

Rail Miniature Mosan asbl

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°178 2013-1



En haut :
la gare de
Jambes-Nord
en 1977. Une
rame à destina-
tion de Namur
conduite par la
6088.
Trois voitures
K avec, en tête,
le fourgon de
1^{ère} classe avec
vigie.

Au centre : en direction de Dinant, la HLD 6083 au passage à niveau de Jambes-Velaine. (photos Claude Riguelle).

En bas : juste avant l'attaque de l'excellent buffet, la joyeuse équipe des 50 participants au souper annuel du club du 21 décembre 2012 posent pour la photo souvenir.



Assemblée Générale du Rail Miniature Mosan ASBL

Conformément aux statuts, l'Assemblée Générale du "Rail Miniature Mosan ASBL" s'est tenue le vendredi 18 janvier 2013.

Partie officielle de l'AG

Le Président ouvre l'Assemblée Générale en souhaitant la bienvenue aux 28 membres présents.



Rapport du Secrétaire

Le Secrétaire, Jean-Pierre Lobet, donne rapport de l'état du club : 69 membres au 31 décembre 2012, 12 abonnés extérieurs au club à la revue Ferro Flash Namur et l'édition de 10 revues en tout en couleurs. (16 exemplaires couleurs au 6-2-2013).

Riguelle présentent leur rapport d'investigation de la comptabilité. Au vu de la concordance des pièces, ils invitent l'AG à approuver celle-ci et donner décharge aux administrateurs pour l'exercice financier 2012.

A l'unanimité, les membres effectifs présents en règle de cotisation 2013 approuvent les comptes 2012 et donnent décharge aux administrateurs pour leur gestion de l'ASBL sur l'année écoulée.



Élection d'un "Commissaire aux comptes"

Le mandat biennal de Commissaire aux Comptes de Maurice Clobours est également échu. Il est candidat à sa propre succession. Aucune autre candidature ne s'étant manifestée dans les délais impartis, Maurice est réélu pour un mandat de deux ans. Le mandat de Claude Riguelle échoira à l'AG 2014.

Election de trois Administrateurs

Le mandat biennal des administrateurs : Claude Carpet, Didier Delfosse et Jean-Pierre Lobet échoit à cette AG. Ils sont candidats à leur propre succession. Comme aucune candidature n'est parvenue au secrétaire avant le 31 décembre, à l'unanimité, les trois précités sont reconduits pour deux ans au sein du Conseil d'Administration.

Composition du Conseil d'administration 2013

Philippe Bruniaux, Claude Carpet, Claude Dehareng, Didier Delfosse, Vincent Disy, Pierre Goyens, Jean-Pierre Lobet.

Budget 2013

Le Trésorier présente le budget 2013 (en équilibre) élaboré lors de la réunion du C.A. du 8 janvier dernier. Le budget est adopté.

Le Président remercie les membres du CA qui ont



Comptes 2012

Le Trésorier, Claude Carpet, expose le bilan financier de 2012 qui se termine par un boni. En raison des statuts de l'ASBL, il est versé au poste "Réserves".

Les Commissaires aux Comptes, Maurice Clobours et Claude





Remise du prix à Hector, muet de bonheur



Remise du prix à notre ami Maurice

oeuvré pendant cette année. Il remercie également ceux qui se sont impliqués dans la réalisation des "établissements". Il remercie tout particulièrement tous ceux et toutes celles qui ont travaillé d'une manière ou d'une autre aux Portes Ouvertes de novembre, tant dans la préparation, dans les deux jours de sa tenue qui a recueilli le succès qu'on lui connaît, que dans la remise en place du dimanche soir et du lundi.

Des remerciements particuliers vont à Maurice Clobours qui a sacrifié ses soirées du vendredi à tenir notre bar pendant deux ans avec un succès financier appréciable.

Le prix du "jeune de l'année" est remis à Hector MAGNEE pour son implication au sein du club et son module présenté au concours organisé lors des P.O.

Le prix du "membre de l'année" est remis à Maurice CLOBOURS pour son implication au sein du club et la bonne tenue du (de son) bar.

Plus aucun point n'étant à l'ordre du jour, le Président clôture l'Assemblée Générale et ouvre la réunion mensuelle.

La réunion mensuelle de janvier

Voyage à Gemona del Friuli

Comme chaque année, un voyage est organisé en

juillet par Christian et Danila Grevesse dans le nord-est de l'Italie à Gemona del Friuli et plus précisément à l'hôtel Willy où se situe le réseau en 5 pouces du club "Ferrovia Willy". Le RMM est membre en temps qu'entité club !

Afin de pouvoir effectuer les réservations définitives en temps utile, et être certain d'obtenir le nombre de chambres indispensables, les membres désireux de participer sont priés de s'inscrire sans tarder (avant fin mars maximum). Quinze chambres ont d'ores et déjà été réservées au même étage, l'hôtelier en fera lui-même la répartition.

Cet agréable voyage devant se dérouler dans la plus stricte convivialité et le respect de la paix d'un chacun, les organisateurs insistent sur la sociabilité des participants et leur adaptation à la vie en groupe. Ceci afin d'éviter tout conflit ou tout empêchement de participer pour cause d'incompatibilité d'humeur ou de caractère.

Voyage du 9 au 12 avril en "Baie de Somme"

Claude Dehareng fait le point sur les réservations et réunit les participants. Il prépare l'itinéraire (Roadbook). Il nous le proposera, au club, le dimanche 10 février à 15h.

Travaux au bar et aux locaux

Suivant les souhaits de Maurice, un second évier a été installé et la forme du bar modifiée. Ceci a permis de gagner de la place de rangement.

La peinture de la face du comptoir a été remise aux couleurs RMM, c'est à dire celles de la Ville de Namur.

Le dessus du comptoir a reçu, après la peinture jaune, une couche de vernis satin à deux composants.

Françoise a peint la double porte du hall et nettoyé les murs. Puis, attaque les armoires sous le bar.



Le trésorier transformé en plombier, menuisier, peintre...



Françoise récurer armoires et éviers



Armoires de la bibliothèque

Une étude est en cours concernant le remplacement des armoires métalliques en mauvais état.

**Réunion mensuelle de décembre
souper annuel du RMM**

La tradition est respectée : le 21 décembre dernier avait lieu le souper annuel du club et, pour la seconde année, dans les locaux du TTSM, moins étroits que les nôtres.

Pas moins de 50 participants s'étaient volontairement inscrits : un record historique ! Même Cloé était là.

Dès 18h, la mise en place s'est effectuée grâce à l'aimable concours de : Didier et Pierre Moreau et Claude Carpet pour la remontée des tables et chaises en provenance de notre réserve stratégique. Françoise C. a déroulé les nappes jaunes sur les deux alignements.

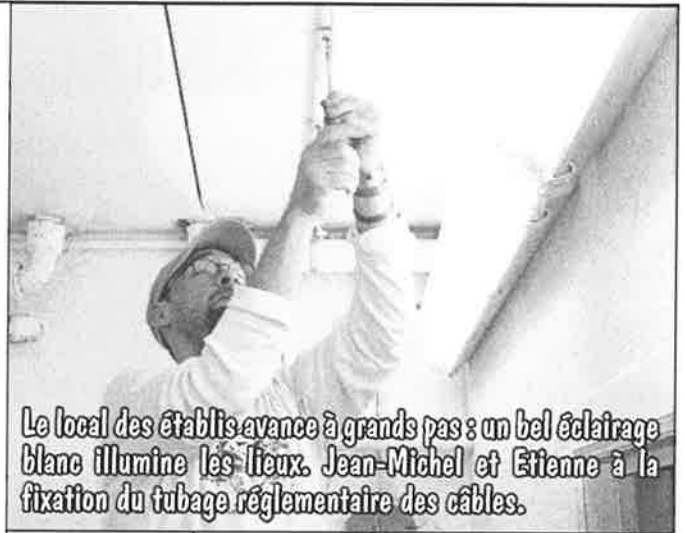
Petit à petit, d'autres mains efficaces se sont jointes au groupe de départ pour dresser les deux tables du buffet.

L'apéritif a débuté comme prévu à 19h30. Quelques verres et leur contenu à bulles se sont retrouvés par terre, mais cela n'a pas empêché la prise de vue de la photo souvenir à 19h55 (en bas de la page 2 de couverture et de la page 2 ci-contre) et l'attaque du buffet à 20h. Même le Past-président Charles Fourny a reconnu que les organisateurs avaient respecté les délais et commencés les agappes à l'heure (parce que tout le monde est arrivé à l'heure) !

Excellente ambiance qui a vu la présence souhaitée de notre ami Maurice Clobours. Nous avons eu le plaisir d'accueillir Henry Janssens et son épouse du club "N160" d'Antwerpen et Dirk avait effectué le déplacement.

En fin de soirée, après le départ de quelques-uns, débutait la remise en place des locaux par le rassemblement des assiettes et verres (vides), le pliage des nappes car il ne faut jamais les mettre en boule pour raison d'encombrement...

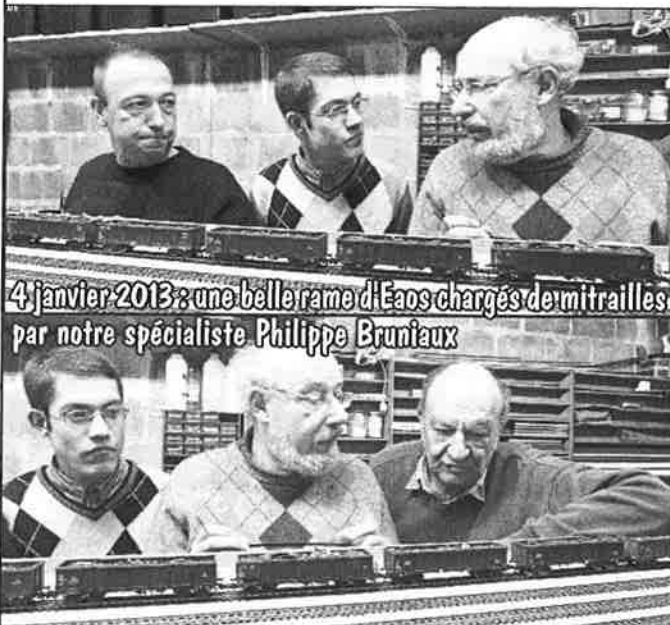
Les tables et chaises sont redescendues dans la réserve. A 23h30, les locaux du TTSM étaient remis en ordre. Restait la vaisselle à faire...



Le local des établis avance à grands pas : un bel éclairage blanc illumine les lieux. Jean-Michel et Etienne à la fixation du tubage réglementaire des câbles.



Réalisé avec les productions de www.kit-nord.be



4 janvier 2013 : une belle rame d'Eaos chargés de mitrilles par notre spécialiste Philippe Bruniaux



On comprend aisément la fierté des travailleurs : 1.401 traverses dressées, coupées, en attente des deux entailles pour le profil d'acier 30 mm x 8 mm. Reste le trempage dans le produit de préservation du bois (photo D. Delfosse).

La Commission Modélisme de Febelrail

Nous avons eu le plaisir d'accueillir pour la seconde fois Philippe Callaert, directeur de la Commission Modélisme de Febelrail, qui étudie les modèles belges produits pendant l'année 2012 dans le but de décerner le prix du "Modèle de l'année 2012".

Cette commission est issue des clubs de modélisme adhérant à Febelrail qui y délèguent deux membres.

La première séance de travail avait réuni 14 personnes



Conscientieux, Philippe Callaert montre la documentation à l'assemblée et la façon de coter le matériel.



L'accueil déjeuner avant le travail.

Cette seconde séance en a réuni 21... Ce succès serait-il dû à l'accueil du RMM ?

Les différentes productions de modèles belges présentées au

public en 2012 ont été vérifiées quant à leur conformité à l'échelle par rapport à la réalité. Un système précis de cotation permet d'évaluer chacun d'eux.

Nos amis Vincent Disy et Jean-Pierre Lobet, "mis dans le bain" par Philippe Callaert se sont joints à l'équipe des juges nationaux.

Philippe Bruniaux, responsable de l'accueil en gare de Namur, gardait le groupe au chaud en attente des "taxis" de Jean-Pierre Lobet et Claude Carpet. Maurice Clobours s'est occupé du bar où tasses de café et croissants étaient offerts aux visiteurs. Philippe s'est occupé des sandwiches de midi. Le dîner a été servi dans le

local bar et le hall. Nous avons reçu la collaboration de Pierre Moraux, Etienne Noulard, Luc Pasteels, Claude Riguelle. Notre président a coordonné les actions. Fin de la prestation de Febelrail par le

retour accompagné des participants à la gare de Namur.

Après 20 ans d'absence, aimable visite d'André-Marie Ducarme (bible de connaissance ferroviaire, photographe sur les lignes) et rédacteur de FFN jusqu'au n°55.

La précision est de mise dans les cotations.



Jean-Pierre et Vincent examinent

Voyage RMM à "Intermodellbau" à Dortmund

Le Rail Miniature Mosan asbl organise encore cette année un voyage en car vers DORTMUND, "Le Must" des expositions du modélisme en général, pour vous, votre famille, vos amis... .

Le voyage en car se déroulera le **Jeu 11 Avril** 2013 au départ de Namur, à BEEZ, près de la sortie de l'autoroute "BOUGE", comme les années précédentes, en garant les voitures sur le parking le long de la route d'Hannut, à **6h00** très précisément le départ (Pas de retard SVP) pour la somme de **39.00 €** par personne incluant le trajet en autocar et l'entrée de l'exposition. Pour des raisons de temps de repos du chauffeur, aucun arrêt sur la route ne sera prévu, avec cela nous gagnons 1 heure sur place (9 heures de repos : nouvelle législation oblige). Pas d'arrêt sur le chemin de retour à Barchon.

