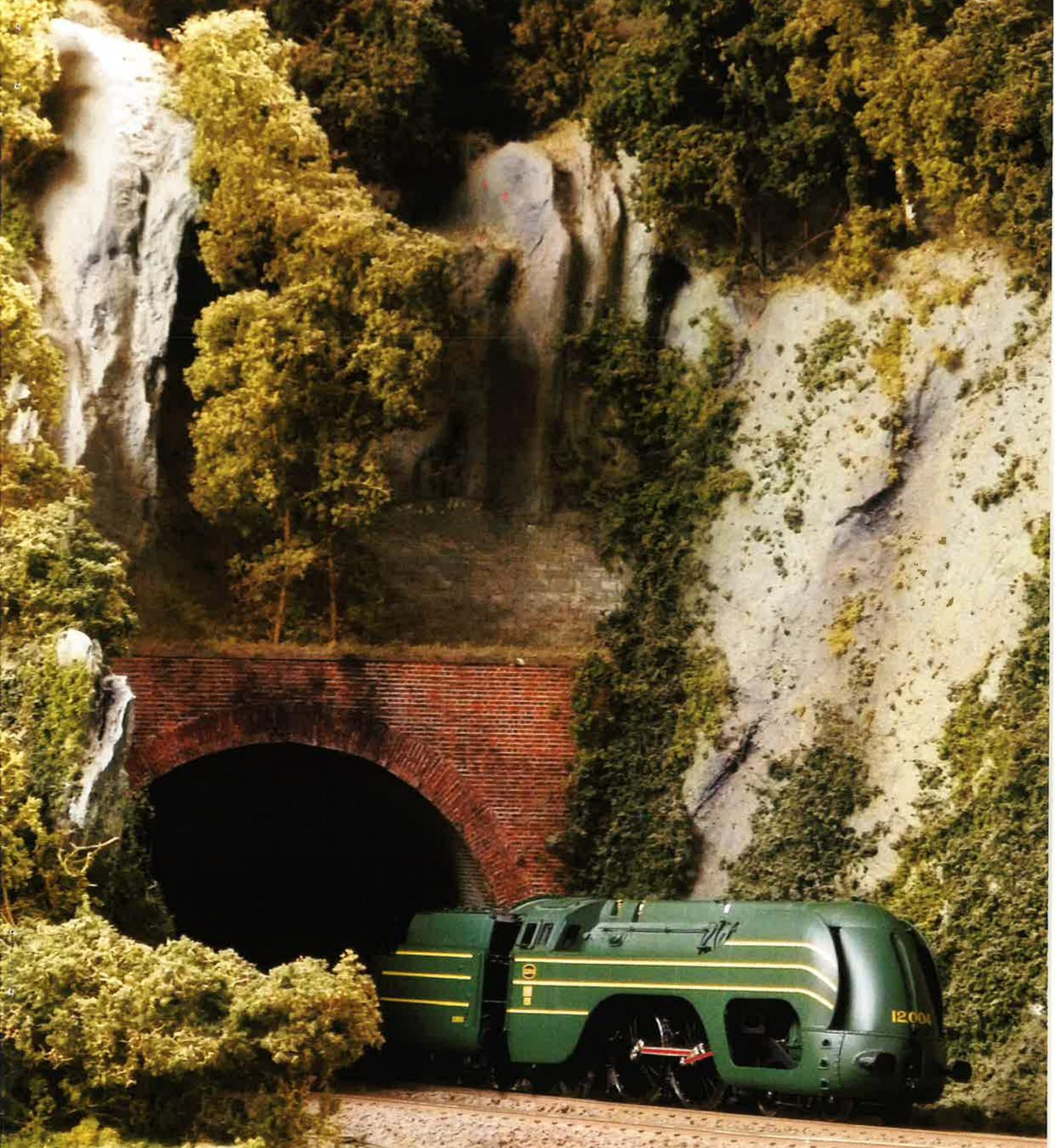


**Rail Miniature Mosan asbl**

Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise

# **ferro flash Namur**



**Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires**

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

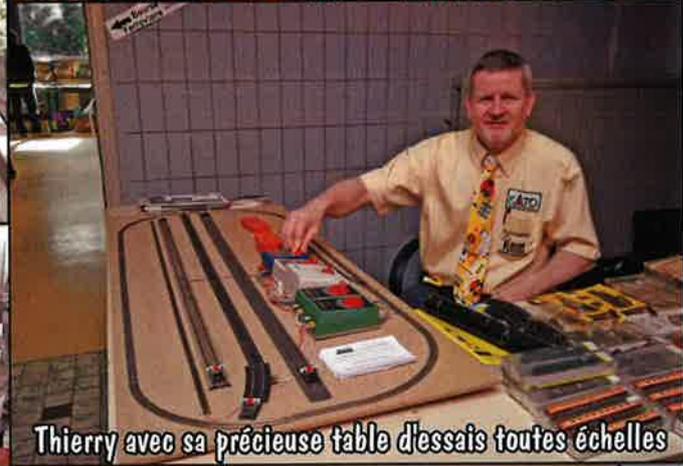
**n° 193 2015-4**



7 juin à 14h23 : tout est remis en ordre, les volontaires sont, en principe, tous là pour le souvenir



Retour des tables du hall inférieur vers les classes (JPL)



Thierry avec sa précieuse table d'essais toutes échelles



Boursier heureux d'être là (JPL)

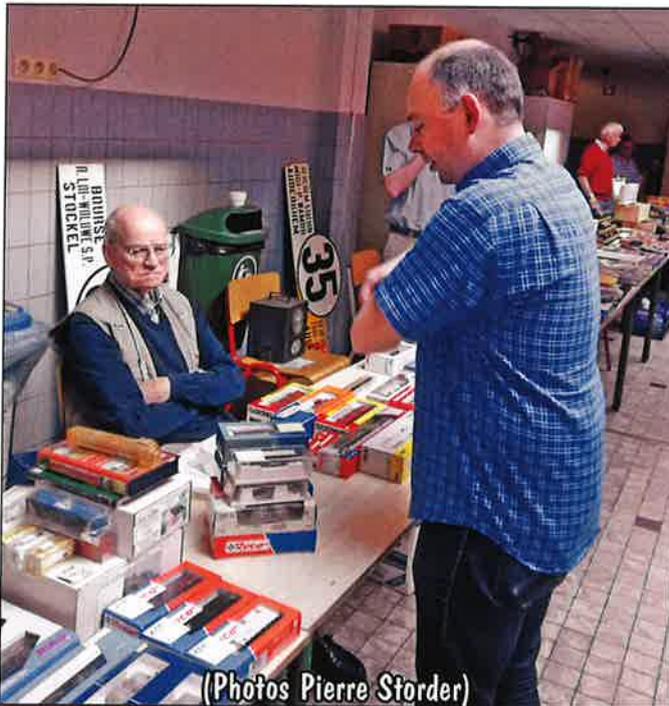


→ Kit Nord avec son dernier né : le garage.

← André indique le chemin pour éviter l'emprunt de l'escalier de sortie dès l'entrée... (JPL)



Philippe présente ses chargements de convois et ses véhicules militaires avec un oeil sur la table du club (PS)



(Photos Pierre Storder)



### Résultats de la 12<sup>me</sup> bourse du RMM

Du point de vue des boursiers, les résultats sont très différents. Les uns sont contents de leurs ventes, malgré un emplacement peu favorable, d'autres ont confessé n'avoir que peu (ou rien) vendu.

Surprenant me direz-vous ? Pas du tout.

Il faut étudier le marché : les objets anciens tels que le matériel en "tinplate" intéressent uniquement des spécialistes que l'on retrouvera dans de grandes ventes aux enchères.

Le vieux matériel complètement dépassé, délabré, n'intéresse plus personne. Pire, j'ai vu sur un stand des wagons tordus, éclatés, rouillés qui étaient proposés à la vente ! Il fallait oser... Ils étaient justes bons pour la casse et ne me traitez pas d'iconoclaste !

Je crois qu'il y a lieu de respecter les visiteurs qui, suivant les souhaits des vendeurs, se transforment en clients. Il faut leur proposer du matériel dans un état décent et utilisable, voire impeccable.

Pour tester le matériel moteur, Thierry avait apporté sa table avec un choix d'écartements pour faire le bonheur de tous. Pour le numérique Etienne et Claude s'étaient installés dans une classe à côté.

Cette année, il y a eu un sérieux bouleversement dans la disposition des tables (141) : priorité aux boursiers.

Les membres du club se trouvaient dans le couloir d'accès dès l'entrée : un passage obligé.

Cette douzième année de notre organisation, les visiteurs étaient au rendez-vous : plus de 200. Peut-être chez certains les moyens finan-



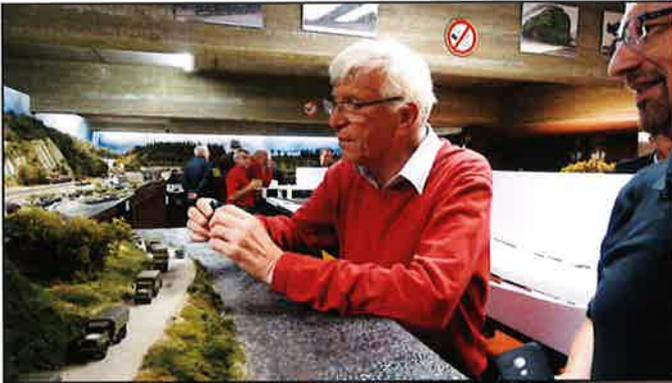
Les membres du club se sont retrouvés dans le couloir d'accès à la bourse (Pierre Storder).



Il reste quelques croissants : enfin dîner...  
L'association des professeurs est satisfaite du résultat (CC)

Au nom du C.A., le Président remercie chaleureusement tous ceux et celles qui se sont impliqués afin que cette 12<sup>me</sup> bourse connaisse le succès.





Les coulisses intéressent également nos collègues de l'ALAF (CC).



Henri à la manoeuvre sur le réseau N courageusement remonté par l'équipe pour l'occasion (CC)..

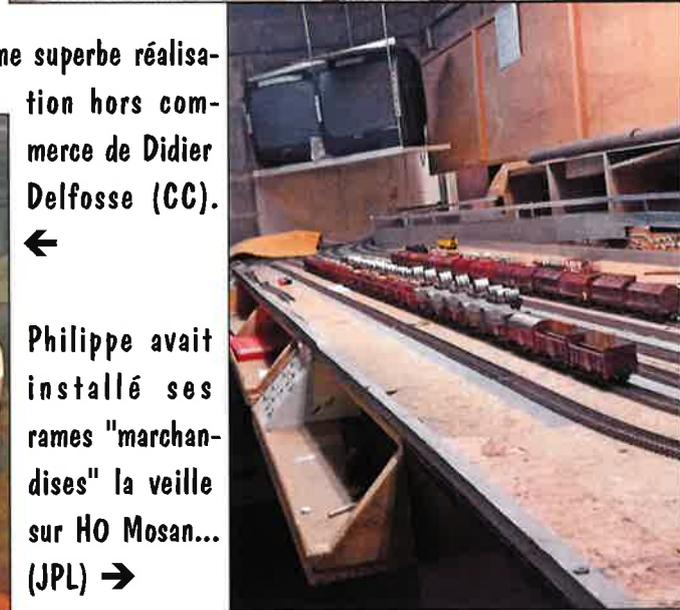
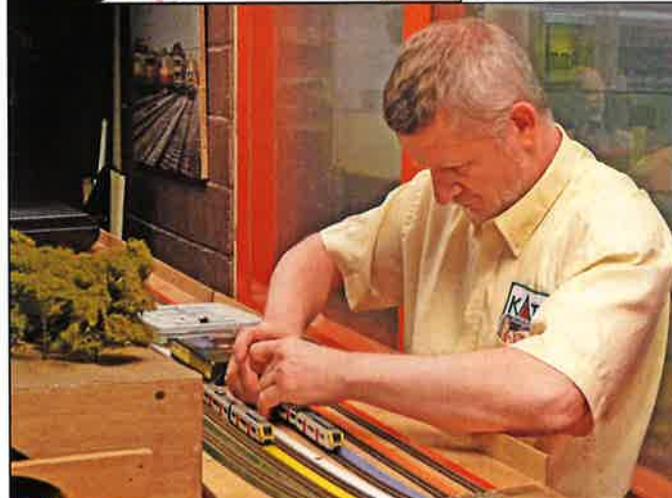


← Charles à la conduite du réseau 3R (CC).



Étienne, Jean-François Magnée, Albert Collin, François-Xavier Leemans.

Thierry met en place une rame "Desiro" en N. Une superbe réalisation hors commerce de Didier Delfosse (CC).



Philippe avait installé ses rames "marchandises" la veille sur HO Mosan... (JPL) →



Les Présidents sont bien entourés

ciers manquent malgré les rêves.

