliser le 3e

jeu de câbles électriques prévu en l'alimentant par une troisième centrale - Central Station ou centrale ESU).

De plus, en variante au niveau des connecteurs enfilables d'alimentation, on peut utiliser un raccord unique qui met en parallèle les trois circuits intérieur, extérieur et "aiguillages" pour commander tout le réseau par une seule et unique centrale.

Le réseau est construit en voies "C" de Märklin, voie en plastique avec ballast, certes pas la plus satisfaisante du point de vue esthétique et modéliste, mais très pratique du point de vue endurance et connexions mécaniques et très bien étudiée du point de vue raccordement et conduction électrique.

Les rails d'alimentation du circuit intérieur, posés en première phase, sont également en voie C. Mais en utilisant les rails de transition Märklin 24951 ou 24922,

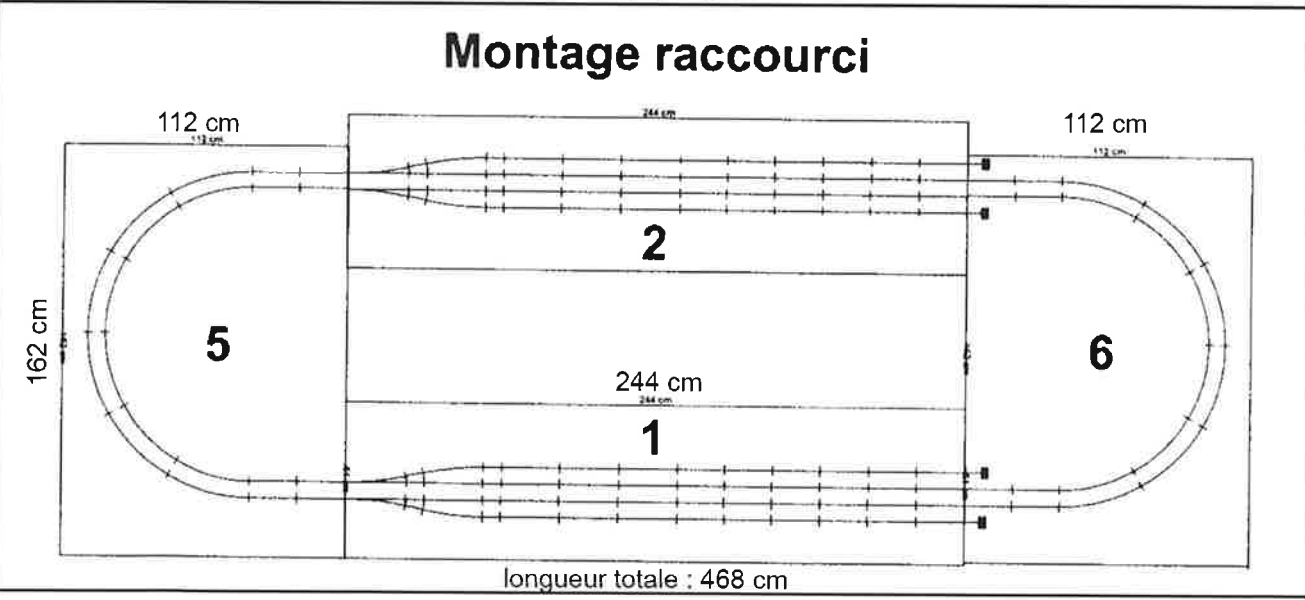
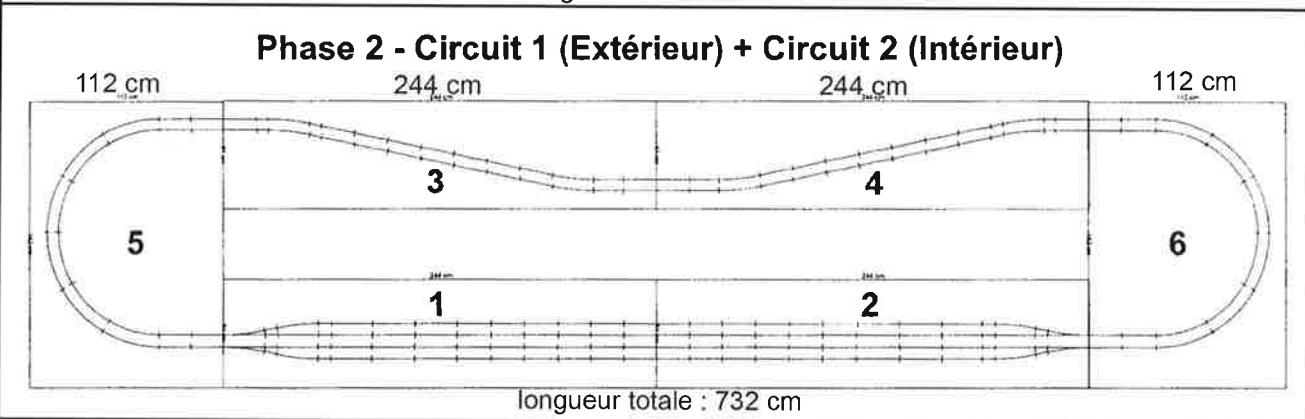
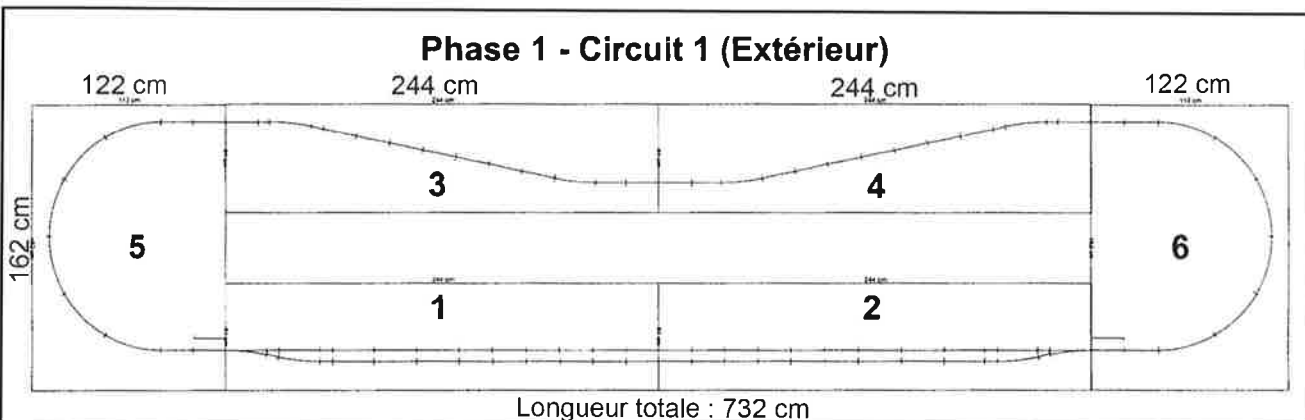
on peut, si on le souhaite, réaliser les extensions personnelles citées plus haut respectivement en rails M (métalliques) ou K (plastiques non ballastés).

Le réseau permet de faire circuler et parader des trains plus ou moins longs (longueur minimale des voies déviées en gare : 3,80 m, soit une rame de 12 voitures plus la locomotive) sur des lignes où les courbes sont à grands rayons (579,3 mm et 643,6 mm pour les bouclages - 1.114,6 mm pour les aiguillages et leur contre-courbes).

On peut y circuler en analogique comme en numérique.

Evolutions possibles

Des extensions futures sont possibles : jusqu'à 4 voies en gare côté intérieur et 3 voies côté extérieur, ajout d'une ou l'autre voie de desserte locale en ligne de parade (par exemple : scierie, ...).



Par ailleurs, la possibilité existe d'ajouter des voies personnelles et même un 3e ou un 4e circuit indépendant avec son propre rail d'alimentation type 24088 par ex. (selon place disponible sur la table).

Le réseau est actuellement prévu à un seul niveau, sans relief ni décor pour des raisons de montage et démontage (nombreuses et fréquentes manipulations obligatoires) et pour permettre son rangement sous le réseau H0 (espace minimum et fragilité des décors).

Pour le décor, il y a pas mal d'idées en l'air, par exemple :

- décorer la zone lignes de parade seule (pourquoi pas dans un style "modules Saroulmapoul", mais du type cinémascope;
- décorer la zone de gare seule (idem);
- décorer les deux zones précitées en utilisant deux fonds de décor dos à dos avec les deux zones non visibles simultanément,

-

En ce qui concerne la réalisation pratique, on pourrait par exemple utiliser une technique particulière inspirée de l'article "Flintfield, ou comment faire du décor un puzzle ..." paru dans la revue Train Miniature Magazine n°80 d'avril 2009 (pages 24 à 37). Cette technique consisterait à profiter de l'épaisseur de 1 cm de la voie C de Märklin pour réaliser un décor amovible monté sur plaques de multiplex de 8 mm d'épaisseur découpées aux dimensions des zones hors rails à décorer sur les modules concernés. Ces plaques pourraient être décorées et stockées séparément lors du rangement ou simplement posées aux endroits ad hoc sur le réseau lors de son utilisation.

Appel est dès à présent lancé à tous les modélistes et décorateurs du club, qu'ils soient ou non adeptes du 3 rails.

Beaucoup de choses à dire ou à faire encore, donc.

Je vous propose d'en reparler lors de votre prochain passage au club ou dans un prochain article dans ces mêmes colonnes.

Que diriez-vous de créer, autour de ce nouveau réseau, un groupe d'animation et de discussion sur l'utilisation et les ficelles du numérique, à programmer périodiquement lors de nos prochaines réunions et avec démonstrations possibles à l'appui ?

Mais comme le souhait n°1 des "adeptes du 3 rails" a toujours été et est toujours avant tout de rouler, alors, roulez jeunesse et le plus souvent possible ! Faites nous vivre ce réseau.

Bon vent au nouveau réseau 3 Rails du RMM, bon voyage à tous ceux qui utiliseront ses voies !

Et à bientôt, Etienne, au RMM ?

Derniers rappels

Condition pour rouler : venir avec son alimentation en plus de son matériel roulant. Interface : un fil rouge et un fil brun dénudés et de préférence étamés (cette dernière préférence, on peut la remplir au club).

Le montage et le démontage + rangement prennent environ 15 minutes chacun, à 2 ou 3 personnes.

N'oubliez pas qu'il faut des acteurs pour monter et surtout pour démonter le réseau en fin de réunion chaque fois que l'on veut rouler !

Claude Dehareng

FFN 156, rectifications

Pages 15 et 16

2ème colonne, type 53 : il y a 43, il faut 42.

Page 16

5ème colonne, type 81

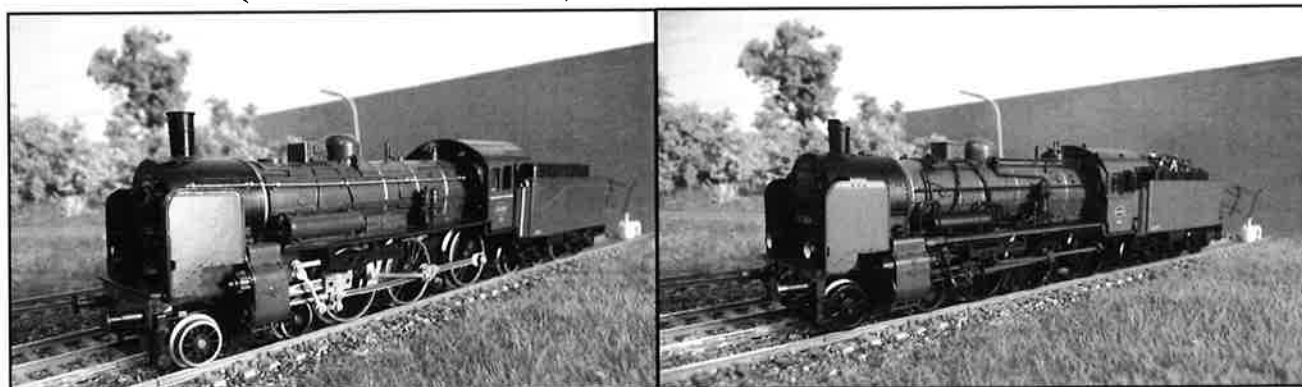
Il y a 81.153 et 81.171, il faut 81.053 et 81.071.