La réservation (paiement) doit se faire au plus tard pour le 20 mars 2013 sur le compte BE26 0016 1113 4129 GEBABEBB du "Rail Miniature Mosan asbl", avec mention "Dortmund" + nom(s) du (des) participants.

Attention : pour des raisons évidentes d'organisation, aucun remboursement ne sera effectué si vous êtes manquant à l'appel au départ. Si vous avez un empêchement, vous pouvez vous faire remplacer par une autre personne.

Au plaisir de vous rencontrer et toute mon amitié de modéliste.

Jean-Claude Botspoel, responsable de l'organisation du voyage à Dortmund.

E-mail : botspoel@skynet.be Tel : 082667660 GSM : 0477396999.

Actualité SNCB

(Vue sur le site Internet de la RTBF)

Feux rouges "grillés" en 2011

Près de deux ans après la catastrophe ferroviaire de Buizingen, les franchissements de feux rouges par des trains sont encore fréquents. Le système de freinage d'urgence TBL1+ est cependant désormais installé sur 73% du réseau.

L'année passée (2011), les trains ont brûlé 129 feux rouges, soit un de moins que lors de l'année 2010, d'après les chiffres du gestionnaire du réseau Infrabel. Sur les voies principales, 91 trains ont franchi un feu rouge en 2011, contre 104 l'année précédente. Le nombre de franchissements "dangereux" est passé de 51 en 2010 à 43 en 2011 et ce, grâce à différents plans d'action et aux campagnes de sensibilisation auprès des conducteurs, estime Infrabel. Sur les voies secondaires, 38 trains ont brûlé des feux rouges en 2011, contre 26 en 2010. Ces voies ne sont pas employées par des trains qui transportent des voyageurs. Par ailleurs, la vitesse des véhicules est fortement réduite sur ces voies. Le risque d'accident est donc beaucoup moins important.

Belga, info du 10-02-2012.

Feux rouges "grillés" en 2012

En 2012, 117 feux rouges ont été franchis par des trains sur le réseau ferroviaire belge, une baisse de 13% par rapport à 2011 (133 feux rouges franchis), peut-on lire mardi dans *Le Soir* et *De Standaard*.

La diminution est surtout constatée sur les voies principales, utilisée par le trafic passagers, où on est passé de 91 à 75 infractions (-17,6%).

Sur les voies secondaires, très majoritairement empruntées pour le trafic de marchandises, le nombre est resté stable : 42 feux rouges brûlés, comme en 2011.

Chez Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, on se félicite de ces améliorations concernant essentiellement le trafic passagers, et on y voit le résultat de l'installation du système de sécurité "TBL1", qui déclenche automatique le frein quand un train franchit un feu rouge à plus de 40 km/h.

Belga, info du 08-01-2013.

Gare de Mons

Certains veulent en tous cas empêcher sa construction. Plus précisément, empêcher la démolition de l'actuelle gare. Ces défenseurs du bâtiment existant vont, d'après le journal *Le Soir*, déposer un recours en extrême urgence contre le permis unique délivré par la Région wallonne. Une fois le recours déposé, le conseil d'Etat aura trois jours pour se prononcer.

Et annuler ou pas le permis délivré, grâce au fameux décret DAR (le décret d'Autorisation régionale qui permet au gouvernement d'accélérer les dossiers considérés comme prioritaires). Un décret lui-même

annulé par la cour constitutionnelle en novembre dernier.

C'est ce qui permet aux défenseurs de l'ancienne gare de déposer ce nouveau recours. Ils partent du principe que si la loi, le décret qui permet d'octroyer des permis, est considérée comme illégal, le permis, lui-aussi est illégal. C'est comme s'il n'avait jamais existé.

On saura rapidement si les arguments tiennent devant le conseil d'Etat. Puisqu'il a trois jours pour se prononcer.

Ce qui est sûr c'est qu'il y a urgence, la nouvelle gare est loin d'être sortie de terre, et on n'a pas encore touché à un cheveu de l'ancienne, mais la gare provisoire, celle qui doit faire office de gare pendant la durée des travaux, elle, est en passe d'entrer en fonction.

Manu Delporte, info du 08-01-2013.

Agressions à la SNCB

En réaction aux chiffres donnés par le ministre des Entreprises publiques Paul Magnette sur le nombre croissant d'agressions physiques contre des accompagnateurs de trains, Louis Maraite, le porte-parole de la SNCB-Holding, a précisé lundi soir qu'au cours des 9 premiers mois de 2012, les agressions (coups et blessures, petites violences, menaces et insultes) à l'encontre de l'ensemble du personnel de la société ont diminué.

Durant cette période, on a dénombré 1042 faits, soit une diminution de 144 cas par rapport aux 9 premiers mois de 2011. Les accompagnateurs de trains ont été la cible d'agressions à 896 reprises (-37), le personnel opérationnel 51 fois (-25), le collaborateurs Securail 41 fois (-68) et le personnel de vente 50 fois (-12).

Au total, 177 cas de coups et blessures (-14) ont été enregistrés, 244 cas de petites violences (+17), 413 cas de menaces (-101) et 208 cas d'insultes (-46). Le nombre de faits de coups et blessures contre des accompagnateurs de trains est passé de 154 cas à 149, tandis que ceux de petites violences ont augmenté de 37 cas pour atteindre un total de 226, les menaces ont diminué de 66 cas (350) et les insultes de 3 cas (171).

"Nous disposons d'un "masterplan" anti-agression qui compte 55 mesures. La formation du personnel est très importante. Par ailleurs, nous entretenons une très bonne collaboration avec la police. Pour chaque fait, nous déposons une plainte en justice", ajoute Louis Maraite. Selon ce dernier, l'augmentation constante du nombre d'agressions au cours des dix dernières années est aussi due en partie à l'augmentation de 50% du nombre de passagers sur cette même période.

Ayant constaté que les faits d'agression étaient souvent liés aux tickets de transport, la SNCB étudie une simplification du système de billetterie.

Belga, info du 08-01-2013.

Les vols de câbles sur le réseau SNCB

(Vu sur le site Internet de la RTBF)

L'importance des vols de câble en cuivre sur le réseau d'Infrabel a déjà causé près de 34.000 minutes de retard en 2012, a expliqué lundi Frédéric Sacré, porte-parole d'Infrabel.

"Cela empiète sur le travail d'entretien du réseau. Le nombre d'heures passées à remplacer les câbles volés ou à réparer ceux qui ont été endommagés représente le travail annuel de 50 équivalents temps-plein en Wallonie. Des chiffres qui équivalent aux 2/3 des chiffres nationaux, qui, eux, n'ont pas encore été arrêtés."

Infrabel fait face à une recrudescence de la criminalité sur son réseau. "Au 31 août 2012, nous avons déjà dépassé le nombre de vols enregistrés pour toute l'année 2011. Nous enregistrons une moyenne de trois vols par 24 heures. Pour tenter de lutter contre ce fléau, nous disposons néanmoins d'une quarantaine de mesures", ajoute Frédéric Sacré.

Infrabel remplace ainsi certains câbles de cuivre par de l'aluminium ou renforce le nombre de caméras de surveillance sur son réseau, notamment dans des zones sensibles ou sur les chantiers. Le gestionnaire du réseau des chemins de fer envisage également de marquer ses câbles physiquement ou chimiquement. Les autorités judiciaires punissent, de plus, lourdement les vols de câbles en cuivre sur le réseau d'Infrabel.

"En 2011, nous avons évalué le préjudice causé par les vols de câbles en cuivre à entre 2 et 2,2 millions d'euros, sans compter les coûts techniques et en main d'oeuvre", conclut le porte-parole d'Infrabel.

Belga, info du 01-10-2012.

Un vol de câbles a été commis samedi matin, vers 4H30, sur la ligne ferroviaire 132, entre Walcourt et Jamioux. Le trafic ferroviaire a repris à 9H45 sur la ligne entre Charleroi-Sud et Couvin, a indiqué Frédéric Sacré, porte-parole d'Infrabel. Le trafic des trains était très perturbé en matinée.

Un train navette effectuait momentanément la liaison entre Walcourt et Couvin tandis que des navettes de bus ont été mises à la disposition des voyageurs entre Charleroi-Sud et Walcourt. *"C'est le deuxième vol de câbles cette semaine à cet endroit",* précisait samedi matin Frédéric Sacré. *"Nos équipes sont sur place depuis environ 5H30 et elles travaillent pour rétablir au plus vite la situation. C'est un travail délicat et qui peut prendre un certain temps car ce type de vol de câbles peut notamment provoquer des petits incendies dans des cabines d'alimentation électrique"*.

Belga, info du 08-12-2012.

Pour la quatrième fois en moins d'une semaine, la circulation des trains a été interrompue ce lundi matin sur la ligne 132 entre Charleroi et Couvin. En cause, à chaque fois, des vols de câbles de cuivre dont la valeur marchande ne cesse d'augmenter. Ces vols paralysent notamment la signalisation.

Dans la nuit de dimanche à lundi, les voleurs, qui opèrent en bandes et sont souvent une dizaine pour pouvoir porter ces câbles, ont sectionné et emporté des câbles à trois endroits différents sur cette ligne. Du coup, le trafic n'a pu reprendre qu'en milieu de matinée.

Ce phénomène de vol de câbles de cuivre le long des voies de la SNCB est en augmentation constante. Et, à ce propos, l'année 2012 sera celle de tous les records. La Société des Chemins de Fer estime ainsi que son préjudice financier atteindra les huit millions d'euros. Les voleurs, qui opèrent en bande pour notamment porter les lourdes bobines de fils sectionnés, viennent en général des pays de l'est et sont de plus en plus nombreux. Chaque jour, entre trois et quatre vols de câbles sont commis sur l'ensemble du réseau ferroviaire belge.

Pour Frédéric Sacré, porte-parole d'Infrabel, le gestionnaire du réseau, la SNCB dispose toutefois d'un certain nombre de moyens pour lutter contre ce type de criminalité à laquelle toute l'Europe est confrontée. *"Il faut d'abord développer une série de mesures pour dissuader les voleurs. Il s'agit entre autres de remplacer le cuivre des câbles par de l'aluminium mais cela n'est pas possible dans tous les cas. Et puis il y a des dispositifs de vigilance à mettre en place : c'est le cas pour l'installation de caméras spécifiques au repérage du gibier la nuit. A Liège par exemple, il y a quelques jours, ce nouveau dispositif a permis d'arrêter un voleur de câbles en pleine action. Mais ce qui est important, c'est aussi d'alerter l'opinion publique sur la gravité du délit qui peut mener à des peines de prison très importantes pour les auteurs des faits."*

Hugues Decaluwé, Daniel Barbieux, 10-12-2012.

Une course-poursuite a eu lieu ce lundi matin entre la police des chemins de fer et de probables voleurs de câbles. Des coups de feu ont été tirés. Trois individus ont été interpellés. L'un d'entre eux est blessé à la jambe.

Deux ressortissants roumains ont comparu mardi devant le tribunal correctionnel de Charleroi pour avoir dérobé 16 tonnes de câbles, soit un préjudice de 86.000 € pour la SNCB. Le parquet réclame jusqu'à 5 ans de prison ferme.

En juin dernier, Niculaï P. (Panait) et Alessandru V. (Venczel) étaient interceptés chez un ferrailleur de Châtelet chez qui ils tentaient de revendre des câbles de cuivre. Celui-ci avait appelé la police et avait fourni aux enquêteurs une liste des ventes effectuées sur base de la même (fausse) carte d'identité depuis janvier.

Selon le parquet, qui poursuit les prévenus pour 20 vols de câbles perpétrés dans le grand Charleroi, entrave méchante à la circulation ferroviaire, escroquerie et association de malfaiteurs, le préjudice total s'élèverait à 16 tonnes de cuivre, soit un butin de 86 000 euros.

"Grâce au GPS et à la téléphonie, les enquêteurs ont constaté que les suspects se trouvaient aux endroits

où des vols ont été perpétrés", a déclaré le magistrat qui réclame 5 ans de prison ferme contre Nicolai, déjà sanctionné pour des faits similaires en 2011, et 4 ans avec sursis pour la moitié de la peine pour Alessandru. Les deux prévenus, qui nient en bloc, ont sollicité l'acquittement. Leurs avocats estiment que les lieux déduits du GPS ne sont pas probants, à l'instar de la téléphonie, les vols ayant parfois été constatés plusieurs jours après leur commission. Jugement le 20 décembre.

Belga, info du 11-12-2012.

Les semaines se suivent et se ressemblent sur le rail hennuyer : les vols de câbles font une nouvelle fois l'actualité ce mercredi matin. Un énième vol a été commis cette nuit, cette fois entre les gares de Jamioux et Walcourt. Le gestionnaire du réseau se dit inquiet face au phénomène. Dans la région, c'est le cinquième vol de câbles en quelques jours.

Le vol a été signalé vers 4 heures entre les gares de Jamioux et Walcourt. Un service de bus a immédiatement été mis en place entre Charleroi et Walcourt. Le trafic a été rétabli vers 6 heures, avant l'heure de pointe, a précisé Infrabel.

"Face à la répétition des vols de câbles entre Charleroi et Couvin, des mesures de sécurité supplémentaires ont été prises", souligne Louis Maraite, porte-parole de la SNCB Holding.

Les patrouilles ont été renforcées sur ce tronçon. La SNCB Holding, qui rappelle qu'elle dépose plainte dès qu'un vol de câbles est commis, travaille par ailleurs en étroite collaboration avec la police des chemins de fer et la police locale. Ce travail conjoint a permis l'interpellation lundi de deux hommes suspectés des vols de câbles commis au début de la semaine et la semaine dernière. "Nous avons de plus en plus affaire à des bandes organisées car depuis ces arrestations, d'autres vols ont été commis", constate Louis Maraite.

RTBF, info du 12-12-2012.

Le trafic ferroviaire, totalement paralysé entre Walcourt et Charleroi-Sud, a été rétabli vers midi.

