

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°188 2014-5



La ligne de la Furka

La "Furka" est située sur la ligne "Matterhorn - Gottard-Bahn". Le transport des voitures entre le Valais et le centre de la Suisse s'effectue par le tunnel de la Furka long de 15,4 km et parcouru en 15 minutes.

Les travaux de réalisation de la ligne de la Furka ont débuté en 1911 : Brigue-Furka-Disentis (BFD) est l'ancien nom. "Disentis-Furka-Brig" (DFB) en est le nouveau.

La Première Guerre mondiale met la construction temporairement à l'arrêt.

En 1924, le "chemin de fer Rhétique" (Rhätische-bahn) et le train de la "Furka-Oberalp" ont poursuivi la construction de la ligne.

En hiver, il est impossible de passer, par la route, le col de la Furka en raison du danger d'avalanche et du coût de déneigement.

Dans les années '70, la construction du tunnel de base de la Furka a permis de relier les villes de Realp et Oberwald. Toute l'année, sur la ligne "Matterhorn - Gotthard", la circulation des trains s'effectue par le tunnel. De plus, le "Glacier-Express" ⁽¹⁾ n'est plus forcé d'interrompre son parcours en hiver. Avant 1981, sur la ligne sommitale de la Furka-Oberalp, les trains roulaient uniquement pendant les mois d'été.

⁽¹⁾ Le "Glacier Express", le train le plus célèbre au monde, relie en près de sept heures Zermatt (Valais) à Davos (Grisons) ou St-Moritz (Grisons). Il voyage dans la journée à travers des paysages de montagnes intacts, traverse des stations mondaines, des gorges vertigineuses et de charmantes vallées, emprunte enfin 91 tunnels et 291 ponts majestueux.

En 1992, le train touristique à vapeur a porté les premiers passagers de Realp à Tiefenbach, un an plus tard à la Furka.

Au début, les locos ont été peintes en bleu (couleur du train touristique, avec inscription "DFB" : Dampfbahn Furka Bergstreeete). Actuellement, elle sont remises en couleur d'origine : noir. Seule subsiste la n°1 en bleu.

Il reste 4 locomotives sur les dix d'origine : 3 à la Furka, 1 au Blonay-Chamby. Elles étaient réunies pour la première fois depuis la fermeture de la ligne sommitale.

Un voyage en train vapeur

Laissez la magie du chemin de fer vous fasciner par un voyage romantique sur la ligne de chemin de fer de la Furka !

Elle est considérée comme la plus belle ligne ferroviaire de Suisse. La ligne sommitale de la Furka (à crémaillère) longe l'impressionnant glacier du Rhône. De juin à octobre, d'anciennes locomotives à vapeur tirant des wagons originaux partent de Realp, dans le canton d'Uri. Elles empruntent des tronçons à crémaillère, traversent de longs tunnels et des ponts amovibles pour atteindre la gare de Gletch, située à 2.160 mètres d'altitude. Le train redescend ensuite du côté valaisan en longeant le glacier du Rhône, qui a donné le nom de "Glacier Express" à la ligne ferroviaire d'origine (voir ⁽¹⁾ plus avant).

L'entretien et l'exploitation du train à vapeur sont assurés par une association de soutien dont les quelque 7.000 membres travaillent à titre bénévole.

Merci à Eric Dricot qui nous a permis de publier ses belles photos prises lors des journées commémoratives des cent ans de la ligne de la Furka-Oberalp.



Circulations spéciales à l'occasion du 100^{ans} anniversaire de la ligne de la FURKA. La vapeur n°1 de l'ex-Disentis-Furka-Brig (DFB 1), peinte en bleu, sur la voie à crémaillère en pente avec trois voitures historiques. (Photos Eric Dricot, 16 août 2014)



Bernard et Pierre travaillent le relief de leur module



Circulation sur la ligne 154, HLD type 201, série 59 en 1971



Locomotive militaire proposée par Philippe



Circulation sur la ligne 154 : rame de voitures M2



Canon tracté proposé par Philippe



Galloping Gooses proposés par Charles



Alain est fier de sa récolte d'Ecume de Mer



Voiture de fin de convoi à la fois "observation car et dôme car" du célèbre train mythique américain "California Zephyr", voyageant quotidiennement entre Chicago et San Francisco, en visitant des paysages magnifiques comme les Montagnes Rocheuses ou la Sierra Nevada.



Henschel-Wegmann-Zug n°61 001 de la DR (1936)



Véhicule militaire proposé par Philippe



Rotonde sur le réseau "3 R"

Réunion du C.A. du 12 août

- Approbation de 2 nouveaux membres sympatisants : 1 du "2R" et 1 du "3R".
- Réseau 3 R : Pierre Storder mène bien sa barque.
- Réseau Mosan : ok pour construction d'une étagère murale pour poser le matériel. Achat de matériel pour la réalisation de plateau roulants pour y poser les modules de Jules.
- Rallye Réseaux : 2 réseaux à voir sur la région de Mettet.
- Local : remonter l'extracteur. Remettre la banquette de 1^{ère} classe en place.
- Voyage à Berlin : inscriptions clôturées : 4 participants + le guide accompagnateur.

Réunion mensuelle du 22 août

Projection des photos des circulations 5" lors du voyage à Gemona-del-Friuli.

Réunion du C.A. du 9 septembre

Constat de l'état d'avancement du réseau "3R" : les plateaux coulissants sont installés sous le plan de roulement. Une ébauche de relief a été réalisée : attention au poids pour le transport !



Ebauche du relief sur le réseau "3R"

La dimension du volume de la gare de Gembloux, choisie comme gare sur le côté "réseau mosan", a été adaptée pour ne pas être trop imposante par rapport à l'échelle de reproduction. Une maquette a été déposée sur le réseau pour présentation.



Rallye réseaux : il devrait se réaliser dans la région de Mettet, le dimanche 26 octobre, toute la journée s'il y a 4 réseaux, 1/2 jour s'il y en a moins.

Revisite du réseau H0 "USA" du club, un "ascenseur à convois" : gain de place assuré,

Réunion mensuelle de septembre

Le Président a été particulièrement rapide : 1/2 heure pour la présentation des événements de "la vie du club". Il faut dire que, pour une fois, il a été peu interrompu dans son exposé.

Jean-Claude Botspoel a développé un sujet de modélisme la réalisation de routes et chemins. Une présentation qui montre la compétence modélistique du conférencier et l'art de reproduire fidèlement la réalité préalablement photographiée. Nous aurons l'occasion de revenir dans un prochain FFN sur le sujet.

Dimanche 21 septembre :

visite du "Musée du Génie" à Jambes

Visite des plus intéressantes au Musée du Génie. Des bâtiments datant de 1672 : une ancienne ferme sur un domaine militaire dont l'accès se situe "Chemin du Masuage" à Jambes sur le coteau rive droite de la Meuse. Une superbe vue sur la citadelle de Namur.

Un accueil chaleureux, compétence des intervenants : 2 officiers et 1 sous-officier, tous trois à la retraite et bénévoles fournissent moult explications sur le contenu muséal fort bien présenté et dont documents et objets reprennent le "Génie" depuis la création de la Belgique en 1830 jusqu'à nos jours. Important matériel propre à cette arme sur l'esplanade et le pourtout des bâtiments.



Une partie des locaux est consacrée à l'exposition sur les réalisations des bataillons du Génie de l'armée belge pendant la guerre 1914-1918. Superbe présentation, panneaux didactiques clairs et garnis de photos d'époque où figurent les destructions programmées des ponts et ouvrages d'art en 1914, les trains blindés, etc.

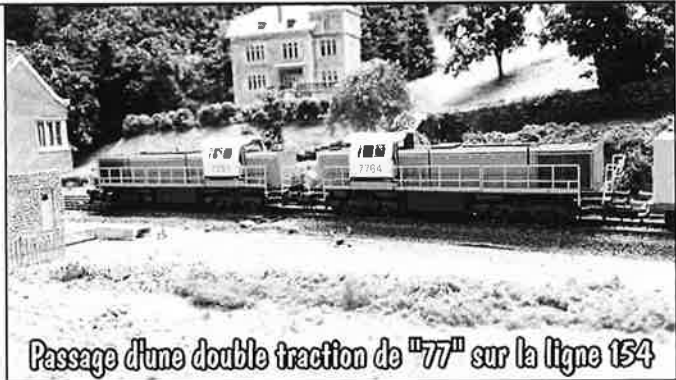


Un livre "D'Anvers à l'Yser" (15 €) abondamment illustré et contenant, entre-autre, l'historique des trains blindés en Belgique, a été acheté pour la bibliothèque du club.