Peut-être que le matériel d'occasion fait moins recette...

**Quoi qu'il en soit, en 2016, la 13<sup>me</sup> bourse du RMM asbl se tiendra le dimanche 5 juin.**

### Visite de nos amis de l'ALAF

Samedi 20 juin, nous avons eu le grand plaisir d'accueillir chez nous Albert Collin (retraité commercial SNCB) Président du club ALAF accompagné de 16 membres dont le Rédac'chef de leur revue Alain Boulet auteur de nombreuses photos illustrant cet article.

### Qui sont nos visiteurs ?

C'est fin 1979 que, sous l'impulsion de quelques mordus du rail et du modélisme, l'ALAF asbl a vu le jour.

**L'Association Liégeoise des Amateurs de chemins de Fer asbl** était dépourvue de local pour se réunir, c'est donc dans une salle du Château Peralta d'Angleur que les membres se réunissent pour partager leur passion.

C'est fin 1980, début 1981, que le club a pu s'installer dans les anciens dortoirs des machinistes de la gare de Voroux-Goreux.

Déjà à l'époque, ce n'est qu'après des travaux d'aménagement que le grand réseau a vu le jour. Le local ne comprenait que deux pièces. La première servait de salle-bar avec quelques tables, l'autre pièce était entièrement consacrée au réseau. Quelques mois après cette installation, le club participait déjà à sa première exposition «Les 000 et p'tits trains» dans le cadre du «Salon Liégeois des Arts Ménagers + Bricolage» au Hall des foires de Coronmeuse (du 21 mars au 5 avril 1981). Après cette aventure, le club a conçu et construit son premier grand réseau.

Le club a vécu à Voroux de belles années, mais le ciel s'est assombri dans les années nonante. Des rumeurs d'expulsion de notre club planent depuis un certain temps : la SNCB, propriétaire des locaux, envisage d'installer la base de travaux LGV 2 (entre Leuven et Ans).

Afin de ne pas être surpris et de devoir déménager notre réseau dans l'urgence, les membres du comité se sont mis à la recherche d'un autre local. La solution est venue d'Alphonse Volders : le fournisseur d'électricité bien connu dans notre région (Electrabel) possédait un local à Ougrée. Il servait de dépôt de matériel et était assez vétuste. Celui-ci était à vendre, sinon il était destiné à la démolition.

Après une assemblée générale extraordinaire et une visite du local d'Ougrée, l'AG a décidé de l'acheter et de commencer les travaux. Afin d'aider le club financièrement, une souscription avait été ouverte auprès des membres. Avec les économies et les souscriptions reçues, le club a pu mener à bien les travaux et offrir à notre association le superbe local que vous connaissez. Cette année, le club fête les 20 ans de son nouveau local. En effet, c'est en 1995, que l'ALAF est devenue propriétaire de son local de la rue de la Gare à Ougrée.

*Jean-François Magnée.*



Façades d'entrée des locaux de l'ALAF (Albert Collin).



Les deux présidents au cours du mot de bienvenue.



André et Jean-Pierre tiennent le bar.



Droit devant pour JP, concentration pour Etienne.



Pierre fournit des explications en relation avec le réseau "3R" (JPL).



Etienne et Thierry pilotent le réseau "3R" (JPL).

### Réunion mensuelle de juin

La partie officielle débute à 20h. Projection de diverses photos des événements relatifs à "La Vie du Club".

### Résultat de la bourse du 7 juin

Communication de Pierre Storder, Trésorier : 151 tables installées, + de 200 entrées adultes. L'association des professeurs est satisfaite du résultat de la tenue de leur bar et de la fréquentation.

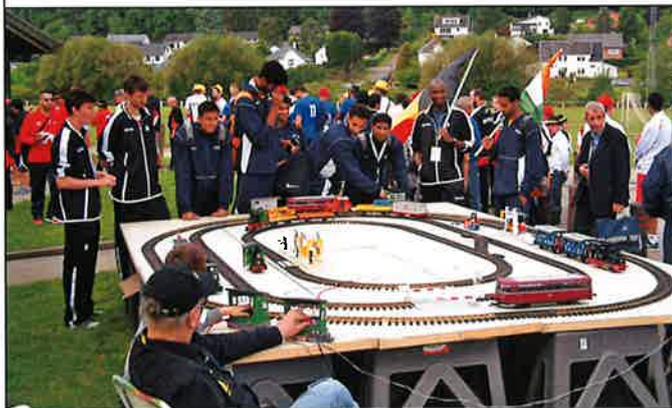
Au nom du C.A., le Président remercie chaleureusement tous ceux et celles qui se sont impliqués afin que cette 12<sup>me</sup> bourse connaisse le succès qu'elle mérite à la hauteur des efforts consentis.

### Jumelage Dinant - Dinan

Le Président Claude Carpet, les Past-Présidents Jean-Claude Botspoel et Didier Delfosse se sont rendus à Dinant (F-22) aux cérémonies d'anniversaire du jumelage entre les villes.

### Le réseau "3R" à Profondeville

Etienne Noulard et Jean-Pierre Lobet ont animé le réseau les dimanche et lundi du W.E. de Pentecôte lors de la rencontre de cheminots de 10 pays. *Photos et article dans FFN 192.*



### Rassemblement "N" à Stuttgart

Du 19 au 22 novembre, le réseau "N" participera au

grand rassemblement de modules à l'échelle "N" à l'exposition ferroviaire de Stuttgart. Animateur et coordinateur pour cette activité : Didier Delfosse.

### Réunion Mensuelle du 20 novembre

Elle se tiendra exceptionnellement à la "Seigneurie d'Anhaives" à Jambes de 19h30 à 22h30 maximum. Chaussée de Liège, (à l'arrière du "Carrefour").

Pour l'occasion, le local du club sera fermé.

### Accession au titre de "Société Royale"

Il a plu à sa Majesté le Roi Philippe d'élever le club de modélisme ferroviaire "Rail Miniature Mosan ASBL" au titre de "Société Royale". Le club peut en faire état dès le 18 septembre prochain.

Cette distinction est la reconnaissance de l'existence et de la pérennité du club depuis 50 ans. Elle sera remise, au nom du Roi, par le Gouverneur de la Province lors d'une réception au Palais Provincial à la Place Saint-Aubin à Namur.

### Exposition du 50<sup>me</sup> anniversaire

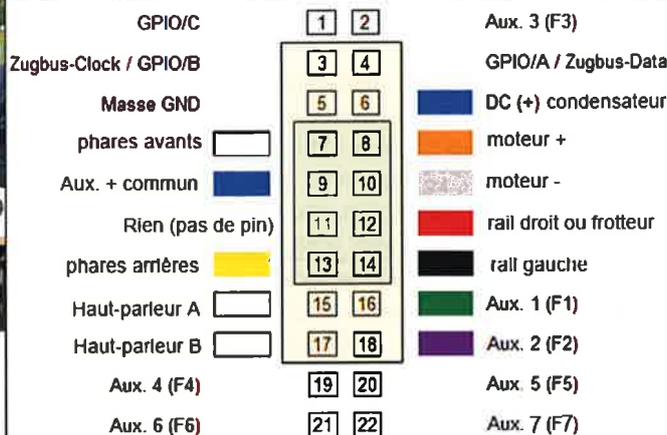
Elle est prévue le W.E. des 31 octobre et 1 novembre en nos locaux.

### Edition d'une brochure "Rétro rail"

Notre spécialiste "Rétro rail", Michel Herbiet, réalise une étude sur "Les remises à locomotives de la SNCB durant les dernières années de la traction vapeur". Celle-ci fera l'objet d'une brochure qui sera vendue lors de l'exposition.

### Information des techniciens ESU du RMM

Transmise par Claude Carpet et Etienne Noulard : ESU a produit les décodeurs à interface "PluX22" en LokPilot V4 et LokSound V4. La particularité de ce nouveau connecteur permet d'avantage de "sorties électriques". Les phares en fonction du sens de marche (comme avant) + 7 auxiliaires amplifiés. (schéma ↓)



## Visite au M.T.U.B.



Lanterne tant convoitée par les collectionneurs

Notre ami André Peeters, nous avait proposé une visite privée le samedi 27 juin, date réservée depuis des mois pour l'excursion du club au Musée du Transport Urbain Bruxellois (MTUB).

Il avait organisée cette activité en prémices à nos 50 ans et à ses 60 ans.

André avait revêtu son uniforme de guide du musée.

L'arrivée était prévue à 9h45 précise où les portes devaient être

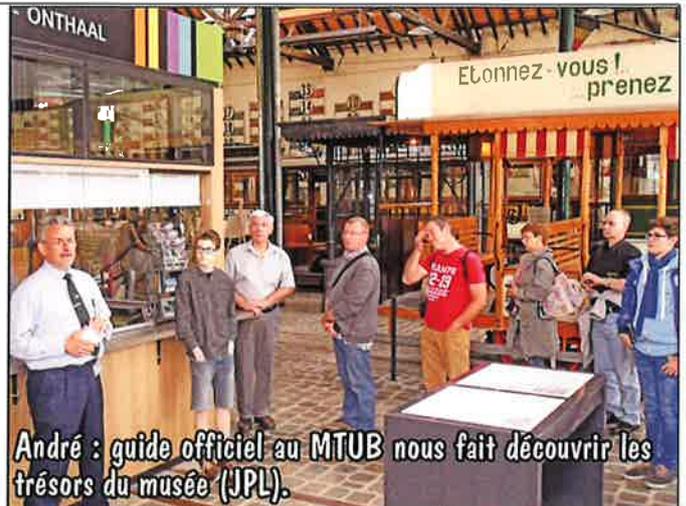
refermées derrière nous. La trentaine de membres était bien arrivée à l'heure en provenance de Namur et de la N4. Le Président avait quelques minutes de retard dus à un problème routier sur l'axe de la N5. Le groupe a eu la gentillesse de l'attendre et de lui éviter "porte close".

Avec compétence et quelques petits copions dans la main pour s'assurer de l'exactitude des dates André Peeters nous a plongé dans l'histoire des transports urbains bruxellois. Suivant une progression chronologique depuis l' "Omnibus de pavés" tracté par des chevaux jusqu'au métro de la STIB en passant par les diverses compagnies privées ou publiques qui exploitaient avec plus ou moins de bonheur ces véhicules sur roues à pneus ou sur rails.

Un musée très bien tenu où le matériel restauré ou reconstitué est dans un état de conservation irréprochable. Propreté et ordre sont frappants. La diversité du matériel situé dans deux grands halls du dépôt donne une parfaite idée de l'histoire des tramways et autobus qui ont circulé dans l'agglomération bruxelloise et qui ont permis son extension urbaine par l'offre de transport en commun.

Un pré-acquis à combattre sur "la Belle Epoque" : "et, sur l'impériale, le coeur dans les étoiles, y avait mon grand père, y avait ma grand mère..." chantait Jacques Brel. En regardant le véhicule, il était impossible et la bienséance interdisait aux dames d'emprunter l'escalier ajouré pour grimper sur l'impériale à une époque où montrer sa cheville était indécent ! Cet emplacement était naturellement réservé aux hommes, les dames se rendant à l'intérieur de la berline fermée.

Des baladeuses à dossiers réversibles suivant le sens de marche, des baladeuses, des véhicules atelier, des motrices de traction de convois de travaux, des tombeaux, des wagons plats, etc... voilà la fortune didactique du musée. Des transformateurs, des redresseurs pour la tension de 600 volts alimentant la caténaire (actuellement 750 V), un outillage spécialisé, des vérins élec-



André : guide officiel au MTUB nous fait découvrir les trésors du musée (JPL).



Engin tracteur servant au déplacement de wagon. Fabriqué par les anciens Ateliers de Construction de Jambes (ACJ) remplacés sur le terrain par le complexe "Acinapolis".



triques pour soulever un véhicule déraillé.

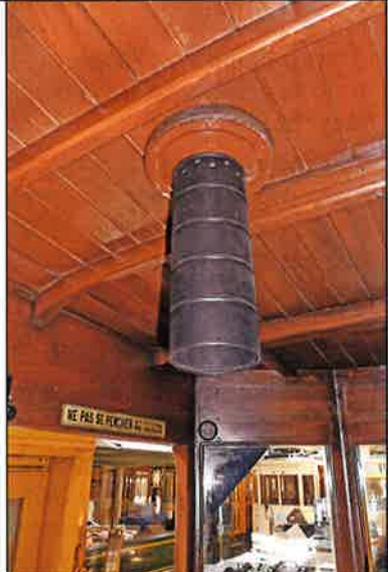
Sur le "coup de midi", grâce à l'aide de Marie-France et de Virginie, les cuisinières du MTUB nous avaient préparé un excellent repas que nous pouvions appeler "bienvenu" après cette matinée "découverte". Les tomates aux crevettes de la Mer du Nord se sont laissées manger sans effort avec un petit vin blanc frais... des fraises en dessert et le café. Que demander de plus ?