Vers 5h20, ce lundi matin, les équipes d'Infrabel ont constaté un problème au niveau de la signalisation sur la ligne Charleroi-Couvin, vers Jamioux. "Nous avons vu des perturbations au niveau de la signalisation des passages à niveaux, vraisemblablement dues à un vol de câbles", indique Frédéric Sacré (porte-parole d'Infrabel).

Dépêchée sur place, la police fédérale des chemins de fer a repéré une camionnette suspecte, roulant tous feux éteints à hauteur du terrain de football de Jamioux. Les policiers ont alors entrepris de barrer la route au véhicule à l'aide de leur combi et en installant une herse. Les auteurs ont toutefois foncé sur les inspecteurs sortis

de leur véhicule. Ces derniers ont alors riposté en tirant un coup de feu dans la portière conducteur de la camionnette et en blessant le chauffeur. Les trois suspects, originaires des pays de l'Est, ont été interceptés. Le blessé a été transporté à l'hôpital Vésale de Montigny-le-Tilleul.

Averti des faits, le parquet de Charleroi mettra l'affaire à l'instruction dès qu'il aura reçu l'ensemble des informations.

Seule certitude à l'heure actuelle : le trafic ferroviaire entre les gares de Charleroi-Sud et de Walcourt, lui, est totalement arrêté. Plus aucun train ne circule et ce, pour des raisons de sécurité (signalisation défectueuse).

Un service de bus a été mis en place pour relier ces deux gares. "Quant aux agents d'Infrabel, ils tentent en ce moment de localiser l'endroit où le vol a eu lieu afin de réparer au plus vite et de rétablir la circulation dans les meilleurs délais."

Plusieurs vols de câbles ont eu lieu sur le réseau hennuyer de la SNCB ces derniers temps. La ligne Charleroi-Couvin est particulièrement visée.

Nathalie Servais, 14-01-2013.

Les faits de vols de câble commis sur le réseau ferroviaire en Belgique ont eu en 2012 comme conséquence que le nombre de minutes de retard enregistrées a plus que doublé. En 2011, on recensait encore 31 080 minutes de retard, en 2012, on en a comptabilisé 66 440, indique vendredi La Libre Belgique. Des chiffres qui rejoignent ceux qu'Infrabel, le gestionnaire du réseau, donnera ce vendredi dans son bilan 2012 à cet égard.

Le nombre de faits de vols de câble, établi sur base des PV rédigés pour des vols constatés, était de 1362 l'an dernier. Infrabel tient cependant à pondérer ce chiffre en forte augmentation également (751 faits recensés en 2011) en précisant que sur ce total, seuls 727 faits ont réellement causé ces plus de 66 000 minutes de retard. Les plus de 600 autres PV n'ont pas eu de conséquence en terme de retards causés.

Deux types de criminalité sont à la base de ces méfaits. Une partie d'entre eux sont commis par de petits délinquants, l'autre partie (en forte augmentation) est le fait de bandes organisées de 5, 10, 12 ou 15 personnes qui n'hésitent parfois pas à poser des actes de violence.

Le coût pour Infrabel des vols de câbles se chiffre à huit millions d'euros de perte en 2012, 70 personnes travaillant sur cette problématique toute l'année durant.

Les zones les plus touchées par le phénomène sont l'arrondissement de Halle-Vilvoorde, suivi dans l'ordre de ceux de Charleroi, de Liège, de Mons et de Namur et de Tournai.

Belga, info du 18-01-2013.

La saga "Fyra"

(Extraits du site Internet de la RTBF)

Le Fyra est devenu en quelques semaines un train maudit. Lancé en décembre dernier, ces nouveaux trains à grande vitesse qui relient Bruxelles à Amsterdam accumulent retards et avaries. Ils sont à présent interdits de circulation. La résistance s'organise et le problème sera au menu du conseil d'administration de la SNCB ce lundi.

Le constructeur italien a les oreilles qui sifflent. Le Fyra lui siffle moins. Le constructeur a présenté ses excuses. Cela n'était jamais arrivé, dit-il. La faute à l'hiver...

Un hiver qui a bon dos. Le Fyra illustre la chronique des retards et des pannes depuis son lancement. Certains regrettent déjà le bon vieux train Benelux.

L'heure est aux comptes. Les chemins de fer néerlandais qui l'exploitent avec la SNCB ont annulé la commande des trains pas encore livrés. Ils engagent aussi la responsabilité civile du fabricant. Un train coûte 20 millions d'euros.

Du côté belge l'administrateur délégué de la SNCB, Marc Descheemaeker crie sa colère. Il annonce des mesures fortes et urgentes. Il voudrait annuler la commande de trois trains. Payés déjà à 55 %.

Marc Descheemaeker voudrait aussi récupérer l'argent.

Ce train Fyra est sur la voie de la contestation depuis le début. Il a été livré avec cinq ans de retard !

Michel Lagase, 21-01-2013.

"Nous envisageons d'arrêter l'expérience du Fyra car la confiance dans son constructeur italien AnsaldoBreda est brisée", a affirmé le directeur des chemins de fer néerlandais, Bert Meerstadt, mercredi matin sur la chaîne néerlandaise RTL Z.

Avant de prendre une décision, il veut toutefois faire réaliser une enquête indépendante sur les problèmes du train. Bert Meerstadt ne cherche pas à se dédouaner des couacs persistants du Fyra. Il se sent également responsable de cet échec.

Il ne croit pas que les Italiens puissent résoudre les soucis en quelques jours. Mardi, le numéro 2 du constructeur italien a promis que c'était une question de jours et qu'il s'agissait d'"un problème simple". Bert Meerstadt souligne que ça coïncidait déjà avant qu'il neige.

Il se réserve l'option de renvoyer les trains à leur constructeur. "Contractuellement, c'est possible mais ce ne sera pas facile de récupérer l'argent."

La secrétaire d'Etat néerlandaise à l'Infrastructure, Wilma Mansveld, a déclaré mardi espérer que d'ici deux semaines un intercity puisse relier 8 fois par jour Amsterdam et Bruxelles en empruntant les "vieilles voies". Les chemins de fer belges et néerlandais se réunissent ce vendredi afin d'évoquer tous les problèmes. Et lundi aura lieu à Bruxelles une entrevue réunissant des parlementaires des deux pays afin de parler du Fyra.

Belga, info du 23-01-2013.

La SNCB a débloqué, en 2004 lors de la validation de l'achat de trois trains Fyra, un budget de 1,8 million d'euros pour assurer un suivi "de qualité" dans la gestion du dossier par son département "Achats" et sa direction "Matériel", peut-on lire mercredi matin dans La Libre.

Ce budget octroyé à l'époque en interne à la SNCB fait aujourd'hui grincer des dents certaines sources proches du dossier, rapporte

La Libre. Ces sources estiment en effet que pour ce prix-là (1,8 million d'euros) la SNCB aurait pu s'en sortir un peu mieux. "Ce budget comprend tous les coûts de gestion du suivi contractuel du dossier, détaillait la décision du conseil d'administration. En ce compris, tous les coûts de déplacement et le suivi de la qualité" dans l'exécution du contrat.

Exploité conjointement par les Néerlandais et la SNCB, le Fyra a été interdit de circulation en Belgique vendredi dernier suite au détachement d'un capot d'une locomotive Fyra finalement retrouvé sur les voies. Ce nouvel incident s'est ajouté aux nombreux retards, aux pannes, aux problèmes de fermeture de porte, que connaît le Fyra depuis son entrée en service. Le fabricant italien du train à grande vitesse a désormais reçu un ultimatum pour mettre son matériel en ordre.

Belga, info du 23-01-2013.

En Italie, le problème du train préoccupe son constructeur, AnsaldoBreda. Une entreprise qui connaît des difficultés financières et qui tente de redimensionner ses responsabilités dans l'affaire en annonçant pourtant une solution rapide pour faire repartir les trains.

Au pied du Vésuve, on souhaite minimiser, certes les trains Fyra sont bloqués, certes ils ont provoqué une tempête politico-médiatique en Belgique et aux Pays Bas, mais ici le problème est considéré comme banal, même si l'entreprise a dépêché en urgence trente techniciens à Bruxelles et à Amsterdam pour tenter de faire repartir les trains.

"C'est certainement l'accumulation importante de neige et de glace qui a endommagé un panneau externe du train ce que l'on pourrait comparer à un morceau de carrosserie d'une voiture, pour vous faire comprendre", explique Stefano Fanucci, chef du projet des trains Fyra.

La neige aurait donc endommagé ces trains qui pourtant, affirme la société, avait réussi brillamment une série de tests indépendants. Les responsables d'AnsaldoBreda veulent comprendre si la mise en activité des convois a respecté la procédure d'usage.

"Cela fait partie de l'enquête qui est encore en cours, mais nous devons vérifier aussi toutes les modalités opérationnelles avec lesquelles ces trains ont été utilisés", ajoute-t-il.

Des éléments d'enquête importants si la Belgique et les Pays-Bas refusaient d'honorer leurs engagements en refusant d'acheter les derniers trains encore en construction.

De leur côté, les ouvriers ne cachent pas leur inquiétude car, AnsaldoBreda est l'un des derniers poumons industriels de Naples, pourtant la santé financière de l'entreprise laisse à désirer, elle affiche des pertes colossales, plus d'un milliard d'euros ces six dernières années.

Le groupe "Finmeccanica", également en difficultés, souhaiterait se débarrasser du constructeur de train mais ne trouve pas de repreneur. La crise du Fyra, et la possibilité de perdre des millions d'euros noircit encore le tableau.

A Naples, Valérie Dupont, 24-01-2013.

Les problèmes du train à grande vitesse Fyra coûtent des dizaines de millions d'euros aux chemins de fer néerlandais (Nederlandse Spoorwegen-NS). Des coûts importants sont dévolus au personnel supplémentaire et aux indemnités des passagers, a indiqué

jeudi le président-directeur des NS, Bert Meerstadt.

Le porte-parole des NS n'a pas précisé si la compagnie allait adjoindre ces frais supplémentaires dans la plainte adressée au constructeur italien du Fyra.

Depuis sa mise en service en décembre dernier, le Fyra, reliant Bruxelles à Amsterdam, a connu une série de problèmes causant retards, annulations et mises à l'arrêt des trains.

Belga, info du 24-01-2013.

La SNCB dément vendredi vouloir effectuer prochainement des tests avec une locomotive de type 18, un modèle de train voyageurs dont la presse flamande estimait qu'il pourrait remplacer les trains Fyra prévus pour relier Bruxelles et Amsterdam.

"La locomotive T-18 n'est pas homologuée pour passer sur le réseau néerlandais, ni sur une ligne grande vitesse, ni sur un tronçon classique. Et une homologation, ça prend du temps", précise un porte-parole de la SNCB. "Il y a en outre un problème technique en raison de la différence de voltage".

Interrogé sur le fait de tester d'autres types de locomotives, le porte-parole ajoute que la SNCB examine toute une série d'options, tant autour des problèmes techniques rencontrés par le Fyra que sur la possibilité d'assurer une liaison voyageurs entre la Belgique et les Pays-Bas.

La circulation des nouveaux trains Fyra a été interrompue après de nombreux problèmes techniques. La SNCB a donné un délai de trois mois au constructeur italien de ces trains, AnsaldoBreda, pour ramener les véhicules à un niveau de fonctionnement optimal.

Sur cette même problématique, le patron de la SNCB, Marc Descheemaeker, doit rencontrer vendredi les représentants des chemins de fer néerlandais et le secrétaire d'Etat néerlandais à l'Infrastructure.

Belga, info du 25-01-2013

La société de chemins de fer néerlandais (NS) n'avait plus suffisamment de fonds pour commander un TGV de qualité pour assurer la liaison Amsterdam-Bruxelles, selon une enquête menée par De Standaard et le quotidien néerlandais NRC Handelsblad. La SNCB a également baissé ses ambitions en raison de considérations pécuniaires.

La NS avait déjà effectué des dépenses considérables (148 millions d'euros) pour obtenir la concession de lignes à grandes vitesses en direction de la Belgique. Il lui fallait encore acheter des trains pour les desservir. La NS et la SNCB voulaient d'abord des trains abordables. "Des trains roulant à 220 km/h étaient suffisants", explique un expert en interne. "Il ne fallait pas de trains chers pouvant rouler plus vite." Sur le prix d'une place assise, un train roulant à 220 km/h peut permettre une économie de 50% par ticket par rapport à un train atteignant 300 km/h. Après l'appel d'offres, deux constructeurs sur les sept ayant montré un intérêt sont retenus : le Français Alstom et l'Italien AnsaldoBreda.

Le dossier a ensuite pris une tournure étrange. Les autorités néerlandaises ont averti la NS en novembre 2003 que la durée de 102 minutes pour effectuer le trajet Amsterdam-Bruxelles ne pouvait pas être respectée avec des trains roulant à 220 km/h mais avec des trains pouvant au minimum atteindre les 250 km/h. C'est alors

que AnsaldoBreda a soudainement proposé une variante de son train qui atteignait cette vitesse. C'est celle-ci qui a finalement été choisie par les deux sociétés de chemins de fer.

Belga, info du 26-01-2013.

Les chemins de fer belge et néerlandais souhaitent mettre en oeuvre cette semaine encore des solutions pour remédier à l'arrêt - après de nombreux problèmes techniques - des liaisons à grande vitesse entre Bruxelles et Amsterdam avec les trains Fyra V250, a affirmé lundi le patron de la SNCB, Marc Descheemaeker, lors d'une audition inédite devant le conseil parlementaire du Bénélux.

La Fyra, censé remplacer les anciens trains Benelux sur cette ligne, s'est avéré être un fiasco, après un début relativement prometteur, le 9 décembre dernier. A tel point qu'il a été retiré du service le 18 janvier, après un incident grave, la perte d'un capot.