La 64.169 du PFT/TSP roule

Le samedi 4 octobre, une locomotive à vapeur historique

circulera sur la ligne 52 entre Antwerpen et Temse. 100 ans depuis la Première Guerre Mondiale à Antwerpen, ont laissé deux traces profondes au propre et au figuré. Le rôle des chemins de fer dans la défense et, finalement, l'évacuation de l'armée belge de la ville de l'Escaut est peu connue de nombreuses années. Par conséquent, trois promenades en train à vapeur transmettrons le rôle des chemins de fer dans la mémoire. Les jours de 1914, le rail belge fin de l'été sont ainsi ramenés à la vie. La vie culturelle locale a également été mise à l'honneur. Tous les atouts sont présents pour amener les deux gares et à bord du train où acteurs, musiciens et figurants interpréteront une histoire captivante de ce 100^{ème} anniversaire. Un scénario réalisé par l'auteur de "In Flanders Fields". Pour le casting dans le rôle principal du lieutenant Michel Dieter Troubleyn et une veuve de guerre Helen Van Loon "de" Lili Marleen".



Passage d'une double traction de "77" sur la ligne 154

Don de Georges Martin

Deux ouvrages ferroviaires pour la bibliothèque.

Changement d'appellation au PFT

"L'Espace train", le "Musée du Rail" de Saint-Ghislain deviennent "RETROTRAIN". www.retrotrain.be

Ouverture tous les deuxièmes samedis du mois de 9 à 14h. La visite est libre. Le droit d'entrée est fixé à 2 € et 1 € pour les moins de 14 ans. Le matériel roulant n'est pas exposé à l'extérieur. La boutique reste ouverte également le second mardi du mois de 10h à 12h.

Rectification

FFN 187, page 21 : il faut lire "les locomotives Ae 6/6 des CFF et non A2 6/6. (Faute de frappe).

La Diesel 5930 ex-SNCB, ex-Vennbahn

Je suis un grand nostalgique, même d'une époque que je n'ai pas connue, (je n'avais que 3 ans), mais lorsque je vois que la Belgique, hélas, est à nouveau incapable de récupérer du patrimoine ferroviaire, mon sang se met à bouillir.



Affiche de la manifestation :
La 29.013 SNCB maquillée en 64.169 PFT...

Don de M. Ernest Motte

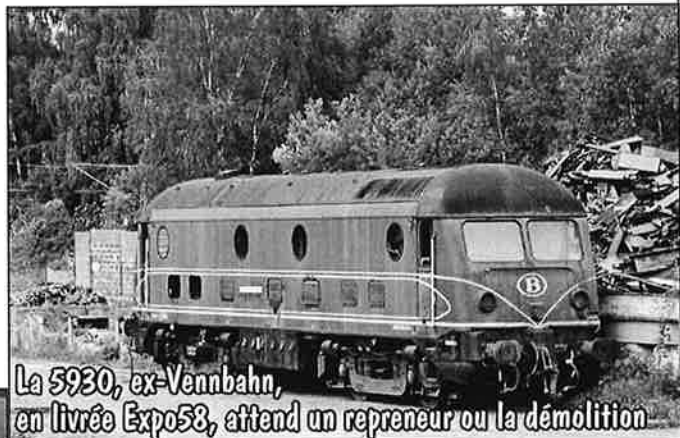
Pour raisons personnelles, Monsieur Motte a souhaité faire don au club de son réseau 3 rails métal.

Jean-Pierre s'est occupé du démontage des maquettes Faller, Vollmer et autres et les a rapportées en bon état au club.

Prochainement, une seconde "foire aux enchères" sera organisée au sein du club comme celle plus avant dans l'année.



M. Motte pose fièrement devant son réseau "3R" métal



La 5930, ex-Vennbahn, en livrée Expo58, attend un repreneur ou la démolition

Donc, la seule loco série 59 en livrée "Expo 58" qui avait appartenu à la défunte Vennbahn, à savoir la n°5930, espérait un repreneur qu'elle n'a pas trouvé, elle attendait donc la mort chez un ferrailleur en Allemagne à Aachen-Rothe-Erde. La photo ci-dessus date du mois de mai. Qu'en est-il aujourd'hui ? Je présume à l'état de copeaux de ferrailles...

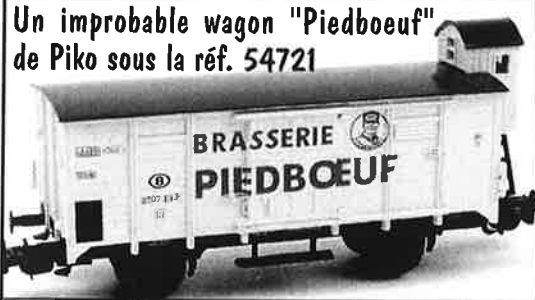
André Peeters.

Un wagon Piko en H0 de la Brasserie "Piedboeuf" de Jupille

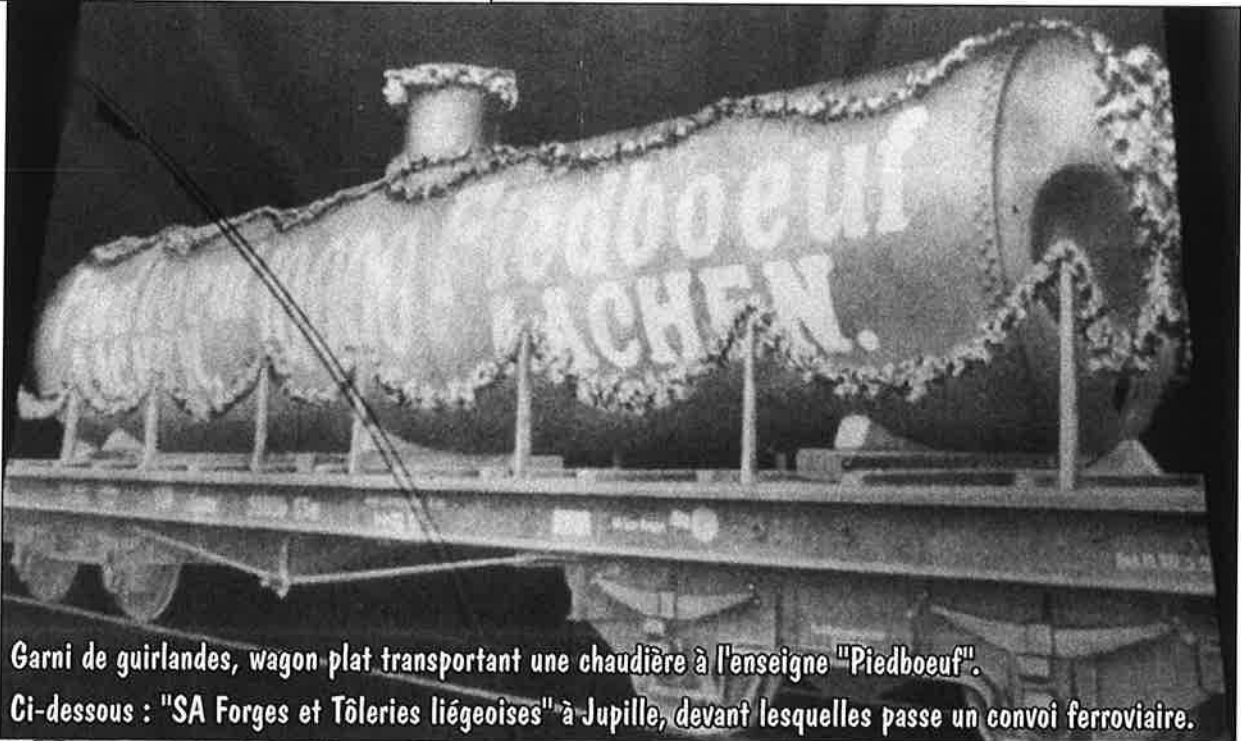
Dans son numéro 134 de mars 2014, "Train Miniature Magazine" nous annonce ce modèle tout en signalant que chaque fabricant de trains miniatures propose à son catalogue au moins un wagon de brasserie.