Photo de la page 9

Dans la légende de la première photo, il y a : type 17.

Il faut lire : type 7.

Prise de guerre 1944-1945 : la reproduction de la BR 38 de la DR (P8 ex-KPEV) devenue n°64.168 à la SNCB



A gauche : la Liliput, vendue sous la référence 10491. A droite : la Fleischmann, référence 416701B.



Les épouses sont aussi conviées aux circulations des trains !

Pour preuve, Françoise, sur le réseau numérique du club, pendant un essai de sa nouvelle locomotive sonorisée SNCB n°64.168 de Fleischmann.

Une Cockerill 020 à vendre !

"Je vous écris ce jour car j'ai découvert une locomotive Cockerill (020 à chaudière verticale) à vendre.

La machine est en état de fonctionner et possède son ticket de chaudière jusqu'en 2014 !!

Pour rappel, j'ai créé une asbl (**Association pour la Sauvegarde du Patrimoine Ferroviaire Belge**, parue au moniteur belge) et j'aimerais que cette association puisse faire une proposition de rachat de cette loco. Cependant, comme l'asbl soutient déjà la future révision de la Tubize 2002 nous n'avons pas de fonds propres pour cette opération.

Ce que je vous propose donc c'est d'unir nos forces pour faire référence à la maxime de notre pays et d'essayer de ramener cette loco sur le sol belge. Le prix demandé est d'environ 50.000,00 € avec le transport. C'est beaucoup d'argent, mais si nous sommes nombreux à participer cela peut être faisable.

Comment participer?

- Envoyer moi un courriel à mon adresse vincent.masson75@orange.fr
- Pour l'instant, faites une "promesse de don".
- Si ces promesses permettent de tenter le rachat, je vous recontacte et on se jette à l'eau !
- N'oubliez pas vos coordonnées.
- Téléphonnez à vos copains, vos amis, des amateurs de trains et proposez la participation.

N'oubliez pas que c'est une asbl et que les comptes sont déclarés, pas de doutes à ce sujet.

Pourquoi sauver cette loco ?

- Les belges sauvent des machines belges (un peu de cocorico !)
- Elle est en état de fonctionner, pas de réparation sur plusieurs années à prévoir !
- Il n'y a qu'une seule loco de type Cockerill en état sur le sol belge (*située au musée de Treignes*).
- Les asbl de notre pays ne peuvent subvenir à toutes

propositions, nous pouvons être un complément.

- Une occasion de ce type n'est peut être pas sur le point de se renouveler !

J'espère à bientôt."

Vincent Masson, Président du Conseil d'Administration.

Note de la Rédaction : Ce message a été transmis par Etienne LABAR. Notre ami Laurent CORDIER est Vice-Président du Conseil d'Administration de cette ASBL dont le siège social est établi à 5670 Nismes, Rue de l'Aurzière n°5. Les statuts ont été déposés au Greffe du Tribunal de Commerce à Dinant le 26 mai 2006, n° d'entreprise : 0881.551.242.

Copie des statuts au format ".PDF" peut vous être envoyée sur demande à la rédaction de FFN.

"Yvonne", la locomotive qui fait l'objet de cet article, photo annexée au message





Henry aux commandes d'un convoi sur le réseau HO US.



Réunion mensuelle de juillet : exposé sur le module de la "Brasserie Schlitz" de Michel Marin.



Jules positionne les aiguillages dans la gare cachée du réseau HO US.



Réunion mensuelle de juillet : instant de convivialité avant l'exposé modélisme. Michel, Jules, André, Jean-Claude, Paul.



Michel remet en place une locomotive récalcitrante.



Luc présente son module "Aérodrome de Temploux" à des visiteurs.



Michel présente ses petits personnages "faits maison".

Duo de locomotives Diesel série 1600 des CFL sur les rails belges

Introduction

La publication, dans notre numéro 156 (pages 20 et 22), de photos de Claude Dumont représentant, le 16 mai 2009, les Diesel 1603 et 1604 en duo sur la ligne touristique du PFT (actuellement Ciney - Purnode) nous a rappelé que ce même duo avait, le 26 mai 1955, déjà emprunté les lignes 162, 161 et 50 entre la frontière belgo-luxembourgeoise et la gare d'Oostende-Kaai.

Il s'agissait d'une longue marche d'essai en tête des trains internationaux n°38 (Basel 0h50 - Oostende-Kaai 12h01) et n°39 (Oostende-Kaai 18h05 - Basel 5h40).

Petit rappel

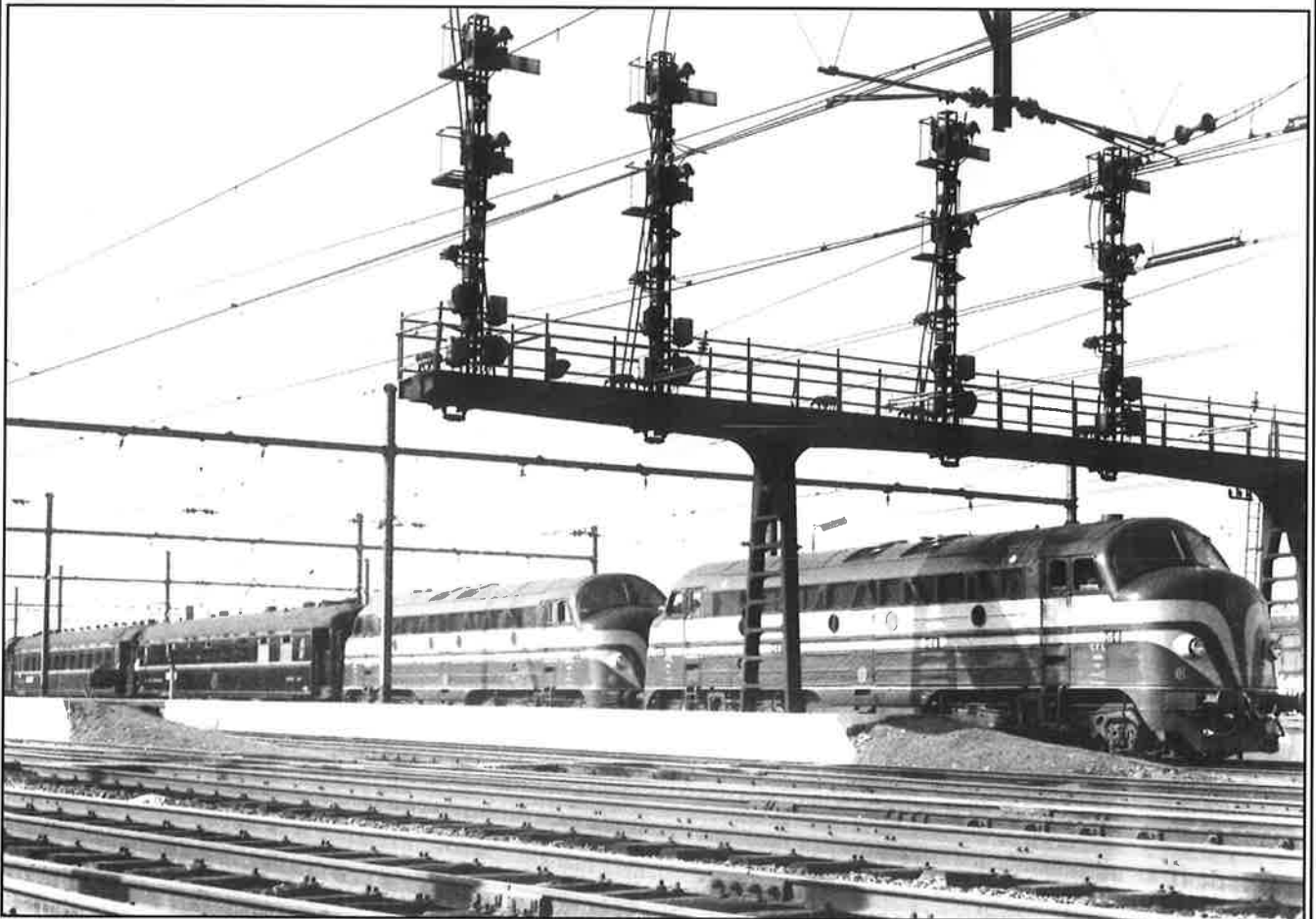
En 1954, la SNCB commandait 95 locomotives Diesel-électrique de grande puissance dont 55 équipées d'un moteur Cockerill-Baldwin (type 201) et 40 équipées d'un moteur Général Motors (22 du type 202 et 18 du type 203). Toutes ces locomotives furent livrées par l'industrie ferroviaire belge à la SNCB en 1955. Mais, comme la 202.014 ne fut pas équipée d'une chaudière de chauffage des rames de trains voyageurs, elle devint une 203

sous le numéro 203.019.

A cette époque, l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) avait mis en demeure les Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) de disposer d'engins Diesel puissants pour accélérer la marche des trains internationaux sur la ligne Luxembourg - Gouvy. C'est ainsi qu'avant leur livraison à la SNCB, les quatre dernières locomotives type 202 (202.019 à 202.022) furent vendues aux CFL où elles formèrent la série 1600 et numérotées 1601 à 1604.

Les trois dernières locomotives furent retirées du service en 1994 mais sont toujours en activité. C'est ainsi que le PFT possède la 1602 : remise dans la livrée d'origine qu'elle aurait portée à la SNCB et numérotée 202.020 et la 1603 qui a conservé sa livrée luxembourgeoise. Quant à la 1604, elle est préservée par le Ministère Luxembourgeois de la Culture et remise dans la livrée et la numérotation qu'elle possédait dès sa mise en service au Grand-Duché de Luxembourg.

Michel HERBIET



Le 26 mai 1955, les 1603 et 1604 des CFL ont effectué de longues marches d'essai entre Luxembourg et Oostende. Arrivées à 12h01 avec le train international n°38, elles s'appêtent à retourner à Luxembourg en tête du train international n°39. La photo nous montre les 1604 et 1603 en gare d'Oostende-Kaai dans l'attente du départ fixé à 18h05 (photo collection ARBAC, parue dans le calendrier du PFT de 1996.)



Lors d'une excursion vers la Vennbahn, le 7 août 2004, la 202.020 du PFT (ex-CFL 1602), en tête d'une rame de voitures K, arrêtée en gare de Trois-Ponts pour le point photos (photo Claude Carpet).



A Bruxelles-Nord, un dimanche soir de 1955, la 1.002 de la remise de Schaerbeek (FSR) suivie d'une type 10 de Stockem (MKM) attendent le signal de départ (19h50) pour unir leurs efforts pour amener le train international n°39 à la bonne heure (21h42) en gare de Jemelle (Photo H.J.Hesselink, parue "En Belgique sur les Rails d'autrefois", Editions du Cabri).