Tram occulté : pendant la guerre '40, toutes les lumières étaient dissimulées par des cylindres noirs au plafond ↓



← Véhicule d'intervention n°70 construit par les anciennes usines belge "Minerva" avec jantes adaptées aux rails de la STIB. (photo JP Lobet).



Au retour de l'excursion commentée dans le tram 5008 par André : la traditionnelle photo de groupe. Le Conducteur Jean-Pierre (dit "Jef : ding-ding"), un Receveur (préposé pour les aiguillages), un Receveur (préposé pour le contrôle des tickets).

L'après-midi, une longue ballade en tram d'époque conduit par "Jef ding-ding" et commentée par notre valeureux guide nous a permis de découvrir des coins de Bruxelles à l'architecture particulière. Deux receveurs nous accompagnaient : l'un préposé aux manoeuvres d'aiguillages, l'autre, après avoir poinçonné nos tickets, montraient des vues et des dessins explicatifs en relation avec les commentaires émis.

Une belle journée instructive qui a ravit les participants. Dommage qu'il n'y ait pas de buvette sur place !

CC.

### Le locopulseur "PULSO"

Le locopulseur "Pulso" était fabriqué par les (Anciens) Etablissements FINET à Jambes. Un moteur, une roue à pneu cranté, deux longs bras permettaient à un homme seul de déplacer un wagon sur un embranchement privé ou dans un atelier.

Une grande usine jamboise

Selon la revue du Syndicat d'Initiative Jambois (n°63), Théophile Finet (1837-1910) dispose de propriétés à Jambes à un endroit stratégique proche de la gare. Dès lors, il décide, en 1900 de construire un atelier destiné à fabriquer des ponts et des charpentes métalliques. Les usines Finet s'étendent sur deux hectares et demi. Elles s'équipent d'un hall de montage de 158 m de long sur 18 m de large et deux halls de machines de même longueur mais sur 12 m de large.

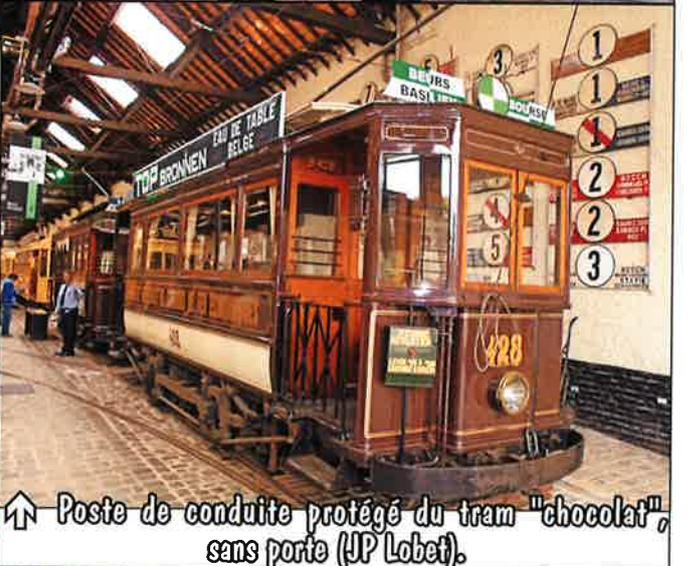
Les usines comprennent aussi une salle de traçage et



Motrice "Belle-Epoque" à plate-forme ouverte.  
Robert et Pierre posent fièrement (Ph B)



Véhicule à traction chevaline. Le conducteur est debout sur la plate-forme avant avec la manivelle de frein à portée de main... (JP Lobet).



↑ Poste de conduite protégé du tram "chocolat", sans porte (JP Lobet).



Le "Brossel Raghero" (Ph. Bruniaux).



Les nouveaux trams de la STIB (JP Lobet).

une boulonnerie sans parler des bureaux. Des agrandissements portent les surfaces couvertes à 11.000 m<sup>2</sup>. Vu l'importance de l'entreprise, le personnel est issu du Namurois mais aussi des bassins de Liège et de Charleroi. Des ingénieurs très spécialisés permettent à la société d'asseoir sa réputation. L'usine réalise notamment les grands halls des expositions de Bruxelles (1910 et 1935) et celle de l'Eau à

Liège (1939). Les usines Finet survivent à son fondateur et deviendront les "Ateliers de Construction de Jambes" (A.C.J.). On leur doit la conception du pousse-wagons Locopulseur "Pulso" et la participation à la réalisation de l'Atomium, des viaducs de Beez et de Dinant (route Charlemagne) pour ne citer que quelques exemples. *Jean-Pierre LOBET.*



Conciliabule devant les modules du Réseau Modulaire des Membres (JPL).



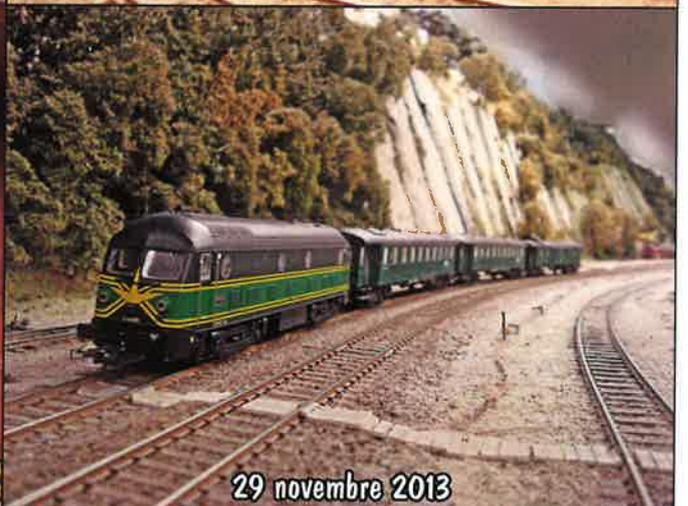
↑ Travaux au Réseau Modulaire des Membres : installation de pieds de support réglables en hauteur. Chevrons et tiges filetées de renfort.

Les quatre modules de Jules seront adaptés pour une parfaite correspondance en hauteur avec les autres modules et une parfaite intégration dans le réseau.



↑ Réunion du 10 juillet Didier et Jacques se concertent en relation avec les films pour la photogravure des signaux à palettes du réseau "N". Charles et Jean-Pierre consultent de la documentation... ferroviaire.





Exposition du 50<sup>me</sup> anniversaire  
du Rail Miniature Mosan asbl  
samedi 31 octobre et dimanche 1 novembre  
de 10 h à 18h

Centre Culturel et Associatif de Géronsart  
Rue du Trèfle n°1, 5100 JAMBES.

## Lorsque les trains prenaient la mer

A l'heure des EUROSTAR on pourrait croire qu'on a toujours été en Grande-Bretagne en quelques heures. Lorsqu'on y allait en auto, ce n'était pas en se garant dans le Shuttle !!! Je vais donc vous décrire un temps que les moins de vingt ans ne peuvent pas connaître, et que nous les anciens, on aurait presque tendance à l'avoir oublié, je veux parler de la fabuleuse épopée des "Night Ferry".

L'aventure des "Night Ferry" avait tout de même duré près de 45 ans, avant de se terminer à Victoria Station le 31 octobre 1980.



**Arrivée en gare de Dover (Douvres) du "Night Ferry" en double-traction avec une Pacific Croydon & une 220 (ex-Southern Railway).**

### Un peu d'histoire

Si c'est en Angleterre que sont nés les premiers trains, c'est aussi là qu'on parle d'un premier "ferry-boat".

Mis en service en 1849, "le Leviathan", un bien modeste bateau jaugeant à peine 417 tonneaux (*un tonneau = 2,83 m3*), reliait les deux rives du Firth of Forth, emportant dans ses flancs 24 wagons aux caractéristiques de l'époque tout aussi modestes.

Pour traverser les 9 kilomètres séparant les deux rives il fallait compter 2 heures. Plus tard, en Allemagne, deux "bacs" relièrent les rives du Rhin pour permettre aux convois de poursuivre leur ligne. Ce ne sera qu'en 1862 que l'on se penchera sur l'étude d'une liaison entre le Royaume-Uni et le Continent. Mais lorsqu'on sait que les insulaires préfèrent rester dans leur isolement, il ne faut pas s'étonner que les autorités se soient opposés à toute concrétisation.

En 1867, on se penche sur un autre projet, un tunnel sous la Manche dont des premiers travaux débutèrent deux années plus tard, mais furent très vite abandonnés. D'autres projets, tout aussi bien étudiés, virent le jour mais sans résultats. Dix années plus tard, au Danemark, des liaisons par ferries seront concrétisées afin de relier différentes parties de bras de mer, liaisons qui devinrent vite internationales avec des trains prestigieux, tel le

"Danemark Express", remplacé quelques années plus tard par le "Nord Express".

Il y eu bien sûr des liaisons "Trans-Manche" pendant la première guerre mondiale, mais cela resta purement pour la stratégie militaire, et quoi que ce service fonctionna bien, il ne fut plus utilisé que pour le trafic des marchandises.

Cependant, dès 1932, deux compagnies ferroviaires tenteront de mettre leur savoir-faire en synergie, il s'agissait des compagnies "Les Chemins de fer du Nord" pour la France et le "Southern Railway" pour la Grande-Bretagne.

Très rapidement, celles-ci se rendent compte qu'on est jamais mieux servi que par soi-même, et dans cette optique, elles décident de faire armer des navires capables de transporter des voitures-lits pour les deux compagnies. Il ne restait plus qu'à chercher un troisième partenaire qui serait apte à fournir du matériel ferroviaire adapté, non seulement au transport maritime, mais aussi au gabarit britannique. C'est là qu'entre en jeu la "CIWL" dont le rôle sera essentiel : concevoir du matériel spécifique capable de se ranger sur les ponts des navires et apte à circuler tant sur le continent qu'en Grande-Bretagne et cela déboucha sur une première réunion entre les 3 parties où l'on insista sur la spécificité du matériel et de ces équipements.

Dès 1932, on commande aussitôt une première série de voitures-lits, celles-ci seront produites par "Les Ateliers Nord de la France" situés à Blanc-Misseron" entre le 5 novembre 1935 et le 25 mai 1936 et seront classées en tant que "Voitures-Lits type F de la C.I.W.L.". Elles seront numérotées de 3788 à 3799 (je reviendrais plus loin sur la 3792).

Restait encore le problème de la mer... Les 3 premiers navires seront commandés aux chantiers britanniques "Swan Hunter" situés à Walker on Tyne et rapidement livrés, puisque mis en chantier en 1935, ils feront partie de l'effectif dès l'inauguration de ce service en 1936.

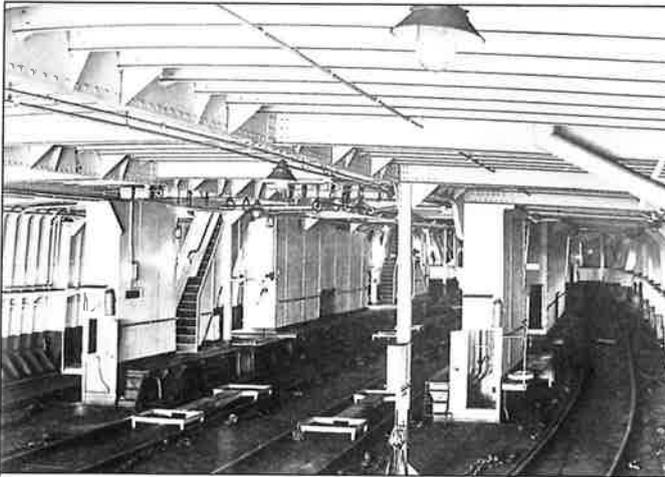
Ils seront baptisés "Shepperton Ferry", "Hampton Ferry" & "Twickenham Ferry". Ces noms évoquant trois localités riveraines de la Tamise.

Ces trois ferries avaient les mêmes caractéristiques que je vous détaille volontiers :

- longueur hors tout : 108 m;
- largeur maximale : 19 m;
- tirant d'eau : 3,81 m;
- jauge : 2.989 t;
- puissance totale : 5.000 cv;
- vitesse maximale : 15 nœuds.

La motorisation "Charbon/vapeur" fut transformée plus tard en "Fuel/vapeur & turbines".

Enfin, ce qui nous intéresse, c'est la charge ferroviaire : 12 voitures lits ou 40 wagons, le tout sur un pont équipé de 4 voies spécifiques pour l'arrimage; les tempêtes nocturnes de l'hiver n'étant pas rares dans la Manche.



