

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°187 2014-4



Avec 6 "vapeur" et 1 électrique : une partie des "roulants" présents lors de la photo (les hongrois étaient déjà repartis)
Le RMM n'étaient pas en reste avec 3 "Diesel" : le locotracteur série 9169, le 270 005 et la "Class 66" PB03.



La locomotive Diesel 270 005 (terminée juste avant le départ pour Gemona) quitte le dépôt et va s'engager sur la plaque tournante : concentrés, mais fiers de leur réalisation, les deux Didier défilent devant les spectateurs médusés de voir un modèle belge "hors commerce" et sonorisé, c'est une construction "maison" fort bien faite. De plus, astuce suprême : la locomotive ne comporte aucun système de traction, tout est dans le wagon pousseur.



Pendant l'exposé du Président, Charles est concentré.



Attentif, le Secrétaire prend des notes pour établir son rapport de réunion mensuelle.

Rapport extrait du Conseil d'Administration du 8 juillet

- Lecture, correction et approbation du PV de la réunion du 10 juin 2014.

- En ce qui concerne le paiement des cotisations, le Règlement d'Ordre Intérieur est clair à ce sujet : la cotisation doit parvenir sur le compte du club la veille de l'A.G. (NDLR : nous sommes au RMM pour faire du modélisme, pas de la procédure).

- Claude Dehareng, à sa demande, reste consultant au réseau 3R. Il sera provisoirement remplacé par Philippe Bruniaux dans la fonction de "Responsable du réseau 3R". On cherche toujours un responsable de réseau. Ce membre est chargé de missions diverses, comme le suivi des travaux, par moments la participation aux réunions du C.A. pour faire la liaison entre les membres et ce dernier.

- Le réseau 3R est sollicité pour une sortie à "La Grande Braderie d'Eghezée", le CA estime cet événement "non porteur", la date trop proche de la bourse du dimanche 7 juin 2015 et de celle des festivités de notre cinquantenaire.

- Le CA insiste sur le caractère démontable et aisément transportable du réseau 3R. Un test doit être réalisé pour en vérifier la faisabilité : démontage, transport dans le hall, mesure du cubage pour le transport, nettoyage au sol, remontage en place.

- Le Président demande que l'on ne perde pas de vue la finalité du club : le modélisme ferroviaire. Le CA et les membres doivent se pencher sur des projets de modélisme.

- Le CA a marqué son accord pour la réalisation d'une étagère derrière le réseau H0 mosan ainsi que pour une distribution des commandes DCC (filaire et/ou radio) à l'avant du réseau.

- Rangement sous ce réseau : c'est un problème récurrent dû à l'exiguïté de nos locaux. Des plateaux roulants seront réalisés sous les "modules de Jules" et autres objets, par Pierre Goyens, pour permettre un déplacement rapide et aisé afin d'exécuter plus aisément les travaux sous le réseau.

- Les lampes et revues ferroviaires en double seront déposées au petit musée ferroviaire, Rue de France, à Heer-Agimont.

- Le réseau "N" fera une sortie à Antwerpen, les 14 et 15 mars 2015, lors de l'exposition organisée par nos amis du club "N160".

- En raison du voyage à Berlin, celui à destination d'Antwerpen est reporté.

- Gemona-del-Friuli : 19 personnes du club ont représenté le club RMM lors de cette manifestation ferroviaire internationale consacrée à l'écartement 5 pouces.

- Rallye réseaux : Pierre Goyens poursuit sa mission organisatrice pour octobre, probablement à Mettet et environs.

- Accession au titre de "Société Royale" (voir page 3) : il a plu à Sa Majesté le Roi Philippe de Belgique de nous octroyer ce titre. Mention ne peut en être faite avant le 18 septembre 2015 où nous deviendrons la "Société Royale Rail Miniature Mosan asbl". Une réception officielle doit avoir lieu au Cabinet du Gouverneur provincial qui est habilité à nous remettre ce titre lors de la cérémonie.

Sur base du rapport du Secrétaire Jean-Pierre Lobet.



Le local "ateliers" est exigu : il a fallu chercher des astuces. Ici le compresseur pour la peinture comble une place perdue dans un lieu d'aisance voisin afin d'éviter le bruit dans l'atelier !



Moment de convivialité à la réunion du 13 juin (JPL)



Présentation d'un exemple de simulation d'arbres soumis à l'appréciation de Charles (CC)



Circulations TEE sur le "3R" (JPL ↓)



Thomas et Charles ont installé des tables dans le hall et circulent en LGB (CC)



Pierre, Jacques et Pierre s'amuse bien tout en construisant un module... (JPL ↓)



Détail de la locomotive (CC ↓)



Exemple d'une patine parfaitement réalisée sur une locomotive USA par Jean-Claude Botspoel (toutes les nuances sont à apprécier dans FFN tout en couleurs...)



Palais de Bruxelles

A Monsieur Didier DELFOSSE
Président de l'a.s.b.l.
«Rail Miniature Mosan»
Rue de Furnaux, 26 b
5640 METTET

R/GB/A/O 579.320

Le 23 juin 2014

Monsieur le Président,

Vous avez sollicité le titre de "ROYAL" en faveur de votre groupement.

J'ai l'honneur de vous faire savoir qu'il a plu à Sa Majesté le Roi d'accéder à votre demande.

Le brevet officiel consacrant la décision du Roi vous parviendra ultérieurement par l'entremise du Gouverneur de votre Province, à l'occasion du 50ème anniversaire de votre groupement.

J'attire cependant votre attention sur le fait que vous ne pourrez pas faire mention de cette faveur avant le 18 septembre 2015.

Veillez croire, Monsieur le Président, en l'expression de ma considération distinguée.

Chantal COOREMAN
Directrice du Service Requêtes et Affaires Sociales
de la Maison de Sa Majesté le Roi

Le décor du réseau 3 rails

Exposé du vendredi 20 juin

A la demande du Président, notre ami Pierre Storder a pris la parole pour nous entretenir de la progression du décor sur réseau "H0 3R".

L'année dernière, nous avons relaté dans FFN n°182, page 5 à 7, le projet technique et artistique qu'il avait élaboré, approuvé par le Conseil d'Administration et



Pierre Storder pendant son exposé du 20 juin 2014

soumis à tous les membres lors de la réunion mensuelle du 13 septembre 2013.

Fort applaudi ce jour là, Pierre avait réuni une petite équipe de travailleurs pour mettre en chantier, dès le samedi 14, la réalisation du projet. Ce dernier avance et presque à chaque réunion hebdomadaire, nous pouvons constater l'état d'avancement de ce que l'on peut appeler un projet novateur en matière de décor.

Au vu de la situation actuelle de celui-ci, nous ne pouvons que nous féliciter de la façon dont le projet est mené : artistique "sortant du déjà vu" et/ou de la banalité. Merci à l'équipe et au concepteur.

Rappel du principe du réseau 3 rails

- Modulaire et transportable;
 - Convivial pour tous les membres et lors des déplacements;
 - Originalité du décor et challenge au niveau de la réalisation;
 - Ensemble didactique et création d'une animation.
- Défi = le planning : réaliser pour le "R" du RRMM (2015)
Des échanges qui s'ensuivirent, il ressort :
- L'acceptation par l'assemblée (réunion mensuelle du

13-09-2013) du projet de Pierre Storder.

- Une interdiction technique : il ne faut pas ajouter une centrale sur cette "extension-exposition" sous peine de mettre deux centrales en concurrence et de les griller toutes les deux.
- Le rejet de l'idée de laisser les bâtiments ferroviaires en couleurs.
- la nécessité de faire des essais d'éclairage du fond par des leds blanches ou couleurs, idem pour l'éclairage des bâtiments, en veillant à ne pas tisser une toile de fils sous le réseau !

La fin de l'article reprenait "les phases du projet" :

- Construction de tablettes coulissantes pour les postes de commande, sur les petits côtés.
- Découpe du liège au ras des voies.
- Construction, après essais, du séparateur central.
- Décor côté du réseau "Mosan".
- Décor côté du réseau "N".

Date ultime de réalisation 18-09-2015 : où le RMM asbl deviendra "Royal Rail Miniature Mosan asbl".

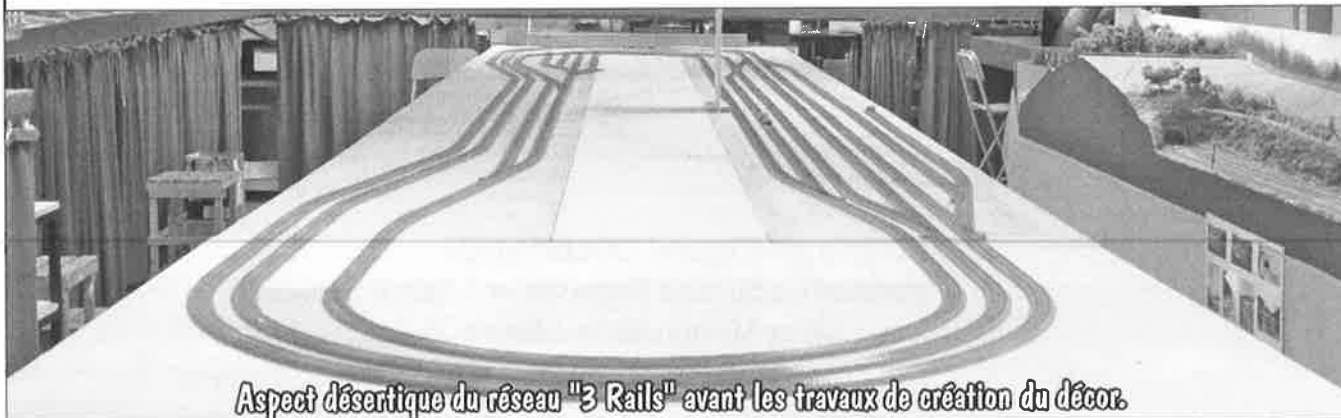
Où en sommes-nous en fin juin 2014 ?