Trains internationaux n°38 et n°39

Horaires sur le parcours Luxembourg - Oostende-Kaai (et vice-versa)
valables du 22 mai au 1 octobre 1955

	Train 38			Train 39	
	Arrivée	Départ		Arrivée	Départ
Luxembourg	(1)	06:35	Oostende-Kaai	-	18:05
Arlon	07:03	07:16	Brugge	18:21	18:23
Libramont	07:50	07:51	Gent-Sint-Pieters	18:48	18:56
Jemelle	08:16	08:31	Bruxelles-Midi	19:22	19:31
Namur	09:21	09:25	Bruxelles-Nord	19:37	19:50
Bruxelles-Q.L.	10:11	10:13	Bruxelles-Q.L.	Passage à 20:00	
Bruxelles-Nord	10:22	10:26	Namur	20:42	20:46
Bruxelles-Midi	10:32	10:44	Jemelle	21:42	21:57
Gent-Sint-Pieters	11:16	11:18	Libramont	22:31	22:34
Brugge	11:43	11:45	Arlon	23:05	23:15
Oostende-Kaai	12:01	-	Luxembourg	23:40	(2)

(1) Départ de Basel à 0h50, arrivée à Luxembourg à 6h22

(2) Départ de Luxembourg à 23h54, arrivée à Basel à 5h40

Deux modes de traction :

1. Vapeur en double traction (forte charge) entre Luxembourg et Bruxelles par les type 10 des remises de Jemelle (LJ) et Stockem (MKM).

A l'exception des dimanches et jours fériés : type 1 de la remise de Schaerbeek (FSR) pour le train n°39 entre Bruxelles-Nord et Jemelle.

2. Electrique entre Bruxelles et Oostende par les type 122 de Bruxelles-Midi (FBM) ou de Oostende (FSD).



Pacific type 10 sur la ligne du Luxembourg.

La 4512 de Bruxelles-Nord, construite par Cockerill en 1912, sera numérotée 1012 puis 10.012 et sortira d'écritures en octobre 1956.

Été 1930, la voici en gare de Namur avec "L'Edelweiss" en provenance de Bâle (photo J. Renaud).

La liaison "Amsterdam – Schiphol – Rotterdam" la plus rapide via la HSL (High Speed Line) avec F Y R A

La SNCB et "NS Hispeed" ont présenté le 7 juillet 2009, à Amsterdam, le nouveau train à grande vitesse pour le trajet entre Bruxelles et Amsterdam, via la ligne à grande vitesse HSL.

NS Hispeed, ProRail, et le ministère des Transports, des Travaux Publics et de la Gestion des Eaux ont donné leur feu vert le 9 juillet pour le lancement.

Michel Jadot, directeur général Voyageurs International de la SNCB, et Michiel van Roozendaal, directeur de "NS Hispeed", ont dévoilé à cette occasion le nom du train à grande vitesse qui reliera Amsterdam et Bruxelles: **Fyra**.

Les trains qui emprunteront la HSL auront les mêmes couleurs que celles du train à grande vitesse Fyra présenté le 7 juillet et rouleront aussi sous le même nom. Il s'agit de locomotives Traxx tractant des voitures Intercity qui circuleront à une vitesse maximale de 160 km/heure sur la ligne, soit quelque 30 km/heure plus vite que l'Intercity existant.

Horaire initial

Dans un premier temps, des trains Traxx circuleront entre Amsterdam Centraal, Schiphol et Rotterdam Centraal : les jours ouvrables 1x par heure, de 7h00 à 23h00. Un horaire adapté sera en vigueur les jours fériés. Lors de la phase initiale, la durée de votre trajet entre Amsterdam et Rotterdam ne sera déjà plus que de 43 minutes.

Votre gain en durée de trajet lors de la phase initiale :

	En voiture	Avec NS	Avec NS Hispeed	Gain entre NS et N S Hispeed	Gain entre voiture et NS Hispeed
Amsterdam - Rotterdam	63' à 116'	63'	43'	32%	32% à 63%
Schiphol - Rotterdam	47' à 91'	47'	26'	45%	45% à 71%

Horaire futur

On estime qu'à partir de la deuxième partie de 2010, les destinations seront étendues à Antwerpen et Bruxelles et que le gain en durée de trajet et la fréquence entre ces villes augmenteront. Viendra ensuite la liaison avec Breda. Au final, Fyra circulera cinq fois par heure entre Amsterdam, Schiphol et Rotterdam. La durée du trajet sera ramenée à 36 minutes à peine.

Faits et chiffres

- Le nouveau tracé HSL-Zuid affiche une longueur de 125 km, dont 85 km de voie à grande vitesse.
- L'alimentation électrique est de 25.000 volts.
- On dénombre 170 constructions civiles, ou "ouvrages



d'art", dont 4 tunnels, des passages sous eau, un aqueduc, des ponts et des viaducs.

Tout sur Fyra

(conférence de presse du 7 juillet 2009)

Michiel van Roozendaal (Directeur de NS Hispeed): *"Avec l'inauguration de ce train, conçu par Ansaldo Breda, le raccordement des Pays-Bas au réseau à grande vitesse européen s'annonce pour bientôt. Il s'agit pour nos clients et également pour les Pays-Bas d'un développement extrêmement positif. Les villes européennes sont de plus en plus proches les unes des autres. Avec Fyra, les voyageurs peuvent se déplacer plus rapidement, plus facilement et avec plus de confort."*

Michel Jadot (Directeur Général Voyageurs International de la SNCB) : *"Bruxelles se trouve au centre du réseau à grande vitesse européen. Le chaînon manquant, de Bruxelles et Antwerpen en direction du Nord, sera bientôt comblé avec l'ajout de ce nouveau train au réseau. Amsterdam se trouvera alors à une heure et trois-quart de Bruxelles. Un pas en avant important dans le développement des*



Caractéristiques des rames FYRA

Constructeur	Ansaldo Breda (Italie)
Designer	Pininfarina
Nombre de rames	19 au total (16 pour les "NS Hispeed" et 3 pour la SNCB)
Interopérabilité	fully TSI compliant (TSI = Train System Interoperability)
Configuration des rames	mAk+AD+mAB+B+B+mB+B+mBk A = 1 classe, B = 2ème classe; D = compartiment fourgon; k = élément de tête; m = élément motorisé.
Longueur totale	200,9 m
Largeur	2,87 m
Hauteur	4,08 m
Poids total	485 tonnes
Masse par élément	17 tonnes
Structure caisse	Aluminium + acier (poste de pilotage)
Ecartement	143,5 cm
Hauteur du plancher	126 cm
Diamètre des roues	92/85 cm
Nombre de portes par côté	12
Largeur de porte	90 cm
Sièges	546
Espace handicapés	1 (pour chaise à 2 roues)
Toilettes	5 (une pour handicapé)
Voltage 3 systèmes	25 kV 50 Hz
	3 kV continu - 1,5 kV continu
Puissance maxi	5.500 kW
Effort de traction maxi	300 kN
Vitesse maxi	250 km/h
Accélération maxi	0,58 m/s ²
Décélération maxi	1,2 m/s ²
Propulsion	Water cooled IGBT inverter et moteurs asynchrones
Systèmes de signalisation	ETCS niveau 2 / Système national
Air conditionné	Airco system dans chaque voiture. Pressure stroke
Services	Système d'information des passagers par GPS / Train Staff Area / Trolley area.

Les tests seront exécutés pour le compte d'Ansaldo Breda, qui reste propriétaire du train pendant la durée du programme de test. Une fois le programme de test terminé, le train retournera chez le fabricant Ansaldo Breda en Italie pour être terminé.

La SNCB et NS Hispeed disposent d'un total de 19 trains à grande vitesse (respectivement 3 et 16). Ce train à grande vitesse est le premier train qui peut être utilisé au niveau de l'ensemble du réseau de l'Union Européenne. Il répond en effet aux spécifications TSI (Technical Specifications for Interoperability, spécifications techniques d'interopérabilité). Selon les résultats des tests TSI et ERTMS (système de sécurité sélectionné en Europe) notamment, les trains à grande vitesse devraient, d'après les prévisions, être mis en place un an après le début des tests sur le trajet Amsterdam - Bruxelles. Lors de la mise en service de la ligne à grande vitesse, du matériel temporaire (locomotive Traxx et voitures classiques) sera utilisé à une vitesse de 160 km/heure.

Avec Fyra, NS Hispeed et la SNCB offrent au client vitesse et confort. Le trajet en train du centre d'Amsterdam au centre de Bruxelles ne durera qu'une heure et 46 minutes tandis que le trajet Rotterdam - Schiphol sera effectué en vingt minutes. En outre, le client pourra facilement acheter des billets en ligne.

Classes de transport

Fyra propose deux classes de transport: 1ère et 2ème classe. Les deux classes proposent

- Sièges confortables
- Zones silence
- Trolley catering
- Une voiture avec places sur réservation

En 1ère classe, les places sont plus larges et dotées d'une prise permettant, par exemple, d'utiliser un laptop ou un téléphone portable.

Catering

Se rendre dans le centre ville et en revenir, se détendre ou en profiter pour travailler encore un peu, avec des boissons ou des friandises que vous pouvez acheter au trolley qui chemine entre les places: voyager avec Fyra sera synonyme de confort.

Lounges

Si vous avez un ticket 1ère classe, vous bénéficierez, dans la NS Hispeed Lounge d'Amsterdam, Schiphol, Rotterdam et Breda, d'un café, thé ou boisson gratuite. Vous pourrez également y prendre connaissance des dernières nouvelles sur l'écran prévu à cet effet, y lire un journal ou une revue, y organiser une réunion ou encore continuer à travailler sur les lieux de travail présents équipés d'une connexion PC.

Autres précisions sur le site : <http://www.fyra.com>

relations entre nos deux pays."



Découvrez Fyra en chiffres.

Le train à grande vitesse, qui roule à une vitesse maximale de 250 km/heure, sera mis en place en 2010 sur les trajets Amsterdam - Schiphol -

Rotterdam - Anvers - Bruxelles et Amsterdam - Schiphol - Rotterdam - Breda.

Le train à grande vitesse présenté aujourd'hui (7 juillet 2009), qui a été fabriqué par Ansaldo Breda, en Italie, est un prototype. Cela signifie que l'extérieur du train est entièrement prêt mais que l'intérieur est équipé d'appareils de mesure et de test. Les essais auront bientôt lieu sur la ligne à grande vitesse HSL-Zuid aux Pays-Bas et sur la ligne à grande vitesse L4 en Belgique.



Gare de Jemelle, 12 juillet 2009 (photos Claude Carpet).

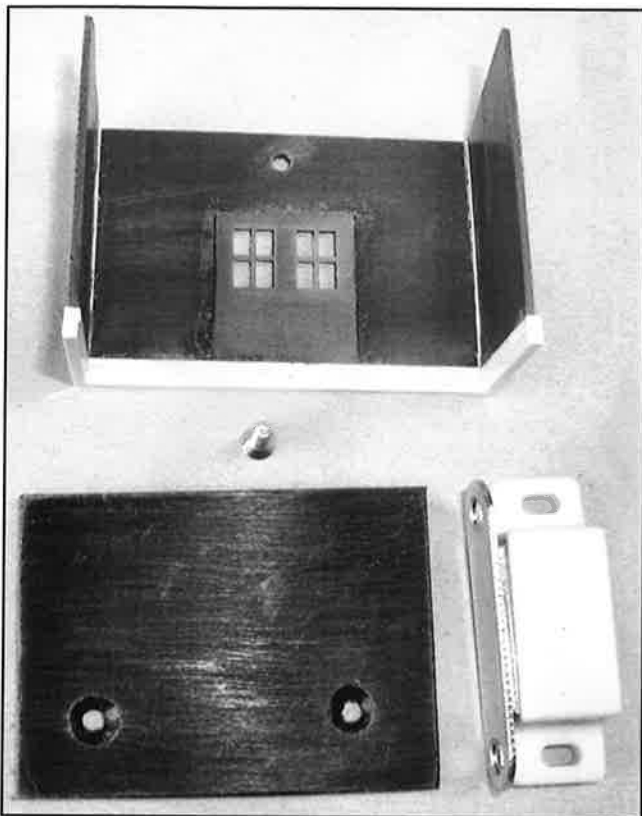
En haut : le locotracteur n°8216 "Cobra" de la remise de Schaerbeek (FSR) en tête d'une rame de minéraliers rouges de la DB. En arrière-plan, l'automotrice triple n°518 vient de s'arrêter à quai.