Mais la sempiternelle question que se posent les modélistes : "ce type de wagon a-t-il réellement existé ?". Durant

Un improbable wagon "Piedboeuf" de Piko sous la réf. 54721



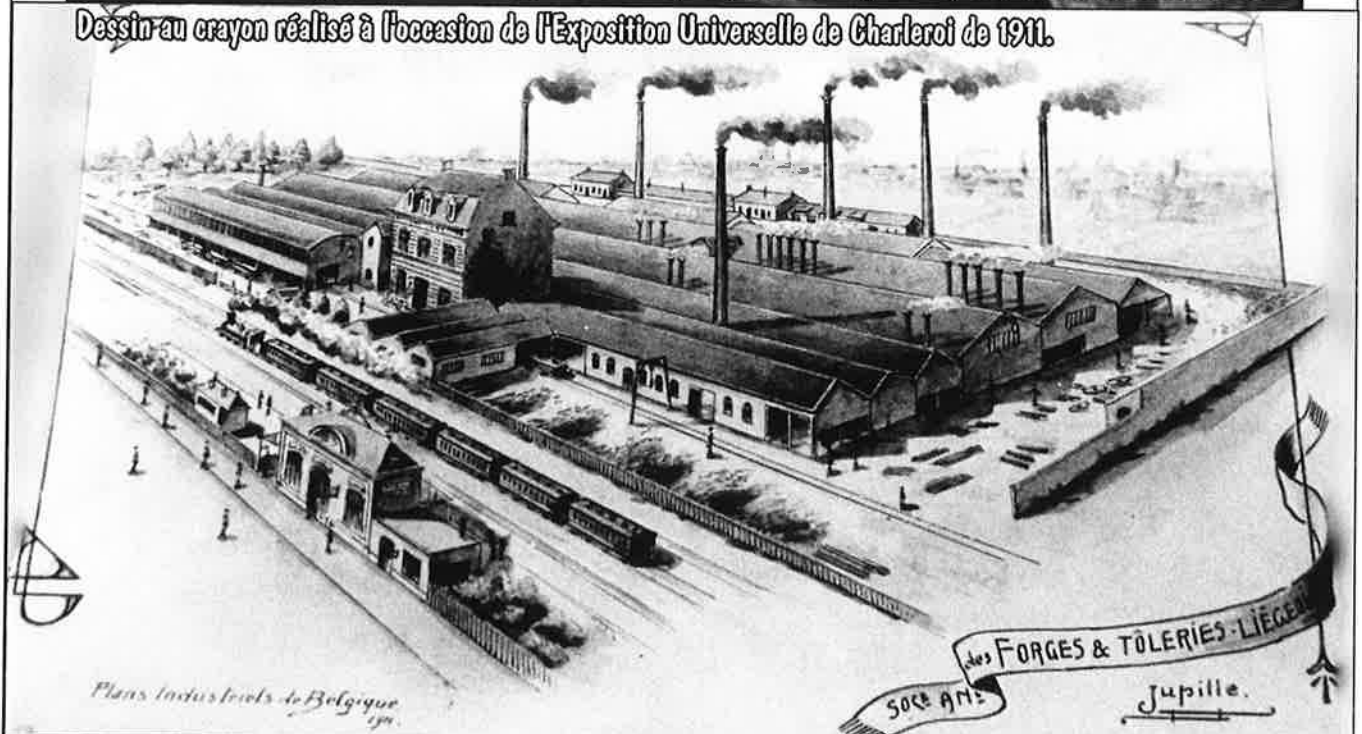
mes vacances, j'ai rencontré un habitant de Jupille, M. Ch. Cerval, ayant séjourné dans le quartier où se situait la Brasserie Piedboeuf et il ne se souvient pas avoir vu un wagon de ce type ni à Jupille, ni sur le réseau ferré belge. Par contre, il se remémore qu'avant de fonder sa propre brasserie, Monsieur Piedboeuf faisait fabriquer par la "SA Forges et Tôleries Liégeoises" de Jupille, des chaudières destinées à des brasseries allemandes. La photo qu'il nous a transmise nous montre une chaudière "Piedboeuf" chargée sur un wagon et destinée à une brasserie d'Aachen. *Michel HERBIET.*



Garni de guirlandes, wagon plat transportant une chaudière à l'enseigne "Piedboeuf".

Ci-dessous : "SA Forges et Tôleries liégeoises" à Jupille, devant lesquelles passe un convoi ferroviaire.

Dessin au crayon réalisé à l'occasion de l'Exposition Universelle de Charleroi de 1911.





Ci-dessus : locomotive des FS reproduite à l'identique avec ses crans de marche, frein à air à sabots fonctionnels, pantographes à mouvement pneumatique, manettes à visser pour mouvement des portes de service, 4 paires de moteurs électriques asservis par chaînes, compresseur, rhéostat de démarrage, etc. 3 ans de travail !

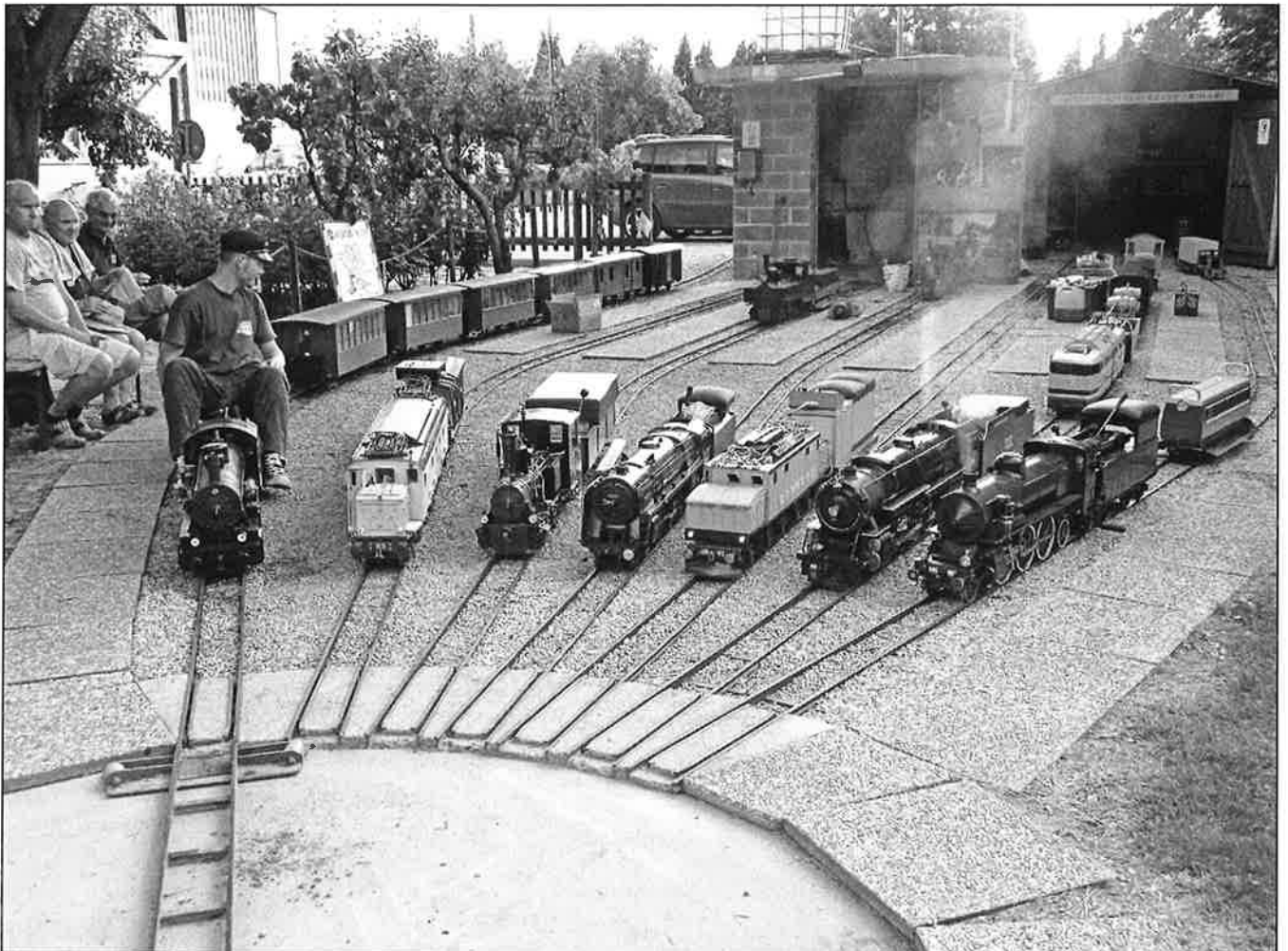
Ci-dessous : Pacific USA 4-8-2 n°135 du Chesapeake & Ohio Railway.