Rapport de Pierre Storder sur l'activité "décor" du réseau "3R"

Après un nettoyage complet du réseau, enlèvement du liège non nécessaire au décor, un ponçage du support, nous avons procédé à une mise à blanc de l'ensemble. Ces opérations ont permis d'avoir un plan de travail propre.

La séparation visuelle

L'étape suivante a été de réaliser une séparation visuelle entre le côté du réseau "Mosan" et celui du côté "Vonêche". A l'aide d'un panneau MDF rainuré, nous avons pu donner une forme non rectiligne à cette séparation qui donne déjà une impression de perspective et rompt le côté très carré du réseau. La hauteur de l'élément avait été défini : 40 cm. L'ensemble a été conçu pour être démontable et transportable, la séparation est réalisée en six parties. Une boîte de rangement et de transport doit encore être réalisée, afin d'éviter tout dommage à cette cloison lors de son déplacement. Pour obtenir un bon résultat au niveau de la finition, nous



Aspect désertique du réseau "3 Rails" avant les travaux de création du décor.

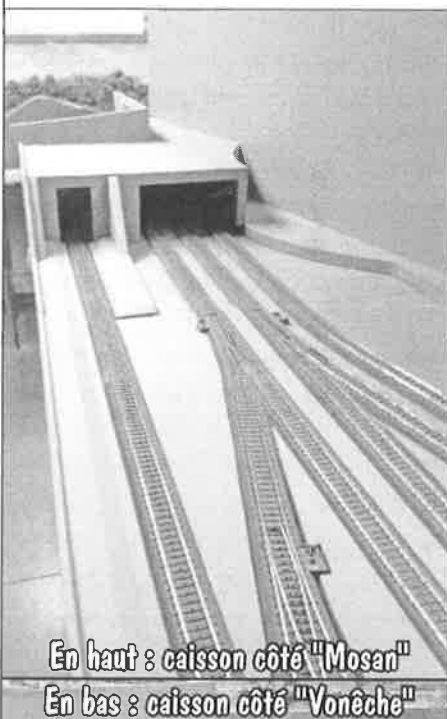


Réalisation d'un séparateur visuel

avons confié la pose de la couche d'un primaire blanc à l'entreprise Iso-châssis (que nous remercions pour la qualité du travail). Afin de différencier les deux côtés de la séparation, nous avons opté pour le décor côté "Mosan" en blanc et celui côté "Vonèche" en gris (RAL7023), raison des deux tons de la cloison.

Dissimuler les courbes d'extrémité

Le travail de séparation étant ainsi terminé, nous nous sommes penchés sur des éléments qui vont cacher les grandes courbes serrées peu réalistes du réseau.



En haut : caisson côté "Mosan"

En bas : caisson côté "Vonèche"

Du côté du réseau "Mosan", deux caissons ont été placés, ces éléments sont provisoires, ils seront adaptés en fonction du décor à mettre en place.

Du côté du réseau "Vonèche", les caissons pour cacher les courbes sont terminés, nous avons également donné un léger relief aux parties entre les rails.

Pour obtenir une uniformité à l'ensemble du décor, le démontage du réseau a été bien nécessaire. Ce travail et la mise en peinture ont été réalisés en trois jours, l'objectif étant de ne pas perturber les circulations du vendredi sur le réseau...

Lors de la conception des caches, nous nous sommes penchés sur le "problème" des différentes commandes. En effet, il avait été demandé de placer des tablettes coulissantes pour les postes de commande, sur les petits côtés. Après réflexion, si cette proposition est

réalisable chez soi sur son réseau, ici au club, il fallait tenir compte d'autres contraintes.

La première provient de l'emplacement des postes de commande sur les petits côtés : l'opérateur était très loin de l'endroit où il pouvait placer ses convois sur le réseau (manque de sécurité et de surveillance lors d'exposition).

La deuxième raison provient du tiroir coulissant à concevoir pour être démontable et permettre le transport facile de l'ensemble.

La troisième raison, et non la moindre, était le positionnement très bas du tiroir de commande pour permettre de le glisser sous le réseau avec la console de commande placée dessus. La position de "travail" était possible pour quelques instants, mais inconfortable pour une utilisation de très longue durée : pensons à notre dos et à nos yeux.

Nous avons donc opté pour intégrer les postes de commande dans les trois décors cachant les courbes : position de manipulation très correcte, intégration parfaite et démontables pour le transport.

Lors de circulation, nous avons remarqué que plusieurs membres déposaient toujours leurs boîtes de train sur le réseau (très mauvaise habitude) et ainsi risquaient d'endommager le décor se mettant en place. Nous avons donc imaginé de mettre à leur disposition des tiroirs de préparation au niveau des trois postes de commande.

L'objectif de ces tiroirs est d'avoir un espace de transition entre la mise en place du matériel sur les rails et le dépôt de son matériel en arrivant au club sur les planches intermédiaires : planches qui devront également être renforcées vu la quantité de matériel souvent entreposée dessus. Ces tiroirs sont conçus pour être facilement retirés pour permettre le démontage et le transport du réseau.



Déposer ses boîtes sur le réseau : ooh, pas bien du tout !



Tiroirs de préparation

Les travaux futurs

Actuellement dans le décor côté "Vonèche", nous devons mettre en place et terminer les actions suivantes :

- Sur la face de la séparation, mise en place de photos évoquant les 6 époques du train. Une équipe se charge actuellement de choisir les photos afin de représenter au mieux chaque époque sans tomber dans un excès d'image. L'objectif est de présenter un panneau didactique de l'évolution du train dans notre région.
- Nous avons placé deux cadres numériques. Là également un travail de présentation de photos doit être complété. L'idée est de faire défiler sur le premier cadre des photos des membres du club en activités sur nos réseaux. Sur le second cadre, nous imaginons de placer des reportages de nos activités externes au club : visites, voyages, expositions, bourses, rencontres... tout événement réalisé à l'extérieur du club. Pour être le plus complet, nous souhaitons la collaboration de tous les membres pour mettre à notre disposition des reportages ou des photos. L'objectif est d'avoir 5 à 6 photos par activités réalisées par le club.
- Pour compléter le décor, nous allons placer une passerelle au-dessus des rails. Cet élément sera une copie structurée de la passerelle piétonne qui traverse actuellement les voies au niveau du boulevard d'Herbatte. Une première réunion de travail est organisée le vendredi 29 août au club à laquelle sont déjà inscrit : Hugo, Didier Delfosse., Jean-Claude Bougelet, Pierre Storder et ...



Des ensembles composés de plusieurs boules blanches.

- Actuellement, nous avons déposé sur le décor des ensembles composés de plusieurs boules blanches. L'idée est de recueillir vos réactions ou idées pour

améliorer ces composants : formes, nombres, tonalités.

Nous espérons que pour fin de cette année le décor côté "Vonèche", qui sera rebaptisé côté "passerelle d'Herbatte", sera pratiquement terminé.

Il nous reste à parler du décor côté "Mosan" et des animations du réseau.

Pour le décor, afin de bien comprendre les différents volumes, nous commencerons fin juillet la préparation du relief en réalisant une première approche des courbes de niveau. Ce travail consiste en la découpe de plaques de même épaisseur en fonction du relief et de les placer les unes sur les autres. Dès la mise en place de cette base de travail, nous envisagerons les emplacements de bâtiments et d'une route permettant la circulation de petits véhicules. Cette partie sera décrite lors d'un prochain article.

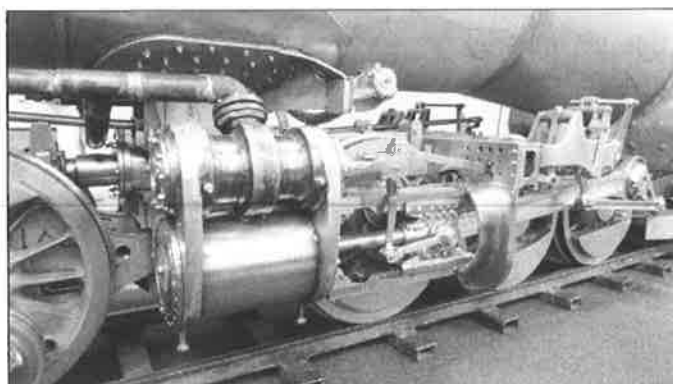
Concernant les animations du réseau, nous maintenons notre idée de réaliser sur le circuit intérieur une circulation type navette et sur le réseau milieu une détection de présence des convois.

Une étude de faisabilité sera réalisée fin de cette année, elle devra bien-sûr tenir compte du démontage du réseau pour son transport, de l'utilisation des circuits par différents équipements et de réduire au maximum les connections entre les différents éléments du réseau. Nous sommes convaincus que notre savoir, notre imagination et les techniques modernes permettront de réaliser cet objectif. Nous espérons vous transmettre dans un prochain Ferro Flash Namur d'autres informations sur l'évolution du décor.