### Le pont ferroviaire du "Shepperton Ferry".

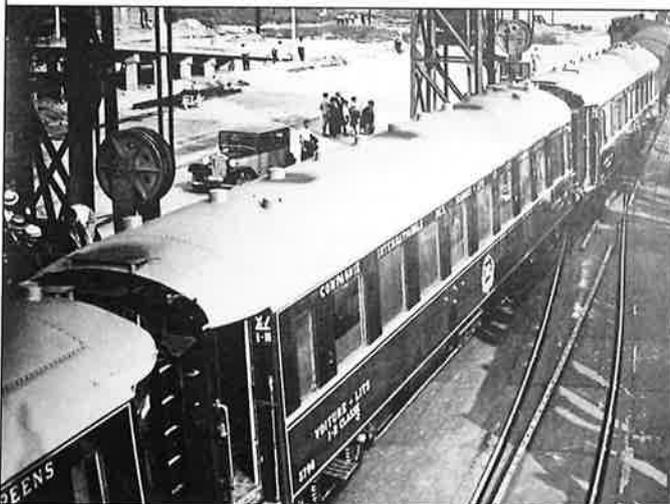
Ces ferries ont eu une vie bien remplie, le 1er fut désarmé en 1972, le deuxième en 1969 et enfin le "Twickenham Ferry" resta en service jusqu'en 1974.

Pour terminer avec ces ferries, il faut savoir que les chantiers d'Elseneur (DK) construisirent en 1950 le "Saint Germain" et ceux de Pietra Ligure (I) mirent le "Saint Eloi" en chantier dès 1974.

### Le voyage inaugural

Dans la réalité, je devrais dire "les voyages" !!! En effet, celui-ci se déroula en deux parties.

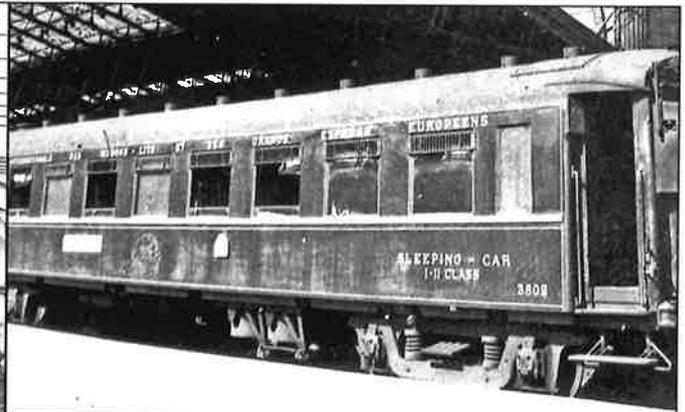
Le 11 octobre 1936, un premier convoi composé de trois voitures Pullman quitta Paris pour rejoindre Calais via Dunkerque par la ligne de Gravelines, le retour sur Paris ayant lieu le lendemain avec 5 voitures Pullman. La vraie inauguration du "Night Ferry" fut réalisée avec la traversée de deux convois dans la nuit du 12 au 13 octobre 1936, l'un partant de Paris et l'autre venant de London.



**Le train inaugural sur l'estacade d'accès au Ferry-Boat, à gauche quelques invités et leur superbe voiture.**

### Guerre et Paix

L'épopée était tellement bien lancée que le succès fut immédiat. Dès 1937, la CIWL mit en commande une deuxième série de "Voitures-Lits type F" auprès de la



**La voiture 3802 en état d'origine à Paris-Nord (1953).**

"Compagnie Générale de Construction" à Saint Denis, elle sera numérotée de 3800 à 3805, mais, hélas, la deuxième guerre mondiale mettra le programme à l'arrêt.

Ainsi, ces voitures ne seront livrées qu'entre 1945 et 1946. (Note de l'auteur : la 1<sup>re</sup> série étant prise par le 3<sup>ème</sup> Reich, la seconde fut ainsi sauvée). Quant aux liaisons du "Night Ferry", elles ne seront interrompues qu'à partir de mai 1940, le matériel restant garé, sans usage, ce qui n'empêchera pas les prises de guerre. Ce butin de guerre fut utilisé par la "Mitropa" avec deux "voitures-restaurant", quatre voitures seront bombardées à Berlin en novembre 1943 et l'on perd aussi la trace de deux autres.

Le conflit se termine, mais les installations portuaires ayant été saccagées par le bombardement de Dunkerque, il faudra attendre le 15 décembre 1947 pour que le "Night Ferry" reprenne son service normalement avec un parc de 12 voitures.



**Arrivée en gare de Lille de la n°5123 en tête du "Bruxelles-Lille" avec la seule voiture "type F" du jour (1974).**

En 1950, à titre de réparations de guerre, la CIWL fera construire 7 nouvelles voitures, celles-ci seront livrées en 1952, numérotées 3983 à 3989.

Cet apport de voitures renforçant le parc, on ouvre une nouvelle relation le 2 juin 1957 avec destination "Bruxelles". La filiale belge de la CIWL disposera pour se faire de 3 voitures type F dans son parc, celles-ci seront incorporées dans le train "Bruxelles - Lille".

C'est dans cette gare que la jonction se faisait avec le train en provenance de Paris (je vous ai dit, plus avant, que ce train partait par la ligne de Gravelines).

L'apogée du "Night Ferry" se situa vers 1967, année où l'on ouvrit une relation d'hiver à destination de Bâle, mais cette unique voiture mettant près de 17 heures pour le trajet jusqu'à London ne connut évidemment pas le succès escompté.

### Mauvais temps pour les "Night Ferry"

Tout allait bien pour ces ferries, les opérations de Douanes s'effectuaient à même le quai des villes-départs, London, Paris et Bruxelles, ceci afin de ne pas gêner le sommeil des voyageurs qui disposaient de cabines confortables (si les gens arrivaient à s'endormir).

Le mauvais temps a rarement perturbé les traversées, tout au plus quelques retards lors de violentes tempêtes où lorsque la glace prenait dans les ports, c'est arrivé en février 1954 et lors de l'hiver 1962/63. (Je me souviens d'avoir été avec mes parents à Oostende où l'on pouvait faire quelques pas sur banquise !). Non, le mauvais temps ne venait pas des conditions météorologiques, même si mon père disait toujours lorsqu'on était à Coxyde : "Ce sont encore ces anglais qui nous envoient leurs sales nuages" !

Par contre, c'est bien de "ces anglais" dont je vais vous parler.

Alors que pour le "Night Ferry" tout semblait rouler, c'est à partir de 1976 que la situation s'inverse, car la "British Railways" veut reprendre à son compte les "Night Ferry" assurés auparavant par la C.I.L.W.T. et dont le personnel sera remplacé dès le 1 janvier 1977 par les agents des B.R. Le nouvel exploitant remplace aussi très souvent le trafic "voyageurs" sur les ferries par des wagons de marchandises ou des camions. En imaginant qu'on pouvait mettre plus de wagons et de camions que les 5 à 6 voitures "type F" qui fréquentaient encore cette liaison maritime, le marché était tentant !!! Alors, tout s'accélère, on annonce même dès 1980 que la suppression du service serait pour bientôt et rien n'y changera car le 27 octobre de la même année une note de service est rédigée et signée par le Directeur-Général de la CIWLT en France, celle-ci stipule que le dernier train du "Nigh Ferry" passera à Dunkerque le 1 novembre 1980, entraînant dans la foulée, la suppression du "fourgon-ferry" destiné aux bagages enregistrés, ceux-ci arriveront désormais par fourgon continental et devront être transbordées à quai par les dockers de nuit vers les cales du ferry.

Et, en effet, le 31 octobre 1980, on siffla le dernier départ à Paris, comme à London. Au même moment, une petite cérémonie aura lieu à York devant la n°3792.

### Où je reparle de la n°3792

Issue de la première série construite à Blanc-Misseron, la 3792 et ses sœurs se retrouvèrent réquisitionnées par l'ennemi et garées à Berlin. Là, elle reçut la livrée "Mitropa" et fut renumérotée n°183792. Lors du bombardement par un raid allié le 30 novembre 1943, elle fut détruite et réformée.

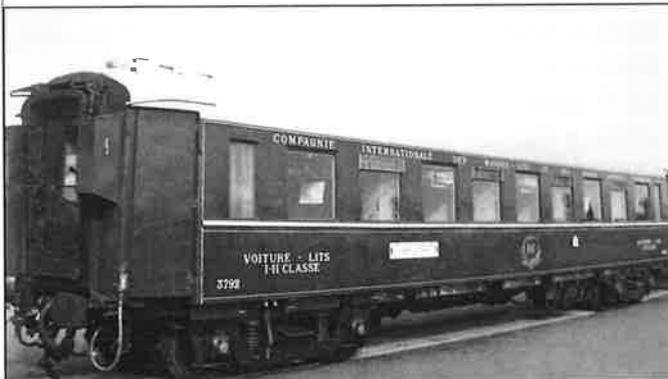
Heureusement récupérée en 1945 dans le Secteur Ouest, elle fut acheminée à Saint-Denis (Paris) afin d'y être reconstruite et renumérotée. Elle réintègrera le service lors de la reprise des "Night-Ferry" en 1948. Radiée en 1974 et garée "sans utilisation" à l'atelier CIWLT d'Oostende, elle y sera restaurée dans son état d'origine de 1936 et envoyée par bateau à la mi-janvier 1980, via Zeebrugge & Harwich afin de rejoindre York, où elle trône au Musée d'York depuis le 5 avril 1980.

Curieux destin et quelle coïncidence : l'année de la fin des "Night-Ferry"...

### Description technique des "types F"

Ces voitures sont différentes à plusieurs points de vue de leurs sœurs continentales. C'est pourquoi je vous ai fait un petit tableau comparatif avec les "types F" à gauche et à droite les dimensions des autres voitures de la Compagnie. Vous en déduirez que ces voitures sont raccourcies et que, si on les voit "en coupe", elles présentent une forme trapézoïdale.

Une autre caractéristique de ce véhicule se remarque avec l'aménagement interne. Une seule plateforme d'accès donnant sur un couloir de 16,280 m avec, au début, un W.C., puis 9 compartiments avec cloison en



La n°3792, après sa sortie de restauration, arrive au Musée d'York. (1980)

Z et porte-double d'intercommunication avec le compartiment voisin. A la fin du couloir, un second W.C., plus vaste que le premier enfin pour terminer une fausse-plateforme formait un petit couloir d'accès à l'intercirculation. Dans ce couloir sur la gauche, une chaudière et à droite un petit office dont la porte était située derrière le siège-bureau du "chef de voiture".

Voitures-lits :	"type F" . . "Continetales"
Longueur	
- hors tout :	19,232 m . . . . . 23,450 m
- de la caisse :	17,980 m . . . . . 20,500 m
- d'entre axe des bogies :	12,192 m . . . . . 16,00 m
Gabarit	..... 2,930 m
- au bas de caisse :	2,742 m
- au niveau de la ceinture :	2,736 m
- au niveau du toit :	2,656 m
Hauteur max. sur rail :	3,934 m . . . . . 4,000 m

Enfin, un mot sur le châssis, dont les anneaux d'amarages de la voiture étaient bien visibles. Au droit de chaque bogie, on trouvait des plaques de renforts pour le positionnement des vérins nécessaires pour supprimer les effets de suspensions lors de la traversée, surtout par grosse mer.

Il n'était pas rare que les voyageurs essaient de voir ces séances d'arrimage, encore une chose inimaginable de nos jours, en fait, ils étaient attirés par le tintamarre des chaînes sur le pont.

### Epilogue

De tout le matériel des voitures "type F", en dehors de celle bombardée et ferraillée, il restait la 3789 qui fait partie du "VSOE", la 3792 qui est conservée par le Musée d'York, la 3801 est conservée par le "Nene Valley Railway", la 3805 fini tranquillement ses jours au "Chemin de fer des Cévennes" et quelques voitures de la dernière série sont passées à la SNCF et ont roulé en livrée "TEN".

Pour conclure, voici la seule photo "en couleurs" que je possède, même si la qualité n'est pas extraordinaire, j'ai pensé qu'elle méritait sa place pour clôturer mon article... (page de droite).

A l'époque des technologies modernes, on constate que ces "Night Ferry" ont rendu d'excellents services.



L'arrimage des voitures "type F" : image d'une époque révolue.

Texte : André PEETERS.

Photos : Collection privée;

Extraits de "La vie du rail";

Documents de la C.I.W.L.T., collection National Railways Museum, York;

Documents J-P. Lepage;

Documents S.N.C.F.