La SNCB et son équivalent néerlandais, les NS (Nederlandse Spoorwegen) ont adressé au constructeur, la société italienne, AnsaldoBreda, un ultimatum, l'enjoignant de résoudre les problèmes dans un délai de trois mois, sous la menace d'amendes.

"Le V250 ne roulera que s'il est tout à fait sûr", a assuré le patron des NS, Bert Meerstadt, devant les parlementaires belges et néerlandais.

Entre-temps, les sociétés ont trouvé des solutions de remplacement partiel, en faisant circuler davantage de trains entre Anvers et Roosendaal (sud des Pays-Bas).

"Nous offrons quotidiennement 1300 places assises, ce qui est comparable à l'offre proposée par le Fyra", a expliqué Bert Meerstadt, rappelant que neuf Thalys relie également chaque jour Bruxelles et La Haye.

"Cette semaine encore, il y aura des solutions au profit des voyageurs", a promis Marc Descheemaeker, sans préciser lesquelles.

Il a rappelé que la SNCB n'avait encore réceptionné aucun des trois Fyra commandés - alors que la commande néerlandaise portait sur seize trains.

Le Fyra mis en service trop tôt ?

Selon des informations de ce lundi, la compagnie ferroviaire néerlandaise NS a supprimé l'ancien train Benelux alors que l'entreprise savait que le Fyra ne disposait que d'une autorisation temporaire pour circuler sur les voies de chemin de fer belges.

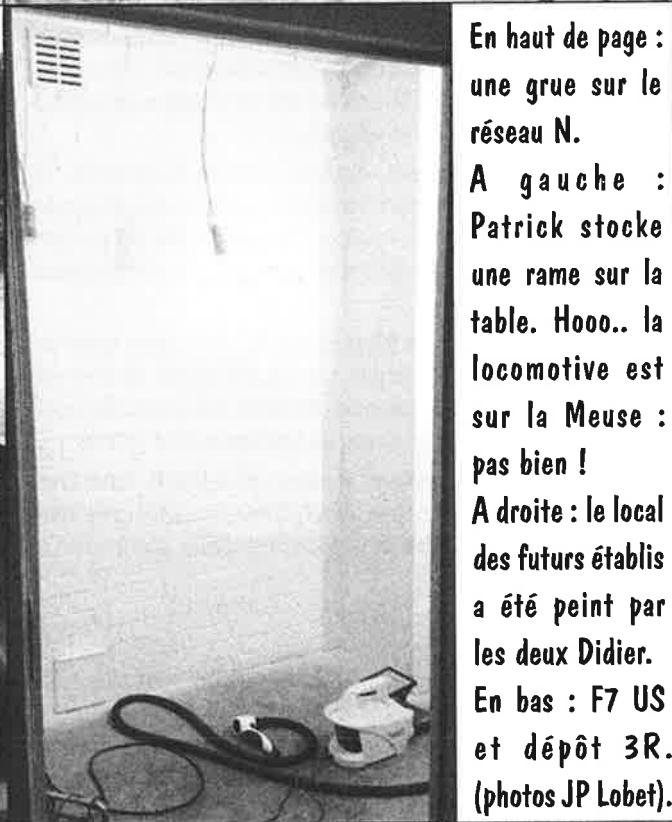
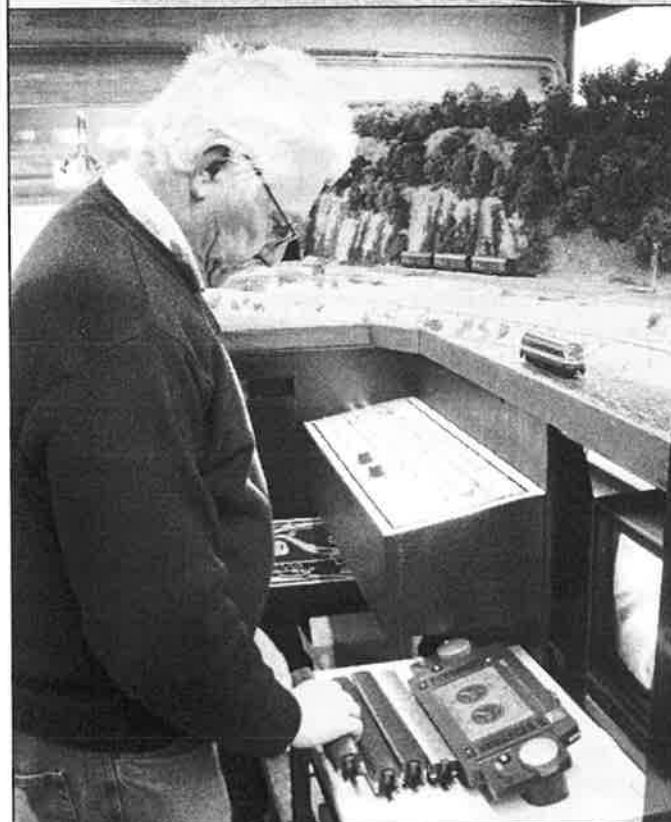
L'inspection belge chargée de la sécurité n'avait en effet octroyé qu'une autorisation provisoire jusqu'au 31 janvier à ces trains à grande vitesse, affirme l'organisation de voyageurs néerlandaise Maatschappij Voor Beter OV. Cette organisation estime qu'il était risqué de la part de la NS de supprimer les trains Benelux alors que le Fyra n'avait pas encore obtenu d'autorisation définitive.

La Commission des Infrastructures de la Chambre et son équivalente du parlement néerlandais tiennent ce lundi une séance commune au parlement belge à propos des problèmes rencontrés par le train Fyra. Ils y entendent les dirigeants de la NS, de la SNCB et d'Infrabel. Des représentants des voyageurs belges et néerlandais s'exprimeront également.

RTBF, 28-01-2013.

Affaire à suivre...

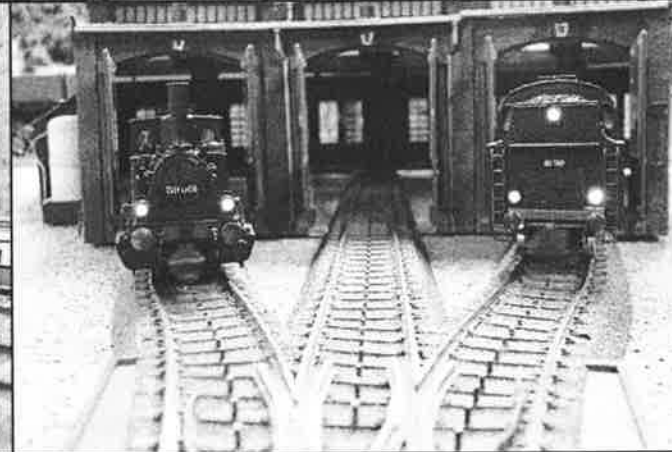
Une lettre de remerciements a été adressée à Mr Claude GODEFROID pour les livres et revues ferroviaires qu'il a eu la bonté d'offrir à la bibliothèque du club.



En haut de page :
une grue sur le
réseau N.

A gauche :
Patrick stocke
une rame sur la
table. Hooo.. la
locomotive est
sur la Meuse :
pas bien !

A droite : le local
des futurs établis
a été peint par
les deux Didier.
En bas : F7 US
et dépôt 3R.
(photos JP Lobet).



Tous composants électroniques et outillages spécifiques au modélisme sur : <http://www.respotec.de>
Catalogue gratuit (en allemand) fichier téléchargeable au format <.PDF> sur la page :

<http://www.respotec.de/katalog/index.html> Cliquer sur <katalog-4-2012.pdf> [13.337 KB].

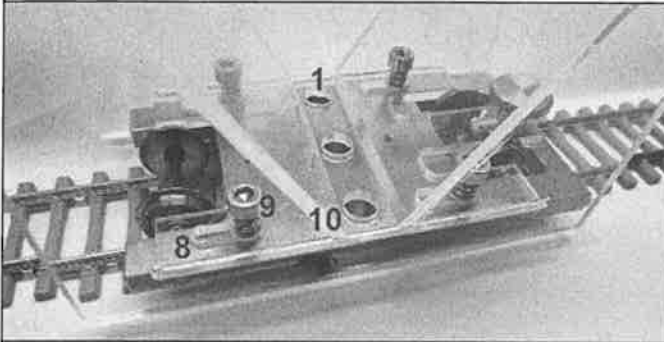
Entre-autres composants utiles : leds de 1,8 à 10mm, monochromes ou bicolores blanc/rouge avec commun "+" adaptées aux décodeurs et pour locomotives monophares. Réflecteurs pour leds de 3mm et 5mm (éclairage d'ateliers). Vis fines pour fixation de rails... Prix mentionnés TVA allemande 19% comprise.

Le "Schotterboy" : wagon distributeur de ballast

Nous nous sommes rendus dès le premier jour à l'exposition de modélisme "Modellbau 2012" à Köln.

Au détour d'une allée, nous apercevons un artisan qui présente ses wagons ballasteurs à différentes échelles. Trouvant ce travail bien exécuté et désireux de rédiger un article sur le sujet, j'ai acquis un exemplaire du système H0 pour 120,00 €.

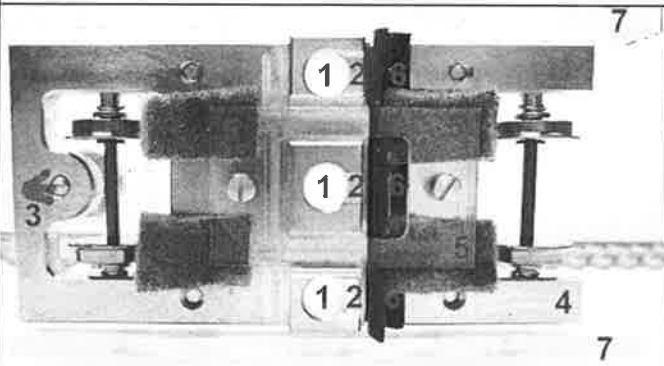
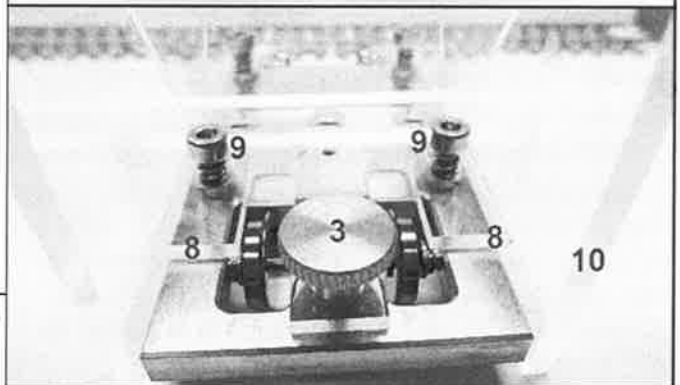
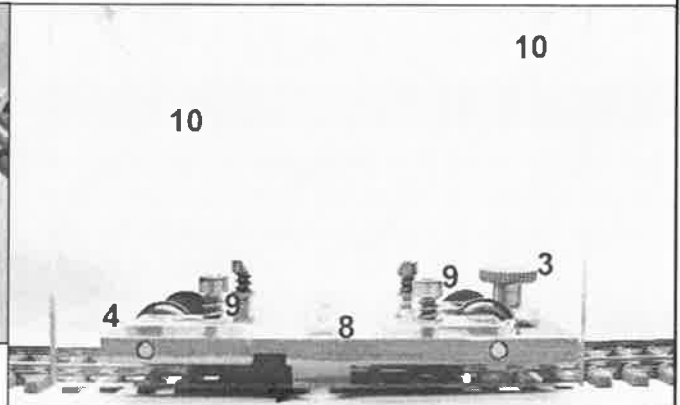
ceux pratiqués dans le châssis. Ce réglage est réalisé par une molette (3) placée à l'avant du wagon qui empêche ou libère le coulisement du réservoir sur le châssis masquant ou libérant l'ouverture d'écoulement. Quatre vis avec ressort de pression (9) maintiennent en place le réservoir en "V" (10), réalisé en matière transparente de 3 mm permettant la vision du contenu



Le déplacement de ce wagon est manuel. Les roues servent au roulement et au positionnement du système de vidange bien étudié.

Principe de fonctionnement

La plaque inférieure du réservoir est percée de trois trous permettant l'écoulement régulier du ballast. Le réglage du débit s'effectue par le déplacement du réservoir d'avant en arrière qui fait correspondre les trous inférieurs (1) parfaitement ou imparfaitement avec



Vue du dessous.

1. Trous de chute du ballast.
2. Gorge creusée dans le profil pour donner une épaisseur au ballastage.
3. Avant du wagon avec bouton de réglage du débit de sortie du ballast.
4. Arrière du wagon.
5. Feutres nettoyeurs de rails.
6. Profils niveleurs en caoutchouc.
7. Caisse (réservoir) en plastique transparent.
8. Plaque inférieure du réservoir.
9. Boulons guides.
10. Réservoir de ballast.

en ballast et la rapidité d'écoulement.

Le profil en caoutchouc (6) règle la hauteur du ballast tout en empêchant un débit inapproprié.

Les deux profils en feutre gris (5) nettoient les rails avant l'installation du ballast.

Cet appareil merveilleux a été réalisé en quatre tailles pour les échelles H0 (08099), TT, N (08098), Z.

Pour le système 3 rails, le trou central doit être obturé afin de ne pas charger les plots centraux.

Dimensions exprimées en mm :

- Longueur... : 90
- Largeur..... : 48
- Hauteur..... : 68
- Réservoir... : (base 8, dessus 77, hauteur 55, largeur 43).

Claude Carpet.

Werkzeuge Peter Post
Industriestrasse 28
D. 37115 Duderstadt.
www.peter-post-werkzeuge.de
webmaster@peter-post-werkzeuge.de

Automotrice Benelux "HONDEKOP" de PIKO.