Page de droite, en haut : remises, 7 voies de garage et plaque tournante au club "Ferrovia Willy" à Gemona.

Page de droite, en bas : la 0-4-0 n°55 5658 des chemins de fer hongrois s'est déplacée pour le W.E. festif. (Musée ferroviaire hongrois : www.vasuttortenetiipark.hu où s'est tenue, les 23 et 24 août, la 8^{ème} Convention Européenne du train de jardin).

Photos : Ilonka Saiz, juillet 2014, Gemona-del-Friuli.





"Pinzgauer" un atelier "tous terrains" de la SNCB



Dans FFN n° 186, des photos montrent la démolition de l'atelier ES et de sa remise pour l'autorail-atelier.

Ce service utilisait un petit camion-atelier. Il s'agit d'un 4x4 "Pinzgauer".

Photos du haut : Claude Riguelle.



Une reproduction en HO peut être réalisée à partir d'un modèle réduit "Mini-tanks" de Roco n°320.

(photos de cette transformation en bas de page).

Photos du bas : JP. Lobet.





Le Centre Médical SNCB de Namur a été transformé en poussières et gravats (JPL)

Productions ESU

L'importateur porte à notre connaissance les délais de livraison adaptés : BR-60 / HLR-80 (SNCB) : Locomotives 31060 à 31064 vers fin de cette année 2014. Commande sans fil "Mobile Control II" : 12-2014. Locomotives BR-261 : 11-12/2014. Locomotives BR-245 : 12/2014. Locomotives V200 : 31080-31081 fin 09. Autres fin 2014. Locomotives Class 66-77 : 11/2014. Aussi les 'anciens' modèles connus. Locomotives 31041-32041 : 12/2014. Wagon de contrôle et mesure EHG388 : 11/2014.



CMCF (Centre de la Mine et du Chemin de Fer) à Oignies (F62) (Photos Julien Defournier)

En haut : lavage de la draisine ex-SNCF (06-09-2014).

En bas : restaurée, en ordre de marche (13-09-2014).



Ballade ferroviaire estivale en Haute-Ardenne



"Défense de circuler sur la voie"
photo André Peeters

Cet été fut copieusement arrosé et rares furent les journées caniculaires.

Profitant de quelques jours d'accalmies dans ce ciel chargé de juillet, je suis parti, accompagné de mon épouse et de mon cousin, sillonner les routes afin de redécouvrir les infrastructures du "Tramway Touristique de l'Aisne", d'autant plus que la fin du parcours est en chantier depuis DOCHAMPS vers LAMORMENIL et sera donc ouvert au public pour l'année prochaine...

Quel beau cadeau pour célébrer le 50^{ème} anniversaire de cette association en 2015.

Effectivement, c'est en 1965 qu'un groupe d'amateurs se lança dans une formidable aventure ayant pour seul but de préserver et faire rouler la mémoire des tramways vicinaux en Haute-Ardenne. Et ces amateurs furent des pionniers en la matière car il n'existait rien de tel en Europe, hormis sur l'insulaire Grande-Bretagne.

C'était donc un véritable défi que s'était fixé le conseil d'administration du TTA : redonner vie à une section de ligne vicinale, longue de près de 11 kilomètres, entre "Pont d'Erezée" et "Dochamps".

Un peu d'histoire d'abord

Dès 1885, on parle d'une ligne vicinale qui relierait Melreux à Manhay et serait ensuite prolongée vers

Lierneux et Vielsalm. Si la ligne "Lierneux-Vielsalm" à bel et bien existé, le tronçon "Manhay-Lierneux" ne verra jamais le jour, laissant ainsi la ligne de Vielsalm isolée du réseau vicinal. De Manhay, la ligne partira vers le nord et rejoindra la gare SNCB de Comblain-la-Tour, créant ainsi une dérivation de la ligne 43 de la SNCB (Liège-Marloie) tout en désenclavant les quelques villages isolés dans les forêts ardennaises. C'est en 1908 que s'ouvrent les premiers tronçons, totalisant 11,031 km. L'année 1909 voit la réalisation de 16,550 km supplémentaires, suivis de 18,134 km l'année d'après. Enfin, en 1911, ce sont les derniers 4,600km qui complètent cette liaison vicinale. Très vite, cette ligne traversant des régions peu peuplées, verra son trafic de marchandises prospérer, avec surtout du bois de mine qui sera transféré en « gare d'échange » de Comblain-la-Tour, à destination des charbonnages du Pays Liégeois et du Limbourg. Au retour, les wagons ramèneront des matériaux de construction, mais aussi du charbon, notamment pour les fours à chaux, nombreux dans la région. Du coup sur le site de "Pont d'Erezée", encore vierge de toute infrastructure, on installe une petite gare vicinale, en fait, un simple château d'eau et une remise à charbon, mais cela engendra un développement immédiat autour de ce point d'arrêt.



La gare de Pont d'Erezée
Carte postale ancienne, collection privée

Beaucoup de scieurs de bois de mine s'installent le long de la ligne et ce point d'arrêt accueillera aussi les entrepôts de Mr. Paul BAONVILLE, un marchand de matériaux qui vendra, non seulement des matériaux de construction, mais aussi de la farine, des graines, des pommes de terre, du charbon et de la chaux. Une scierie de grande envergure s'installe également à proximité, la "Scierie DORY" puis, les touristes arriveront aussi dans cette belle région, grâce au tramway vicinal, et, dans la foulée, la construction d'un hôtel s'imposa, c'était l'"Hôtel de la Clairière" (aujourd'hui "Garage COLLI-GNON").

Les fermiers, eux aussi feront usage du vicinal, emmenant leur bétail à pied vers les wagons fermés, bétail

qui avait pour destination les marchés aux bestiaux de Marche et de Ciney, via Melreux et le grand chemin de fer.

Mais le trafic voyageurs, bien que moins important, permettait ainsi aux villageois de sortir de leur isolement, également les travailleurs qui quittaient les campagnes, travaillant en ville, rentraient donc pour le dimanche auprès de leurs familles. A cette époque, le réseau routier était difficile, mais il fallait tout de même se déplacer, et ce, malgré les rigueurs de l'hiver. A ce titre, la voiture-voyageurs disposait d'un petit poêle à charbon que les voyageurs étaient tenus d'alimenter eux-mêmes pour contrer la froidure de la Haute-Ardenne.

Après la seconde guerre mondiale, le déclin arrive... De nombreux engins abandonnés par l'ennemi servent de moyens de transports des marchandises, puis, plus tard, c'est l'arrivée de l'automobile. Ainsi, le 11 avril 1954, un service d'autobus remplace la ligne "Melreux-Manhay", le trafic des marchandises sera abandonné, à son tour, en 1959.



Un convoi vicinal tractant une rame de wagons chargés de bois. Carte postale, collection privée.

Les débuts du TTA

Les premiers travaux se font quasi manuellement, mais heureusement, très vite, l'association acquiert 4 engins (un wagon plat, un wagon à benne basculante, une ancienne remorque vicinale transformée en voiture de camping et un autorail).

Une réelle aubaine pour ces bénévoles !!! Surtout cet autorail, l'AR.133 qui venait d'achever sa carrière à Martelange en 1960, quasi à bout de course.

Ce sont les Ateliers S.N.C.V. de la rue Eloy, à Bruxelles, qui se chargeront de sa remise en état. Il commencera sa nouvelle vie en 1966 au Musée de Schepdael (note de l'auteur : toujours pas de réouverture en vue) avant d'être rapidement transféré à Erezée.

Cette même année, le 25 juin, le Gouverneur de la Province de Luxembourg inaugure le premier tronçon entre "Pont d'Erezée" et "Forge-à-la-Plez", et c'est ainsi que le "Tramway Touristique de l'Aisne" devint la première ligne ferroviaire touristique de Belgique et même d'Europe, ouvrant ainsi la voie à d'autres activités simi-

lares en Europe. Dès le 15 juillet de la même année s'ouvre le prolongement de la ligne vers Dochamps...