En bas : détail d'un des minéraliers.

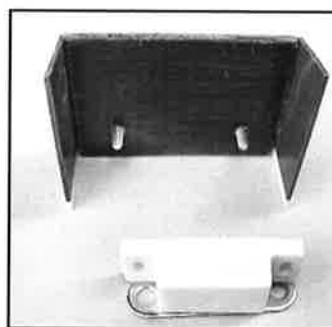


La fixation des bâtiments H0 par aimant

Coller un bâtiment sur son emplacement, crée des difficultés pour intervenir sur son éclairage ou faire des retouches. La fixation par aimant est une solution à ces inconvénients. En plus elle permet une certaine tolérance dans la fixation qui est utile quand, par exemple, le bâtiment doit s'appuyer sur un autre. Les aimants utilisés sont ceux qui permettent de maintenir fermées les portes des meubles de cuisine.



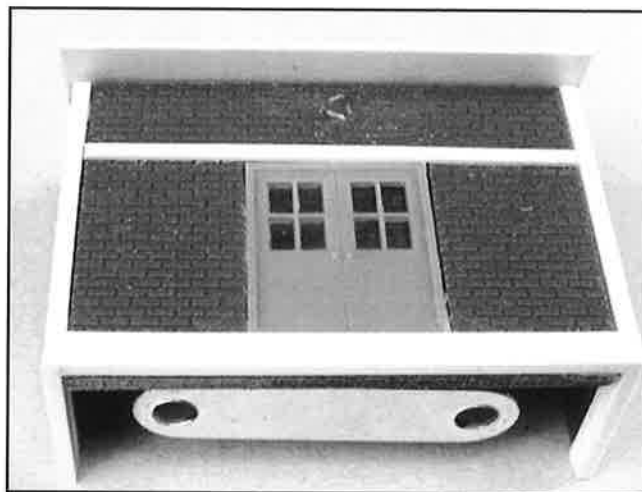
A l'intérieur du bâtiment, on fixe une plaque de plastic assez épaisse car on va devoir y noyer les vis de fixation à tête fraisée.



La plaquette, que l'aimant attire, est fixée à la base sur laquelle repose le bâtiment.

Pour poser le bâtiment, l'incliner et poser en premier sur la plaquette un bord du bâtiment puis

le redresser jusqu'à entendre le clic de fixation.



Pour retirer le bâtiment, insérer un tournevis entre un bord du bâtiment puis le soulever par un mouvement de rotation du tournevis jusqu'à ce que l'aimant lâche prise. Ne pas tirer directement sur le bâtiment sous peine de risquer de l'endommager.

Michel Marin, juin 2009

Modification des adresses Internet :

- du Répertoire Ferroviaire : <http://home.base.be/vt6368640/repfer.html>
- de l'Agenda des Bourses : <http://home.base.be/vt6368640/bourses.html>
- du Courriel : michel-marin@base.be

Encombrement du hall inférieur au Centre Culturel de Géronsart

Nous devons, pour l'instant, supporter l'encombrement du hall d'accès inférieur en raison des travaux de maçonnerie dans le local des Scouts et des Guides. En effet, les "petites maisons" en bois servant de local de

stockage à chaque patrouille ont dû être démontés en raison de la sécurité incendie. Elles seront recommandées en bloc de béton. En attendant, le contenu de celles-ci est partiellement stocké dans le hall... d'où l'encombrement... Augurons que ces travaux seront rapidement effectués car les matériaux sont déjà dans leur local et les ficelles de positionnement tendues.

En Toscane avec les "FS"



Ci-dessus, en haut : Gare de Follonica.

L'automotrice 682-024 des FS (nouveau logo). (photo Luc Parant, 14 mai 2009).

Ci-dessus, en bas : Gare de Grosseto.

Voiture pilote d'un convoi de "Trenitalia". (photo Luc Parant, 15 mai 2009).

Page de droite : Gare de Follonica.

Une draine du Service de la Caténaire avec sa remorque. L'une et l'autre équipées d'une nacelle à montée verticale. (photo Luc Parant, 14 mai 2009).

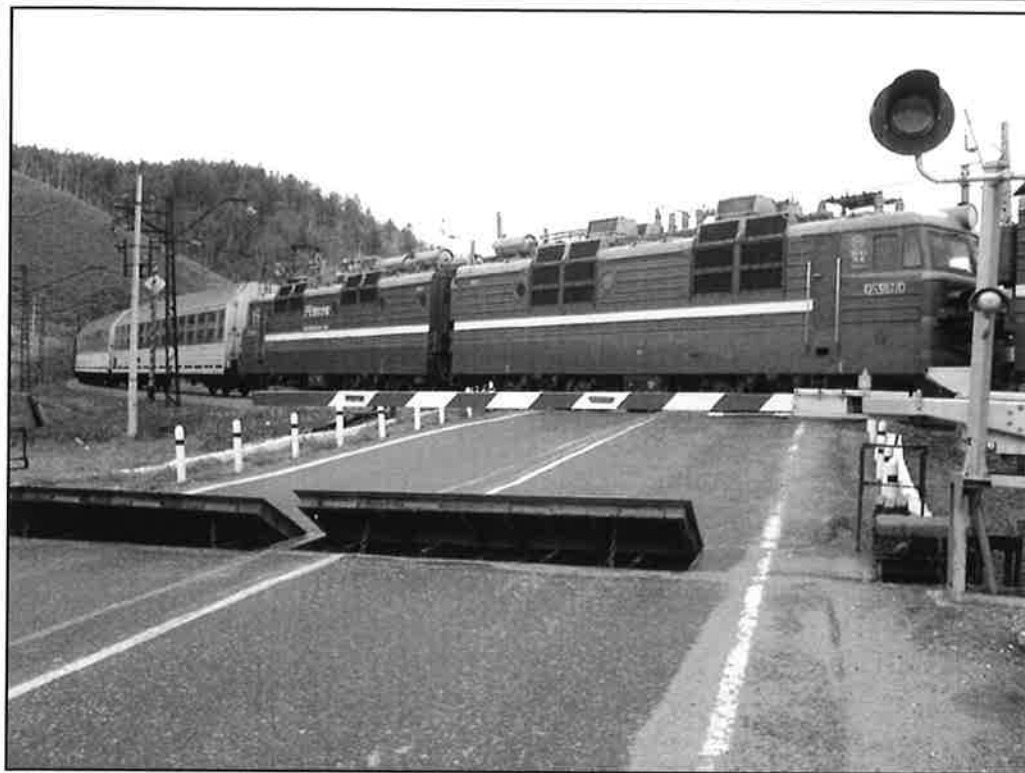




Gare de Grosseto, 15 mai 2009 (photos Luc Parant).

*En haut : locomotive électrique des FS n°444-041 en tête d'une rame voyageurs.
En bas : locomotore Diesel.*

Le train à sa chaîne TV en français sur le Web !
<http://www.railtv.org>



Un passage à niveau russe.

Simple, mais très efficace pour empêcher le franchissement intempestif !

Peut-être ont-ils compris qu'il fallait ce genre de système pour éviter définitivement les accidents.

(photo transmise par Michel Marin).

Agenda du R.M.M. sur :
<http://www.club-rmm.be>



Aux passages à niveau,
 il y en a encore qui s'imaginent
 être plus rapides que le train.

Ne risquez pas votre vie.
 Redoublez de vigilance et respectez les signalisations.



Notre photographe était en gare de Dieppe, ce samedi 27 juin (photo Etienne Labar).



La terreur des suspensions : le passage à niveau à Bouffioux sur la route Châtelet - Florennes. Enfin des travaux routiers pour faire correspondre la qualification du passage avec la réalité des rails. La ligne 138 est coupée à Moncheret et déferrée au-delà : elle ne sert plus qu'à l'approvisionnement de l'usine Disteel au départ de Châtelet (photos Claude Carpet, 7 juillet 2009).



Poste de pilotage de l'AR 4605. (Photo Claude Carpet, 30 juin 2009).

Croisement en gare de Ciney : un train IC, Bruxelles - Luxembourg, en provenance de Namur arrive en gare. L'autorail du PFT vient de débarquer ses passagers. (Photo Claude Carpet, 30 juin 2009).



Ballade sur le Chemin de Fer du Bocq

Ce mardi 30 juin dernier, le Chemin de Fer du Bocq organisait une conférence de presse sur ses activités de la saison 2009.

Partie intégrante du "Patrimoine Ferroviaire & Tourisme" (PFT), le "Chemin de Fer du Bocq" (CFB), créé en 1992, a vu la fréquentation de sa ligne augmenter d'année en année avec un brusque pic en 2007 (plus de 9.500 passagers) lors de l'ouverture du tronçon Dorinne-Durnal - Purnode.

En 2008, plus de 12.000 voyageurs ont emprunté le matériel préservé du PFT sur la ligne du Bocq.

"Cette croissance motive les bénévoles à persévérer pour continuer le développement de cette ligne musée, la plus spectaculaire de Belgique par son tracé et son inscription dans la magnifique vallée du Bocq. Cette évolution permet donc de croire en l'avenir de la ligne du Bocq et conforte les projets envisagés."

Les projets

La voie

Ce prochain hiver, début des travaux de rénovation de la voie entre la gare de Purnode et celle d'Evrehailles-Bauche. Dans cette dernière est exploité, avec bonheur, le restaurant "Le Terminus" où notre club y a organisé son repas annuel en mars 2003.

Ces travaux se traduisent par le remplacement des traverses complètement pourries. Réalisés par les bénévoles de l'association, ils devraient occuper ceux-ci de septembre 2009 à mai 2011 tellement l'entreprise est ardue ! Il faut déboulonner les tire fonds, soulever et écarter les rails, gratter les matériaux sous l'assiette de la voie : cendrées, traverses pourries, etc, afin de permettre la pose des nouvelles traverses et le ballastage réglementaire avec les pierres calcaires calibrées.

Les signaux

Des signaux à palettes devraient être réimplantés dans les gares de Spontin et Dorinne-Durnal dans le cadre de la ligne musée.

La gare à Ciney

Dans le cadre de la mise à 160 km/h de la ligne 162 Namur - Frontière luxembourgeoise, des modifications seront effectuées par Infrabel en gare de Ciney et la voie 4/5 où stationnait le matériel du PFT ne lui serait plus accordée.

Aux abords de la gare, des terrains sont en projet d'achat pour permettre la construction d'une gare privée, propre au PFT et totalement indépendante de l'infrastructure Infrabel/

SNCB. Ceci relève d'une nécessité provoquée par la réglementation de plus en plus contraignante de la SNCB en ce qui concerne son accès à la gare.