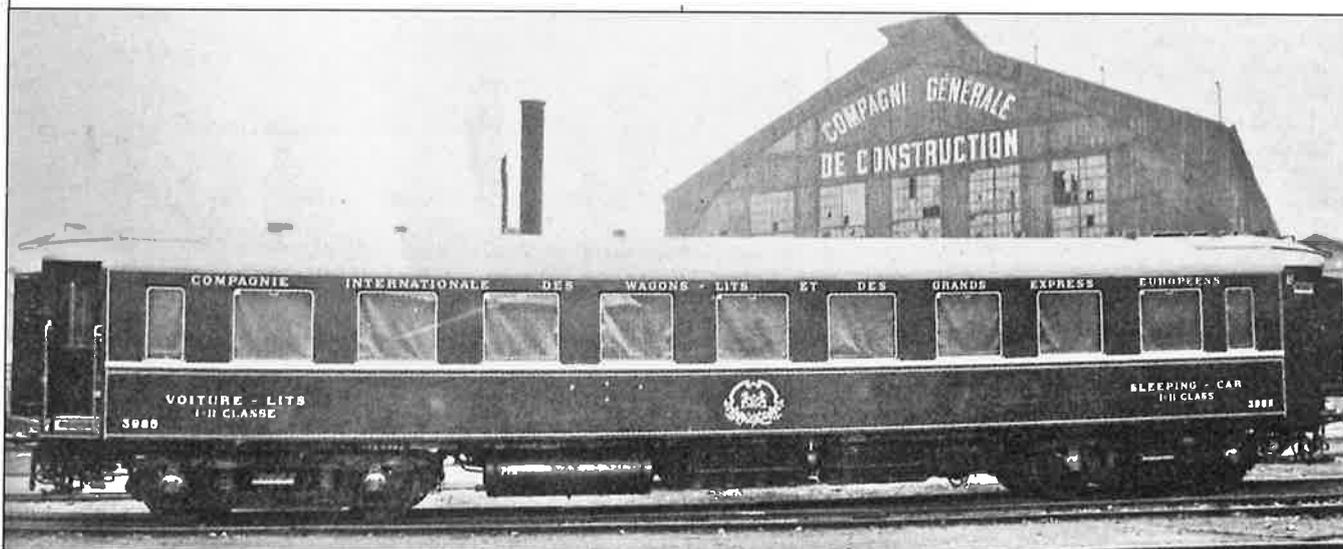
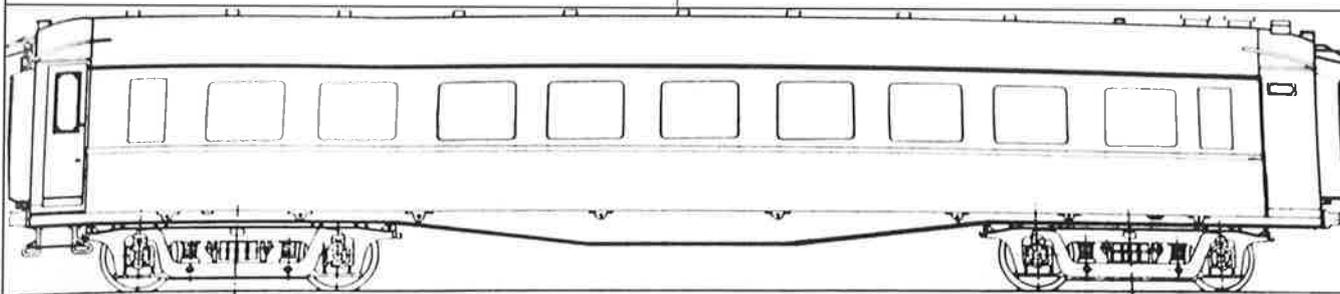
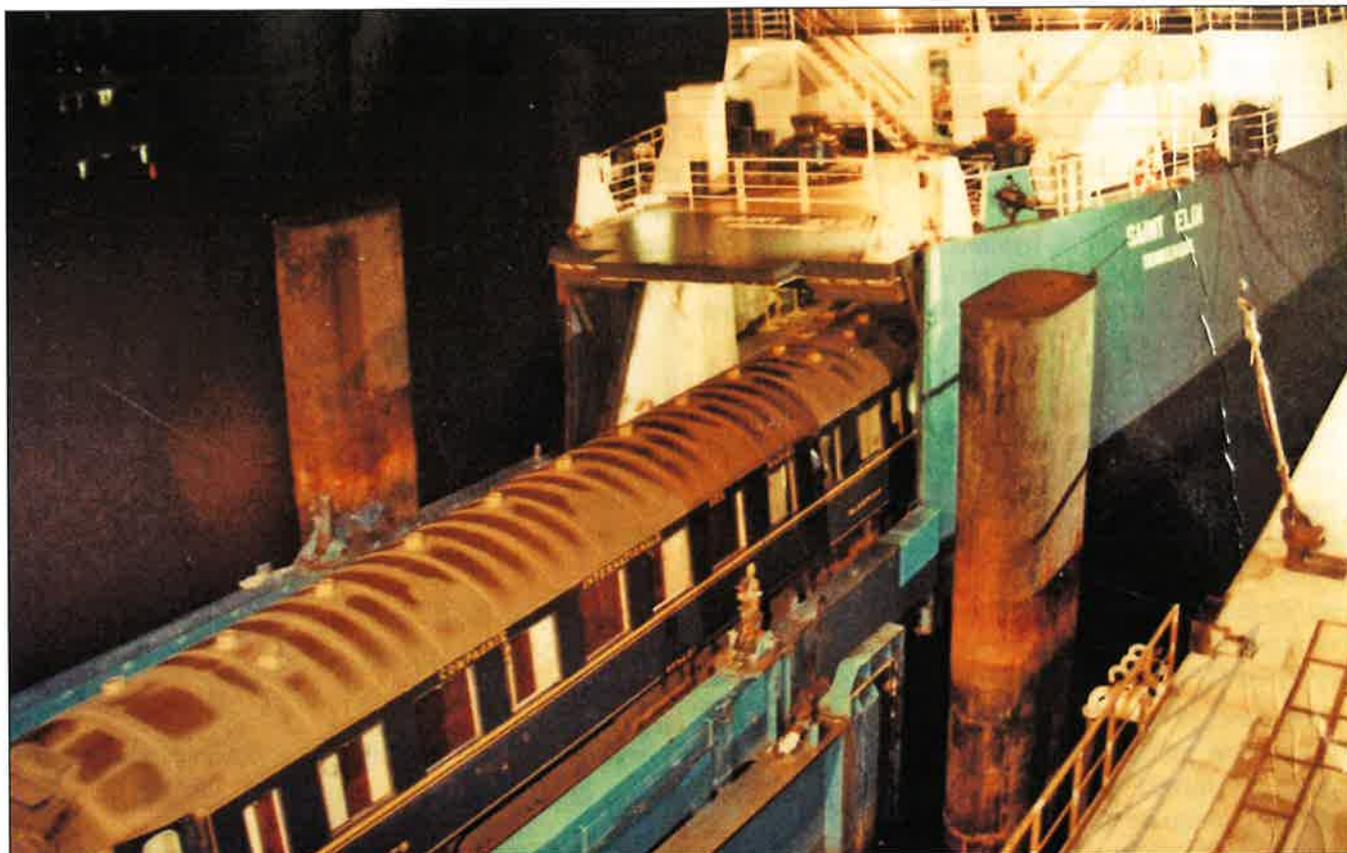


Schéma en coupe et photo d'usine de la n°3985 à Saint-Denis en 1952.



L'embarquement d'un convoi sur le "Saint-Eloi" à Dunkerque (Photo : André Peeters, octobre 1976).

Quand paraît Ferro Flash Namur ? Il est clôturé au plus tard le dernier jour du mois impair (1, 3, 5...). La distribution s'effectue le premier vendredi du mois pair (2, 4, 6...).



Sur la "Ligne du Bocq" : l'atorail 4602 du PFT au terminus actuel de Bauche (photo Christian Grevesse, 24 juin 2015).

## Un pont tournant en 5 pouces

La réalisation d'un pont tournant en 5" est relativement simple.

Pour l'axe de rotation, à moins de posséder l'outillage, il est nécessaire de s'adresser à un atelier spécialisé : ce que j'ai fait.

Une plaque de 5 mm d'épaisseur, percée de 4 trous de 7 mm reçoit une pièce en acier parfaitement cylindrique avec une encoche verticale pour la distribution de la graisse. Sur le dessus, un épaulement permet le maintien en place d'un roulement à 12 billes qui va supporter le poids de la partie mobile et au-delà le poids de l'engin qui circulera sur le pont. La plaque de base est posée sur des amortisseurs en matière caoutchouteuse découpés dans des panneaux de 60 x 60 x 1 en recyclé.



### Axe inférieur usiné avec son roulement à bille

La partie mobile est usinée à l'inverse : "en cloche" pour venir s'enficher sur l'axe de support et protéger l'axe de la pluie.

Une plaque supérieure coiffant le tout comporte un graisseur. Elle reprendra les deux profils de rails qui y seront soudés.



### Plaque supérieure avec le graisseur

Les profils formant les rails sont des plats de 40 mm x 8 mm et les entretoises en 15 x 3.

Les soutiens en bout de rails sont soudés en oblique dans le sens de la circonférence et supportent des roues à boudins de caoutchouc. Le roulement est souple, la rotation manuelle sans effort. Une telle construction peut supporter aisément une locomotive à vapeur de



### Configuration des roues de support des extrémités de rails.

500 kg et son tender chargé.

Le pont qui nous a servi d'exemple est situé contre un talus ce qui a nécessité un muret de soutien.

Un pourtour en blocs de ciment délimite l'aire de rotation.



### Les voies d'accès au pont

En raison de la configuration du terrain donnée par la grue d'excavation des terres, les voies sont posées sur des blocs en béton de 14 cm pour le rehaussement et la mise à niveau avec la voie mobile du pont tournant et la n°1 de la gare.

Comme les voies sont rigoureusement de niveau, les profils plats formant les rails sont simplement coincés dans la gorge de la traverse par un morceau de plomb de 1 mm d'épaisseur. Le raccord entre deux coupons de voie s'effectue alors avec 2 traverses solidarisiées par 2 boulons de 100 mm x 8 mm. Une petite aisance pour la dilatation peut y être opérée entre les longueurs de profils. La distance entre 2 traverses = 1 longueur de traverse : 29 cm.

La délimitation de l'emprise de la voie est réalisée au moyen de bordures en béton de 5 cm d'épaisseur et de 1 mètre de long posées verticalement et maintenues pour la circonstance par des tiges filetées de 8 mm situées à 20 cm de chaque intersection de bordure :



En haut, détail interne : géotextile au sol, traverses posées sur blocs en béton (rattrapages du niveau entre pont tournant et gare), passage de la tige à filets entre les blocs, pierraille et gravier de ballastage.

En bas : bordures en ciment maintenues par des tiges à filets, rondelles et écrous.

une en haut, l'autre en bas. Une autre tige est placée au centre de la plaque pour la renforcer car elle ne comporte aucune armature interne.

Après une première couche de pierrailles de toutes sortes, le ballast (gravier de 7 x 11) pourra ainsi être inséré entre les bordures jusqu'au ras supérieur des traverses dissimulant ainsi leurs supports et mettant le sol au niveau des voies. Les pourtours de l'emprise seront comblés ultérieurement lors de l'aménagement général des entrevoies et de la surface herbeuse dans le réseau.

### Les premiers essais électriques

Des câbles de 2 x 2,5mm<sup>2</sup> ont été déroulés sur 100 mètres de longueur afin de vérifier la continuité électrique et l'absence de perte dans le signal DCC pour la commande des signaux et autres accessoires ainsi que la tension de commande des moteurs d'aiguillage (12Vcc). Plein succès sans faille. La centrale ESU a délivré le courant et commandé les boosters de 8 Ampères sans hésitation. Les câbles conduisant le DCC sont posés, d'un côté le long des voies, séparés des câbles conduisant une autre tension surtout s'il s'agit de 230 Vac d'alimentation d'une armoire de commande ou de l'éclairage public.

*Claude CARPET, avec la concours de MODELISME & GRAPHISME sa.*



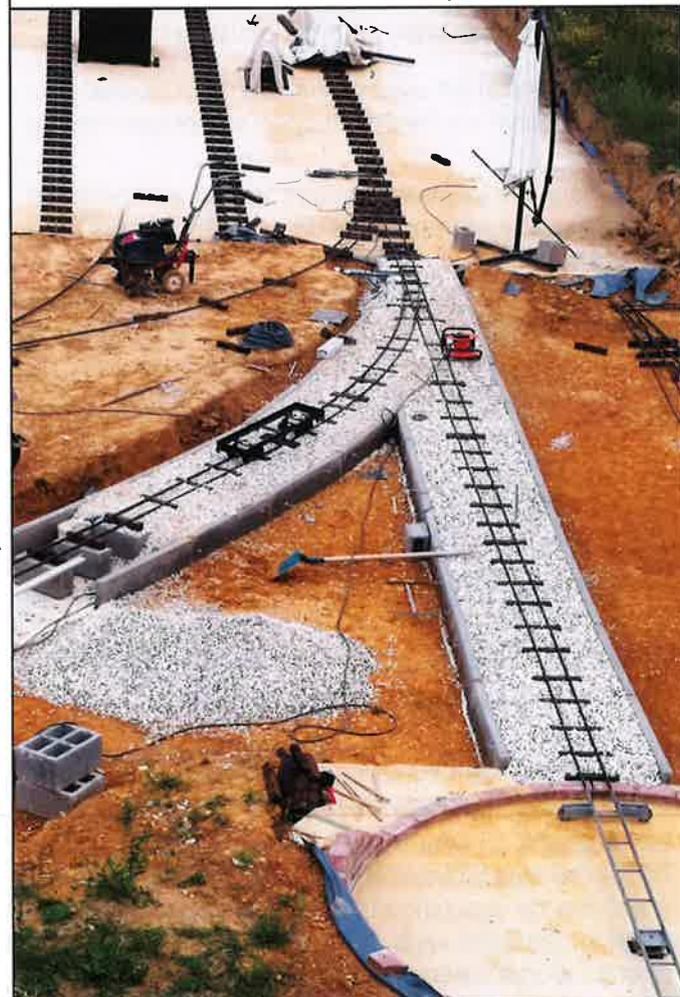
↑ Portion de voies en cours de travaux, vue vers le pont tournant prise en juin.