La machine était lancée, et de travaux en acquisitions, le TTA n'aura de cesse de se développer.

2005-2006 : saison "charnière" pour le TTA

Alors que l'accueil des clients se faisait toujours dans un baraquement en bois, c'est un tournant important que cette journée du 25 juin 2005. Le Ministre Benoît LUTGEN, en charge de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'Environnement et du Tourisme, inaugure la toute nouvelle infrastructure construite en gare de "Pont d'Erezée".

Cet espace lumineux et moderne regroupe l'accueil et la buvette du TTA, mais aussi un "Centre d'Interprétation de la ligne vicinale", des sanitaires digne de ce nom, même adaptés aux PMR. Nous y trouvons par ailleurs le "Syndicat d'Initiative" et le « Cercle d'Histoire locale".



**L'AR.133 arrive à la gare de Pont d'Erezée
Photo André Peeters**

Un an plus tard, jour pour jour, le TTA souffle ces 40 bougies avec la création d'un évitement à Dochamps, permettant ainsi aux convois remorqués de parcourir l'intégralité du parcours.



**Manœuvres de remise en-tête à Dochamps.
Photo André Peeters**

L'avenir du TTA est en marche

A quelques mois de fêter leur 50ème anniversaire, les bénévoles terminent le chantier afin de rouvrir le dernier tronçon entre DOCHAMPS et LAMORMENIL, et celui-ci avance bien. Ce projet était maintes fois évoqué mais l'association s'est heurtée à plusieurs gros soucis sur cette section. Ce ne fut pas une mince affaire si l'on voulait remettre la ligne, comme sur le trajet que nous



**La voie fraîchement installée après l'arrêt de Dochamps.
Photo TTA.**

Au cours de ma visite j'ai donc pu me rendre compte de l'avancement du chantier et ce dernier tronçon s'élève dans les bois en faisant un crochet, cela vaudra le coup de vous y rendre en 2015.

L'autre projet, s'il ne sera pas immédiat, m'a semblé plus qu'intéressant et méritait qu'on s'y attarde. Petit bémol cependant, je me demande s'il sera réalisable vu le coût financier de l'enjeu....

Qui aurait une idée pour que ce projet aboutisse serait bien inspiré de se faire connaître, car ce nouveau défi que s'est lancé le TTA mérite vraiment un coup de pouce !!!

Il s'agirait de remettre en état de marche la chaudière d'une locomotive à vapeur "bi-cabine", si typique du parc vicinal belge, et votre chroniqueur a eu la permission de se glisser dans l'Atelier-Dépôt de BLIER afin d'immortaliser cette "type 18" (pour 18 tonnes).

La voie s'étire devant le poste de conduite de l'AR.133 Photo André Peeters

connaissons et dont je ne résiste pas à l'envie de vous joindre une photo prise lors de cette escapade estivale...

L'assiette est complètement refaite et ballastée sur la totalité du parcours, une partie du trajet serait déjà accessible puisque de nouvelles traverses ont été installées et équipées de ses rails. Il reste encore quelques mètres sans traverses, mais les rails sont là, Non, chers lecteurs, ce n'est pas un projet de "monorail" que vous voyez....

Tssss, faudrait moins "écluser" au bar du RMM !!!!



Essai de "monorail" ??? Non, ce sont les rails déposés en attente des traverses. Photo TTA.



**La locomotive "type 18" attend le retour de la vapeur...
Photo André Peeters**

Construite à 125 exemplaires dès 1910, les "18" ont parcouru de nombreux kilomètres sur certaines lignes vicinales et, notamment dans la zone de Bruxelles et du Brabant.

Celle qui nous intéresse porte le numéro 1075, comme l'atteste la photo suivante. Elle fut construite en 1920 par les "Ateliers du Grand-Hornu", ce que nous montre la deuxième photo (ci-dessous). Elle roula de nombreuses années sur la ligne vicinale "Bruxelles – Enghien" appartenant au réseau du Brabant et termina

sa carrière en région liégeoise pour le compte des "Charbonnages d'Argenteau".

En résumé, ce fut une fois de plus, une très belle journée où notre trio fut chaleureusement accueilli par une charmante jeune fille, faisant preuve de professionnalisme. Une certaine association (que je ne nom-

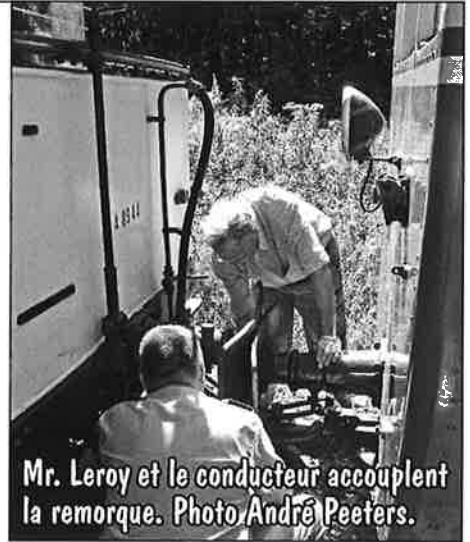
merais pas), ne peut, hélas en dire autant.

Le conducteur fut tout aussi aimable, et, cerise sur le gâteau, je fus accompagné par Monsieur Claude LEROY, ce dernier ne fut pas avare de

commentaires, n'hésitant pas à me laisser descendre du convoi pour prendre mes photos... Je suis même resté au dépôt de Blier, le temps d'attendre qu'il refoule le matériel qui était garé au point de départ. C'est au retour que j'ai pu découvrir la locomotive "type 18".

Encore merci pour cet accueil....et n'hésitez pas à venir leur rendre visite en signalant votre appartenance au club du RMM, vous pouvez en être fier, vu qu'il ne manquera pas d'air... non !!! ... pas d' "R", eh oui, nous aurons aussi 50 ans, mais nous, nous serons "Royaux"...

Texte André Peeters.



Mr. Leroy et le conducteur accouplent la remorque. Photo André Peeters.



Plaques de la locomotive de la page précédente



Qui est André Peeters ?

(auteur de : "Les Reportages d'André")

Je suis né à Etterbeek, le 29 décembre 1955. Ma passion, que dis-je, mon virus de la "ferrovipathite aigüe" m'a certainement été inoculé dès l'enfance. En effet, tout petit, maman m'avait emmené dans le fameux petit train du "Bruxelles-Tervueren" qui vivait ses derniers mois. Puis, nous habitions près de la place Keym (Watermael) et j'ai encore le souvenir des motrices "standard" et leurs remorques qui passaient devant notre maison. En haut de la rue, il y avait la gare de Watermael, et donc, c'était là une autre source de virus ferroviaire.

Passionné d'histoire des transports et surtout celles des chemins de fer et des trams anciens, je suis toujours en recherche de documents inédits pour la rédaction d'articles où la préparation de conférences, c'est un peu ce qui m'a amené à aussi vouloir être guide au Musée.

Bien sûr, le Musée (MTUB : Musée du Transport Urbain Bruxellois), en tant que "echte brusseleir", je l'ai tout de suite fréquenté, mais mon métier d'alors ne me laissait que peu

de temps libre, alors, pourquoi s'investir ? Puis, je suis parti vivre trois ans au Sénégal. A ce moment-là, j'ai aussi abandonné mon abonnement au PFT et son magazine, quoique l'un ou l'autre compatriote m'en rapportait un exemplaire de temps en temps.

C'est lors de mon retour au pays que je me suis investi au PFT et à son "Chemin de fer du Bocq" où j'y fis la connaissance de Michel Smet. Le déclic en quelque sorte ! Suite à quelques différends au CF Bocq, je suis venu faire un tour en tram "Belle-Epoque" lors du dernier week-end de la saison 2013. Et là, je rencontre un chouette gars : Cédric Poncelet.

Me suis-je laissé séduire par sa bouille sympa ? Toujours est-il que c'est le Père Noël que je devais rencontrer... Euh non, Jean-Louis Mpttet, mais, il était occupé dans cet accoutrement rouge. Bref, je me suis inscrit, juste pour suivre une formation de "receveur", mais, là, j'avais mis le pied à l'étrier, et je crois que le cheval s'est emballé, car aujourd'hui je suis receveur sur la ligne de Tervueren, mais aussi sur le BTT. Comme si ça ne suffisait pas, j'ai commencé à faire quelques prestations comme guide au Musée (note de l'auteur : j'adore faire découvrir les trésors du Musée), mais pas seulement. Ma nouvelle fonction de receveur sur le BTT m'a amené tout naturellement à faire les commentaires, un peu "titillé" par Fabien de Doncuers, je dois l'avouer.