Comme beaucoup d'entre nous, vous avez peut-être acquis cette belle rame qui reliait Bruxelles à Amsterdam.

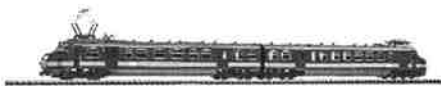
Sur le site Internet (shop) de Piko : 159,99 €.

- Rame NS n°1208, référence n°57573.
- Rame SNCB n°220.902, référence n°57572.



HOBBY

Après l'avoir installée et accouplée sur un réseau et suite à un essai, à la surprise⁽¹⁾ générale : comment dissocier ces deux éléments sans saccager les at-



tages spécifiques d'origine.

Comme j'ai également bénéficié de cette même surprise⁽¹⁾, j'en ai parlé à différents amis du RMM qui possèdent cette même "AM", et tous m'ont tenu le même discours : une fois cette "AM" accouplée, je l'ai laissée telle quelle.

L'un d'entre eux était même prêt à découper l'emballage d'origine pour assembler ces deux morceaux en un seul.

La bonne idée est venue du club : notre ami Patrick Maes nous propose de récupérer un cylindre à enrouler les nappes en papier, le découper à la bonne dimension, emballer l'AM dans du plastique à bulles et le tour est joué. Mais le diamètre est trop faible et pas de bouchons de fermeture aux extrémités !

Comme une bonne idée ne vient pas sans une autre, je suis allé dans une papeterie spécialisée pour y trouver un cylindre en carton rigide (prévu pour l'emballage des posters et affiches), avec bouchons de fermeture et pratiquement à la bonne dimension.

Passons aux travaux pratiques

Matériel nécessaire

- Un cylindre en carton rigide de 75 cm de long sur 8 cm de diamètre (mesure standard) avec bouchons de fermeture. Prix : 4,28 € (en papeterie spécialisée ou à la poste mais au prix "Bpost" et avec le logo maison !).
- Une éponge synthétique de +/- 10 à 20 cm, à découper au diamètre intérieur du tube. Prix : +/- 0,20 € au supermarché, ou du mousse de protection pour les bouts du cylindre.
- Une feuille de plastique à petites bulles environ 75 x 75 cm pour enrouler et protéger le modèle dans le cylindre.
- Deux écrous et boulons de 2 mm + rondelles.
- Deux goupilles de 2 mm
- En option : deux feuilles de papier A4 autocollant pour y imprimer la référence PIKO ainsi qu'une photo de la

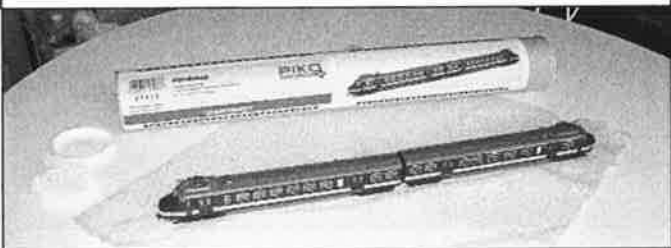
rame. Prix : 0,35 € la feuille + les frais d'impression.

Prix : pertes et profits, surtout du profit !

Et maintenant au travail

- Couper le cylindre à +/- 64 cm, coller l'un des bouchons avec de la colle blanche et forer deux trous de 2 mm dans le cylindre et bouchon y compris, de chaque côté pour y placer deux écrous et boulons + rondelles afin d'assurer la fermeture définitive.

- Placer un mousse de protection au bout de ce cylindre



et y installer l'AM emballée dans le plastique à bulles, placer un 2^{ème} mousse de protection à l'autre extrémité, puis refermer avec l'autre bouchon; mais avant cette opération, prendre la précaution de forer deux trous de +/- 2 mm de chaque côté du cylindre et bouchon y compris afin d'y placer des goupilles de protections du même diamètre, pour éviter toutes ouvertures accidentelles (des goupilles en matière métallique malléable et facile à détacher).

Cette solution est également à utiliser pour bien d'autres rames indissociables et suivant les mesures (longueur et diamètre) : comme les "AM" de LS Models - Jocadis, OVB et autres !

Pour la petite histoire

En rédigeant cet article, j'ai bien entendu sorti mon AM de son cylindre afin de vous fournir des photos et explications...

En manipulant le tout, et à ma grande surprise (la 2^{ème} surprise⁽¹⁾, j'ai pu constater que ces deux éléments s'étaient détachés tous seuls comme des grands. Là, mon amour propre en a pris un coup ! Mais comment cela est-il possible ?

Après avoir bien étudié la question, j'ai à nouveau assemblé les deux éléments et depuis c'est : "Mission Impossible" pour revenir en arrière.

⁽¹⁾ Si l'un d'entre vous peut m'en dire plus : je suis preneur.

Texte et photos de Vincent Disy.

NDLR : une autre solution consiste à se procurer les tubes en plastique transparent de "Train Safe" : exposable, mais nettement + cher. Présentation de "Train-Safe" dans FFN 179.

Les éléments "moteurs" du TGV 001

En page de couverture de notre numéro 176, nous avons reproduit une photo due à Ilonka Saiz, nous faisant découvrir un monument au "TGV 001" et aux "Alsthommes" représentant un élément moteur de ce TGV expérimental et érigé le long de l'autoroute aux abords de Belfort.



En haut : élément exposé à Belfort



En bas : élément exposé à Strasbourg

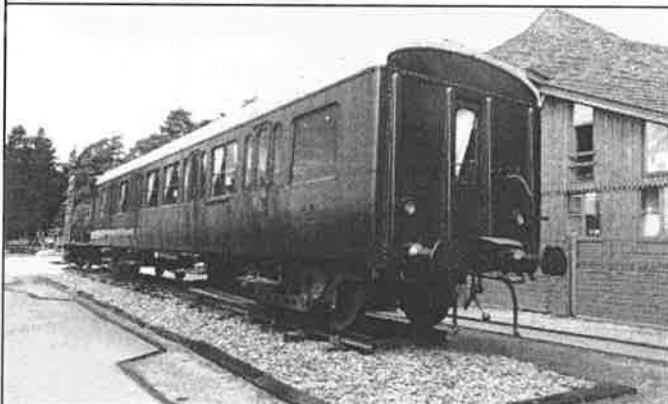
Dans son numéro spécial 14, la revue "Le Train" nous montre le deuxième élément moteur également érigé en monument à proximité immédiate de l'autoroute de l'Est à la sortie de Strasbourg. Cette motrice conservée par la municipalité de Bischheim a été photographiée en octobre 1997 par A. Fleuret.

Sorti des usines Alstom le 24 mars 1972 (il y a 41 ans), le début des essais en ligne de ce turbotrain expérimental à cinq éléments eut lieu le 4 avril. Le 8 décembre 1973, il atteint la vitesse record de 318 km/h sur la ligne des Landes.

Après des essais concluants, la SNCF passe commande de 87 rames TGV en traction électrique pour utilisation sur la nouvelle ligne entre Paris et Lyon.

La première rame TGV de présérie (TGV 01) est livrée le 28 juillet 1978. Le 26 février 1981, la rame n°16 atteint le record du monde de vitesse à 380 km/h.

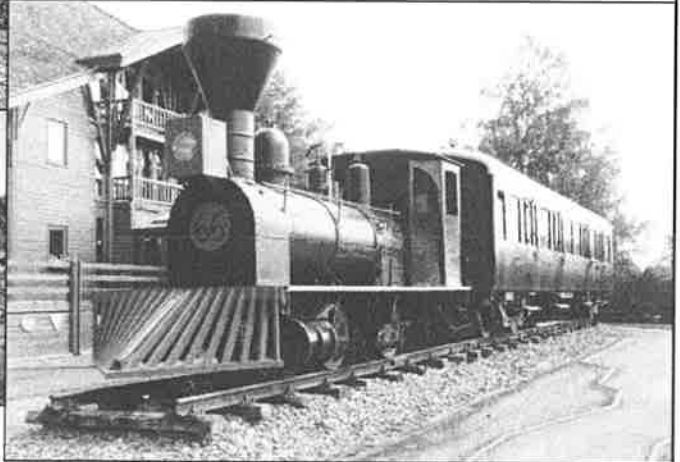
La mise en service commercial du TGV entre Paris et Lyon s'est déroulée le 27 septembre 1981. Une nouvelle ère s'ouvrait pour le chemin de fer.



Où allait le camion transportant une voiture du type "L" ?

Dans FFN 176, page 5, nous proposons la photo d'une voiture "L" fraîchement repeinte aux couleurs de la CIWL aperçue sur un camion porteur, le 8 octobre dernier sur la nationale 5, entre Fraire et Yves-Gomezée, direction sud tout en se questionnant sur sa destination, la réponse nous est peut-être fournie par le PFT ?

Dans le numéro 109 de la revue "En Lignes", le PFT signalait que la chaîne de restauration "Crocodile" (dénommée "Colmar" en Belgique) disposait en France de 23 voitures peintes en livrée CIWL, en majorité des "K1" mais également d'un exemplaire de voitures I5, L et M2.



Champ de Harre (Manhay), restaurant "Ranch Don Diego". Locomotive réalisée en bois sur base d'un châssis métallique d'une machine à vapeur à 2 essieux. Voiture type "L" ex-TTZ (photos J.M. Etienne, 27-08-2012, parue dans "En Lignes" n°112).

Dans le numéro 112 de la même revue, le PFT nous propose une photo d'une voiture L peinte dans la livrée CIWL et déposée sur un coupon de voie à côté de l'hôtel-restaurant dénommé "Ranch Don Diego" situé à Champ de Harre, près de Manhay, non loin de Barvaux sur Ourthe.

Notre voiture fraîchement repeinte rejoignait-elle la France ?

Courrier de la Rédaction

L'impression de notre précédent numéro (FFN 177) ayant été avancée de date, il n'y a pas eu de relecture finale et de correction indispensable des articles.

Nous n'avons pas la prétention de présenter notre revue exempte de fautes d'orthographe (quoi que), mais nous remarquons que dans le numéro précité, la lettre "s" nous a joué plus d'un mauvais tour.

Page	Ligne	Il y a	Il fallait
2	8	se sont succédés	se sont succédé
11	6, colonne droite	au compte-goutte	au compte-gouttes
15	4	se sont retrouvés	se sont retrouvés

La rédaction prie ses lecteurs de bien vouloir l'excuser.

Un pas sur la voie, c'est déjà un pied dans la tombe

Le danger est là, ne le minimisons pas

Les trains sont de plus en plus rapides et de moins en moins bruyants. Bien souvent, vous n'entendrez pas arriver un train situé à 200 mètres de vous et pourtant, il lui faudra moins de 5 secondes pour vous rattraper.

Soyez toujours conscients que le train que vous voyez roule plus vite et se trouve plus près que vous ne le pensez !

D'un autre côté, "un train peut en cacher un autre"... Même lorsqu'un train est passé, le danger demeure : un second train peut suivre le premier ou circuler sur une voie parallèle ou dans l'autre sens.

Ensemble, nous pouvons agir et diminuer le nombre d'accidents en adoptant simplement un comportement prudent et respectueux des règles élémentaires de sécurité !

Face au train, personne ne fait le poids !

Contrairement aux voitures, il est impossible pour un train de modifier sa trajectoire face à un obstacle. De plus, une fois lancé à pleine vitesse, il aura besoin de plusieurs centaines de mètres pour s'arrêter.



Sur la voie, la chance de vous en sortir une fois que vous apercevez le danger est donc quasi nulle. De même, pour un automobiliste, le risque que l'accident soit mortel est 40 fois plus élevé lors d'une collision avec un train qu'avec une voiture !

L'amende peut être lourde

Ne pas respecter les règles de sécurité à proximité des voies ferrées est, non seulement dangereux, mais aussi illégal.

Par exemple, ne pas respecter la signalisation routière à un passage à niveau peut vous conduire, même en tant que piéton, devant le tribunal de police pour infraction. Vous encourrez une amende de 220 € à 2.750 € et une déchéance du droit de conduire entre 8 jours et 5 ans ! C'est l'une des infractions les plus graves en matière de sécurité routière. Pire que brûler un feu rouge, elle équivaut à faire une marche arrière sur l'autoroute...

INFRABEL s.a.

Infrabel, société anonyme de droit public, gère l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire belge. C'est elle qui aménage, entretient, renouvelle et développe le réseau de la SNCB. Elle s'occupe également d'organiser la circulation des trains belges et étrangers sur notre réseau. Pour le gérer les 3.374 kilomètres de voies,

Infrabel

Infrabel emploie plus de 12.500 personnes.

Priorité à la sécurité

Depuis toujours, la première priorité d'Infrabel est la sécurité. Même si le train est actuellement le moyen de transport terrestre le plus sûr, des accidents se produisent, causés souvent par l'imprudence de certains.

Traumatisants pour les familles des victimes mais aussi pour les passagers et surtout le conducteur de trains, les accidents liés à la traversée des voies pourraient être facilement évités. Pour la sécurité, chacun d'entre nous a un rôle à jouer.

Depuis plusieurs années,

Infrabel met tout en oeuvre pour diminuer le nombre de passages à niveau. En réduisant au maximum les endroits où le rail croise la route, elle nous permet de ne pas prendre le risque de traverser les voies et agit donc pour notre sécurité (et celle de ses passagers). Sur les 3.229 passages à niveau répertoriés en 1980, il n'en reste plus aujourd'hui que 1.929. Infrabel poursuit sur sa lancée en tentant de réduire encore ce chiffre, mais certains passages ne peuvent actuellement être supprimés.

Respectez ces règles, elles sont prévues pour votre sécurité !

En gare

- Pour traverser les voies, il existe toujours un passage sécurisé, que ce soit une passerelle, un passage souterrain ou un passage à niveau. Empruntez-les, votre vie vaut bien un petit détour.
- Rappelez-vous que les trains passent parfois à vive allure sans s'arrêter. Ne restez donc pas trop près du bord du quai.