Voie de gauche : bordures en panneaux de ciment, de 20 cm de haut, maintenues par des tiges à filets.

Voie de droite : amorce de la voie vers la "remise".

↓ Vue actualisée depuis le pont tournant vers la gare. Deux aiguillages sont fonctionnels par télécommande sur Station ESU. Le premier, en avant, embranche la voie venant de la "remise", en cours de ballastage.

Le second, en arrière-plan, reprendra la voie principale en retour du circuit vers la voie 1 en gare (23-07-2015).



# Signaux SNCB fonctionnels à palettes à l'échelle N

par Jacques Quoitin

## Introduction.

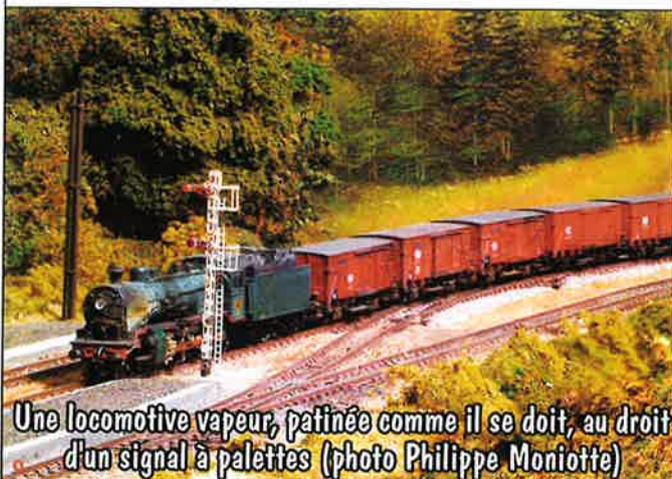
Mes premiers signaux mécaniques à l'échelle "N", je les dois à Dominique Petit (Domino sur le forum du "N"). Il s'agissait de photodécoupes sur bronze phosphoreux pour ressorts. Et c'est Dominique qui m'initia au montage de ces signaux et à la technique du soudage.

C'était en 1988.

Par la suite, le RMM (Rail Miniature Mosan) a acheté à Dominique ses films, dans le but de mettre ces signaux à la disposition des amateurs.

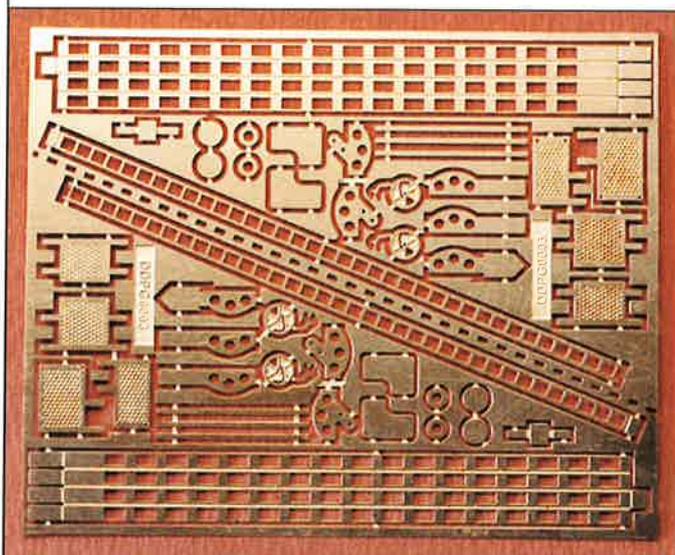
Pendant quelques années : rien.

Enfin, une petite équipe s'est constituée autour de Didier Delfosse pour remettre ce projet en route tout en apportant certaines améliorations aux dessins initiaux. Une série expérimentale de signaux fut lancée pour équiper le réseau modulaire "Vonèche" du RMM. Cela permit de constater que le kit se montait parfaitement.



Une locomotive vapeur, patinée comme il se doit, au droit d'un signal à palettes (photo Philippe Moniotte)

Quelques années ont encore passé...et, cette fois, en faisant appel aux services d'une firme spécialisée en gravure chimique, il fut enfin possible de produire de petites séries en quantité suffisante et à des prix attractifs.



Avec le soin et la précision qui le caractérisent, Didier Delfosse nous a donc mitonné un amour de plaque photogravée permettant à chacun d'entre nous d'équiper son réseau "N" d'une signalisation mécanique typique des chemins de fer belges.

Le métal sélectionné : du maillechort (épaisseur 0,2 mm), agréable à souder et de rigidité suffisante. Chaque plaque permet d'obtenir deux signaux.

Leur montage est à la portée de tous, avec un peu de patience et de minutie.

Le kit permet de réaliser un type de signal créé en 1931 avec trinocle incorporé, plus simple et surtout plus facile à monter que les modèles à trinocle séparé.

Toutes les variantes sont possibles : signalisation à deux ou trois positions, signal avertisseur, signal d'arrêt, palette de manœuvres, signaux combinés, etc....

Sur mon réseau miniature et sur celui du RMM, les signaux sont non fonctionnels, dont purement décoratifs. Ils sont cependant aptes à être motorisés par la suite.

## Kit. (réf: DDPG0003).

Le kit se compose des éléments suivants :

- Une plaque de maillechort photogravé-photodécoupé permettant de monter deux signaux.
- Deux petites plaques d'époxy cuivré destinées à servir de support.
- Une longueur de 2 cm de fil de laiton de  $\varnothing$  0,3 mm.
- Une longueur de 2 cm de tube laiton de 1,0 mm ( $\varnothing$  ext.) x 0,3 mm ( $\varnothing$  int.).
- Une longueur de 5 cm de maillechort de  $\varnothing$  0,3 mm.

Prix de l'ensemble : 10,00 € le kit, frais de port en sus.

Où passer commande : [HARDL00K69@GMAIL.COM](mailto:HARDL00K69@GMAIL.COM)

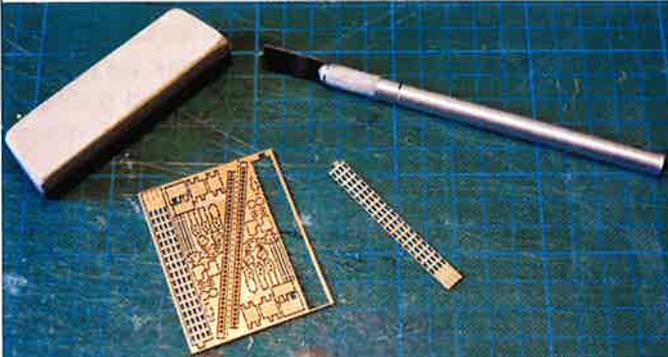
## Matériel

Le matériel nécessaire est le suivant :

- Couteaux à lames X-acto.
- Ciseau à lame X-acto.
- Petites limes plates et limes (ou rifloirs) triangulaires ou carrées.
- Petit étau à mâchoires métalliques bien parallèles.
- Pince à becs plats et pince coupante fine.
- Pliieuse pour pièces photogravées (utile mais pas indispensable).
- Roule-goupille ou mandrin à main et forets de 0,3-0,4 mm.
- Fer à souder si possible à température variable avec pannes fines.
- Soudure et flux.
- Crayon à fibre de verre.
- Éventuellement de petits alésoirs.

### Mât

On commence par le mât du signal. Pour sectionner les petites attaches qui maintiennent les éléments sur la plaque photogravée, rien de tel qu'une lame X-Acto en



forme de ciseau à bois. Un petit coup de lime permettra ensuite de faire disparaître les éventuels résidus de métal restés en place. Veiller à bien maintenir la pièce entre les becs plats d'une pince durant cette opération. En lieu et place de lime, on peut aussi employer un accessoire rotatif constitué d'un plateau en caoutchouc sur lequel sont montés de petits disques abrasifs auto-collants.



Pour le moment, le mât du signal est réduit à une simple plaquette constituée de quatre faces séparées par des rainures photogravées. A ce stade, le pliage de cette plaque est impossible. Il faut au préalable élargir et approfondir les 3 rainures de façon à rendre le métal suffisamment mince à cet endroit pour être plié aisément. (Ah ! J'oubliais : la face avec rainures se situera à l'intérieur du mât !!!)

Dans ce but, on va effectuer dans chaque rainure 3 ou 4 passes avec l'arête d'une fine lime carrée ou triangulaire. Ensuite, en se guidant avec un réglett métallique, une petite dizaine de passes avec une lame de couteau X-Acto.

En contrôlant régulièrement l'envers de la plaque, on remarquera l'apparition d'une ligne de pliure. Ne pas trop insister : on passe facilement à travers.



Trois à quatre passes de lime.

Attention aussi au fait que les passages répétés de la lame X-Acto, même usagée, l'affûtent et vous font arriver plus (trop !) vite au résultat escompté.



Huit à dix passes d'X-Acto

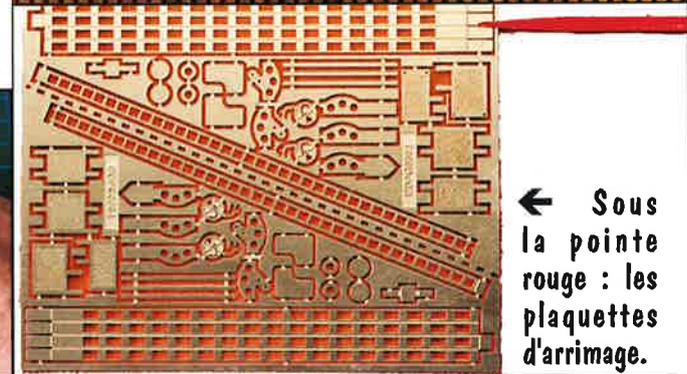
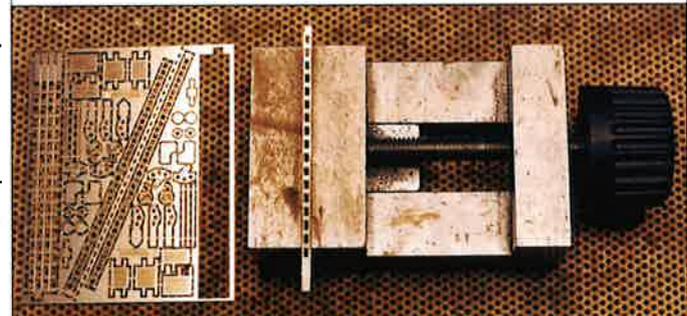
On peut enfin passer au pliage proprement dit. Une plieuse n'est pas indispensable, mais ça aide.

Un petit étau aux mâchoires bien parallèles, une pince à becs plats peuvent suffire.



Après pliage, le mât doit présenter une section bien carrée. Pour obtenir ce résultat, on le soumet à des serrages successifs entre les mors d'un étau en faisant faire à chaque fois au mât une rotation d'un quart de tour. Veillez cependant à ne pas l'écraser !.

Le mât a maintenant pris sa forme. Reste libre une fine fente sur toute sa longueur. Nous allons la combler par un fin cordon de soudure en évitant cependant d'immobiliser les petites plaquettes situées à la base du mât et destinées l'arrimer sur sa base.



← Sous la pointe rouge : les plaquettes d'arrimage.

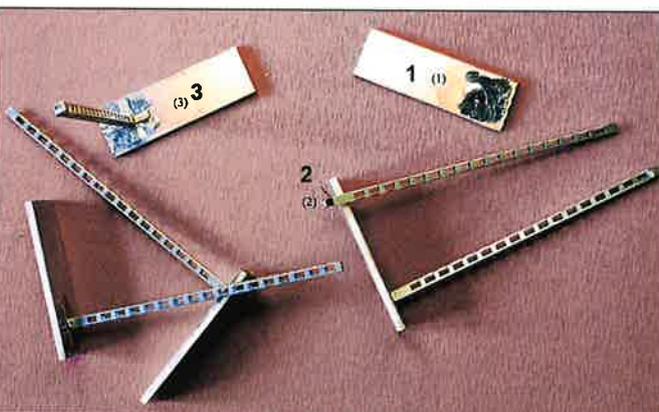


On fait ensuite passer le mât bien à plat sur une feuille de papier émeri à grain fin (800) pour en éliminer les éventuels excès de soudure.