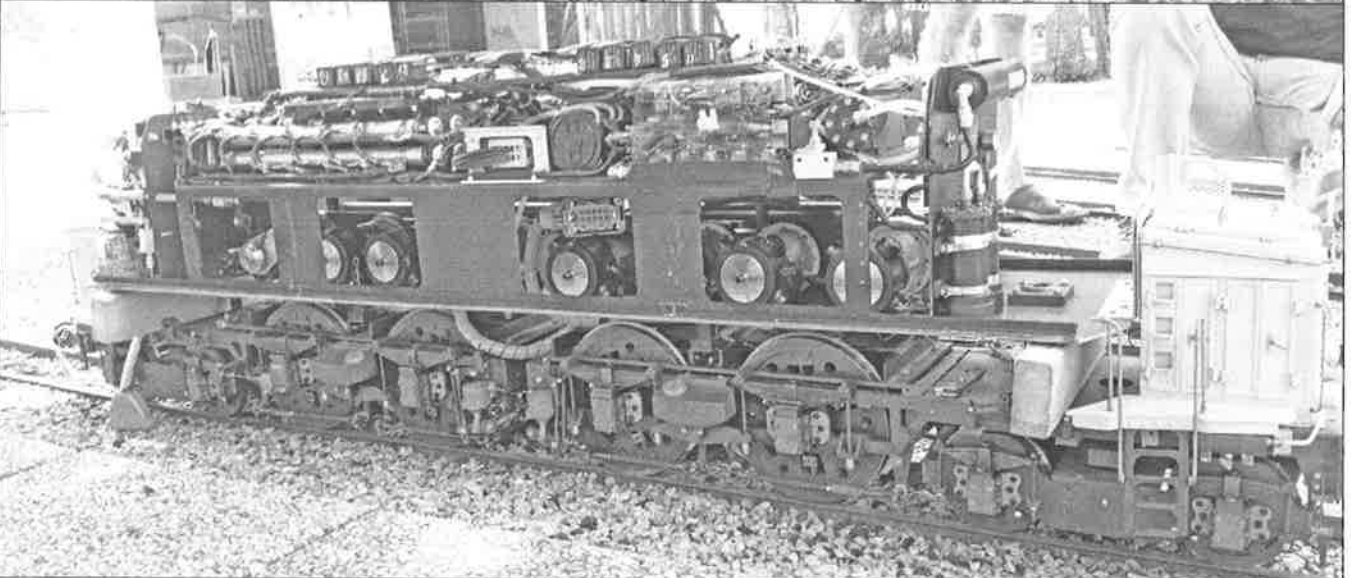
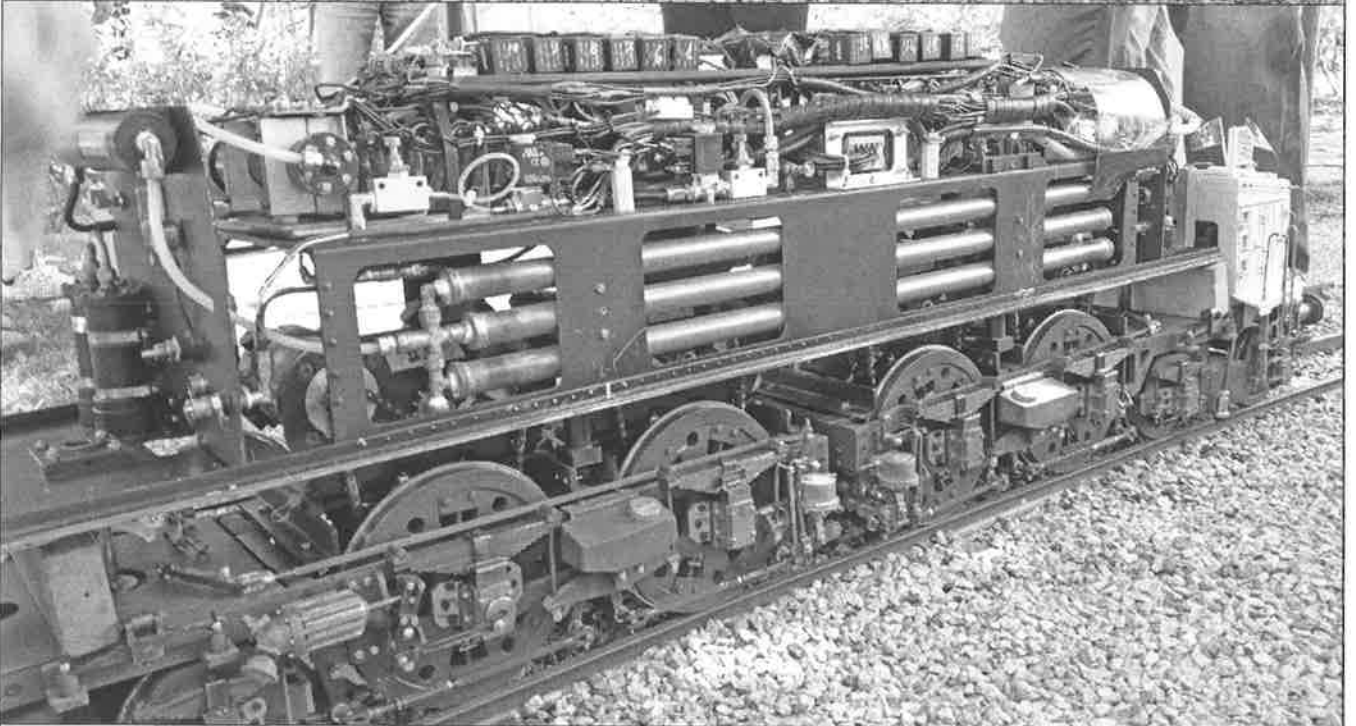
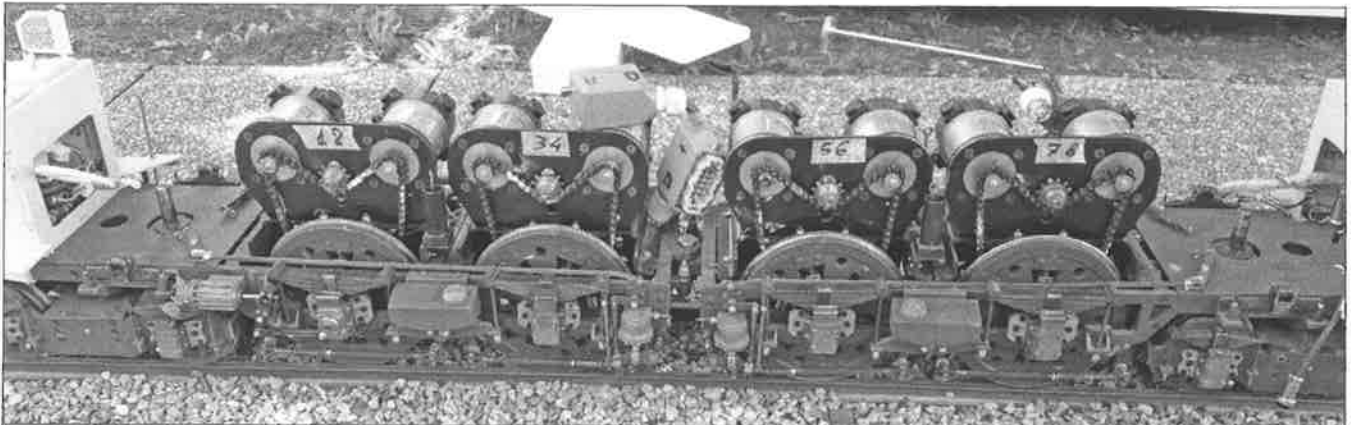
Nous tenons déjà à remercier tous les membres qui ont participés à la réalisation ou à la conception du décor. Il y a encore beaucoup de travail et espérons encore pouvoir compter sur une collaboration des plus courageux.

Jean-Claude Bougelet et Pierre Storder.

NDLR : Un très beau travail tant dans la conception que dans la réalisation ! Une innovation artistique par rapport aux réseaux traditionnels vus dans les expositions où les décors sont parfois très discutables...



Détail de l'embellage d'une locomotive en construction à l'écartement 7 1/4", vue à "Intermodellbau 2014" à Dortmund.



"Elle a tout d'une grande" cette 2-4-2 des FS. La reproduction est des plus fidèle avec crans de marche rhéostatiques et sabots de frein à air sur les roues de traction : 3 ans de travail ont été nécessaires pour en arriver à cette merveille au 1/11^{ème} à l'écartement 5 pouces.
 En haut : base du châssis avec 2 moteurs par essieux, transmission par chaîne.

Au centre : le châssis technique est momentanément posé sur des cales en bois pour permettre les raccordements électriques et pneumatiques. Les 3 tubes en cuivre sont des réservoirs d'air. Un compresseur fonctionnel en assure la charge.
 En bas : le châssis technique vu du côté des rhéostats avec ventilateurs de refroidissement et relais de contacts.



La fameuse 2-4-2 électrique des FS (CC)



Claude conduit sa "Class 66" et emmène de jeunes passagers (Françoise)



Didier a terminé son locotracteur 9169 (CC)



Christian aux commandes du 9169 passe en gare (CC)



Marc pilote "Mireille", Christian se cache juste derrière (CC)



Didier prend des leçons de conduite auprès d'un vapoiste (CC)



Didier Moraux essaie sa nouvelle locomotive (CC)



Pour le moment, Amélian a choisi la 9169 familiale (CC)



Sortie du dépôt : Jean-Claude teste la nouvelle 270 005 (CC)



Pierre aux commandes, Amélian se laisse conduire (CC)



Photos Didier Delfosse, Didier-Morau, Liliane Richir



"SPOOREN NAAR HET VERLEDEN - 2014"

"Les chemins de fer du passé"



SPOOREN NAAR HET
VERLEDEN
2014



La locomotive ci-contre appartient au SGB et s'appelle "BISON" et arbore un rouge éclatant.