Au passage à niveau

- Ne contournez jamais les barrières abaissées. Le temps d'attente entre la fermeture des barrières et le passage du train n'est, en moyenne, que de 30 secondes. De plus, même si un train est passé, un second train peut arriver. Il est donc normal en cette circonstance que les barrières restent baissées.
- Attendez que les barrières soient complètement relevées et que le signal lumineux soit redevenu blanc pour vous engager sur les voies.
- Ne vous avancez que si vous êtes certain de pouvoir dégager complètement le passage.

Inspiré par le dépliant édité par Infrabel sa.
www.infrabel.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.



www.namur.be



Documents émanant de France aimablement

communiqués sur Internet pour illustrer les propos de la page précédente. Dans ce cas, c'est la Gendarmerie qui en a fait les frais (et ce n'est pas une blague belge)...



Ci-dessus : Sur la ligne Namur - Dinant, deux vues historiques de la gare de la compagnie du Nord-belge, désignée "Jambes-Nord".

Colonne de gauche : Tractée par la 29.013 et roulant à contre-sens, une rame de 5 voitures "K" sur la ligne de Dinant. La locomotive porte le panneau "Le Province de Namur". Elle n'a pas encore été restaurée à Meiningen et porte encore 29013 sans le point après le type. (photos Claude Riguelle).



Modellbau 2012 à Köln

Les deux grands halls habituels étaient réservés à cette exposition biennale de la Kölnmesse.

L'ensemble des exposants, y compris les vaporistes et les machines-outils, se situaient dans la salle inférieure avec les fabricants et les commerçants.

Cette année peu de réseaux de clubs : place manquante.

Par contre, tout le hall de l'étage était occupé par un immense réseau aux échelles 5 pouces et 7 1/4 pouces.

Pour ceux qui connaissent l'exposition et la taille de ces halls... la longueur des rails se comptait en kilomètres.

<http://www.malu-bahn.de>

tournante 20 voies (photo du haut) et un pont transbordeur de 2 x 10 voies (photo en haut et en bas de page).

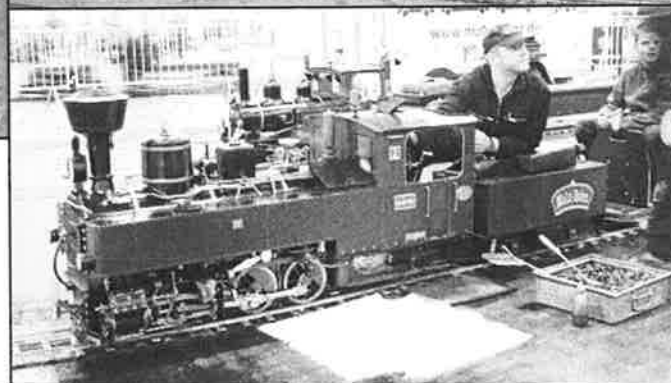
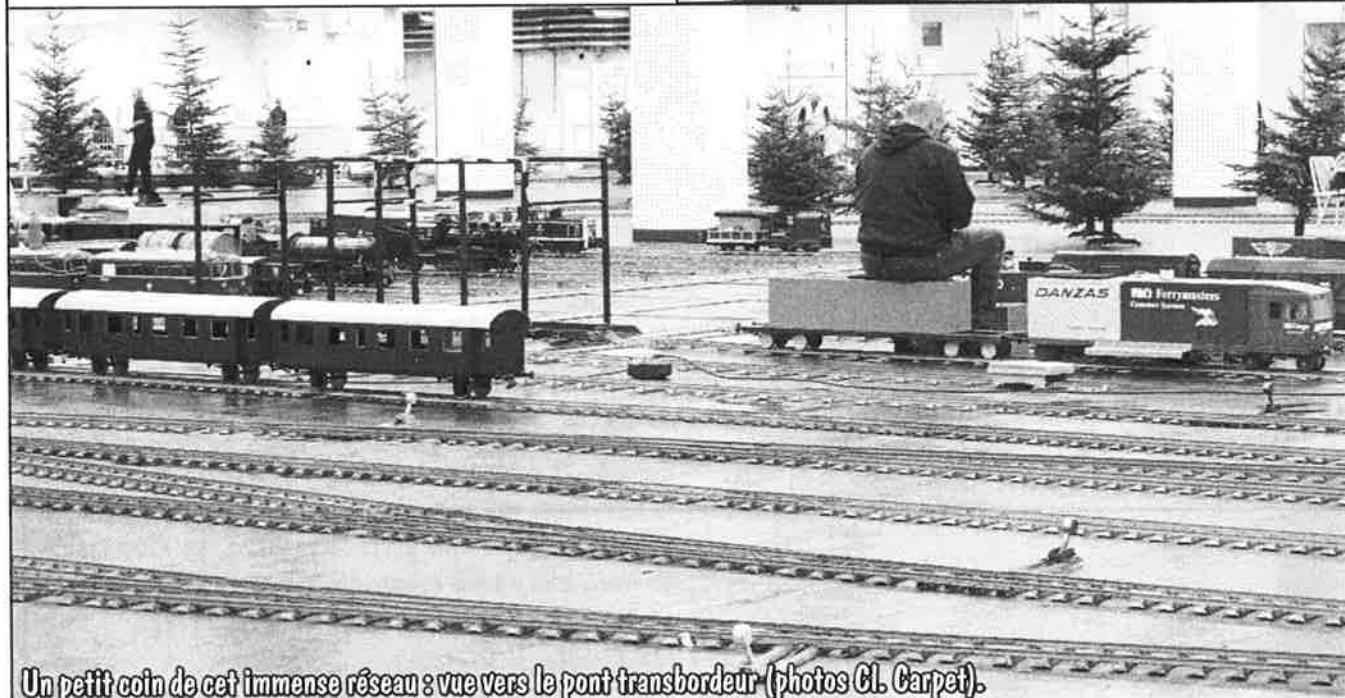


Photo Malu-Mahn

Ci-dessus et à droite : une locomotive vapeur en 7 1/4" du "Malu-Bahn" pouvant entraîner 14 wagons de 4 adultes... Elle roule sur le réseau extérieur à 2 écartements installé dans le hall supérieur de Modellbau 2012. Les réseaux intérieurs sont en 5 pouces.

Cet immense ensemble possédait une grande plaque



Un petit coin de cet immense réseau : vue vers le pont transbordeur (photos Cl. Carpet).

Spielwarenmesse Nürnberg 2013 (Toy Fair)



Hall d'accueil, porte Est

Cette année, "La Foire aux Jouets" se tenait du 30 janvier au 4 février dans les halles d'exposition de la célèbre cité bavaroise.

La halle 4A est le lieu de rendez-vous des professionnels du modélisme ferroviaire mondial. Il suffit de regarder sur les badges des visiteurs le pays de provenance de leur porteur : très édifiant !

Nous sommes partis avec Etienne Noulard (collaboration efficace entre professionnels) vers ce "temple du jouet". Mais, sérieusement, le modélisme ferroviaire est-il encore un jouet ?

Les fabricants et les importateurs étaient présents et les rendez-vous étaient pris avec eux pour de fructueuses rencontres informatives sur les productions futures.



Guy Bridoux au stand "Os.Kar" se renseigne auprès de Paul Vandersteen (Rocky-Rail) concernant les nouveautés pour les communiquer aux associations membres de FebeRail.



En haut : nouveauté chez Viessmann, la draisine de Robel
En bas : présentation d'un quartier d'usine chez Auhagen



Françoise et Etienne dans le hall, avant la visite.



Locomotive "ESU" multi système, type d'alimentation détecté par la présence ou non du frotteur encliquetable



Module de présentation de produits de décor



Superbe présentation chez "Artitec"



Le futur "Triebwagen" de ESU en numérique



Toujours le même réseau de présentation et la circulation des mêmes rames chez Märklin avec son stand impressionnant



Un réalisme rendu par une patine exemplaire



Présentation d'un autre moyen efficace pour le ballastage



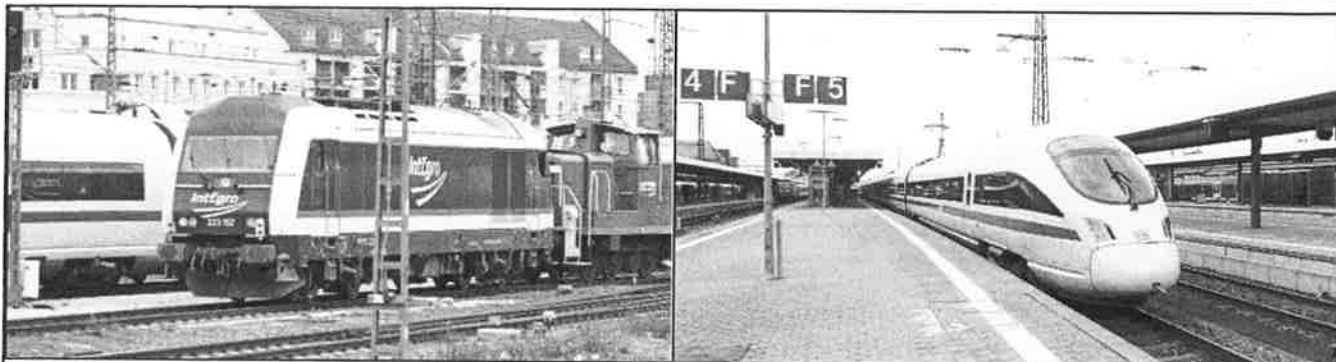
Class 77 de ESU



Endroit bucolique dans la vieille ville de Nürnberg



Destination : Augsburg Hbf



**Nürnberg Hauptbahnhof : une activité incessante dans le balai des correspondances entre ICE et trains régionaux.
Pas de matériel vétuste, pas de tag, pas de bousculade, pas de déchets au sol...**



Double rame "S Bahn"



Façade en pierres sculptées de "Nürnberg Hauptbahnhof"

La bourreuse 09-3X d'Infrabel reproduite en H0 par Viessmann



La bourreuse d'Infrabel, type 09-3X, en stationnement à Walcourt (LWC); le 1 mars 2011.



Bloc de 3 phares sur le modèle

Les photos du modèle ont été prises au déballage avant usure de manipulation.

L'emploi d'un plastique granuleux donne un mauvais rendu au marquage, voire complètement illisible à certains endroits. C'était à prévoir... le support doit être complètement lisse !

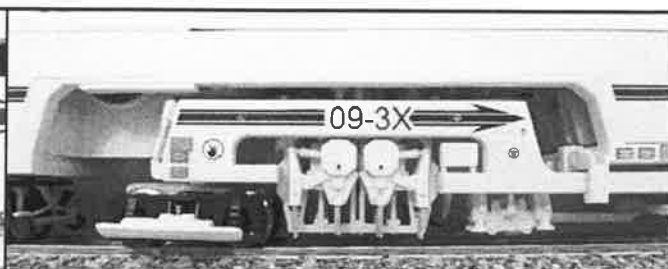
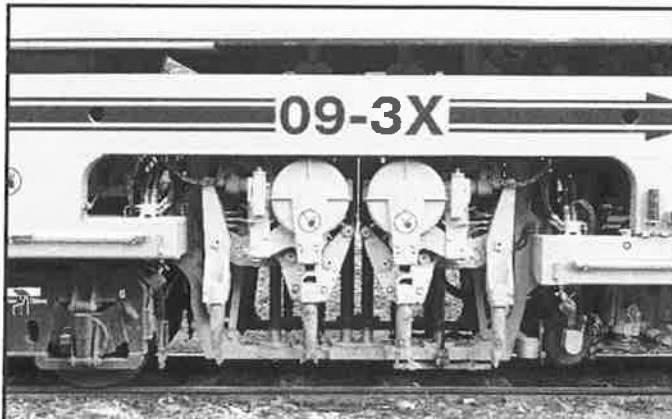
Elle a été simplifiée au maximum : la comparaison avec le modèle réel (photo du haut) et les photos de détails de la reproduction le montrent. Il s'agit vraisemblablement d'un modèle allemand "adapté Infrabel". Pourtant, c'est une "Plasser & Theurer" fabriquée en Autriche suivant la plaque du constructeur et l'agrément en page

suivante en bas.

Photographié dans les dépendances de Walcourt (LWC) le 1 mars 2011, le modèle réel type 09-3X, propriété d'Infrabel et immatriculé n°99 88 9121243-8 est beaucoup plus grand et comporte une autre architecture que sa reproduction comme en témoigne nos photos.

Après le second bogie porteur, une articulation relie la seconde partie de l'engin qui reçoit l'extrémité n°2. Le modèle réel est en deux pièces articulées alors que sa reproduction l'est en une seule, omettant la 2^{ème} partie. Ce modèle H0, basé sur du réel, est purement imaginaire comme l'a confirmé un membre de l'ALAF, ce 19-01, qui a déjà conduit cet engin.

Sa sonorisation et la technique de fonctionnement des



aiguilles de tassement du ballast en font ses atouts majeurs. Bon roulement, bon fonctionnement des parties mobiles. Un modèle fragile très spécifique.

Veiller à remettre le chariot porteur des aiguilles vers l'avant (F9) avant de le remettre dans l'emballage. Dans le cas contraire, il n'y entrerait pas.



Vue de l'extrémité n°2.

La voie en cul-de-sac accueillant la bourreuse est l'ancienne ligne vers Falemprise, défermée en raison de la création des barrages de l'Eau d'Heure. Sur la gauche de l'image, la ligne 132 Charleroi - Walcourt - Philippeville - Couvin.

PLASSER & THEURER
 EXPORT VON BAHNBAUMASCHINEN
 KONSTRUKTION UND PATENTE
 FRANZ PLASSER
 Bahnbaumaschinen-Industrienges.m.b.H.