Pour des raisons esthétiques, on fera en sorte que l'arête du mât comblée par de la soudure se trouve vers l'arrière. De cette façon, les éventuelles irrégularités de surface seront en partie dissimulées aux regards par les éléments qui viennent se fixer sur la face postérieure du signal.

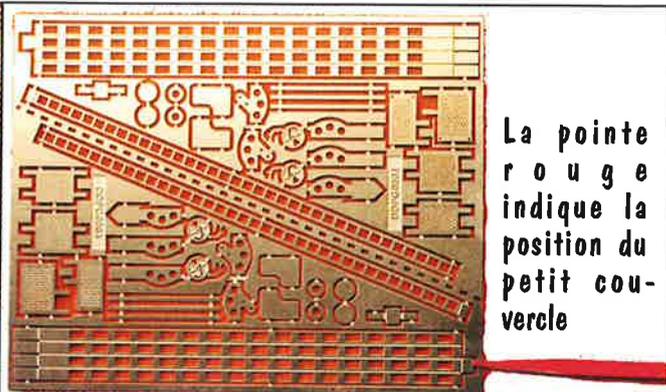
Souder en place le petit couvercle situé à la tête du mât.



(1) : Étamer la plaquette époxy à l'endroit de fixation du mât.

(2) : Ecarter les 4 facettes de la base du mât et étamer leur face inférieure.

(3) : Souder le mât bien perpendiculairement.

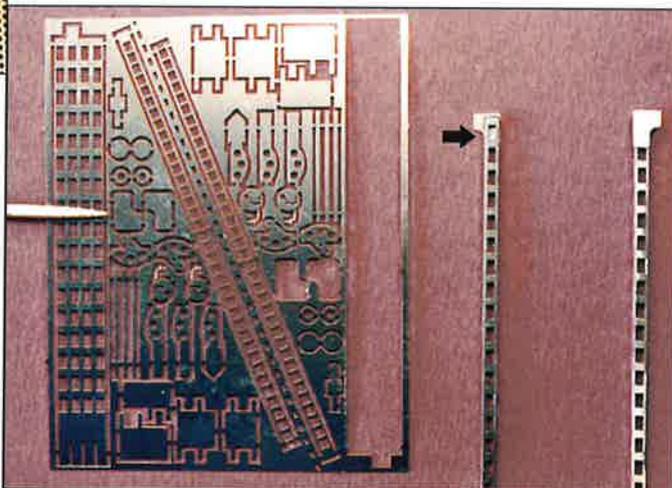


Au moment de l'étamage, soyez parcimonieux avec la soudure de manière à ne pas combler la fine ligne de pliure !

### Ecran pare-soleil.

Prélevons maintenant la pièce qui va figurer l'écran pare-soleil que l'on fixera à l'arrière de l'extrémité supérieure du mât.

Une remarque : tous les signaux n'en possèdent pas d'office.



La pointe de cure-dent indique la pièce qui figurera l'écran pare-soleil du signal.

On la fixe comme indiqué sur la photo en prenant soin de bien aligner le bord de la portion rétrécie sur le bord du mât (flèche noire).

### Support d'axe.

Un petit segment de tube va maintenant être soudé contre la face droite du mât juste dans l'angle de l'écran pare-soleil.

Ce tube, de diamètre extérieur de 1,0 mm et de diamètre intérieur de 0,3 mm est destiné à recevoir l'axe de la palette.

Le soudage doit donc être particulièrement soigné et solide, surtout si vous avez l'intention de rendre votre signal fonctionnel.

Un truc :

Quelques coups de lime plate sur la surface du tube entraînent à cet endroit la formation d'un méplat. En

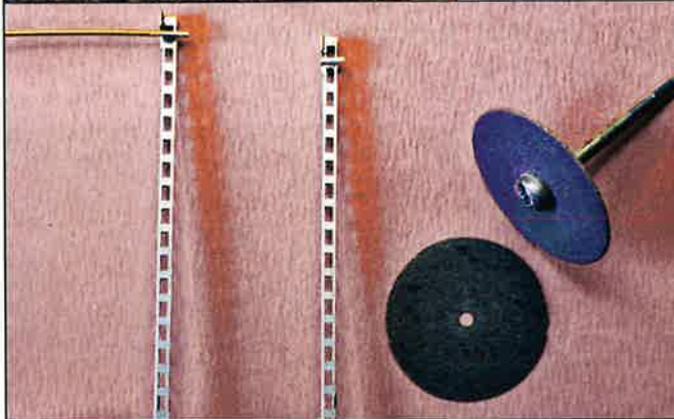
soudant cet endroit sur le mât, on augmente un peu la surface de contact et donc la résistance de l'assemblage.

Après soudage, on sectionne le tube à l'aide d'un disque à tronçonner tournant à grande vitesse.



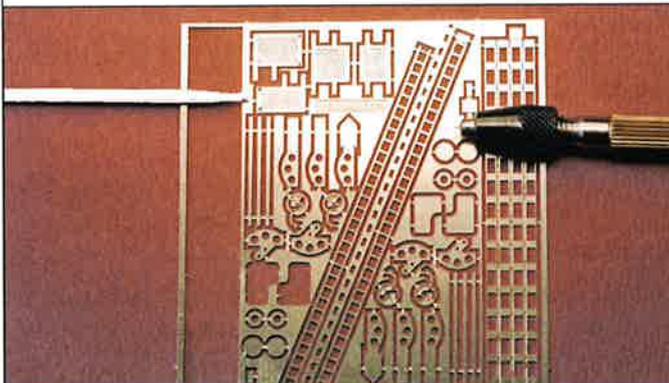
Cette intervention permettra déjà de se faire une idée de la résistance du montage.

On laisse 1 millimètre de tube à l'avant et, à l'arrière, on lui fait affleurer le pare-soleil.



### Nacelle.

La nacelle, maintenant. Deux éléments de plancher guilloché, de taille différente, sont prévus pour chaque signal. Ils sont pourvus de deux avant-trous qu'il faut achever de percer au moyen d'un foret de 0,3 mm. Le repérage de ces avant-trous est aisé : on peut les apercevoir aussi sur la face arrière. Le percement sera plus commode en l'effectuant sur le plancher encore en



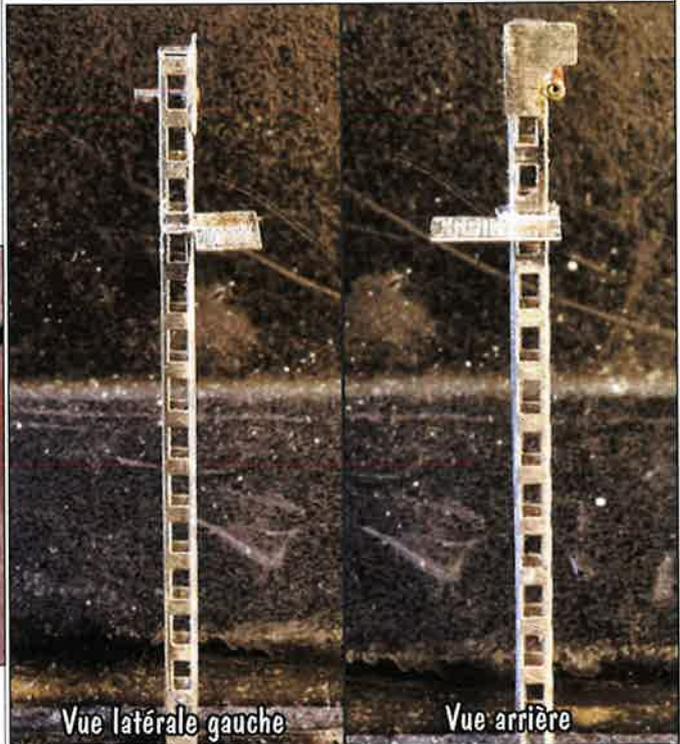
**La pointe de cure-dent montre le plus petit des deux planchers. Le plus grand se trouve juste au-dessus. Remarquez que je ne laisse sortir du mandrin du roule-goupille que la longueur de foret nécessaire au percage pour réduire les risques de casse du foret...**

place.

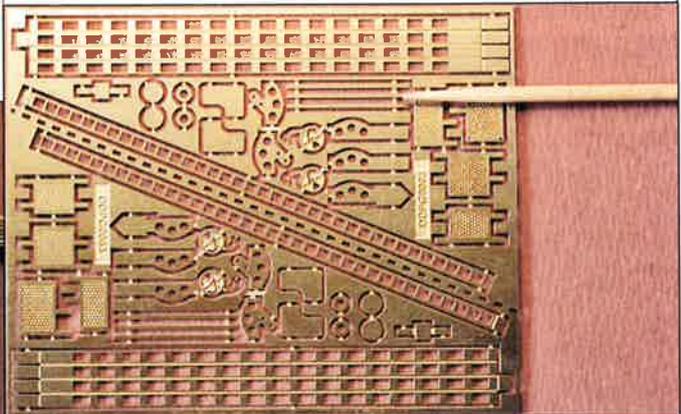
Le plus petit des deux planchers est destiné à la nacelle supérieure. Il est muni de deux pattes de fixation qui viendront se placer de part et d'autre du mât pour y être soudées.

Le plancher le plus grand servira bien sûr de base à la nacelle inférieure.

Si vous examinez des photos de signaux réels, vous constaterez qu'il existe une grande variation en ce qui concerne le niveau des nacelles. A vous de choisir en fonction de vos préférences ou des signaux réels que vous souhaitez reproduire.

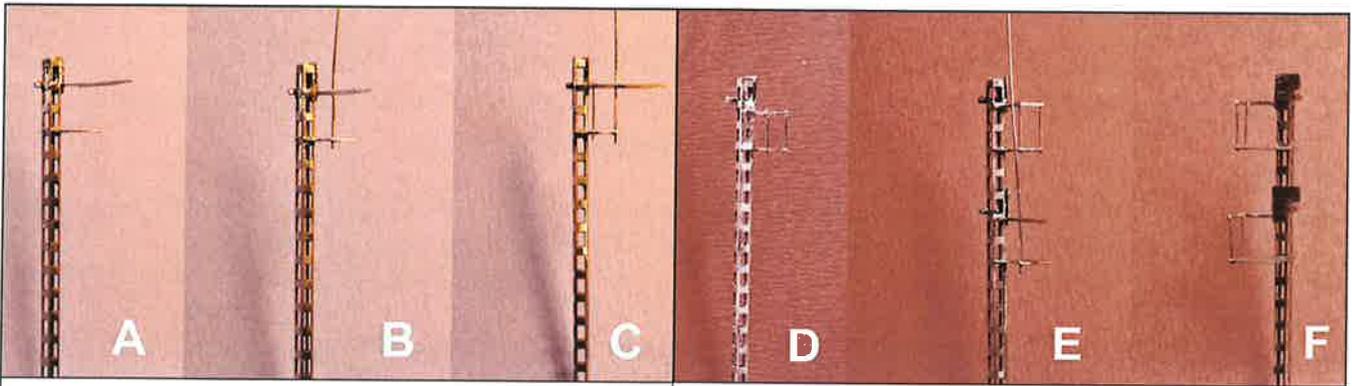


Veiller à la bonne horizontalité dans les deux sens avant de procéder au soudage des deux pattes de fixation de chaque côté du mât.



- La photo de la page suivante (A) : on plie à angle droit la lamelle de maillechort à 2 ou 3 mm de son extrémité et on soude la petite longueur sur le mât en veillant à ce que la grande longueur soit perpendiculaire à ce dernier. Elle doit aussi être dans le plan du bord antérieur du plancher et parallèle à sa surface.

- La photo de la page suivante (B) : un fil de maillechort de 0,3 mm de diamètre est introduit dans le trou prévu



à cet effet dans le plancher. Un point de soudure par dessous le plancher et un autre point pour unir le fil et la rambarde. (Bien surveiller leurs parallélisme et horizontalité). Sectionner l'excédent de fil.

- La photo de droite (C) ↑ : on plie la rambarde à angle droit autour de son support, on fait passer un fil de maillechort dans le second trou du plancher et on pratique comme précédemment.

Photo ci-dessus ↑ : la nacelle terminée (D). On peut donner un petit coup de lime ou de disque pour éliminer les excédents de fil et de soudure.

Si vous désirez que votre signal comporte une seconde palette, on installe sous la première nacelle un écran pare-soleil, un tube-support d'axe, et on construit une seconde nacelle (E et F)...

Texte et photos : Jacques QUOITIN.