Elle fut baptisée "BISON" du nom d'une firme de colles et produits d'étanchéité éponyme, installée à Goes, qui a sponsorisé sa restauration.



Cette loco en livrée verte s'appelle "BEBERT". Elle fait partie des collections du "Stoomcentrum de Maldegem"



La belle dame bleue se prénomme "Enkhuizen" et vient du "Stoomtram Hoorn-Medenblik" (NL).



Celle en livrée jaune, nous vient du "Museum van Buurtpoorwegen" de Haaksbergen (NL). Elle répond au joli prénom de "MAGDA".

Ma dernière visite au "Stoomtrein Goes-Borsele" (S.G.B.) remonte à deux ans avec le PFT et sa P8 Prussienne invitée qui recueillit un franc succès. Cette année, le thème (intitulé dans le titre) se traduit par "Les chemins de fer du passé", mais l'association SGB, basée à GOES, en Zélande, l'a retraduite par "Les couleurs d'antan". C'était tellement vrai au vu des livrées colorées des locomotives. De plus, cette année 2014 marque le 175^{ème} anniversaire des "Chemins de fer Néerlandais". Le choix des locomotives invitées s'est porté sur un fleuron de notre industrie belge : "La S.A. des Ateliers de Constructions de la Meuse" à Sclessin, plus connu sous le nom "LA MEUSE".

Voici les 3 invitées qui venaient rejoindre leurs "sœurs d'usine", appartenant au SGB. Seules celles en état de marche sont illustrées (photos 2 à 4).

Une cinquième locomotive, également fabriquée par "La Meuse", fait aussi partie des collections du S.G.B., et s'appelle "BISELIENTJE", mais n'étant pas encore apte à rouler, elle ne figure pas sur le tableau de famille sur cette page (photo 11)...

Je reviendrais plus loin sur la fiche technique de ces locomotives, mais, en attendant, voici une autre invitée revêtant la livrée brune, il s'agit d'une locomotive DIESEL de la série 2200/2300. Construite en 1955 par la firme "ALLAN" de Rotterdam, elle appartient au "Patrimoine Ferroviaire National" hollandais (photo 5).

Parmi les "Vapeurs", on reconnaissait une machine qui fut visible pour les 40 ans du C.F.3.V. Cette dernière fait aussi partie des collections de la maison, fit ses premiers tours de roues l'année passée et arborait la livrée "Noire" de "l'U.S. Army Transportation Corps" (photo 6).

Un autre véhicule faisait cette année sa première escapade après une longue restauration, le locotracteur "OERSIK" LMT 122. Ce véhicule fut fabriqué par la firme "SPOORIJZER N.V." de Delft (NL) vraisemblablement vers 1950. Le président du S.G.B. le retrouva, après de longues et laborieuses recherches chez nous en Belgique à la "Raffinerie de Moerbeke" (photos 7 et 10).

Toute une série d'autres engins à vapeurs ou à moteurs thermiques étaient bien sûr exposés et faisaient le bonheur des amateurs, tel ce véhicule d'incendie MAGIRUS de 1931 (photos 8 et 12) ou ces tracteurs et machines industrielles à vapeur (photo 9).

5



Locomotive Diesel NS 2200, fabrication Allan.

9



Tracteur à vapeur "Lady Jane"

6



la n°4389 de l'USATC se fait bichonner en chemise blanche

10



Locotracteur "Oersik" LMT 122 en tête d'un convoi

7



Locotracteur Diesel "Oersik" LMT 122

11



"Biselientje" attend à l'atelier

8



Camion "Magirus" de 1931

12



Photos prises lors du festival "Spooren naar het verleden" (Les Chemins de fer du Passé)

A l'arrière-plan de la photo 9 : la halle à marchandises transformée en espace de restauration et, à droite de la photo, une voiture-lits de la compagnie "Mitropa" datant des années trente, hélas vide à l'intérieur.

Page de gauche, une série de photos prises par votre envoyé spécial, alors que vous receviez nos "Amis du Rail Dinannais".

NOM	Ateliers	Année	Type	Mutations successives
"MAGDA" N°3176	La Meuse	1925	0-4-0T	Metallurgie Hoboken-Overpelt d'OLEN (B) TTZ (Toeristische Trein Zolder) 1981-1989. MBS (Museum Buurtspoorweg) d'Haaksbergen (NL) 1994 à nos jours.
"ENKHUIZEN" SHM 5 N° 3252	La Meuse	1929	0-6-0T	Compagnie de l'Azote à SLUISKIL (NL) 1929-1972. Restauration par le "Stoomtrein Hoorn-Medenblik" 1972-1991. Rebaptisée "ENKHUIZEN" à sa mise en route 1999.
"BEBERT" N° 3223	La Meuse	1926	0-6-0T	Steenkoolmijnen de HEUSDEN (B) 1926-+/- 1981 LSV (Limburgse Stoom Vereniging) 1982-2007 (!) voir remarques. SCM (Stoomcentrum de Maldegem) 2007 à nos jours.
"BISON" N° 3292	La Meuse	1928	0-6-0T	Charbonnages d'Orange-Nassau à HEERLEN (NL) Avec n° origine OMN 16 1928-1971. En monument à LEERDAM (NL) 1972-2002. Depuis 2002 au SGB (Stoomtrein Goes-Borsele).
"BISELIENTJE" N°3052	La Meuse	1924	0-6-0T	Charbonnages d'Orange-Nassau (NL). Avec n° origine OMN 14 1924-1971. En attente de restauration au SGB.
"USATC 4389" N° 2553 Rebaptisée Ing. H.F.Enter	Davenport, USA	1943	0-6-0T	US Army Transportation Corps 1943-1947; Charbonnages d'Orange-Nassau à HEERLEN (NL) 1947-1980 n° OMN ??? Rentrée au SGB vers 1979-80 pour restauration et remise en livrée d'origine. Mise en service 2013.

Comme nos amis néerlandais savent si bien le faire, cet événement était rehaussé par la présence de nombreux zélandais en costume d'époque et les attractions sur le site ne manquaient pas, comme d'ailleurs sur le trajet entre GOES et HOEDEKENSKERKE.

Une autre locomotive "La Meuse", surnommée "Biselientje" (photo 11), fait partie du parc du SGB et est en attente de restauration dans l'atelier de l'association à Goes (NL).

Enfin, pour les amateurs de technique, je vous ai joint un petit tableau reprenant les locomotives "LA MEUSE" et la locomotive "US Army DAVENPORT".

(!) Remarques : Le TTZ (Toeristische Trein Zolder) devint le LSV (Limburgse Stoom Vereniging) en 1990. La commune de AS (Limbourg) protégea le bâtiment de la gare en 1996 et racheta toute l'infrastructure en 1999 (y compris les voies ex-SNCB).

L'association devint "v.z.w. Kolenspoor". Une partie du matériel allait partir à la ferraille, c'est ainsi que Mr. Jason van Aarschot, Président du SCM (Stoom Centrum Maldegem) sauva « BEBERT » en 2007.

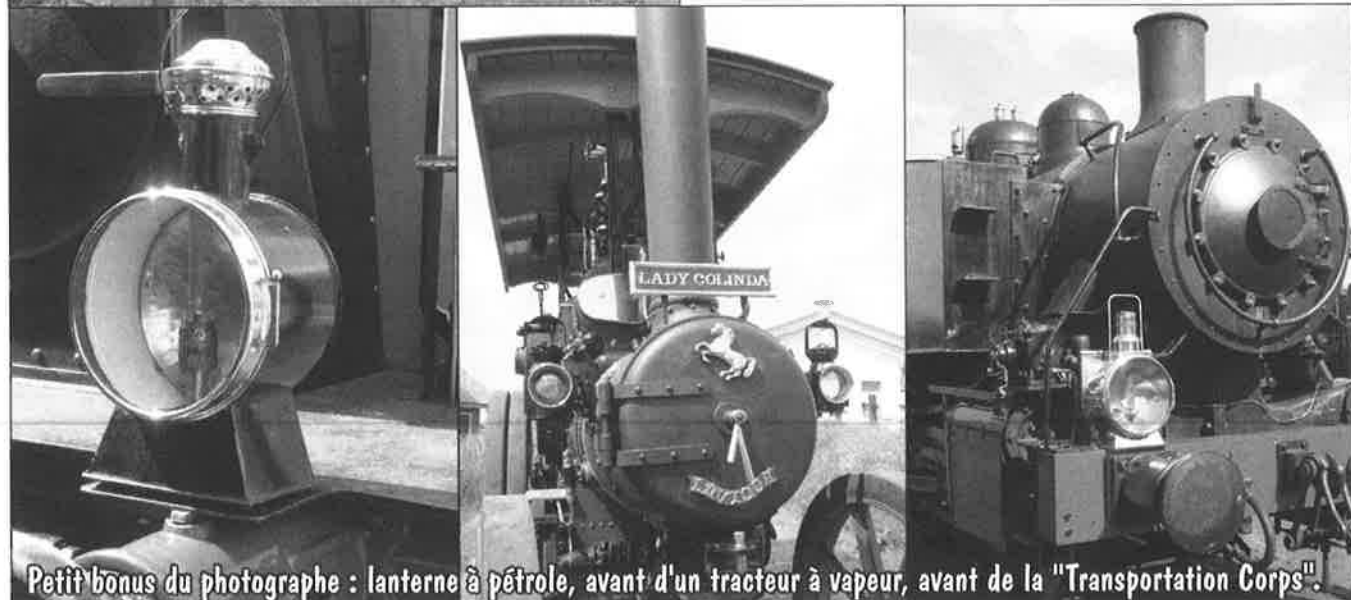
Auparavant, MAGDA passa aux mains du MBS (Museum Buurt Spoorwegen) de Haaksbergen (NL) en 1995.