Que représente le Musée pour vous ?

Beaucoup de choses. D'abord, j'y ai trouvé des nouveaux copains, et surtout une ambiance unique. Ensuite, je peux y faire une foule de choses, et, vu que j'adore le contact humain, je ne m'y ennuie jamais. Et enfin, le plus important, tout ce que j'y fais m'amuse et me détend l'esprit.

Extrait de l'article paru dans TDM n°347 "MTUB News", d'août 2014.



André Peeters pose devant le tram 1750 au MTUB
(photo J. Pauwels, 3 août 2014)



Draisine n°Tm 633, fabriquée par Robert AEBI & Cie A.G., Zürich. Vitesse limitée à 70-km/h. (24-12-1974).

Circuit touristique en Auvergne avec "l'Agrivap"

En bon modéliste Belge, j'aime le matériel roulant de notre pays, mais ce n'est pas le seul. Je suis aussi attiré par le matériel roulant français, particulièrement les autorails. Parmi ceux-ci, un qui m'intéresse spécialement est l'autorail panoramique X-4200.

Aussi, en préparant mes vacances de cette année, je me suis informé sur l'association Agrivap, en Auvergne, qui propose un circuit touristique à bord de leur matériel. En surfant sur leur site pour avoir tous les détails, je réserve sur Internet un billet pour parcourir l'entièreté de leur ligne, allant de Courpière (Puy de Dôme) (<http://www.tourisme.pays-courpiere.fr/>) à La Chaise-Dieu (Haute-Loire) <http://www.la-chaise-dieu.info/> et je choisis le jour où il s'agit de l'autorail panoramique.

Départ prévu à 10h de Courpière, retour vers 17h. Bon, vu que j'y consacre la journée entière, je choisis de passer deux nuits à Courpière, arrivant la veille au soir pour repartir le surlendemain matin. Quelques coups de "surf", en particulier sur l'office de tourisme de l'endroit, me permettent de trouver une chambre d'hôte qui m'a l'air accueillante et à prix raisonnable. La gérante est une brave dame âgée, bien sympathique, mais réticente à Internet... Pas de site, pas de courriel, nous correspondons donc par téléphone et courrier postal pour la réservation et le plan d'accès de l'endroit.

Le voyage "aller" se fait sans trop de problèmes. Vu la position géographique centrale de ma destination en

France, je décide de passer par Paris. Des ralentissements inévitables sur le périphérique, une petite heure de perdue en empruntant l'autoroute jusque Nevers à cause d'un accident; ensuite quelques 160 km par les départementales jusqu'au point final.

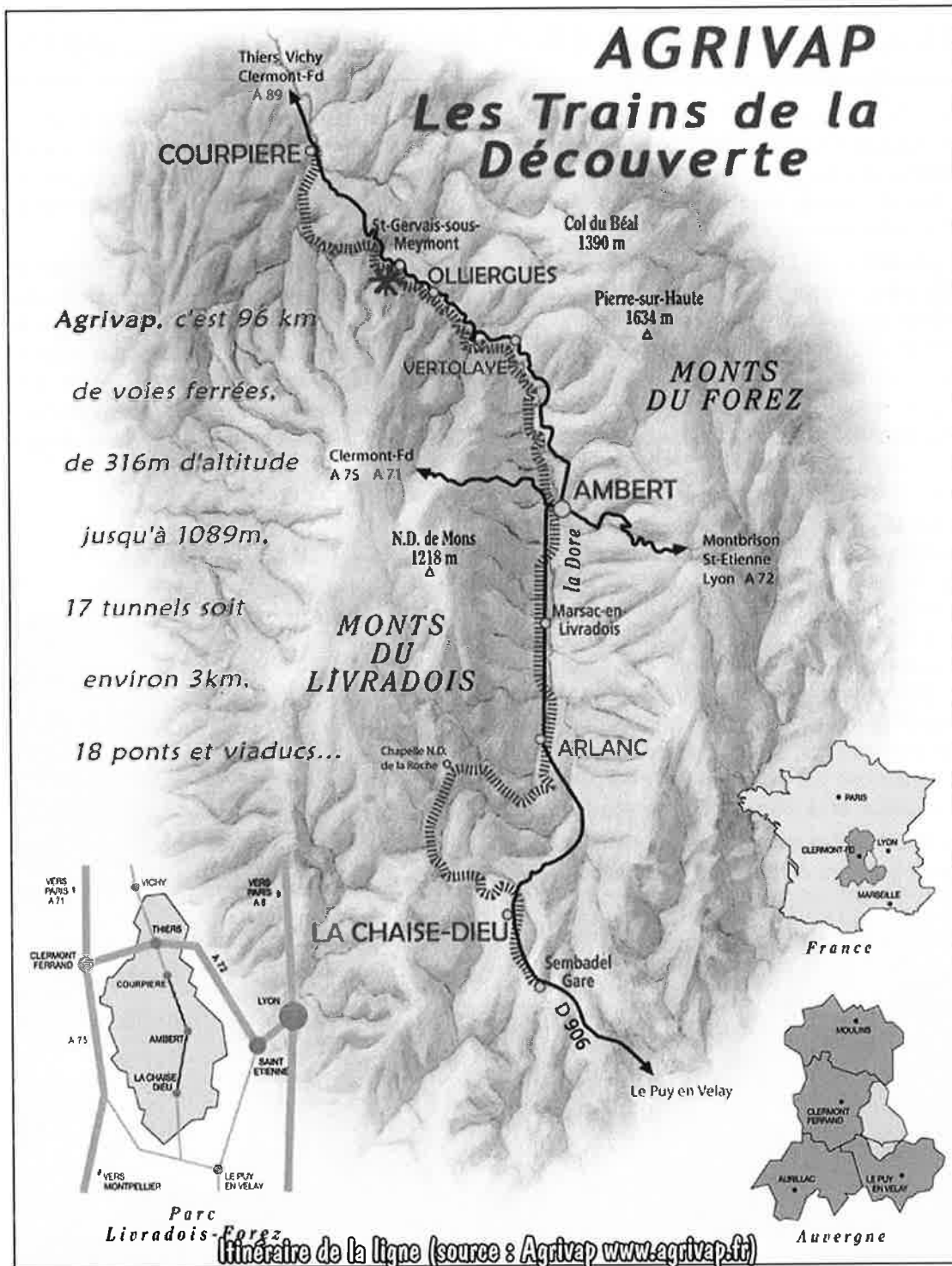
Ma chambre d'hôte est environ à 1,5 km de la gare. J'effectue le parcours à pied, comptant arriver à l'avance pour disposer d'une place de premier choix dans l'autorail. Première surprise : il ne s'agit pas du panoramique mais d'un autorail de la série X-2800 : le X-ABD 2856, couleur bleu Auvergne, attelé à une remorque XR-ABD 8281. Je suis un peu déçu, manquerais-je le panora-



La rame en gare de Courpière, vue côté remorque



A la Chaise-Dieu, l'autorail X-2856 va remiser la remorque XR 8281 avant de repartir seul vers Ambert





Cabine de conduite de l'autorail X-2856.

paysage. Un temps de parcours de 2h45 pour parcourir les quelques 85 km de la ligne, traversant moult ponts et tunnels. Les amateurs d'ouvrages d'art ne seront pas déçus. Une charmante dame assise en face de moi, et habitant la région, m'explique que la Dore doit son nom à son lit fait de sable jaune qui produit des reflets dorés au soleil.

Le long du parcours, nous passons inévitablement devant d'anciennes gares et maisons de garde-barrière désaffectées. Quelques-unes ont été achetées et sont habitées par des particuliers, en résidence principale ou secondaire. Une gare est toujours en vente et beaucoup de ces anciens bâtiments ferroviaires sont laissés à l'abandon, notamment les halles à marchandises et les abris. On nous explique que la ligne sert aussi à un service de fret, notamment de balles de papier.

Je m'interroge. Sommes-nous, pour la plupart des



Vue du poste avant de l'autorail X-2856



Vue de l'intérieur de l'autorail X-2856

mique ?