Infrabel a marqué son accord de principe sur le projet, reste à négocier les conditions d'achat du terrain. Ce dernier projet ne pourra voir le jour avant la fin des travaux sur les lignes 161 (Bruxelles - Namur) et sur la 162 précitée c'est à dire pas avant 2016.

L'exploitation en 2009

- Circulations pour les groupes tous les jours de l'année sur demande préalable. www.cfbocq.be
- Circulations en autorail pour le public, tous les dimanches et jours fériés du 5 juillet au 25 octobre.
- Horaires au départ de la gare de Ciney, Voie 4 : 10h05, 12h05, 14h05, 16h05.
- Circulations "vapeur" les 18 et 19 juillet, 15 et 16 août et 6 septembre à 10h10, 13h30 et 16h10.

Durée du trajet en autorail : 1h50, en vapeur : 2h20.

Possibilités d'embarquement et débarquement en gares et points d'arrêt de Braibant, Senenne, Spontin, Dorinne-Durnal, Purnode. Bar ouvert en gare de Spontin.

Tarifs

Passager	Parcours	Autorail	Vapeur
Adulte	Aller/retour	8,00 €	10,00 €
Adulte	Aller simple	6,00 €	7,00 €
Adulte	Libre parcours (1 jour)	12,00 €	14,00 €
Enfant (4-12 ans)	Aller/retour	3,00 €	4,00 €
Enfant (4-12 ans)	Aller simple	2,00 €	2,50 €
Enfant (4-12 ans)	Libre parcours (1 jour)	5,00 €	6,00 €





structure en vue de donner l'autorisation de circulation.

L'exploitation

La circulation des trains sur la ligne du Bocq s'effectue conformément à la réglementation en vigueur des Chemins de fer Belges (SNCB). Le personnel de sécurité du "Chemin de Fer du Bocq" (machinistes, chefs-gardes, sous-chefs de gare) est homologué par le PFT asbl et reconnu par la SNCB. Chaque bénévole qualifié et reconnu par la SNCB détient un "brevet de certification d'aptitude".

Le matériel roulant du PFT

L'association "Patrimoine Ferroviaire & Tourisme asbl", qui gère et exploite le "Chemin de Fer du Bocq", possède une très importante collection de matériel ancien ayant circulé sur le réseau belge. La plupart de ces engins, restaurés, ont déjà circulés sur la ligne du Bocq.

La collection est désormais composée de :

- une locomotive (18) et une automotrice électriques;
- vingt locomotives Diesel (dont 14 en état de marche);
- neuf autorails (dont 7 en état de marche);
- deux locomotives à vapeur (64.169 et 26.101);
- douze voitures à voyageurs datant des années 1935 et 1960, dont six sont en cours de restauration;

La plupart de ces véhicules sont exposés dans l'abri-musée PFT de

Au terminus actuel en gare de Purnode



Alain Defêchereux, aux commandes de l'autorail au retour vers Ciney.

La sécurité sur le CFB

Les bénévoles de l'association mettent un point d'honneur à respecter les normes de sécurité prescrites par le Ministère Fédéral de la Mobilité et des Transports, à la fois sur la voie et dans la qualité d'entretien et de révision de son matériel historique.

Saint-Ghislain, hormis ceux en circulation sur le CFB...

Le matériel roulant

Après révision, le matériel est inspecté par les agents qualifiés d'Infrabel qui, à la suite d'un contrôle favorable, autorisent l'immatriculation officielle du véhicule. Cette immatriculation est un certificat de qualité technique délivré par Infrabel et permet au PFT de faire circuler son matériel musée sur l'entièreté du réseau ferré belge.

L'éclisse de transition : à droite la partie restaurée vers Dorinne-Durnal, à gauche tout reste à faire vers Evrehailles-Bauche.



La voie et les ouvrages d'art

Infrabel, en présence de deux représentants du Ministère Fédéral de la Mobilité et des Transports, effectue un contrôle annuel du bon état de la voie et de l'infra-



En gare de Spontin, le sympathique Xavier Vermeire oeuvre à l'hydratation des clients du CFB.

Autour et delà du CFB

- Village de Crupet et l'Auberge "Dol Besace".
- La "Brasserie du Bocq" à Purnode (Famille Belot, depuis 1858). Rue de la Brasserie, 4; 5530 Purnode.
- "Domaine d'Ahinvaux" : taverne, restaurant du terroir. Fonds d'Ahinvaux, 1; 5530 Yvoir.
- Le "Moulin de Spontin" : moulin à eau à visiter par des groupes et sur demande. Rue des Rivières 7; 5530

tation du PFT (caractères italiques) et l'extrême amabilité des conducteurs et accompagnateurs de l'autorail 4605 lors de la "journée presse" du 30 juin 2009.

<http://www.pftsp.be>

<http://www.cfboq.be>

Spontin.

- Le 2 août : circulations renforcées pour la "Brocante de Spontin".
- 5 juillet, 2 août, 6 septembre, 4 octobre en gare de Purnode : à l'arrivée du train de 10h50, promenade pédestre et accompagnée dans la vallée du Bocq entre Purnode et Dorinne-Durnal (gratuit). Secteur inaccessible en voiture.
- Le 6 septembre : Championnat international de Barbecue à Spontin. www.championbarbecue.be
- Le 29 novembre : Train(s) de Saint-Nicolas (réservations obligatoires 0477-98.91.23).

Accès par E411 (sortie 19); N4 et N97. Par la SNCB ligne 162.

Texte et photos de Claude CARPET, avec la complicité de la documen-



L'excursion est terminée, nous voici de retour en gare de Ciney SNCB. En face de nous la voie 4 va accueillir l'autorail 4605 du PFT.

"Saint-Joseph Central"



La 70038 "Robin des Bois" des BR à la sortie du grill avec deux wagons plats à sièges. Echelle 1/3.



Essais : la 70038 "Robin des Bois" avec deux wagons plats passe sous la cabine de signalisation.



La 70038 en chauffe devant le tram de la STIC.



La rotonde à quatre stalles.



Détails de la machine anglaise



Devant la gare, au premier plan le "tram vert" n°5 de la STIC et la vapeur 023 015-2 de la DB. Echelle 1/5.



La locomotive vapeur de la DB vient de terminer les deux boucles et aborde l'aiguillage triple d'entrée en gare.

Dimanche 5 juillet, je suis retourné sur le site de l'ABVV "Association Belge de Vapeur Vive", situé à l'arrière de l'Institut Technique Saint-Joseph à La Louvière, rue Gustave Boël. En effet, ce club circule sur le réseau tous les premiers dimanches du mois, d'avril à octobre, de 10h à 18h. <http://www.le-petit-train.be>

Je vous avais déjà évoqué ce grand réseau extérieur en construction dans un précédent FFN.

Le voici avec deux grandes boucles revenant en gare par un grill d'aiguillages commandé à l'entrée ou par la cabine de signalisation (photo colonne de droite, première du haut). Une rotonde (semi enterrée) à quatre stalles et plaque tournante permet de stocker les machines, de les entretenir ou de les mettre en chauffe (photo colonne de droite, deuxième du haut). La gare abrite la buvette et les toilettes et possède trois voies "à quai".



Le convoi va pénétrer dans le long tunnel à voûte en béton.



On peut être amateur de train et jouer du bandoléo pour les voyageurs. Sylvain : une belle ambiance sur le train et en gare.



Première boucle, après le signal, nous passons sous le pont qui dessert les viaducs de la seconde boucle.



Depuis la première boucle, en quittant le tunnel, nous apercevons les deux viaducs de la seconde boucle.



Deux "vapeurs" prêtes pour le départ.



Deuxième boucle, dans la courbe d'approche des viaducs : le premier en bois, l'autre en métal.



La locomotive vapeur du Great Western Railway.



Entretien entre deux parcours de la locomotive vapeur DB.

Nous sommes dans le règne de la vapeur vive et des électriques avec batteries. Les membres de ce club très particulier viennent de toute la Belgique. Il faut savoir que tous les éléments de voies, aiguillages, bâtiments, ouvrages d'art ont été construits par les



Le "tram vert" n°5 vient de dépasser le signal d'entrée du grill destiné à la commande de l'aiguillage triple.



De temps à autre, il faut recharger le tender avec une bonne vieille charbonnière.



Le tram vert n°5 "Charleroi-Sud - Montignies-Place" de la Société des Transports en Commun de Charleroi.



La locomotive anglaise nécessitait le dételage provisoire du tender pour remise en voie de l'essieu arrière.

Texte et photos Claude CARPET.

Le reste de la saison 2009 de l'Association Belge de Vapeur Vive (Belgian Live Steam Association)

Circulations les dimanches 2 août, 6 septembre, 4 octobre, de 10 h à 18h. <http://www.le-petit-train.be>

Lu sur le site www.le-petit-train.be

L'Association Belge de Vapeur Vive est une association de fait à caractère non lucratif. Elle assure l'entretien, l'embellissement et l'exploitation d'un réseau ferroviaire à l'**écartement 7"1/4** installé dans le parc privé de l'Institut Technique Saint-Joseph à La Louvière. Ce réseau est mis à la disposition de l'Association par l'I.T.S.J.

L'Association a pour objectif de promouvoir et valoriser la pratique du modélisme à vapeur (trains, bateaux,

élèves de l'école technique gardant ainsi une pérennité à leur travail ! Les sections maçonnerie, charpente, toiture, menuiserie, électricité, ferronnerie-soudure et automatisme ont été largement sollicitées.

locomobiles et machines fixes) dans l'amitié, la bonne humeur et le respect des autres.

Le but de l'Association est aussi de permettre à ses membres de pouvoir s'adonner à leur passion dans les meilleures conditions possibles et sans intérêt personnel autre que celui de la pratique d'une activité liée au modélisme vapeur. L'Association encourage le développement des compétences et l'entraide et attend de ses membres qu'ils fassent preuve d'un bon sens des responsabilités dans le respect de la hiérarchie en place.

Le réseau dans son état actuel

- 800 m de voies à l'écartement de 7 pouces 1/4;
- 1 gare à 3 voies;
- 1 rotonde à 4 voies + 1 plaque tournante de 4 m;
- 2 châteaux d'eau dont un encore en construction;
- 1 cabine de signalisation;
- 1 fosse sécurisée à 2 voies pour le déchargement des feux;
- 1 pont de pierre à 3 arches de 16 m de long.
- 1 pont de bois de 22 m de long.
- 1 pont métallique de 8 m de long.
- 1 tunnel en béton de 21 m de long.
- 8 locomotives à vapeur de 250 à 1.100 kg.

"Découvrez le monde merveilleux des petits trains à vapeur ! De véritables trains à vapeur (à l'échelle 1/8) circulent avec des passagers sur un circuit de 800 m ! Les installations sont ouvertes au public le 1^{er} dimanche de chaque mois, d'avril à octobre, de 10h00 à 18h00. Notre réseau est implanté sur un terrain de 2 ha avec de grandes pelouses où petits et grands peuvent se détendre et contempler les convois de voyageurs..."

**Vous avez la nostalgie de la vapeur et du charbon ?
Vous êtes intéressé(e) par le modélisme ferroviaire ?**

**Vous recherchez une activité familiale originale ?
Ou vous avez besoin d'un moment de détente ?
Alors, venez nous rendre visite !"**

A l'occasion de l'inauguration de la locomotive de Jacques, le 7 septembre 2008

"C'est un groupe de férus du rail, non, non, pas fêlés, je répète, férus du rail. Ils ont pour prénoms, Jean-Marie, Fred, Edgard, Pierre, Luc, Jean-Claude, et Jacques.