Depuis 2013, le Kolenspoor est à l'arrêt.

Texte & photos : André PEETERS, 30 mai 2014 .
(sauf en-tête et photos des 4 "La Meuse").



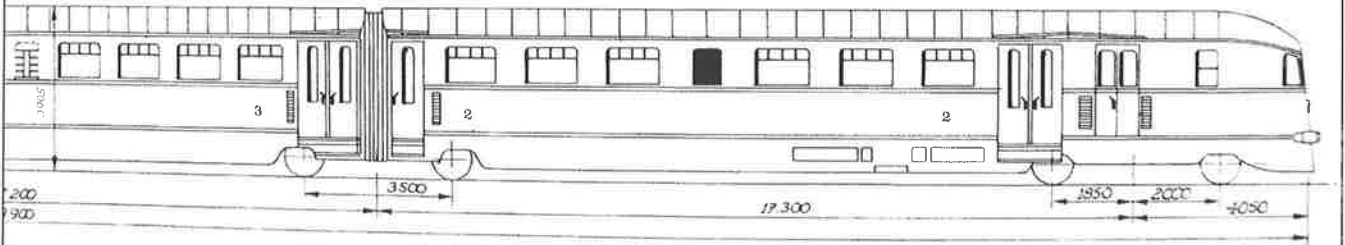
La "Bison" du SGB



Petit bonus du photographe : lanterne à pétrole, avant d'un tracteur à vapeur, avant de la "Transportation Corps".

Autorail 654 : une gloire déchue.

TYPE 654 (1936)



L'abri-musée de KESSEL-LO (Leuven) n'était-il pas censé mettre nos gloires ferroviaires à l'abri ? Avant même que nous ayons un vrai musée, une partie des collections fut envoyée vers Kinkempois, Brugge et Monceau afin d'y être restaurée avant de trouver sa place à TRAIN WORLD, le reste fut éparpillé entre les différentes associations. Mais certains engins ont eu moins de chance, tel l'autorail 4905 et l'11 n°12.024 de 1934, qui furent ferrailés sur place.

Mais pourquoi avoir laissé pourrir sur place un élément de l'autorail-triple type 654 datant de 1936 ?

Ce témoin d'une époque glorieuse de l'industrie ferroviaire belge méritait pourtant qu'on s'y attache ! Dès lors, il m'a semblé intéressant de vous en écrire quelques lignes. Mais avant de détailler cette série,

remontons à 1933. L'Allemagne connaît un triomphe avec son "Fliegende Hamburger" de la Deutsche Reichsbahn (voir photo dans FFN 182 page 16). Considéré comme le précurseur des TAR et RGP en France et plus tard en Allemagne, les VT 08 et VT 11.5, il était équipé d'un moteur Diesel MAYBACH de 410 chevaux capable de rouler à 175 km/heure, toutefois sa vitesse commerciale fut limitée à 160 km/heure : une révolution pour l'époque...

Cela donna des idées à nos constructeurs belges. C'est le 22 mai 1934 qu'apparu sur nos rails la première rame automotrice à grande vitesse, le 652.01, construit par "La Brugeoise" de La Louvière et équipé du même moteur MAYBACH à 12 cylindres en V.



Ce qu'il reste de l'autorail.



Le 652.01 sur la cour du constructeur "La Brugeoise" à La Louvière, en mai 1934.

Le surnom de cet engin fut "Le Serpent", à cause de sa ligne et de son soufflet d'intercirculation. A sa livraison, il porta le matricule 651.01. Le fait est assez curieux car ce matricule existait sur un type 651 qui, lui-même, porta le matricule 652.01 pendant quelques mois ! Toutefois le vrai 652.01 n'apparut officiellement qu'après le mois de décembre 1935 (*source SNCB*). Plus tard, en 1939, il reçut le matricule 655.01, cependant en mai 1946, il reprit son matricule 652.01. Avouez qu'il y a de quoi me faire tourner la tête !!!

A partir du type 652, on déclina le type 652.1 (devenu plus tard le type 620), comptant 12 autorails-doubles construits conjointement en 1939 par la société "Baume & Marpent" et les "Usines de Braine-le-Comte". On les équipa de 2 moteurs CARELS à 8 cylindres en ligne de 370 chevaux chacun. Au vu de ce succès, on commanda 8 nouvelles rames diesel-électrique avec différents essais de motorisation, ce qui donna d'abord le type 653 : un autorail-triple construit en 3 exemplaires par "La Brugeoise". Il fut équipé de 2 moteurs MAYBACH de 12 cylindres en V développant 410 chevaux à 1.400 t/minute chacun et une transmission ACEC-Jeumont. Apte à rouler à 150 km/h, la vitesse commerciale fut toutefois limitée à 120 km/h.

L'autorail-triple du type 654 qui nous intéresse fut construit en 1936 par la firme "Baume & Marpent" de Morlanwelz et fut équipé de 2 moteurs CARELS de 8 cylindres en ligne développant 365 chevaux à 1.330 tours/minute chacun (dérivé du moteur CARELS qui équipait le type 606), il était équipé en outre d'une transmission électrique SEM et de moteurs électriques de traction de la Firme CEB d'Herstal. Sa vitesse maximale de 135 km/h fut ramenée par la suite à 120 km/h. A l'origine, sa capacité était de 52 places assises et 15 debout en 2^{ème} classe (de nos jours = 1^{ère} classe), ainsi que 177 places assises et 25 debouts en 3^{ème} classe (de nos jours = 2^{ème} classe). Elle faisait 59,900 mètres de longueur pour une masse de 159 tonnes.

Ensuite, les ateliers "Baume & Marpent" sortirent le type 655, extérieurement identique au 654, mais équipé de 2 moteurs MERCEDES-BENZ à 12 cylindres en V, développant 400 chevaux à 1.400 tours/minute chacun. Après les dégâts de la guerre, on reprit les moteurs MAYBACH récupérés des 653.01 & 653.02, avariés lors des bombardements de Muizen (653.01) et Monceau (653.02).

Pour terminer cette déclinaison du type 652, voici le type 656. Fabriqué également par "Baume & Marpent" et d'un extérieur semblable aux 654 & 655, c'est la motorisation qui est nouvelle, en effet, la SNCB en était toujours aux essais de moteurs et cette fois, on y place 2 moteurs danois fabriqués par la firme FRICHS à Aarhus développant 400 chevaux à 1.250 tours/minute chacun, la transmission restant fidèle à ACEC-Jeumont.

Citons encore le type 653.1 construit à 6 unités en 1939, renuméroté type 670 en 1946 et l'autorail diesel-électrique type 671. Ce dernier, un ex-653.15 rebaptisé 670.05, était garé sans utilisation depuis la guerre. On lui avait donc retiré ses moteurs pour réparer d'autres autorails. Alors, en 1948, on y installe 2 nouveaux moteurs de la firme CARELS de 8 cylindres qui développait chacun 370 chevaux, le véhicule devint ainsi le 671.01 !!! Mais ce n'est pas fini, car en août 1961, on le rééquipa de moteurs MAYBACH et il reçut dès lors un nouveau matricule : le 670.03... Là, je sens que la migraine me gagne !

De toutes ces machines, aucune ne nous est parvenue intacte à ce jour. Soit elles ont été ferrillées après leur radiation (habitude typiquement belge), soit elles ont subi de gros dégâts pendant la seconde guerre mondiale et notamment le fameux bombardement du 19 avril 1944 à MUIZEN près de Mechelen, où l'on perdit les 653.01, 653.12, 654.01 & 656.01 ainsi que celui du 3 novembre 1944 à BRUXELLES-MIDI dans lequel périrent les 652.19, 653.11 & 655.01. Les autorails 652.22 & 652.14 (le type 652.1 devint 620 en 1946) ont aussi disparus, victimes de la guerre, mais il n'y a pas d'écritures à ce sujet quant au lieu, était-ce Monceau, comme la 653.02 ???

Toujours est-il qu'il ne reste que le 654.03.... enfin un tiers de cet autorail, et dans quel "triste état" a-t-il été



Un 653 pas encore numéroté (Forest-Midi)



Dégâts de guerre à Bruxelles-Midi

"préservé" ? Oui, il paraît que c'est comme ça qu'on devrait dire ! Le mot juste serait plutôt : "abandonné à son sort"...

Voyons donc comment il se présentait après sa sortie d'usine en 1936 alors qu'il quittait la gare d'Oostende.