Les responsables de l'association m'expliquent que la montée vers La Chaise-Dieu se fait en X-2856 et le retour sera en panoramique. Ouf !

Il n'est pas possible de réserver de place à bord des autorails de l'association. Premier arrivé, premier servi ! Étant en début de ligne, il reste de la place dans l'autorail moteur quoique pas tant que ça malgré l'heure matinale à laquelle j'arrive. Je m'y installe côté fenêtre mais en sens inverse de la marche, seules places restant disponibles. Enfin, nous partons !

La ligne "Courpière - La Chaise-Dieu"

Cette ancienne ligne est vraiment magnifique ! Elle est à voie unique et à courbes serrées, la portion gérée par l'Agrivap s'étend sur 85 km entre les monts du Livradois et les monts du Forez, grim pant légèrement depuis Courpière (altitude environ 300 mètres) vers Ambert (altitude environ 500 mètres) puis suivant des pentes de 25 à 30 pour mille jusqu'à La Chaise-Dieu (altitude environ 1.000 mètres). Des pentes de 3%, c'est du modélisme ? Eh non, c'est bien du chemin de fer réel !

Serpentant le long de la rivière "La Dore", on dirait un vrai tortillard qui se meut à vitesse réduite : 40 km/h maxi sur la ligne, avec une vitesse moyenne de l'ordre de 30 km/h. On peut tout à loisir admirer le superbe

passagers, des amateurs ferroviaires (je n'aime pas le mot "ferrovipathe") et modélistes en herbe ? Ah que nenni ! La plupart des gens sont de simples touristes désireux d'aller visiter La Chaise-Dieu sans aucun intérêt particulier pour le matériel ferroviaire ancien dont nous jouissons. Toutefois, lors du parcours à travers les bois et petits chemins, offrant des vues imprenables sur la nature et souvent inaccessibles de la route, j'aperçois régulièrement un photographe à voiture rouge prenant des clichés aussi nombreux que périodiques. Une fois l'autorail passé, il remonte prestement dans son véhicule et s'enfuit vers le prochain passage à niveau ou accès routier lui permettant d'immortaliser à nouveau le passage de l'autorail et de sa remorque. Une fois arrivé à destination, La Chaise-Dieu, terminus de la ligne, je puis m'entretenir quelques instants avec le personnage. Un jeune Alsacien, une vingtaine d'années, passionné de matériel ferroviaire réel. Il m'avoue avoir quelques modèles réduits mais le modélisme n'est pas son attirance première. En fait, il a en projet de réaliser un jeu informatique de simulation de conduite et, pour ce faire, prend de nombreuses photos des autorails Français pour alimenter son logiciel.

L'escale à la Chaise-Dieu nous donne environ 4 heures pour visiter la ville et nous restaurer, avant de reprendre le chemin du retour. Dans le village, l'église abbatiale est un must touristique, malheureusement, un festival

de musique prévu dans ladite église interdit toute visite pour cause de répétition des musiciens. Qu'importe ! J'en profite pour acheter quelques spécialités locales et reviens bien à temps à la gare, espérant avoir une place de choix dans l'autorail panoramique, à savoir à l'étage supérieur en première classe. Je ne suis pas le seul à avoir eu cette idée...

Pour le voyage de retour, le panoramique était déjà sur place et attendait l'arrivée du X-2856 étant reparti vers Ambert chercher des voyageurs venant pour la soirée à La Chaise-Dieu. La rame de retour, pour le moins hétéroclite, est composée du panoramique en tête, de la remorque XR-8281, d'un ancien tombereau converti en wagon ouvert avec banquettes, et de l'autorail X-2856 en queue. La formation de la rame se fait sur un grill juste avant la gare. A l'arrivée du convoi en gare, c'est la précipitation, chacun voulant une place de choix au niveau supérieur du panoramique. Je n'arrive pas à monter dans les premiers, je dois me résigner. A défaut d'une place en première classe à l'étage, je me rabats sur le compartiment avant. Là aussi, les places sont très prisées. Je dois me contenter d'un strapontin dans le couloir central, offrant une belle vue sur les rails mais dont la place est, disons-le, peu confortable pour les 2 heures et demie de voyage. Par chance, à l'arrêt en gare d'Ambert, de nombreux passagers sortent et libèrent des places au niveau supérieur, je peux donc m'y installer confortablement et, de plus, dans la première rangée dans le sens de la marche !

L'autorail panoramique X-4200

Autorail mythique s'il en est, après le célèbre Picasso, l'autorail panoramique, baptisé X-4200 par la SNCF, fut construit en 1959 à dix exemplaires. Moteur fabriqué en Alsace par la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques, châssis construit par Renault. Actuellement, il en subsiste 4 de préservés, dont 3 acquis par l'Agrivap. Le X-4208, reçu en livrée d'origine et repeint en livrée personnalisée vert et crème, qui est le fleuron de l'association et qui roule régulièrement; un en attente d'être restauré; et le dernier, dans un piètre état, disons le mot, qui sert pour les pièces détachées.

Que ce soit le panoramique ou le X-2856, qui disposent sensiblement du même moteur, les caractéristiques techniques m'impressionnent : moteur V12, 54 litres de cylindrée, 825 chevaux, consommation 80 litres aux 100 km. Le X-2856 bleu d'Auvergne totalise pas moins de 5,5 millions de kilomètres ! Avec un moteur ne dépassant pas les 1.500 tours par minute, sa longévité est assurée.

A l'arrivée à la gare terminus de Courpière, j'en profite pour prendre quelques dernières photos et un enregistrement du bruit du moteur, avant de regarder l'autorail retourner vers la gare d'Ambert où il passera la nuit, protégé dans sa remise. Une bien belle excursion que je voulais partager avec vous !

A noter que l'Agrivap propose la possibilité de réserver un autorail à la carte et de définir un planning et un itinéraire sur la ligne. Une possibilité d'excursion pour des membres du club en vacances dans cette région ?





L'atorail panoramique X-4200.

En haut, l'atorail tracte un tombereau aménagé pour les touristes.

En bas, à gauche : poste de conduite; à droite : intérieur (2^{ème} classe) vu vers le poste de conduite.



Autorail X-4200 en vert et crème (couleurs de l'Agrivap).

En haut à gauche : retour au terminus de Courpière;

En haut à droite : manoeuvre de composition de la rame pour le retour;

Ci-contre : intérieur de l'étage 1^{ère} classe panoramique.

Site et réservations : <http://www.agrivap.fr/train/>

Texte & photos : Pierre Warnier, août 2014.



**Composition de la rame pour le voyage de retour :
l'autorail X-2856, le tombereau aménagé, la remorque XR-8281, l'autorail panoramique X-4208.**

La SNCB quitte le dépôt de Ronet, INFRABEL s'y installe...



Photo d'archive : le TCO vu au-travers des vitrages



Photo d'archive : la loge du PN (TM II) sera démolie



La SNCB quittant le dépôt de Ronet, c'est INFRABEL qui s'y installe : nouveaux toits, nouvelles pistes routières, clôtures partout et simplification des voies !
Nous y avons connu l'employé, accolé à son poêle, et qui, par téléphone, recevait les instructions, notamment de rejoindre le triage à vélo, pour un mouvement éloigné.

Le petit poste "TM II" n'est donc plus utile, ni pour fermer les barrières du passage à niveau ni pour commander les aiguilles du "reste" du dépôt. Les caténaires ont aussi disparu.