Vous les reconnaîtrez facilement : parfois, ils ont les cheveux en bataille, le noir aux joues, les mains dans le cambouis, ils manient un boulon par ci, une pince par là; leurs doigts s'animent sur des clefs de 5, de 7, des clefs de porte, des clefs de cadenas... Tous, ils ont surtout un plaisir viscéral pour mener, tout le long d'un terrain herbu, des petits et grands voyageurs ébahis qui descendront du train tout éblouis.

L'été arrivé, il faut tout réorganiser.

A plusieurs, ils vont y arriver.

Mains aux commandes, pied au plancher, pour eux, la tondeuse n'a plus de secrets; comme un ouragan, elle



caracole parmi les herbes folles, les fourmis, les graminées, les pissenlits, les escargots et même les araignées... Tous aux abris ! Il ne doit plus rester un seul épi...

Emprunter le train n'est pas dénué de surprises : le train, tout compte fait, est un animal coquin...

Parfois, il tombe en panne dans le tunnel... Il ne fait pas trop sombre, mais quand même... Au secours ! Ne poussez pas ! On est là !

Parfois, le train a du mal à s'arrêter : il freine trop "juste" et caresse l'arrière-train du train précédent.

Parfois, il perd un ou deux wagons... Tiens, mais où est passé Sylvain avec son accordéon ?

Parfois, il déraile, mais ce n'est pas la pagaille. Deux hommes forts et il retrouve ses rails.

Parfois, Pierre part en goguette en laissant ses passagers assis dans les wagons à la gare... Il doit trop penser à Martine...

Mais toujours, hé oui toujours, c'est une partie de rigolade assurée, une ambiance de potaches délurés.

Ils sont à la fois, à St Joseph Central, aiguilleurs, machinistes, dépanneurs, tondeurs de pelouses, mécaniciens, chefs de gare, élagueurs, poinçonneurs, barmen... Ce sont des amis qui savent allier loisir et travail; et surtout, qui ont la gentillesse d'inviter ceux qui le désirent un dimanche par mois à les accompagner dans leur monde ludique.

Et ils sont aussi "jongleurs de ripaille"; le charbon de bois fait crépiter brochettes, lard et saucisses et cette "fournaise gustative" les oblige à boire 2 ou 3 bières... mais toujours, une seule à la fois ! Et ce pour permettre à chacun de nous de déguster un "génial barbecue".

C'est sûr, ces gars là ont le sens du sacrifice...

Mais aujourd'hui, 7 septembre 2008, est un jour particulier : Jacques est fier comme un paon !

C'est le jour de l'inauguration de sa loco perso.

Avec Jean-Marie, ils l'ont montée pièce par pièce, triturée, figolée, poncée, caressée, peinte, pour qu'elle soit belle comme une déesse.

Bourrée d'ardents charbons, elle frétille, la Mallet 116, pour rejoindre ses joviales sœurs d'aventures et rêve déjà qu'elle fera tomber entre les rails la "scrabille" fatale qui brûlera le brin de paille qui enflammera les talus... et qui embrasera on ne sait quoi... Mais ce qu'elle ne sait pas, c'est que Lulu ne se mouillera plus un poil, ni

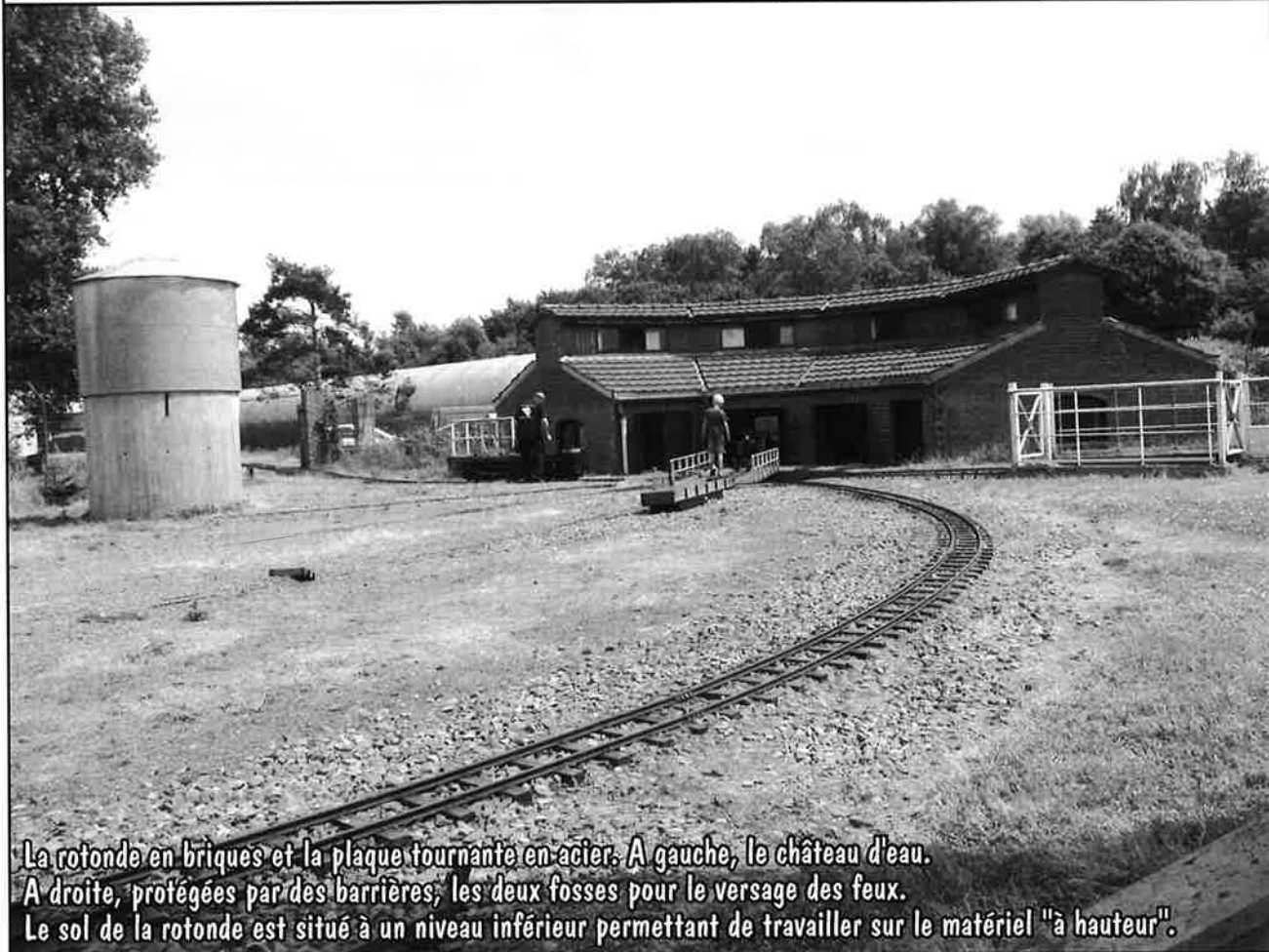
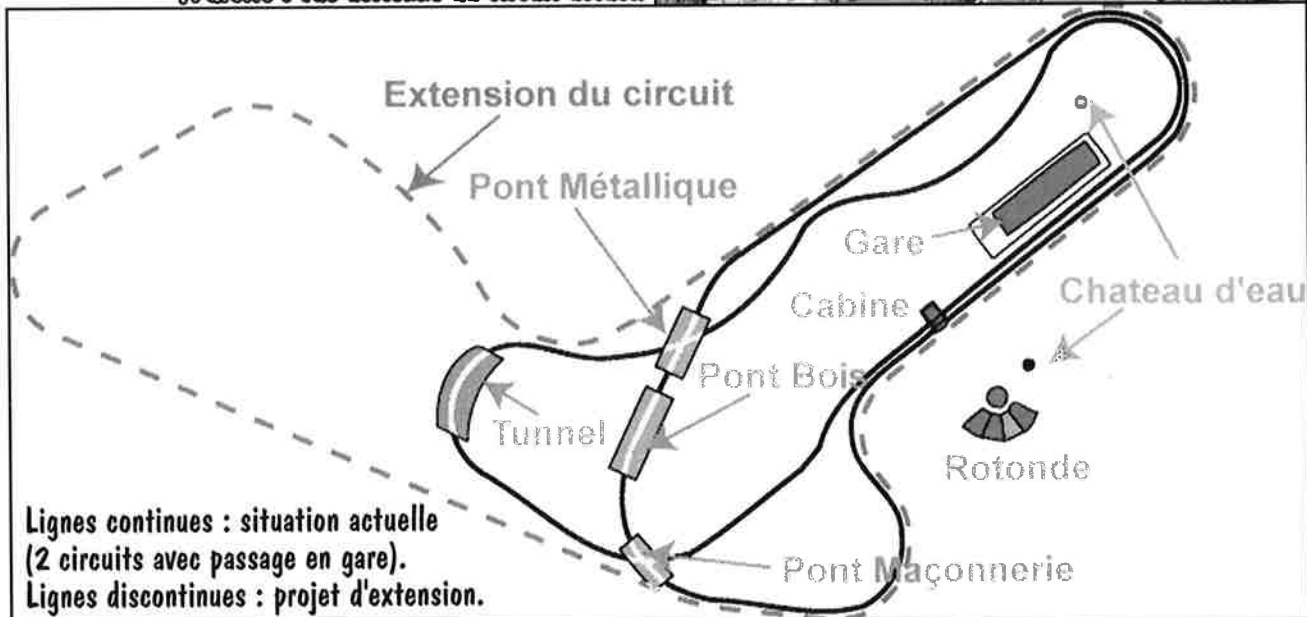
2, ni 3... Rien ne sera éteint... Car elle en a marre de faire rigoler 3 mâles (qui se reconnaîtront très facilement je crois...).

Jacques, je souhaite bon vent à la petite dernière et, chers férus de trains, je vous dis merci car vous êtes vraiment de supers amis !"

Texte composé par Lucette à l'occasion de l'inauguration de la locomotive de Jacques, le 7 septembre 2008."

L'association attend votre visite. 1,00 Euro le parcours (circuit double) et 6 parcours pour 5 €.

A droite : vue aérienne du circuit actuel.



La rotonde en briques et la plaque tournante en acier. A gauche, le château d'eau.
A droite, protégées par des barrières; les deux fosses pour le versage des feux.
Le sol de la rotonde est situé à un niveau inférieur permettant de travailler sur le matériel "à hauteur".

Un court-métrage partiellement tourné au RMM

Quelques membres du club auront été surpris, lors des réunions de juin, de voir quelques modifications dans la gare du réseau H0 mosan. La gare avait disparu ainsi que le bâtiment de "l'Hôtel des Voyageurs". Ils étaient remplacés par un carrousel et une "grande roue" de foire.



Un carrousel à la place de la gare et une "grande roue" à l'emplacement de l'Hôtel des Voyageurs...

La raison de cette modification, très provisoire, était le tournage d'un court métrage par l'équipe de "Man bijt Hond" : Isabelle et Quiten qui venaient de la région d'Antwerpen.



Isabelle et Quiten pendant le tournage au RMM

"Man bijt hond" ("Man bites dog") is a daily magazine running in Belgium for its 8th year with still increasing audience; the format of this program has also been sold to the Netherlands and is there running for its 6th year. It is the aim to intensify the distribution of this format internationally seen the know-how built up (containing approximately 30 mini-formats) during the past years.

A la recherche d'un couple pratiquant l'un et l'autre le modélisme ferroviaire, ils étaient atterrés au RMM...