Les trois éléments étaient reliés par une intercirculation qui, elle-même, reposait sur un bogie de type "JACOBS",

Un effort tout particulier fut apporté pour l'éclairage, le chauffage et la ventilation. Quant aux parois et aux plafonds, on y plaça des essences de bois noble en provenance du Congo Belge. Ces boiseries devaient être d'excellente qualité car depuis le temps que cet élément est à la merci des intempéries, elles font toujours un bel effet. (une infiltration en toiture et une vitre cassée ont occasionné un gondolement local). Cet élément-moteur est l'ancien compartiment de 2^{ème} classe (1^{ère} classe de nos jours) qui fut toutefois transformé un peu avant la fin de son existence car la SNCB voulant diminuer le nombre de places en 1^{ère}, il devint ainsi A4B2tDx en place de A6tDx.

Pour atténuer les nuisances sonores, le moteur était séparé des voyageurs par une plate-forme servant de fourgon et une porte, par contre, le pauvre conducteur était placé dos au moteur, sans autre séparation qu'un rideau...



L'autorail triple 654.03

le tout protégé par un soufflet enveloppant. Les deux bogies-moteurs étaient disposés à chaque extrémité, derrière le poste de conduite, directement sous la motorisation. Ces deux postes avaient une forme aérodynamique avec un pare-brise en 3 parties, la ligne générale étant directement inspiré du "Fliegende Hamburger" de la Deutsche Reichbahn, mais c'est à l'intérieur qu'on voyait la touche belge. Aménagé de manière très luxueuse pour l'époque, les sièges avaient été étudiés pour un meilleur confort tant de l'assise que du dossier recouverts de velours avec un beau dessin en relief.

Si l'on excepte la période de la guerre, cet autorail a donc roulé près de 26 ans avant sa radiation effective en février 1966.

Texte : André PEETERS,

Photos : SNCB, Max DELIE; André Peeters pour les photos actuelles.

Dessin de H. De Bleser.

Le train "Puscal" à l'oeuvre à Saint-Servais

Long de 700 mètres, le train "PUSCAL" est un train de travaux. Il appartient à la société "ETF" d'origine grand-ducale. Il vient de passer de longs week-ends, de jour comme de nuit, dans les tranchées et talus Saint-Servaitois, sur la ligne 161.

Ici, impossible d'amener un camion pour renouveler quelques 6.000 tonnes de ballast usé par les années et le passage des trains.

Pour 1,65 millions d'euros, le train "PUSCAL" va le remplacer sur 1.200 mètres, en voie montante vers Rhisnes ou descendante vers Namur.

Tous les 18 mètres, les rails sont coupés et la section est transportée par une navette roulant à même les wagons jusqu'au bout du train-chantier. Une fraise enlève terres et cailloux sur une largeur de 4,5 m et une profondeur de 90 cm, sans engager le gabarit car les trains continuent de passer à vitesse réduite sur l'autre voie.

Le convoi "PUSCAL" est maintenu dans la côte par deux HLD 6200 d'INFRABEL, moteur au ralenti; tandis que, poussés depuis Namur, les wagons-containers jaunes viennent charger le ballast usagé (*photo de couverture*). Il faut de 2 à 3 heures pour que la section soit reposée et fixée avec des éclisses provisoires.



Une série 77 en tête d'un convoi de transport de ballast



Locomotive "Infrabel" au pied d'un signal en gare de Namur

Une vingtaine de personnes se relaient sur ce chantier : une dizaine de la société ETF et l'autre moitié d'INFRA-BEL qui assure principalement la sécurité sur l'ensemble du chantier. Un second train viendra ultérieurement ressouder ou remplacer les rails sur 2.300 mètres cette fois. Un beau chahut en perspective : la voie en tranchée traverse des quartiers à haute densité d'habitat.

Notre Secrétaire et sa famille ont d'ailleurs mal dormi entre les klaxons des trains, les cornes d'Infrabel et les sonneries des gyrophares plantés tous les 50 mètres de cette voie en courbe et en déclivité.

Texte et photos (18-05-2014) : Jean-Pierre LOBET



Passage d'une automotrice "Break" le long du chantier

Réaliser un I.O.T. à l'échelle 1/11^{ème}

Utilité de l'indicateur

Je vous propose un exercice plus compliqué : la réalisation d'un signal IOT (Indicateur d'Opérations Terminées) appelé familièrement "Marguerite". Ce signal se situe sur les voies réservées aux voyageurs à plusieurs endroits sur les longs quais, en bout de quai dans les petites gares sous ou à côté de la cible du signal principal.

L'Accompagnateur du train manipule avec sa clé spéciale l'un des interrupteurs d'IOT situé à divers endroits du quai. Ce contact est répercuté en cabine de signalisation, il indique au régulateur que les opérations à quai sont terminés. Parallèlement, le conducteur est ainsi averti qu'il peut démarrer dès l'apparition du feu "au passage" (vert, double jaune, vert/jaune).

L'IOT adopte les deux aspects suivants :

- Le point rouge au centre avec la périphérie éteinte lorsque l'accompagnateur a manœuvré un des commutateurs. Il lui reste alors une dizaine de secondes pour entrer dans le train avant le passage à la phase suivante.
- Le point rouge s'éteint et les 6 points blancs sont allumés en périphérie. A ce moment, le conducteur peut démarrer son convoi lorsque le signal principal sera "au passage".

La mise "au passage" du signal principal est le résultat d'un ordre donné par la cabine de signalisation qui indique au conducteur que les aiguillages sont en position pour son itinéraire et que la voie devant lui est libre.



Exemples de signalisation avec "IOT".
Gare de Walcourt, quais en ligne droite.

Photo 1 : voie 1 signal simplifié, l'IOT est accroché au mât, au-dessus du chiffre de limitation de vitesse.

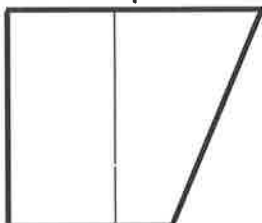
Photo 2 : signal principal (cible à coins angulaires), indication de la voie concernée. Poste téléphonique dessous.

Photo 3 : signal simplifié (vert/rouge).

Photo 4 (page suivante) : remplacement du signal ancien de la photo 1 par la nouvelle signalisation lumineuse non encore en service.

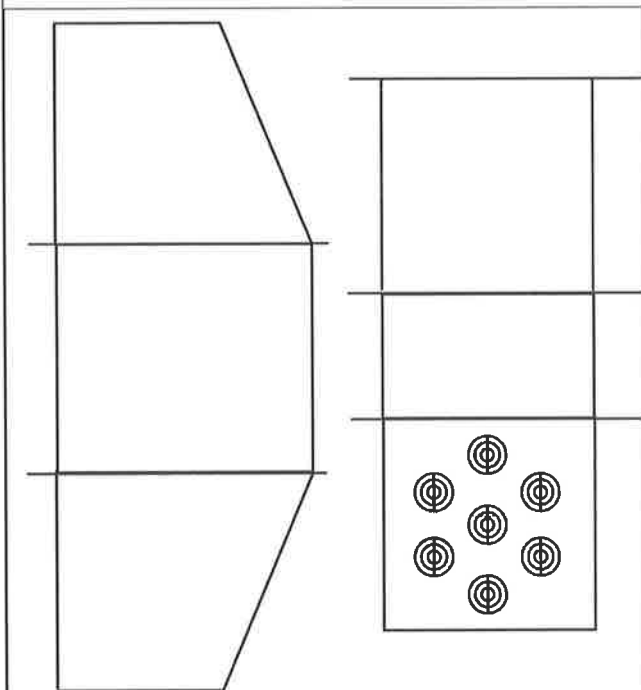


Plan de découpe de la structure à l'échelle 1/11^{ème} pour de la carte plastique de 1mm.



Ci-contre : vue latérale. La fine ligne verticale indique la position de la face avant.

En bas, à gauche : coiffe latérale et supérieure, à droite : le "U" qui s'y emboîte avec la face avant, celle de l'arrière et celle du dessous (comme dans la réalité).

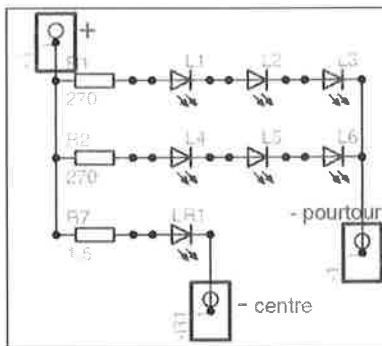


L'IOT éclairé au blanc lui indique la fin des opérations à quai. Ce renseignement est d'autant plus précieux lorsque les quais sont en courbe et que le conducteur n'a aucune visibilité sur l'ensemble de son convoi. Il en va de même lorsque celui-ci est long.

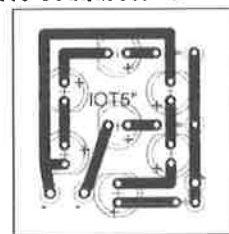
Le plan

Il figure en bas de la colonne précédente. Dans la vue latérale, un trait vertical indique la position du bloc lumineux par rapport à la "casquette". Le dos est à ras des faces verticales.

L'ensemble est peint en gris anthracite (intérieur et extérieur) pour éviter la propagation intempestive de la lumière au travers des "tôles".



← Schéma de principe. Circuit imprimé vue côté soudures. ↓



Pour les points lumineux, il est fait emploi de diodes électroluminescentes de 5mm de diamètre (6 blanches, 1 rouge).

Pour le circuit imprimé : une résistance de 270 Ohms en série avec jeu de 3 led's (Le second jeu est raccordé en parallèle). Alimentation 12 Vcc, le "+" à la résistance.

Pour la led rouge : une résistance de 1 kOhm.