Baujahr Masch.Nr.

Type

Made in Austria

INFRABEL
 Right On Track

AGREMENT I-AR.226 HOMOLOGATIE I-TN.226

A.1259.H

Valide jusqu'au : **21-09-2011**
 Geldig tot :

Engin/Voertuig : Bourreuse / Onderstopmachine
 - Constructeur PLASSER & THEURER
 - Type 09-3X - N°Chassis/Raamnr. 3389
 - N°Parc/Parknr. 31 942 243 63

Propriétaire/Eigenaar : Centre Entretien OSV
 Vitesse max snelheid : - Haut-le-pied - Losse rit: 100 km/h
 - Comme engin de traction - Als tractievoertuig: 100 km/h
 - Comme engin tracté - Als gesleept voertuig: 100 km/h



Rambardes et blocs de phares ne sont pas conformes. L'accessoire jaune situé derrière les aiguilles vibrantes n'existe pas sur le modèle réel (photos ci-dessus).

Pour le modéliste averti : il y a lieu de réaliser des décalcos à rayures jaunes et noires pour la traverse porte-tampons et la traverse de l'essieu de guidage juste en dessous, côté 1 et sur la traverse côté 2 (voir photos).

Caractéristiques de l'engin : rayon : 90 m; vitesse maximum (hors travail) : 100 km/h; poids : 104.400 kg; longueur : 32,30 mètres (voir photo du marquage en haut de la page suivante).

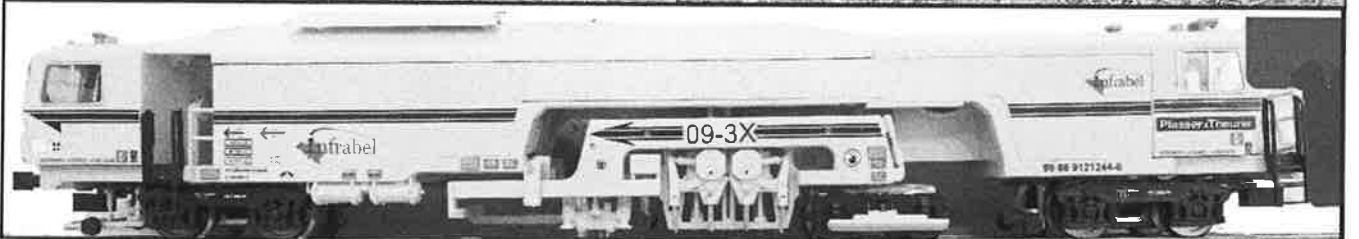
Dans la photo de la reproduction par Viessmann (en

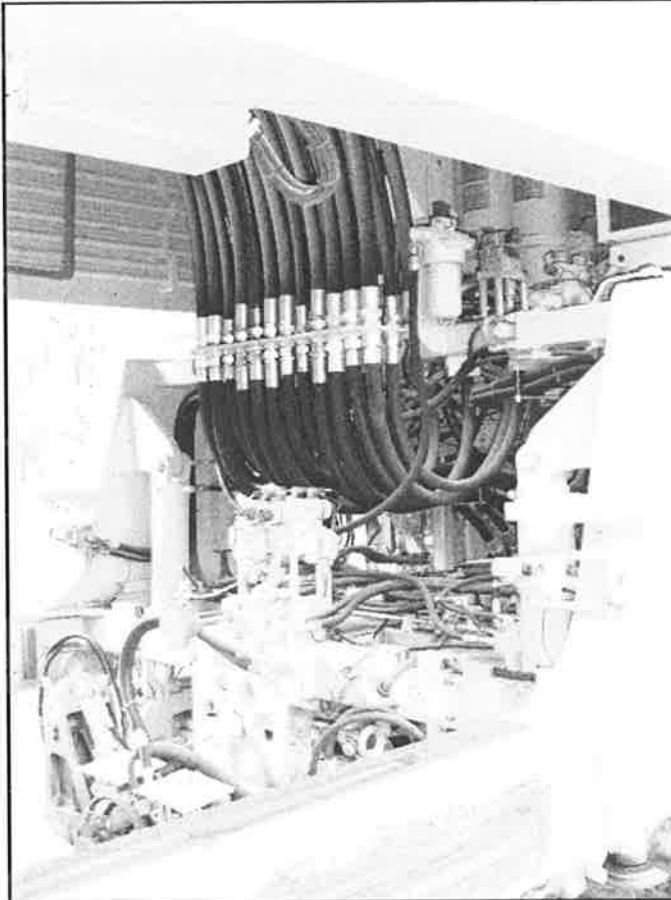
bas de page suivante), le rectangle rouge est la partie qui appartient à l'about du second élément. La partie n°1, comporte 2 bogies porteurs, elle doit se terminer en angle droit (photo du haut) avec toitures débordantes jointes par un élément souple en accordéon. Vient ensuite le second élément (photo au centre) de 9,30 mètres, comportant l'extrémité n°2 avec 1 bogie porteur : une toute autre architecture que le modèle reproduit !

Dans l'élément 1, il existe un bogie supplémentaire (reproduit) situé juste derrière le chariot des aiguilles vibrantes. Tout en servant de guide par rapport à la voie, il supporte, sur le côté arrière, le chariot lors de son



Vue latérale de l'extrémité n°2 du modèle réel comportant, outre la plateforme, les plaques "constructeur" et "agrément". Type : 09-3X; châssis : n°3389. Le modèle réel comporte un anachronisme : la plaque d'agrément indique un n° de parc SNCB 31.942.243.63 alors que la numérotation de l'engin est 31.942.243.60... aller comprendre. Ci-dessous à gauche : la face droite juste avant le raccord entre éléments. Ci-dessous à droite : la face gauche, juste à la fin de l'escalier à l'extrémité 1. En bas : le modèle reproduite en HO par Viesmann avec l'enlèvement de la partie à déplacer vers un élément à construire soi-même...





déplacement axial.

Le modèle avait été annoncé comme non conforme à la réalité belge, car simplifié. Le mode d'emploi du modèle est uniquement en allemand et en anglais... Bon courage...

Texte et photos : Claude CARPET.

Ci-contre : détail de la technique hydraulique de commande des aiguilles vibrantes et du chariot coulissant.

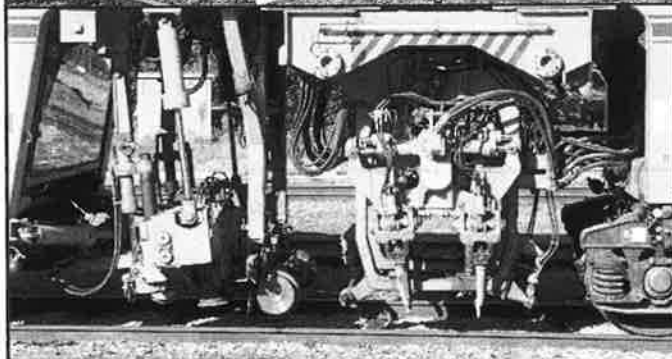
Ci-dessous : Walcourt, le 29 septembre 2012, bourreuse Infrabel type 108-475 S n°99 88 9424265-5 avec extrémité n°2 remplacée par un lorry indivisible et sans



chariot mobile aux aiguilles vibrantes.

Dans le parc SNCB : n°31 942 265 60. En bas, à gauche, détail de la partie active de la machine.

En bas, à droite, le 9 octobre 2008 : détail de la partie active de la Duomatic type 08-32 DN, dans le parc SNCB n°31 942 271 60.





En gare de Dinant, le 23 juillet 2004, train de travaux. A l'avant plan, une niveleuse de ballast.



Dinant, le 23 juillet 2004. Bourreuse "Duomatic 08-32DN", dans le parc SNCB : n°31 942 271 60.



Dinant, le 23 juillet 2004. A gauche : niveleuse de ballast, à droite : extrémité du train après les voitures.



Walcourt, le 23 juillet 2004. Dans le parc SNCB : n°31 942 277 60.



Gare d'Yvoir, 31 août 2011 : boureusse de la société LM-LUX 08-275 ZWL (photo Guy Lahaye).

Article écrit par Phil Dambly, paru dans "Le Rail" en 1958.

A l'heure où l'on ne pense qu'à électrification et dieselisation, n'oublions pas nos remarquables locomotives à vapeur, grâce auxquelles les noms d'inventeurs belges tels que Belpaire, Walschaerts et Flamme furent portés aux quatre coins du monde.

La plus célèbre des locomotives vapeur belges, la "type 10", naquit en 1909. Remorquant les trains de voyageurs sur les lignes de Liège et Luxembourg, elle fut, pendant plus de quarante ans, la reine de notre réseau. Un seul exemplaire, la 10.018, circule encore aujourd'hui, les autres ayant été retirées du service de 1954 à 1958.

Sa sœur cadette, la "type 1", dont la première sortie remonte à 1935, est encore en service; c'est une machine semi-aérodynamique construite en fonction des résultats obtenus par les modifications de la "10".

Notre loco à vapeur la plus rapide, la "type 12", sortie en 1938, mettait Oostende à une heure de Bruxelles. Elle est toujours en service. Son carénage aérodynamique lui confère un aspect caractéristique.

Pour remorquer les trains de marchandises lourds sur les rampes des Ardennes, on construisit les énormes "type 36". A leur apparition, en 1939, elles furent considérées comme les plus puissantes locomotives européennes. La vue d'une paire de "type 36" grim pant les côtes de Poix-Saint-

Hubert à Libramont en tête d'un train de minéral de 1.300 tonnes était un spectacle qu'on ne peut facilement oublier. Elles furent retirées du service de 1949 à 1951.

La "type 5", construite en 1929, était une machine pour service-mixte. C'était, à l'époque, la plus lourde et la plus puissante locomotive de sa catégorie. Quatre exemplaires seulement ont été construits; ils furent retirés du service en 1953.

La livrée des locomotives belges a été modifiée à partir de 1926. A ce moment, la couleur "chocolat" de l'Etat fit place au vert foncé de la S.N.C.B. Cependant, la "type 1" sortit en 1935 peinte en gris moyen. Quant aux types 10 et 36, leur prototype était du pur jaune citron.

Le tableau ci-dessous indique les principales caractéristiques des locomotives évoquées sur cette page.

Type	36	10	1	5	12
Classe	Decapod	Pacific	Pacific	Mikado	Atlantic
Symbole	2-10-0	4-6-2	4-6-2	2-8-2	4-4-2
Année de construction	1909	1909	1935	1929	1938
Poids en ordre de marche + tender	165 tonnes	165 tonnes	209 tonnes	215 tonnes	148 tonnes
Effort de traction	21.000 kg	15.100 kg	17.300 kg	23.000 kg	10.600 kg
Vitesse maximale	60 km/h	120 km/h	120 km/h	100 km/h	140 km/h
Hauteur	4,280 m	4,280 m	4,280 m	4,450 m	4,280 m
Longueur	20,225 m	21,421 m	24,514 m	24,672 m	21,400 m
Largeur	3,150 m	3,150 m	3,100 m	3,150 m	3,000 m

Au temps où le matériel "moteur" de la SNCB était désigné "type"



HLE 150.012

Locomotive type 150, n°150.012 (Bo'Bo'), construite à 5 exemplaires en 1962.

Polytensions et polycourants, en service pour les réseaux :

- SNCB : 3 kV continu
- NS : 1,5 kV continu
- SNCF : 25 kV alternatif, 50 Hz.

HLE 160.001

Locomotive type 160, n°160.001 (Bo'Bo'), construite à 8 exemplaires en 1966.

Polytensions et polycourants, en service pour les réseaux :

- SNCB : 3 kV continu
- NS : 1,5 kV continu
- SNCF : 25 kV alternatif, 50 Hz.
- DB : 15 kV alternatif, 16 2/3 Hz.



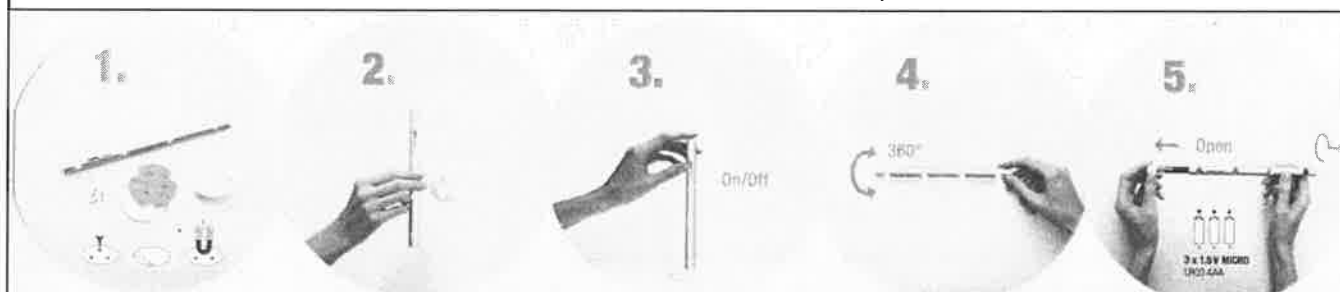
Désignations et numérotation

Jusqu'au 31 décembre 1970		À partir du 1 janvier 1971		Types de redresseurs
Type 150	150.001 à 150.003	Série 15	1501 à 1503	Siemens
	150.011 et 150.012		1504 et 1505	Schneider-Westinghouse
Type 160	160.001 à 160.004	Série 16	1601 à 1604	Siemens
	160.021 à 160.024		1605 à 1608	ACEC

Eclairage révolutionnaire chez OSRAM

Il est réalisé sous forme d'un tube de 16mm x 220mm, contenant 4 leds blanches alimentées (0,31W) par 3 éléments AAA (piles d'origine) à remplacer à la pre-

mière occasion par des accus. Position horizontale ou verticale orientation 360°. Environ 20 € TVAC la pièce. Vu dans une expo de modélisme le "LEDstix®", (emballage de 6 pièces, réf : 80189 = +/- 112 €). Présentation rapide à la réunion des 8 et 15 février.