Le scénario reprend l'histoire de ce couple dont le mari travaille dans un parc d'attractions sous le déguisement d'un panda et où tous deux pratiquent le modélisme ferroviaire dans leurs temps libres.



Le "Panda" sur la place publique devant le carrousel et la grande roue avec, en arrière-plan, le train qui roule.

Alternance de scènes où interviennent les acteurs réels et les figurines à l'échelle 1/87 : mondes réel et virtuel dans lesquels ils évoluent.

Nous aurons certainement le plaisir d'avoir le DVD final qui nous permettra de comprendre l'histoire complète. Ce que je peux vous dire : un costume de Panda, c'est terriblement chaud et je crois qu'il faut rendre hommage à ceux qui travaillent dans les parcs d'attractions avec de tels déguisements !!! (ouf ti !).

Texte et photos Claude Carpet.

Prises de vues vidéos des scènes "à la maison".



1946 - 2006 : 60ème anniversaire de la renumérotation des locomotives de la SNCB

Les 22 dernières années de la traction vapeur à la SNCB : de la renumérotation des locomotives en janvier 1946 aux dernières mises hors-écritures en avril 1967.

Suite des FFN 136 à 143 et 146 à 156

Année 1962

Détail par types de locomotives de l'effectif au 31 décembre 1962 : 809 machines.

Type	Nombre	Type	Nombre	Type	Nombre
16	33	53	100	97	21
26	12	58	28	98	5
29	262	64	131		
40	31	81	179		
50	3	93	4	Total	809

121 locomotives mises hors écritures en 1962

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarque
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
1	27	-	102	1.002	octobre	Bruxelles-Midi	FBM	(A)
		-	103	1.003	septembre	Bruxelles-Midi	FBM	(A)
		-	104	1.004	février	Bruxelles-Midi	FBM	(A)
		-	105	1.005	novembre	Bruxelles-Midi	FBM	(A)
		-	106	1.006	septembre	Bruxelles-Midi	FBM	(A)
		-	107	1.007	septembre	Tournai	FTY	(A)
		-	108	1.008	octobre	Bruxelles-Midi	FBM	(A)
		-	109	1.009	octobre	Bruxelles-Midi	FBM	(A)
		-	111	1.011	mai	Bruxelles-Midi	FBM	(A)
		-	112	1.012	novembre	Bruxelles-Midi	FBM	(A)
		-	113	1.013	février	Tournai	FTY	(A)
		-	114	1.014	mai	Bruxelles-Midi	FBM	(A)
		-	116	1.016	mai	Bruxelles-Midi	FBM	(B)
		-	118	1.018	septembre	Tournai	FTY	(B)
		-	119	1.019	septembre	Tournai	FTY	(B)
		-	122	1.022	octobre	Bruxelles-Midi	FBM	(B)
		-	123	1.023	octobre	Bruxelles-Midi	FBM	(B)
		-	124	1.024	mai	Tournai	FTY	(B)
		-	125	1.025	août	Bruxelles-Midi	FBM	(B)
		-	126	1.026	septembre	Tournai	FTY	(B)
		-	128	1.028	septembre	Tournai	FTY	(B)
		-	130	1.030	août	Bruxelles-Midi	FBM	(B)
		-	131	1.031	septembre	Tournai	FTY	(B)
		-	132	1.032	mai	Bruxelles-Midi	FBM	(B)
		-	133	1.033	mai	Tournai	FTY	(B)
		-	134	1.034	octobre	Bruxelles-Midi	FBM	(B)
		-	135	1.035	mai	Bruxelles-Midi	FBM	(B)
7	15	4603	703	7.003	janvier	Antwerpen-Dam	FNDM	

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarque
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
7	15	4604	704	7.004	janvier	Antwerpen-Dam	FNDM	
		4613	713	7.013	mars	Antwerpen-Dam	FNDM	
		4614	714	7.014	mars	Antwerpen-Dam	FNDM	
		4622	722	7.022	janvier	Antwerpen-Dam	FNDM	
		4639	739	7.039	mars	Merelbeke	FKR	
		4642	742	7.042	février	Antwerpen-Dam	FNDM	
		4645	745	7.045	février	Antwerpen-Dam	FNDM	
		4652	752	7.052	février	Antwerpen-Dam	FNDM	
		4654	754	7.054	février	Antwerpen-Dam	FNDM	
		4658	758	7.058	février	Antwerpen-Dam	FNDM	
		4663	763	7.063	mars	Antwerpen-Dam	FNDM	
		4667	767	7.067	février	Antwerpen-Dam	FNDM	
		4673	773	7.073	mars	Antwerpen-Dam	FNDM	
		4674	774	7.074	mars	Antwerpen-Dam	FNDM	
12	4	-	1201	12.001	septembre	Schaerbeek	FSR	(C)
		-	1202	12.002	septembre	Schaerbeek	FSR	(C)
		-	1203	12.003	septembre	Schaerbeek	FSR	(C)
		-	1204	12.004	septembre	Schaerbeek	FSR	(C)
16	3	3970	1610	16.010	août	Haine-Saint-Pierre	GT	
		3934	1634	16.034	mai	Saint-Ghislain	FGH	
		3940	1640	16.040	février	Saint-Ghislain	FGH	
26	3	-	2605	26.005	septembre	Montzen	GMN	(D)
		-	-	26.023	septembre	Latour	MUT	(E)
		-	-	26.038	novembre	Latour	MUT	(E)
29	38	-	-	29.008	septembre	Jemelle	LJ	(E)
		-	-	29.015	septembre	Merelbeke	FKR	(E)
		-	-	29.021	septembre	Ronet	FEO	(E)
		-	-	29.027	septembre	Hasselt	FHS	(E)
		-	-	29.032	septembre	Herbesthal	FHR	(E)
		-	-	29.033	septembre	Bruxelles-Midi	FBM	(E)
		-	-	29.036	septembre	Ronet	FEO	(E)
		-	-	29.048	septembre	Mons	FMS	(E)
		-	-	29.053	septembre	Ronet	FEO	(E)
		-	-	29.054	septembre	Herbesthal	FHR	(E)
		-	-	29.055	novembre	Ronet	FEO	(E)
		-	-	29.067	septembre	Dendermonde	FT	(E)
		-	-	29.068	septembre	Merelbeke	FKR	(E)
		-	-	29.071	septembre	Leuven	FLV	(E)
		-	-	29.073	septembre	Bertrix	MBX	(E)
		-	-	29.075	septembre	Kortrijk	FC	(E)
		-	-	29.086	septembre	Schaerbeek	FSR	(E)
		-	-	29.097	septembre	Ronet	FEO	(E)
		-	-	29.108	septembre	Dendermonde	FT	(E)
		-	-	29.113	septembre	Monceau	LNC	(E)
		-	-	29.118	septembre	Hasselt	FHS	(E)
		-	-	29.140	septembre	Jemelle	LJ	(E)
		-	-	29.149	septembre	Bertrix	MBX	(E)
		-	-	29.150	septembre	Hasselt	FHS	(E)
		-	-	29.162	novembre	Monceau	LNC	(E)
		-	-	29.166	septembre	Merelbeke	FKR	(E)
		-	-	29.171	septembre	Hasselt	FHS	(E)
		-	-	29.174	septembre	Hasselt	FHS	(E)
-	-	29.179	septembre	Herbesthal	FHR	(E)		
-	-	29.180	septembre	Herbesthal	FHR	(E)		
-	-	29.184	septembre	Mons	FMS	(E)		
-	-	29.186	septembre	Haine-Saint-Pierre	GT	(E)		

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarque
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
29	38	-	-	29.187	septembre	Mons	FMS	(E)
		-	-	29.202	septembre	Kinkempois	NK	(E)
		-	-	29.203	septembre	Monceau	LNC	(E)
		-	-	29.227	octobre	Aalst	FLS	(E)
		-	-	29.276	novembre	Ronet	FEO	(E)
		-	-	29.300	septembre	Jemelle	LJ	(E)
53	3	4872	5372	53.072	février	Montignies	FMY	
		4908	5408	53.108	février	Montignies	FMY	
		1082	5462	53.162	mai	Kinkempois	NK	
58	2	4575	5816	58.016	septembre	Ath	ATH	
		4593	5834	58.034	septembre	Hasselt	FHS	
64	4	6437	6437	64.037	septembre	Aarschot	FRST	
		6510	6510	64.110	septembre	Montignies	FMY	
		6537	6537	64.137	septembre	Merelbeke	FKR	
		6556	6556	64.156	septembre	Ath	ATH	
81	10	8148	8148	81.048	janvier	Haine-Saint-Pierre	GT	
		8150	8150	81.050	janvier	Hasselt	FHS	
		8183	8183	81.083	février	Gouvy	FVY	
		8213	8213	81.113	janvier	Kinkempois	NK	
		8261	8261	81.161	janvier	Braine-le-Comte	FBC	
		8286	8286	81.186	janvier	Schaerbeek	FSR	
		8345	8345	81.245	janvier	Kinkempois	NK	
		8394	8394	81.294	janvier	Kinkempois	NK	
		8464	8464	81.364	janvier	Tamines	FTM	
93	3	8596	8596	81.496	janvier	Kinkempois	NK	
		9335	9335	93.035	février	Brugge	FR	
		9342	9342	93.042	février	Brugge	FR	
97	9	9347	9347	93.047	février	Antwerpen-Dam	FNDM	
		9708	9708	97.008	septembre	Herbesthal	FHR	
		9719	9719	97.019	septembre	Herbesthal	FHR	
		9721	9721	97.021	septembre	Walcourt	LWC	
		9724	9724	97.024	septembre	Herbesthal	FHR	
		9726	9726	97.026	septembre	Tamines	FTM	
		9731	9731	97.031	septembre	Montignies	FMY	
		9733	9733	97.033	septembre	Walcourt	LWC	
		9755	9755	97.055	septembre	Tamines	FTM	
		9793	9793	97.056	septembre	Walcourt	LWC	

Remarques :

- (A) Locomotives prises en écritures par la SNCB en 1935 :
en mars : 1.002, 1.004, 1.005;
en avril : 1.003, 1.006, 1.007, 1.008, 1.009, 1.011;
en mai : 1.012, 1.013, 1.014.
- (B) Locomotives prises en écritures par la SNCB en 1938 :
en mars : 1.016;
en avril : 1.018, 1.019;
en mai : 1.022, 1.023, 1.024, 1.025, 1.026;
en juin : 1.028, 1.030;
en juillet : 1.031, 1.032, 1.033, 1.034, 1.035.
- (C) Locomotives prises en écritures par la SNCB en 1939 :
en avril : 12.001;
en mai : 12.002;
en juin : 12.003;
en juillet : 12.004.
- (D) Locomotive prise en écritures par la SNCB en octobre 1945.
- (E) Voir le tableau à droite

(E) Locomotives prises en écritures par la SNCB en 1946

Mois	Type 26	Type 29
Janvier	-	29.015
Février	-	29.008, 29.021, 29.027, 29.036
Mars	-	29.032, 29.033
Avril	-	29.054
Mai	26.038	29.048, 29.053, 29.055, 29.067, 29.068, 29.071, 29.073, 29.075, 29.086, 29.097, 29.166
Juin	-	29.108, 29.118, 29.174
Juillet	26.023	29.113, 29.149, 29.162, 29.179, 29.180, 29.184, 29.227
Août	-	29.140, 29.171, 29.186, 29.202, 29.203, 29.300
Septembre	-	29.150, 29.187, 29.276

Bilan de l'année 1962

Durant cette année, la SNCB a mis hors écritures 121 locomotives.