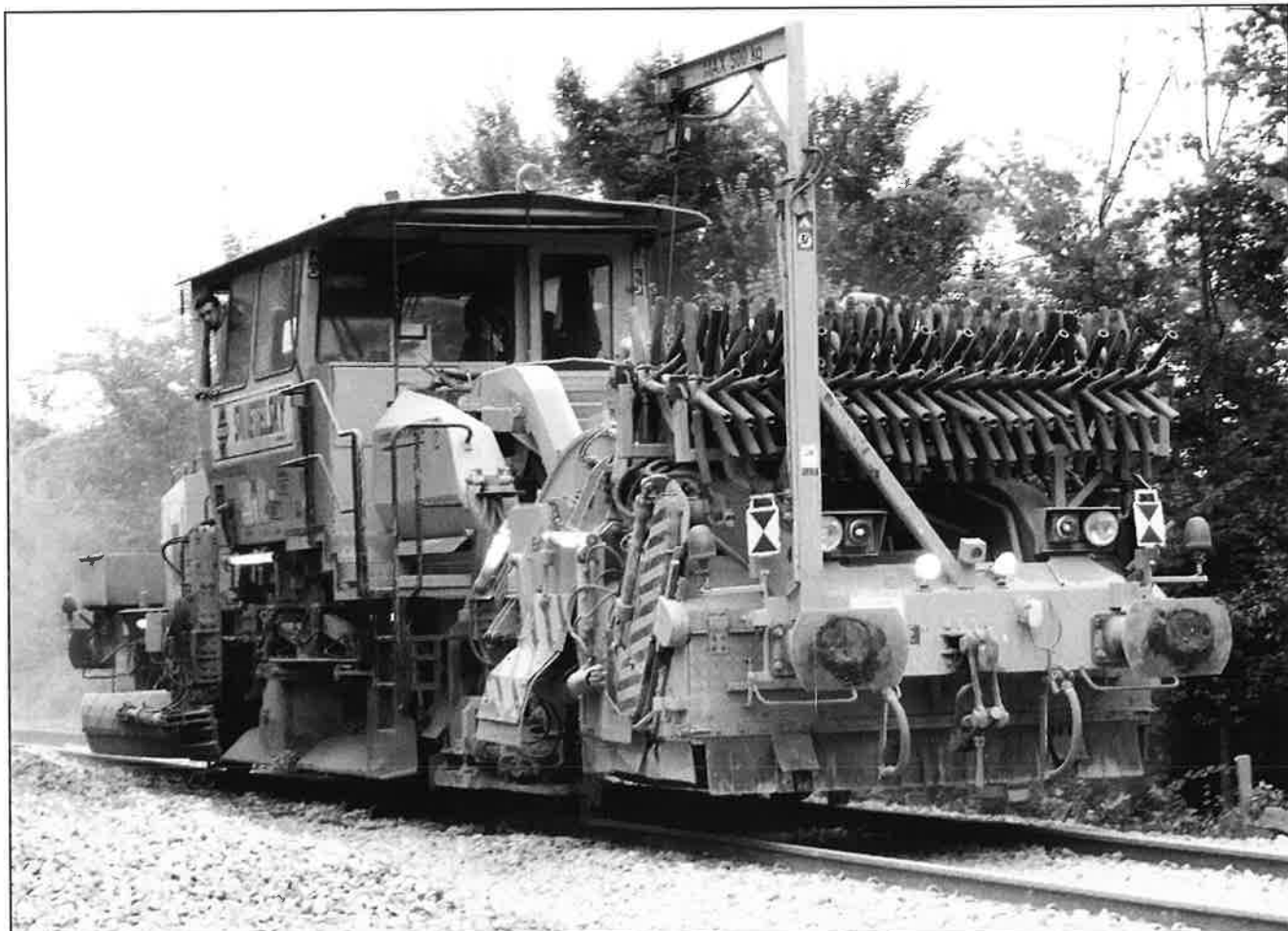
Un très petit bâti Siemens desservait un accès par rebroussement venant des Bas-Près et les voies où se garaient les HLE 22.

J'y ai amené plusieurs jeunes du club qui ont eu le plaisir d'y manier les aiguillages...

Texte et photos : Jean-Pierre LOBET.



Nouvelle configuration des lieux : le poste TM II a disparu, une couche de gravier le remplace



Travaux sur la ligne 132, tronçon entre Philippeville et Neuville : L'entreprise autrichienne "Swietelsky" travaille en sous-traitance sous la surveillance du personnel d'Infrabel.

En haut : l'engin vient d'arrêter la manipulation du ballast, la poussière s'est dissipée.

En bas : après criblage du ballast, l'engin parcourt lentement la portion de ligne en remettant le ballast en place et le nivelle au moyen de ses longs bras mobiles.

(Photos Claude Carpet, 25 août 2014).



Travaux sur la ligne 132 : Charleroi - Couvin



Après le passage de la cribleuse auto tractée, la bourseuse vient tasser le ballast sous le regard du personnel Infrabel. Tout manque est comblé par le contenu des wagons du train "Infrabel" en stationnement en gare de Walcourt.



Une grue routière remet en forme les talus entre l'assiette de la voie et la petite route Philippeville-Neuville actuellement saturée en raison des déviations sur la N5 pour travaux routiers et débroussaillages.



Agenda des Réunions au R.M.M.asbl.

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

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

Octobre 2014	
3	Réseau H0 "mosan" : circulations libres. - Réseau 3R : circulations.
10	Réseau H0 "mosan" : " <u>Vapeur marchandises</u> ". - 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.
18 et 19	LEUVEN (B) : Brabant. "MODELSPOOR-EXPO" organisée par le Train Miniature Magazine.
24	Réseau H0 "mosan" : " <u>Marchandises, sidérurgie</u> ". - Réseau 3 rails: Réunion décoration
24 au 26	UTRECHT (NL) : Jaarbeursplein. "EUROSPORT 2014".
26	THUIN (B) : ASVi, nocturne de fin de saison.
31	Réseau H0 "mosan" : " <u>Trains Internationaux, époque IV</u> ". - Réseau 3 rails : Circulations.
Novembre 2014	
7	Réseau H0 "mosan" : circulations libres. - Réseau 3R : circulations.
8 et 9	WALFERDANGE (L) : "EXPO-TRAINS" hall Prince Henri. www.amfl.net
8 et 9	MTUB (B) : Woluwe. Ouverture du musée, circulations des trams 7047 - 7048 - 7171 - 7019 PCC.
14	Réseau H0 "mosan" : " <u>Vapeur, trains internationaux</u> ". - 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" : " <u>Trains militaires</u> ". - Réseau 3 rails: Réunion décoration
29 et 30	CF BOCQ : trains de Saint-Nicolas. www.cfbcq.be
Décembre 2014	
5	Réseau H0 "mosan" : circulations libres. - Réseau 3R : circulations.
6	SAINT-GHISLAIN (B) : PFT, bourse ferroviaire.
12	Réseau H0 "mosan" : " <u>Trains de travaux</u> ". - 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" : " <u>Trains de Noël</u> ". - 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 : Atelier, Construire soi-même un "Grassmaster" par Didier Delfosse.
27	Réseau H0 "mosan" : ***. - Réseau 3 rails: Réunion décoration
Mars 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, "Une nuit dans la cabine de signalisation de Florenville" par Alain Guilleray.
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" (ad interim)..... Philippe Bruniaux.
 Réseau N "Athus-Meuse"..... Didier Delfosse.
 Bibliothèque..... Jean-Claude Botspoel & Philippe Bruniaux.
 Bimestriel "Ferro Flash Namur" Claude Carpet.

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

Réunion hebdomadaires et mensuelles pages 2 à 4
 Agenda des réunions au RMM page 22

Modélisme

Matériel 5 pouces à Gemona pages 6 et 7

Actualité ferroviaire

La SNCB quitte le dépôt de Ronet page 21
 Travaux sur la ligne 132 "Charleroi - Couvin" pages 22 et 23

Documentation

"Pinzgauer" : l'atelier (ES) "tous terrains de la SNCB" page 8
 Les reportages d'André pages 10 à 14
 Circuit touristique en Auvergne avec l'Agrivap pages 15 à 20
 Un wagon Piko en H0 de la Brasserie Piedboeuf de Jupille page 5

Photos

Sur la ligne de la Furka-Oberalp page 1
 Les photos de Jean-Pierre pages 2 et 4
 Photos ferroviaires page 9

ferro flash Namur n°188 (2014-5)

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



La locomotive vapeur musée de la SNCB n°29.013 stationne à Kinkempois.
 À ses côtés, à gauche les électriques : la nouvelle SNCB n°2801 (E 186 123), la CFL n°4020, la SNCF n°36009 ;
 à droite les Diesel : DB de "Railion logistics" 225 026-4, la HLD SNCB 6306. (photo C. Carpet 18-05-2008).

Ce cinquième 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 : Eric Dricot, Jean-Pierre Lobet, André Peeters, Ilonka Saiz, Pierre Warnier 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 de cet exemplaire : "Copy 2000" rue Lebeau, 1; 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 : La vapeur "FO" n°4 tracte un convoi de voitures anciennes sur la ligne sommitale de la Furka-Oberalp (photos Eric Dricot, 16 août 2014).

Page de couverture 2 : La vapeur n°9 du "Furka-Oberalp" tracte son convoi dans un décor de montagnes helvétiques.