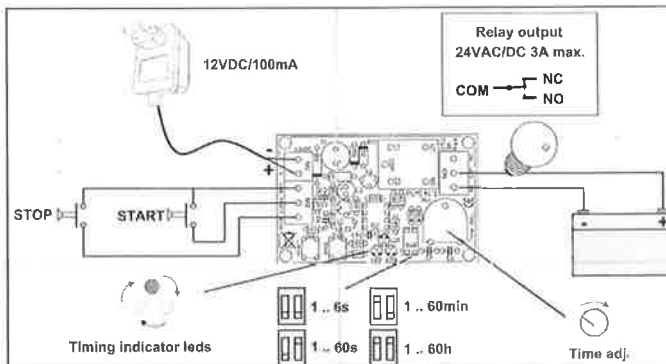
Les points "+" sont reliés entre-eux, le signal de commande au "-".

Le fonctionnement

Si l'accompagnateur indique la fin des opérations à quai via la manipulation d'un des commutateurs, le point rouge central de l'IOT s'éclaire pendant une dizaine de secondes pour lui permettre de regagner le convoi.

Dès l'instant où le premier véhicule passe sur le détecteur (*crocodile*) au droit du signal, celui-ci permute au "rouge" et l'IOT s'éteint.

Le point rouge central de l'IOT est alimenté en 12V via un temporisateur Velleman (VM141) réglé sur 10 secondes via "SW1" dont le curseur de droite est levé

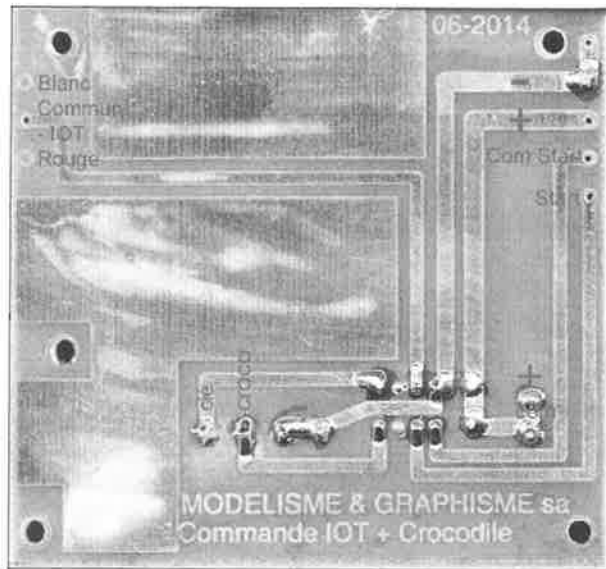


Câblage du temporisateur Velleman VM141

(1" à 60") et le potentiomètre de réglage (*Time adjust*).

La sortie "normalement fermé" (NC) du relais reçoit le fil pour les 6 leds blanches, la sortie "normalement ouvert" (NO) reçoit le fil pour la led rouge.

L'extinction de l'IOT s'exécute via le contact le plus simple qui existe : le relais "Reed". Les points "Com" et "Start" (l'un à côté de l'autre sur SK2) sont pontés.



Circuit imprimé de commande de l'IOT, vue côté soudures

Il est nécessaire de réaliser un "crocodile" composé de 4 relais Reed (2 paires).

Le premier contact nécessaire pour l'extinction de l'IOT, l'autre, facultatif, pour un contact vers un module "ECoS Detector". Le contact est composé de deux relais Reed raccordés en parallèle. Cette façon de procéder pour la sécurité de l'information renvoyée : 2 contacts au lieu d'un seul.

Réalisation d'un "crocodile"

Technique latérale et technique en long

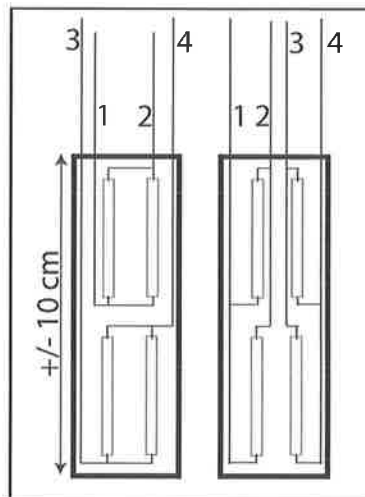
- Un morceau de tube en plastique de +/- 10 cm de long (ou un U large);
- 2 relais Reed.
- 1 morceau de gaine thermorétractable +/- 20 cm.

Le fil d'arrivée (1 ou 3) et le fil de départ (2 ou 4) à chacun des relais suivant schéma ci-contre.

A gauche : technique latérale, les 2 Reed sont côte à côte à une certaine distance.

A droite : technique en long, les 2 Reed sont l'un derrière l'autre.

La disposition latérale est conseillée au cas où l'aimant fixé sur la locomotive ne serait pas bien positionné latéralement sur la locomotive.



La distance conseillée entre l'aimant et le crocodile est de 1 à 3 cm suivant la force de l'aimant.

En lieu et place du tube plastique, il peut être fait usage d'un profil en U ou un rectangulaire. Lorsque relais et fils sont mis en place, le

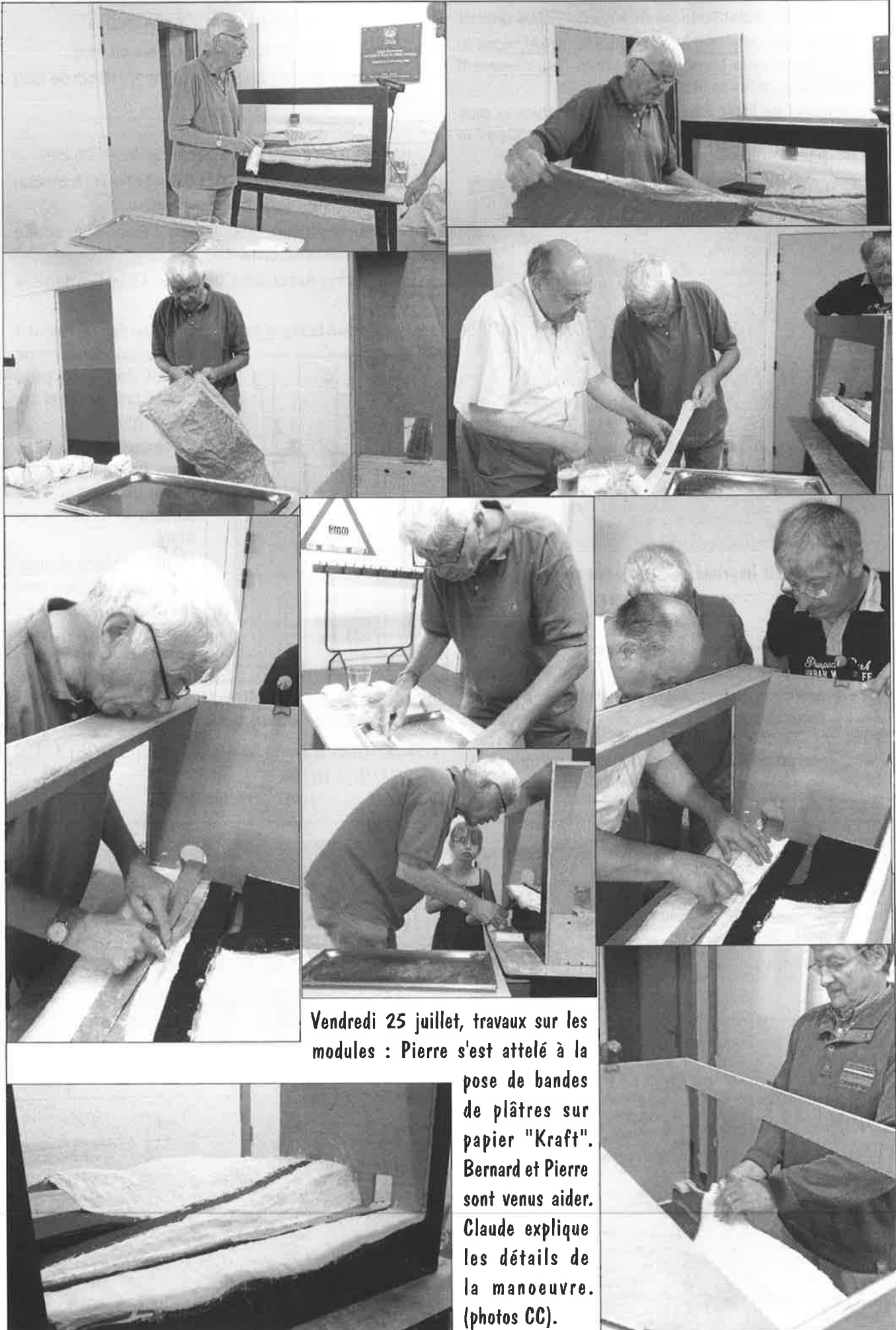
morceau de gaine thermorétractable protégera l'ensemble des intempéries.

Claude CARPET avec la complicité de MODELISME & GRAPHISME sa.

A suivre dans FFN n°188.



Locotracteur de "SBB Cargo" (CH-SBBC) n°Tm 98 85 5 232 210-5 (Photos C.C. 09-12-2009).



Vendredi 25 juillet, travaux sur les modules : Pierre s'est attelé à la pose de bandes de plâtres sur papier "Kraft". Bernard et Pierre sont venus aider. Claude explique les détails de la manoeuvre. (photos CC).