A) 70 locomotives visées par les mesures de standardisation émises au cours des années antérieures, à savoir : types 1 (127), 7 (15), 16 (3), 26 (3), 53 (3), 58 (2), 64 (4), 81 (10) et 93 (3).

B) 51 locomotives visées par les mesures de standardisation reprises dans la Note de la Direction du 17 juillet 1962 pour le Conseil d'Administration du 31 août 1962, à savoir : types 12 (4), 29 (38) et 97 (9).

Au 31 décembre 1962, les locomotives des types 1, 7 et 12 disparaissaient du paysage ferroviaire de notre pays.

Note de la Direction du 17 juillet 1962 pour le Conseil d'Administration du 31 août 1962.

Par décision du Conseil d'Administration en sa séance du 24 février 1961, l'effectif standardisé des locomotives à vapeur a été ramené à 850 unités, dont 714 loco-

tives de route et 136 locomotives de manoeuvres.

Cet effectif peut, par suite de la fourniture de locomotives Diesel, être ramené de 850 à 703 unités.

Il comprendra :

- 160 locomotives à voyageurs;
- 270 locomotives mixtes;
- 150 locomotives à marchandises;
- 123 locomotives de manoeuvres.

La Direction propose, en conséquence, la déstandardisation, suivie de démolition, après leur retrait du service, des 147 locomotives à vapeur suivantes :

- 16 locomotives à voyageurs type 1;
- 4 locomotives à voyageurs type 12;
- 9 locomotives à voyageurs type 16;
- 50 locomotives mixtes type 29;
- 10 locomotives mixtes type 40;
- 10 locomotives de manoeuvres type 58;
- 15 locomotives à voyageurs type 64;
- 20 locomotives à marchandises type 81;
- 10 locomotives à voyageurs type 97;
- 3 locomotives de manoeuvres type 98.



Un train à destination de Köln vient de démarrer de la gare de Liège-Guillemins et va s'engager sur le pont du Val-Benoît. Il est tracté par la locomotive 1.031 de la remise d'Herbesthal (FHR) où elle fut affectée d'août 1950 à juin 1955). Elle est équipée d'un dispositif de rabatement des fumées ajouté devant sa cheminée. Il s'agissait sans doute d'un essai qui fut vraisemblablement de courte durée.

Cette locomotive a été prise en écritures à la remise de Bruxelles-Midi (FBM), le 2 juillet 1938 et radiée à celle de Tournai (FTY) le 27 septembre 1962. A gauche, stationne une locomotive du type 97 de la remise de Pepinster (FPS) (photo SNCB parue dans "Vapeur en Belgique", tome 2, de Phil Dambly).

Août ...

- 7.....Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : **Trains de voyageurs et trains de marchandises, toutes nationalités, époques I et II.**
- 14.....Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.
- 21.....**Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Photos de vacances.**
- 28.....Réseau H0 mosan : Circulations en 3 rails CA sur la ligne 162, voie A, pour les membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

Septembre

- 4.....Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : **Trains de voyageurs internationaux, toutes nationalités, époques IV et V.**
- 5.....CFB (B), Chemin de fer du Bocq : circulations spéciales "Journée de l'amateur sur la ligne 128". Sur réservation avant le 25 août. <http://www.pfttsp.be>
.....Avec les HLV 64.169, HLD 5183 et 5941, 2 autorails, ...
- 5 et 6.....CFC (B), (gare musée d'Haine-Saint-Pierre) : Portes ouvertes, expo ferroviaire. 10h>18h.
- 5 et 6.....BELGRADE-NAMUR (B) : 7ème expo de maquettes et figurines organisée par le Club Maquettiste Régional Namurois. Complexe, Salle André Guisset, Place du Bia Bouquet.
- 6.....HOESELT (B) : bourse trains miniatures. Kultureel Centrum "Ter Kommen". 09>13h.
- 6.....LA LOUVIERE (B) : circulations sur le réseau 7" 1/4 de l'Association Belge de Vapeur Vive. <http://www.le-petit-train.be> Derrière l'Institut Technique Saint-Joseph, Rue G. Boel.
- 6 au 10.....WEIFELDEN (CH) : Congrès MOROP. <http://www.morop.eu>
- 11.....Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.
- 11.....CFR Rixensart : projection de diapositives sur la "Vennbahn", par Michel Hanssens.
- 12 et 13.....SAINT-GHISLAIN (B) : Journées du Patrimoine, ouverture de l'Espace Train-Musée du Rail du PFT.
- 13.....EINDHOVEN (NL) : bourse trains. Zaal Valkenhorst, Dirschotsedijk 23. 09h>14h.
- 18.....**Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Proj-dias de Jacques Quoitin, "La ligne Namur - Liège et ses industries".**
- 19 et 20.....RODGAU-NIEDER RODDEN (D) près de Frankfurt-am-Main : 2ème convention trains "US". Exposition internationale, réseaux à thème US toutes échelles. 10h à 18h. <http://www.us-convention-brd.de>
- 19 et 20.....BÖPPINGEN (D) : musée Märklin : Modellbahn Treff pour les 150 ans de la marque.
- 20.....CFR Rixensart : journée "Portes Ouvertes" au club à Genval. 10h>17h.
- 25.....Réseau H0 mosan : Circulations en 3 rails CA sur la ligne 162, voie A, pour les membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.
- 26.....**WUPERTHAL (D) : Voyage organisé R.M.M. : visite du monorail.**
- 26 et 27.....FOREST (B) : Festival vapeur au PTVF. Parc du Bempt, Chaussée de Neerstalle 323 b.
- 26 et 27.....MARIEMBOURG et TREIGNES (B) : Festival vapeur au CFV3V.

Octobre

- 2.....Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : **Trains de voyageurs DB – DR, époques IV et V.**
- 4.....LA LOUVIERE (B) : circulations sur le réseau 7" 1/4 de l'Association Belge de Vapeur Vive. <http://www.le-petit-train.be> Derrière l'Institut Technique Saint-Joseph, Rue G. Boel.
- 9.....Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.
- 9.....CFR Rixensart : projection du film de Michel Liégeois : "La Ligne sommitale de la Furka".
- 9 au 11.....VILLENEUVE-LA-GARENNE (F83) : 19ème Rencontres Internationales de Chemins de Fer à Voies Etrangères. <http://perso.wanadoo.fr/cf-chanteraines>
- 10 et 11.....SEDAN (F08) : RAMMA 2009, exposition de modélisme. <http://www.ramma.org>
- 10 et 11.....GENK (B) : "Euromodelbouw 2009" : expo de trains miniatures. Kultureel Centrum "Ter Kommen". Avec la participation du réseau "N" du Rail Miniature Mosan. 09h30 > 18h.
- 16.....**Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Projection "Vacances en Toscane" de Luc Parant + "un train de jardin".**
- 23.....Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : **Trains de voyageurs + trains de marchandises, traction Diesel + électrique, toutes nationalités, époque III.**
- 30.....Réseau H0 mosan : Circulations en 3 rails CA sur la ligne 162, voie A, pour les membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.
- 31.....MUIZEN (B) : Portes ouvertes au MSCM "De Pijl", Leuvensesteenweg 443. 10h>18h. <http://www.de-pijl.be>

Novembre

- 1 et 7/8.....MUIZEN (B) : Portes ouvertes au MSCM "De Pijl", Leuvensesteenweg 443. 10h>18h. <http://www.de-pijl.be>
- 1.....EINDHOVEN (NL) : bourse trains. Zaal Valkenhorst, Dirschotsedijk 23. 09h>14h.
- 6.....Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : **Trains de marchandises, toutes nationalités, époques IV et V.**
- 13.....Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.
- 20.....**Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :**
- 20 au 22.....LAHNSTEIN (D) exposition de modélisme ferroviaire avec la participation du réseau N.
- 27.....Réseau H0 mosan : Circulations en 3 rails CA sur la ligne 162, voie A, pour les membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

Décembre

- 4.....Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : **Trains de voyageurs CFF – ÖBB – FS, époques IV et V.**
- 5.....JAMBES (B) : Centre Culturel de Géronsart : Marché de Noël avec la participation du RMM.
- 6.....HOESELT (B) : bourse trains miniatures. Kultureel Centrum "Ter Kommen". 09>13h.
- 11.....Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.
- 13.....EINDHOVEN (NL) : bourse trains. Zaal Valkenhorst, Dirschotsedijk 23. 09h>14h.
- 18.....**Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : SOUPER annuel "fromages" au local du RMM à 19h30.**

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 (2009) du Rail Miniature Mosan :

Président, *représente le réseau H0 "US"* Jean-Claude Botspoel
 Vice-président, *représente le réseau H0 "Mosan"* André Delsemme
 Secrétaire Jean-Pierre Lobet
 Trésorier, *Rédac'chef Ferro Flash Namur* Claude Carpet
 Webmaster, *représente le réseau N "Athus-Meuse"* Didier Delfosse
 Médiateur Philippe Bruniaux
 Relations Publiques Luc Parant

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" Didier Delfosse,

Bibliothèque Luc Parant,
 et Jean-Claude Botspoel.

Cotisations annuelles.

Le Membre :

Membre bienfaiteur 45,00 €.
 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 Belgique 20,00 €.
 Pour l'étranger 25,00 €.

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

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

Vice-Président André Delsemme Chaussée de Namur 18/2 .. 5310 EGHEZEE.
 Tél : 081.81.25.39. Courriel : vice-president@club-rmm.be

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

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

Compte Banque ..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 : 0475.48.62.60. et 071.72.95.61.
 Courriel : redac-chef@club-rmm.be

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

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

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

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

Images de la bourse du 14 juin - Réunion mensuelle de mai.....	pages 2 de couverture et 1
Naissance au RMM : "le réseau 3 rails"	pages 2 à 6
Photos au local.....	page 8
On a "tourné" de la vidéo au RMM	page 29
Agenda du club et "les amis nous informent"	page 34

Modélisme

Fixation de maisons H0 avec des aimants	page 15
Construisons des arbres en fil torsadé	pages 7 à 9
Saint-Joseph Central	pages 24 à 28

Actualité ferroviaire

La liaison "FYRA"	pages 12 et 13
En gare de Jemelle.....	page 12
Conférence de presse au Chemin de fer du Bocq, le 30 juin 2009	pages 20 à 23

Photos de vacances

En Toscane avec les FS	pages 16 à 18
------------------------------	---------------

Rétrorail

1946 - 2006 : le 60ème anniversaire de la renumérotation des locomotives de la SNCB (année 1962)	pages 30 à 33
--------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------



ferro flash Namur n°157 (2009-4)

Ce quatrième numéro de l'année 2009 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet et Michel Herbiet. Sa diffusion est assurée par Didier Delfosse.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro par des articles, photos ou toute autre collaboration : Claude Dehareng, Etienne Labar, Michel Marin, Luc Parant 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"; Avenue Eugène Mascaux, 203; 6001 Marcinelle. 071.61.11.12.

Suivant la loi du 8 avril 1985, un exemplaire de Ferro Flash Namur est déposé à la Bibliothèque Royale Albert 1er, section du Dépôt Légal.

Page de couverture :

En haut : gare de Ciney, 30 juin 2009. L'automotrice n°4605 du PFT est en voie 4 et 5, l'automotrice 507 entre en gare et assure un train "IC" Bruxelles - Luxembourg en provenance de Namur.

En bas : gare de "Saint-Joseph Central" à La Louvière. La locomotive vapeur n°70038 "Robin Hood", des British Railway, attend son service voyageurs du premier dimanche du mois.

Page 2 de couverture : Photos de la Bourse RMM du 14 juin.