Chemin de fer du Bocq, 11 août 2012. En tête d'une rame de voitures K, cette belle 030 de l'AMTF quitte la gare de Dorinne-Durnal pour rejoindre Spontin (photo Guy Bridoux).



La HLD 5209, avec son gros-nez d'origine, passe sous un transporteur aérien (Photo Jacques Quoitin, Athus 1989).



Parallèle de locomotives sur le réseau N (photo Justin Cornil)



Hector et Simon (photo J.P. Lobet)

Cotisations pour 2013

Membre Bienfaiteur, avec revue FFN.	50,00 € (et plus)
Membre Adhérent et membre Effectif, avec revue FFN.	40,00 €
Membre Junior (- de 18 ans)	20,00 €
Second membre <u>adulte</u> d'une même famille, sans revue FFN.	25,00 €

Arrivée au club après le 1 juillet : réduction de 50%.

Arrivée au club après le 1 octobre : la cotisation est valable pour l'année suivante.

Compte Banque : 001-6111341-29 de "Rail Miniature Mosan asbl". BIC : GEBABEBB, IBAN : BE26 0016 1113 4129

Votre Ferro Flash Namur tout en couleurs : supplément annuel. 16,00 €

Uniquement l'abonnement annuel à la revue FFN (en principe 6 numéros) :

FERRO FLASH NAMUR, le bimestriel du «Rail Miniature Mosan»

Pour la Belgique 20,00 €

Pour l'étranger 28,00 €



Souvenirs des P.O. de novembre 2012.

Bibliothèque du club

Nouveaux livres inclus dans la bibliothèque

- Un siècle de Vapeur Tome 3 , Edtion PFT.
- Un siècle de Vapeur Tome 4 , Edtion PFT.
- Un siècle de Vapeur Tome 5 , Edtion PFT, 2012.
- La Ligne 128 Ciney-Spontin-Yvoir, Edtion PFT, 2012.
- Forges Usines Fonderies, Haine Saint Pierre, André Dagant, Edtion PFT, 2012.
- Train World, illustrations F. Schuiten, Edition SNCB Holding, 2012.
- National Rail Museum, New Delhi.

+ les livres donnés par Mr. Godfroid

- BR Steam in Colours 1948-1968, Colin Boocock, Edition Ian Alalan Ltd, 1968.
- Early american locomotives, John H. WHITE Jr, Edition Daver Publications, New-York, 1972.
- Steam Train, John M. Wickre, Edition Gallery Books, New-York.
- Train Wreks, Robert C. Reed, Edition Bonanza Books,

New-York.

- Trains, the Complete Book of Trains and Railroads, John Westwood, Edition Octopus Books Ltd, London, 1979.
- Les Grands Trains de 1830 à nos jours, Clive LAMMING, Edition Larousse, Paris, 1996.
- L'encyclopédie illustrée des Trains, Robert Tufnell & John Westwood, Edition Eddl, Paris, 2002.
- Au coeur des trains du monde, Clive Lamming, Edition Hachette Collection, 2005.
- Les Locomotives à Vapeur, Werner JOPP, Edition Falken-Verlag, Niederhausen, 1978.
- La Légende des Trains, Gallimard, Paris, 1992.
- Les plus beaux voyages en train, Edition Solar.
- NMBS Type 51, Hugo de Bot, Edition Historail, 1993.
- Revue Solvay 2/89, article sur le RMM par Michel Herbiet.

Don anonyme

- Versailles auf Rädern, Ludwig II und sein Hofzug. Ursula Bartelsheim. Objektgeschichten aus dem DB Museum Nürnberg, 2009.

Agenda des Réunions au R.M.M.

L'agenda complet des manifestations nationales et internationales figure sur le site de Michel Marin :

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

Février	
8	Réseau H0 "mosan" : "Trains de marchandises divers ép.IV". Réseau 3 rails : Circulations. Ouverture officielle de la bibliothèque.
15	Réunion mensuelle du RMM, ATELIER de MODELISME : "Patine de maisons" par Philippe Bruniaux.
22	Réseau H0 "mosan" : "Vapeur, trains semi-directs". Réseau 3 rails : Circulations.
Mars	
1	Réseau H0 "mosan" : circulations libres. Réseau 3R : circulations. Séance "construction des modules".
8	Réseau H0 "mosan" : "Marchandises citernes". Réseau 3 rails : Circulations. Ouverture officielle de la bibliothèque.
8 au 10	UTRECHT (NL) : ONTRAXS! Événement international de modélisme ferroviaire. Maliebaanstation, NL 3581 XW Utrecht. www.ontraxs.com
15	Réunion mensuelle du RMM, COLLOQUE : "La Signalisation" par Jean-Pierre Lobet.
22	Réseau H0 "mosan" : "Voyageurs internationaux, époque IV et V". Réseau 3 rails : Circulations.
22 - 24	KARLSRUHE (D) : Faszination modellbau, Karlsruhe Messe.
29	Réseau H0 "mosan" : "Marchandises, transport d'autos et camions". Réseau 3 rails : Circulations.
Avril	
5	Réseau H0 "mosan" : circulations libres. Réseau 3R : circulations. Séance "construction des modules".
9 au 13	Voyage RMM en Bale de Somme, (sur inscription).
11	DORTMUND (D) : voyage organisé par le RMM (sur inscription).
12	Réseau H0 "mosan" : "Autorails et Automotrices". Réseau 3 rails : Circulations. Ouverture officielle de la bibliothèque.
19	A 20h : Réunion mensuelle du RMM, ATELIER de MODELISME : "La Conception du réseau" par Luc Pasteels.
26	Réseau H0 "mosan" : "Trains de chantier". Réseau 3 rails : Circulations.
Mai	
3	Réseau H0 "mosan" : circulations libres. Réseau 3R : circulations. Séance "construction des modules".
10	Réseau H0 "mosan" : "Trains vapeur". Réseau 3 rails : Circulations. Ouverture officielle de la bibliothèque.
17	A 20h : Réunion mensuelle du RMM : COLLOQUE : "Le Hard-Shell" par Jean-Claude Botspoel.
24	Réseau H0 "mosan" : "Trains Diesel". Réseau 3 rails : Circulations.
31	Réseau H0 "mosan" : ***. Réseau 3 rails : Circulations.
Juin	
2	NAMUR (B) : Bourse ferroviaire organisée par le RMM à l'Institut Technique Henri Maus.
7	Réseau H0 "mosan" : circulations libres. Réseau 3R : circulations. Séance "construction des modules".
14	Réseau H0 "mosan" : ***. Réseau 3 rails : Circulations. Ouverture officielle de la bibliothèque.
21	A 20h : Réunion mensuelle du RMM, ATELIER de MODELISME : "Le Dry Brushing" par Didier Delfosse.
28	Réseau H0 "mosan" : ***. Réseau 3 rails : Circulations.
Juillet	
5	Réseau H0 "mosan" : circulations libres. Réseau 3R : circulations. Séance "construction des modules".
12	Réseau H0 "mosan" : ***. Réseau 3 rails : Circulations. Ouverture officielle de la bibliothèque.
19	A 20h : Réunion mensuelle du RMM, VIDEO FERROVIAIRE par Luc Demartelaer.
19 au 21	GEMONA-DEL-FRIULI (It) : voyage RMM au club "Ferrovio Willy", circulations en 5". Sur inscription.
26	Réseau H0 "mosan" : ***. Réseau 3 rails : Circulations.
Août	
2	Réseau H0 "mosan" : circulations libres. Réseau 3R : circulations. Séance "construction des modules".
9	Réseau H0 "mosan" : ***. Réseau 3 rails : Circulations. Ouverture officielle de la bibliothèque.
16	A 20h : Réunion mensuelle du RMM, VIDEO FERROVIAIRE par Claude Carpet.
23	Réseau H0 "mosan" : ***. Réseau 3 rails : Circulations.
30	Réseau H0 "mosan" : ***. Réseau 3 rails : Circulations.
Septembre	
6	Réseau H0 "mosan" : circulations libres. Réseau 3R : circulations. Séance "construction des modules".
13	Réseau H0 "mosan" : ***. Réseau 3 rails : Circulations. Ouverture officielle de la bibliothèque.
20	A 20h : Réunion mensuelle du RMM, ATELIER de MODELISME : "Construction d'un appareillage de voie" par Philippe Moniotte.

1. Les circulations sur le réseau H0 "3 rails" s'effectuent tous les vendredis.
 2. Les circulations à thème sur le réseau H0 "mosan" s'effectuent le deuxième et le quatrième vendredi du mois. Circulations libres les autres vendredis. En numérique et en analogique suivant les voies choisies.
- L'agenda est volontairement limité. Il sera recomposé en fonction des souhaits des membres et présenté dans FFN ainsi que sur le site Internet du club à la page "agenda". <http://www.club-rmm.be>

Rail Miniature Mosan asbl

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

Outre les réunions mensuelles, le 'Rail Miniature Mosan asbl' 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 H0 (3 rails) ainsi que la circulation de convois sur ceux-ci.

Conseil d'Administration du "Rail Miniature Mosan asbl" :

Président, *représente le réseau N "Athus-Meuse"* Didier Delfosse
 Vice-président, *représente le réseau H0 "3 Rails"* Claude Dehareng
 Secrétaire Jean-Pierre Lobet
 Trésorier, *Rédac'chef Ferro Flash Namur* Claude Carpet
 Médiateur, *représente le réseau H0 "Mosan"* Philippe Bruniaux
 Relations Publiques Pierre Goyens
 Membre Vincent Disy

Responsables, animateurs d'activités :

Réseau H0 "Mosan" Claude Riguelle.
 Réseau H0 "3 Rails" Claude Dehareng.
 Réseau N "Athus-Meuse" Didier Delfosse.
 Responsable de projets Vincent Disy
 Bibliothèque Jean-Claude Botspoel & Philippe Bruniaux.

Cotisations annuelles.

Le Membre :

Membre "bienfaiteur" libre, > ou = à 50,00 €.
 Membre adhérent et membre effectif * 40,00 €.
 Membre junior (- de 18 ans) 20,00 €.
 Le statut de membre confère automatiquement l'abonnement à Ferro Flash Namur. Arrivée au club après le 01-07 : 50%.

L'abonné à Ferro Flash Namur :

Pour la Belgique 20,00 €.
 Pour l'étranger 28,00 €.

FFN tout en couleurs supplément annuel : 16,00 €.

* Pour un second membre adulte d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 25,00 €.

Président Didier Delfosse Rue de Furnaux 26 B 5640 METTET
 Tél : 071.72.51.62 GSM : 0477.65.64.86 Courriel : president@club-rmm.be

Vice-Président Claude Dehareng Rue des Brasseurs 22 1360 PERWEZ.
 Tél : 081.65.64.06 GSM : 0475.82.98.80 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 ..001-6111341-29 du "Rail Miniature Mosan asbl".
 BIC : GEBABEBB IBAN : BE26 0016 1113 4129.

Local Centre Associatif et Culturel de Géronsart, Rue du Trèfle n°3, 5100 JAMBES.
Les statuts et le règlement d'ordre intérieur sont affichés aux valves du club et sur son site Internet : <http://www.club-rmm.be>.

Ferro Flash Namur

Rédaction et Claude CARPET, c/o "MODELISME & GRAPHISME sa", Allée des Fougères, 435;
 éditeur responsable B 5621 Morialmé (Florennes). Tél : 071.72.95.61. et 0475.48.62.60
 Courriel : redac-chef@club-rmm.be

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

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

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

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

Assemblée Générale du Rail Miniature Mosan ASBL.....	pages 1 et 2
Réunion hebdomadaires et mensuelles.....	page 3
La Commission Modélisme de Feberail au RMM - Voyage à Intermodellbau 2013 à Dortmund.....	page 4
Courrier des lecteurs.....	page 13
Bibliothèque - Cotisations 2013.....	page 29
Agenda des réunions au RMM.....	page 30

Modélisme

Le "Schotterboy" : wagon distributeur de ballast.....	page 11
Automotrice Benelux "Hondekop" de Piko.....	page 12
Les pages du 5 pouces.....	page 16
Spielwarenmesse 2013.....	pages 17 et 19
La bourreuse Infrabel, type "09-3X".....	pages 20 à 26
Un éclairage révolutionnaire à leds de chez OSRAM.....	page 27

Actualité ferroviaire

Actualité SNCB, vue sur le site Internet de la RTBF.....	pages 5 à 9
Un pas sur la voie, c'est déjà un pied dans la tombe.....	pages 14 et 15

Documentation

Photos au RMM.....	page 10
Photos de Jambes.....	page 15
Images ferroviaires.....	pages 19 et 28

Rétrorail

Article écrit par Phil Dambly dans "Le Rail".....	page 26
Au temps où le matériel "moteur" de la SNCB était désigné "type".....	page 27

Remerciements tous particuliers à Jules Falque qui a offert au club les quatre modules qu'il a récemment construits.

ferro flash Namur n°178 (2013-1)

secretaire@club-rmm.be ou ffn-rmm@club-rmm.be

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



Travaux à Jambes sur la L 162.

Ce premier numéro de l'année 2013 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 : Guy Bridoux, Justin Cornil, Didier Delfosse, Jean-Pierre Lobet, Jacques Quoitin, Claude Riguelle 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", Rue Saint-Marcoux 35; 5651 LANEFFE. 071.729561.

Impression : "Copy 2000", Rue Lebeau 1, 6000 Charleroi.

Suivant la loi du 8 avril 1965, un exemplaire de Ferro Flash Namur est déposé à la Bibliothèque Royale Albert 1er, section du Dépôt Légal.

Page de couverture : Réseaux présentés à l'exposition "Modellbau 2012" à Köln.

Page 2 de couverture : à Jambes...