Grandeur et décadence

Beau parallélisme établi entre deux types de locomotives construits dans les années 1950 et qui furent un symbole : l'un pour les Chemins de fer Fédéraux suisses (CFF), l'autre pour la Société Nationale des Chemins de fer Belges (SNCB).

Les locomotives A2 6/6 des CFF

Les locomotives suisses du type A2 6/6 furent construites en 120 exemplaires de 1952 à 1966 et numérotées 11401 à 11520.

Après avoir été utilisées sur les difficiles lignes de montagne du Gothard et du Simplon, elles terminèrent leur carrière sur les lignes de plaine en tête de trains de marchandises.

Les locomotives série 54 de la SNCB

Les locomotives belges de la série 54 (ex-type 204) furent construites en 8 exemplaires (4 en 1955 et 4 en 1957), numérotées 204.001 à 204.008; puis 5401 à 5408 le 1 janvier 1971.

Après avoir été utilisées en tête des trains internationaux à destination de Köln et Paris, elles terminèrent leur carrière en remorquant des trains de voyageurs du service intérieur et des trains de marchandises ainsi qu'en témoignent les deux photos que nous publions. Certaines d'entre-elles furent même employées au service cabotage : "grandeur et décadence" comme nous le décrit cet article.

Michel Herbiet.



La locomotive électrique Ae 11427 vue à Verrières-de-Joux, le 26 août 2009
(photo Michel Hanssens, parue dans "En Lignes" n°121).

Locomotive Diesel 5407 de la SNCB, vue le 15 juillet 1988 à Wideumont (ligne 163) entre Libramont et Bastogne
(Photo M. Mardaga, parue dans "Rail-Revue" n°21).



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>

Août 2014	
15	Jour férié : <u>réunion mensuelle reportée</u> au 22 août. Réseau H0 "mosan" : circulations libres. - Réseau 3R : circulations.
22	A 20h : Réunion mensuelle du RMM : Projection ferroviaire, "Le voyage à Gemona" par Claude Carpet.
29	Réseau H0 "mosan" : ***. - Réseau 3 rails : Circulations.
Septembre 2014	
5	Réseau H0 "mosan" : circulations libres. - Réseau 3R : circulations.
6 et 7	Haine-Saint-Pierre (B) : Exposition du CFC à la gare. 10h>18h.
12	Réseau H0 "mosan" : ***. - Réseau 3 rails : Circulations. - Ouverture officielle de la bibliothèque.
19	A 20h : Réunion mensuelle du RMM : Atelier, "Construire soi-même un Gras-Master" par Didier Delfosse.
26	Réseau H0 "mosan" : ***. - Réseau 3 rails : Réunion décoration
27 au 30	BERLIN (D) : voyage organisé par Dirk Arretz.
Octobre 2014	
3	Réseau H0 "mosan" : circulations libres. - Réseau 3R : circulations.
10	Réseau H0 "mosan" : ***. - Réseau 3 rails : Circulations. - Ouverture officielle de la bibliothèque.
17	A 20h : Réunion mensuelle du RMM : "La Monarchie belge et le Rail" par André Peeters.
24	Réseau H0 "mosan" : ***. - Réseau 3 rails : Réunion décoration
31	Réseau H0 "mosan" : ***. - Réseau 3 rails : Circulations.
Novembre 2014	
7	Réseau H0 "mosan" : circulations libres. - Réseau 3R : circulations.
14	Réseau H0 "mosan" : ***. - Réseau 3 rails : Circulations. - Ouverture officielle de la bibliothèque.
21	A 20h : Réunion mensuelle du RMM : Atelier, "Les possibilités de l'atelier n°2 (Peinture)" par Vincent Disy
28	Réseau H0 "mosan" : ***. - Réseau 3 rails : Réunion décoration
Décembre 2014	
5	Réseau H0 "mosan" : circulations libres. - Réseau 3R : circulations.
12	Réseau H0 "mosan" : ***. - Réseau 3 rails : Circulations. - Ouverture officielle de la bibliothèque.
19	A 20h : Réunion mensuelle du RMM : SOUPER annuel du club dans sa version traditionnelle chacun apporte son pain, son vin, son fromage.
26	Réseau H0 "mosan" : ***. - Réseau 3 rails : Réunion décoration
Janvier 2015	
2	Réseau H0 "mosan" : circulations libres. - Réseau 3R : circulations.
9	Réseau H0 "mosan" : ***. - Réseau 3 rails : Circulations. - Ouverture officielle de la bibliothèque.
16	A 20h : Réunion mensuelle du RMM : Assemblée Générale du Rail Miniature Mosan ASBL.
23	Réseau H0 "mosan" : ***. - Réseau 3 rails : Réunion décoration
30	Réseau H0 "mosan" : ***. - Réseau 3 rails : Réunion décoration
Février 2015	
6	Réseau H0 "mosan" : circulations libres. - Réseau 3R : circulations.
13	Réseau H0 "mosan" : ***. - Réseau 3 rails : Circulations. - Ouverture officielle de la bibliothèque.
20	A 20h : Réunion mensuelle du RMM : Colloque.
27	Réseau H0 "mosan" : ***. - Réseau 3 rails : Réunion décoration

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 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" Philippe Bruniaux.
 Réseau N "Athus-Meuse" Didier Delfosse.
 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 25,00 €.
 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

Le voyage à Gemona-del-Friuli	pages 2 de couverture, pages 7 à 9
Rapport de la réunion du C.A. du 8 juillet.....	page 1
Lettre de sa Majesté le Roi Philippe de Belgique.....	page 3
Le décor du réseau "3R"	pages 4 à 6
Réunion hebdomadaires et mensuelles	pages 6
Agenda des réunions au RMM.....	page 20

Modélisme

Réaliser un IOT à l'échelle 1/11 ^{ème}	pages 17 à 19
---	---------------

Actualité ferroviaire

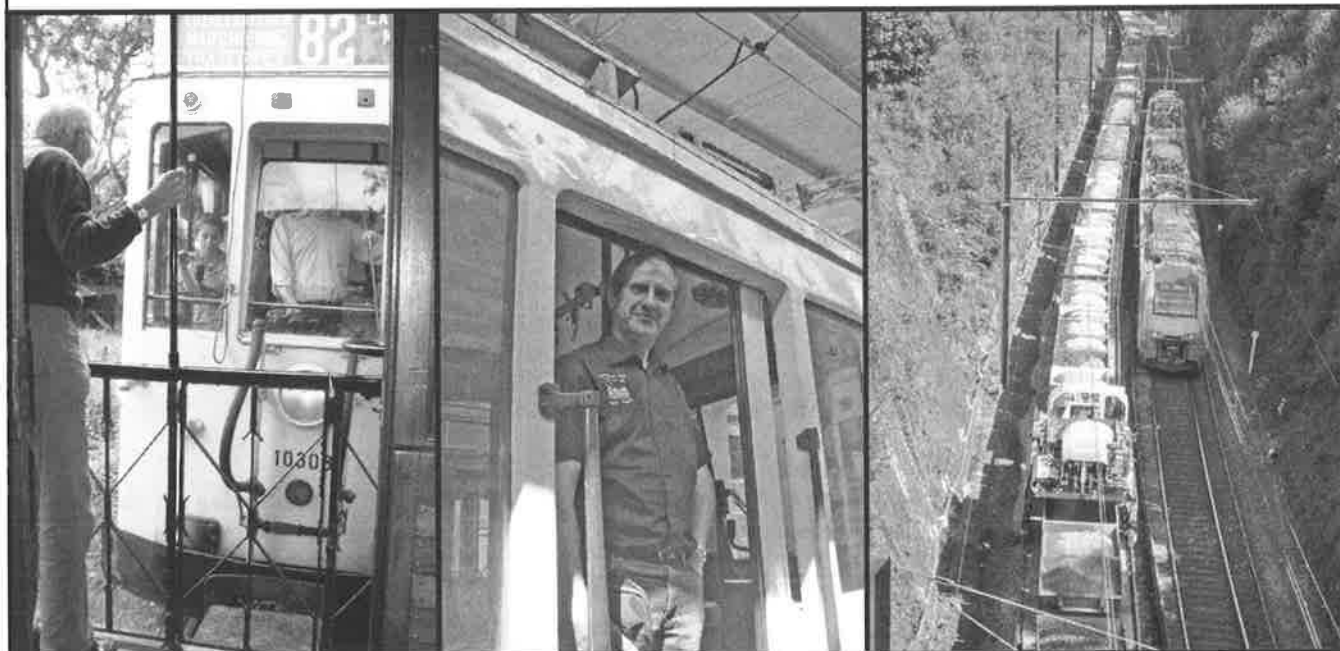
"Spooren Naar Het Verleden - 2014" ("Les chemins de fer du passé").....	pages 10 à 12
Le train "Puscal" au travail à Saint-Servais	page 16

Rétro rail

Autorail 654 : une gloire déchue.....	pages 13 à 15
Grandeur et décadence.....	page 21

ferro flash Namur n°187 (2014-4)

secretaire@club-rmm.be ou ffn-rmm@club-rmm.be <http://www.club-rmm.be>



Ce quatrième numéro de l'année 2014 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 : Jean-Pierre Lobet, André Peeters, Pierre Storder 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.

En application de 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 : Dans la tranchée de Saint-Servais, un train de "vieux" ballast en cours de remplissage via une cabine à commandes hydrauliques se déplaçant le long du convoi. Une automotrice "Desiro" vers Gembloux, en passage ralenti sur la seconde voie provisoirement banalisée à cet endroit (photo Jean-Pierre Lobet, 15 mai 2014).