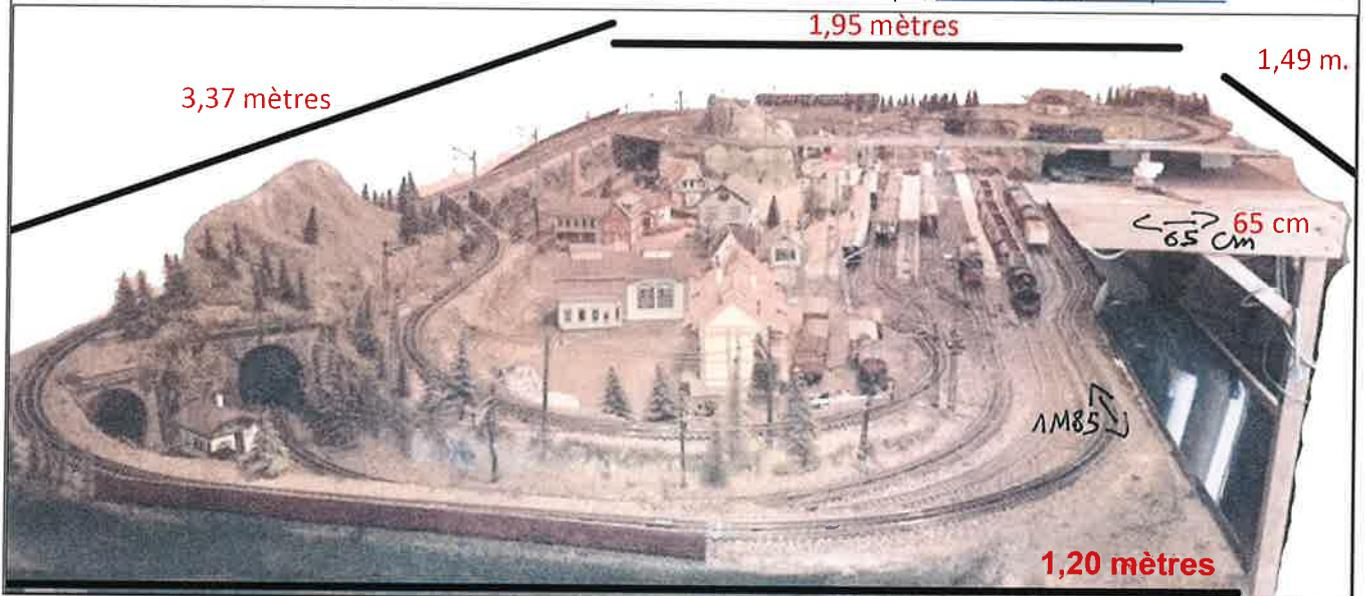
<http://rail-et-fer-en-gaume160.blogspot.be/>

Suite et fin de l'article dans FFN n°194 d'octobre 2015.

### Matériel d'occasion à vendre, écartement H0 en majorité du Trix EXPRESS (3 Rails)

Matériel	Fab.	Référence	Prix	Elok	TE	53 2247 00		Elok DB E10 138		?	
Vapeur I C D DB 24 058	TE	753		Elok DB 112 489-	TE	53 2248 00		Vapeur D C D DB 80 028	Ro	?	
Elok BLS 255	TE	762		Elok DB 110 483-5	TE	53 2249 00		Vapeur D C D DB 80018	TE	?	
Vapeur I C D DB 24 058	TE	2202		Elok DB 140 854-1	TE	53 2252 00		Vapeur BAY 7081	TE	53 2226 00	
Vapeur I C I DB 64	TE	2203	55 €	Elok DB 111 001-4	TE	53 2253 00	94 €	Voitures longues		37 pièces	
Vapeur I E I DB 95 008	FL	4055		Diesel DB 218 218-6	TE	53 2255 00		Voitures courtes		21 pièces	6,5 €
Vapeur DR 81 007	FL	4082		Diesel DB 218 005-7	TE	53 2259 00		Wagons		18 pièces	
Elok Ae 6/6 CFF/SBB	TE	32 233		Autorail 858 "Mainz"	TE	53 2269 00		Bâtiments		15 pièces	
Elok DB 151 017-1	TE	32 263		Diesel V36 257	TE	2261		Gare		1	
Elok DB 140 001 DB	TE	32 321		Elok DB E40 001	TE	2234		Cabine Kibri		1	
Elok DB 120 160-7	FL	87 04352		Diesel V 200 035	TE	2260	35 €	Coffret : Elok DB 103 115-2			
Vapeur 4-6-D SNGB 64.168	FL	416701 B		Diesel V 200 036	TE	?		Fauregon 51 80 92-40 027-5 Dm	TE	31320	
Elok EQ5 001	TE	53 2240 00		Vapeur DB 56 2264	FL	83 4900		Voiture 51 80 22-91 006-2 Aimh			
								Voiture 51 80 22-91-006-2 8im			

TE = Trix **express** - FL = Fleischmann - Ro = Roco. + Divers catalogues Trix Express. La préférence sera donnée à un achat groupé. La vente à la pièce n'est pas souhaitée. Renseignements complémentaires : Claude Carpet, [claudio.modeliste@skynet.be](mailto:claudio.modeliste@skynet.be) 071729561



# 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 2015

6 au 29..... GIVET (F08) : Le "Train Miniature Givetois" expose son réseau au Centre Culturel Pierre Tassin, Rue Méhul, 18; tous les jours de 14h à 17h30. Entrée gratuite.  
..... Le réseau H0 représente, sur 28 mètres x 9 mètres, les sites mosans de Dinant à Givet. [trainminiaturegivetois@gmail.com](mailto:trainminiaturegivetois@gmail.com)

14..... Réseau H0 "mosan" : "Trains de voyageurs internationaux, époque IV". - Réseau 3 rails : circulations. - Ouverture officielle de  
..... la bibliothèque.

15..... FOREST (B), Parc du Bempt, Chaussée de Neerstalle, 323 b. Circulations sur les réseaux 5 et 7 1/4 pouces de 14h à 18h.

**21..... A 20h : Réunion mensuelle du RMM : Projection.**

28..... Réseau H0 "mosan" : "Trains de voyageurs, vapeur omnibus". - Réseau 3 rails : circulations

## Septembre 2015

4..... Réseau H0 "mosan" : circulations libres. - Réseau 3 rails : circulations

7..... Réunion du Conseil d'Administration à 19h au local.

11..... Réseau H0 "mosan" : \*\*\*. - Réseau 3 rails : circulations. - Ouverture officielle de la bibliothèque.

**18..... A 20h : Réunion mensuelle du RMM : Atelier : "Construire soi-même un "GrassMaster" par Didier Delfosse.**

20..... ARLON (B) : bourse au Hall polyvalent, Parc des Expositions 6. 10h>17h.

24..... BRUXELLES (B), gare de Schaerbeek : inauguration du Musée du Chemin de Fer Belge (Train World).

25..... Réseau H0 "mosan" : \*\*\*. - Réseau 3 rails : circulations

## Octobre 2015

2..... Réseau H0 "mosan" : circulations libres. - Réseau 3 rails : circulations

3 & 4..... FOREST (B), Parc du Bempt, Chaussée de Neerstalle, 323 b : Fête de la vapeur, clôture de la saison. Circulations sur les réseaux 5 et 7 1/4 pouces.

5..... Réunion du Conseil d'Administration à 19h au local.

9..... Réseau H0 "mosan" : \*\*\*. - Réseau 3 rails : circulations. - Ouverture officielle de la bibliothèque.

**16..... A 20h : Réunion mensuelle du RMM : Colloque, "La genèse des Transports ferroviaires à Bruxelles par André Peeters.**

23..... Réseau H0 "mosan" : \*\*\*. - Réseau 3 rails : circulations

**25..... JAMBES (B) : inauguration de l'exposition du RMM asbl à la Seigneurie d'Anhaives à Jambes à 11h.**

**30..... Préparation de l'exposition dans nos locaux**

**31..... EXPOSITION du RAIL MINIATURE MOSAN asbl. Centre Associatif et Culturel de Géronsart à Jambes. 10h>18h.**

## Novembre 2015

**1..... EXPOSITION du RAIL MINIATURE MOSAN asbl. Centre Associatif et Culturel de Géronsart à Jambes. 10h>18h.**

6..... Réseau H0 "mosan" : circulations libres. - Réseau 3 rails : circulations

13..... Réseau H0 "mosan" : \*\*\*. - Réseau 3 rails : circulations. - Ouverture officielle de la bibliothèque.

**20..... A 20h : Réunion mensuelle du RMM : Exceptionnellement, elle aura lieu à la Seigneurie d'Anhaive à Jambes.**

**..... Nos locaux seront fermés pour l'occasion.**

27..... Réseau H0 "mosan" : \*\*\*. - Réseau 3 rails : circulations

## Décembre 2015

4..... Réseau H0 "mosan" : circulations libres. - Réseau 3 rails : circulations

11..... Réseau H0 "mosan" : \*\*\*. - Réseau 3 rails : circulations. - Ouverture officielle de la bibliothèque.

**18..... A 19h : souper annuel du club.**

**25..... Réunion annulée : fête de Noël.**

## Janvier 2016

**1..... Réunion annulée : fête du Nouvel An.**

8..... Réseau H0 "mosan" : \*\*\*. - Réseau 3 rails : circulations. - Ouverture officielle de la bibliothèque.

**15..... A 20h : Assemblée Générale du RMM asbl : Convocation dans Ferro Flash Namur n°195 de décembre 2015.**

22..... Réseau H0 "mosan" : \*\*\*. - Réseau 3 rails : circulations. - Ouverture officielle de la bibliothèque.

29..... Réseau H0 "mosan" : \*\*\*. - Réseau 3 rails : circulations

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 circulation de convois sur les réseaux du club : un grand réseau fixe H0 (*décor Mosan*), un réseau modulaire N (*décor Athus-Meuse, site de la gare de Vônèche*) et un réseau H0 (3 rails).

## Conseil d'Administration 2015 du "Rail Miniature Mosan asbl" :

Président ..... Claude Carpet  
 Vice-président + Relations Publiques ..... Pierre Goyens  
 Secrétaire ..... Jean-Pierre Lobet  
 Trésorier ..... Pierre Storder  
 Médiateur ..... Philippe Bruniaux  
 Membre ..... Vincent Disy  
 Membre ..... Etienne Noulard

## Animateurs des réseaux et des activités :

Réseau H0 "Mosan" ..... Claude Riguelle  
 Réseau H0 "3 Rails" ..... Etienne Noulard  
 Réseau H0 "3 Rails" (adjoint) ..... Pierre Storder  
 Réseau N "Athus-Meuse" ..... Didier Delfosse  
 Réseau Modulaire des Membres ..... Pierre Goyens,  
 et Jean-Claude Botspoel  
 Section "Fine Scale" .. Jean-Claude Botspoel et Didier Delfosse  
 Bibliothèque ..... Philippe Bruniaux et Jean-Claude Botspoel  
 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 ..... Claude Carpet ..... Allée des Fougères, 435 .... 5621 MORIALME  
 Tél : 071-72.95.61 ..... GSM : 0475-48.62.60 ..... Courriel : [president@club-rmm.be](mailto:president@club-rmm.be)

Vice-Président ..... Pierre Goyens ..... Rue du Plantis, 2 ..... 5561 GENDRON.  
 ..... GSM : 0474 47.26.70 ..... Courriel : [vice-president@club-rmm.be](mailto: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](mailto:secretaire@club-rmm.be)

Trésorier ..... Pierre Storder ..... Route des Six Frères, 60 .... 5310 LEUZE.  
 Tél : 081-51.36.65 ..... GSM : 0475-39.31.70 ..... Courriel : [tresorier@club-rmm.be](mailto:tresorier@club-rmm.be)

Compte Banque .. du "Rail Miniature Mosan asbl" : IBAN : BE26 0016 1113 4129. BIC : GEBABEBB

Local ..... Centre Associatif et Culturel de Géronsart, Rue du Trèfle n°1, 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

Editeur responsable : ..... Claude CARPET, Allée des Fougères, 435; B.- 5621 Morialmé (Florennes).

& Diffusion : ..... Tél : 071.72.95.61. et 0475.48.62.60

Courriel : [redac-chef@club-rmm.be](mailto:redac-chef@club-rmm.be)

URL Internet du Rail Miniature Mosan : <http://www.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

Photos de la 12 <sup>me</sup> bourse .....	page 2 de couverture et page 1
Photos de la visite de nos amis de l'ALAF .....	pages 2 à 4
Photos de la visite au MTUB .....	pages 5 à 7
Réunion hebdomadaires et mensuelles .....	pages 8 et 9
Agenda des réunions au RMM .....	page 22

## Les pages du 5 pouces

Construction d'un pont tournant .....	pages 15 et 16
---------------------------------------	----------------

## Modélisme

Montage d'un signal à palettes fonctionnel de la SNCB (partie 1 de 2) .....	pages 17 à 21
---	---------------

## Les reportages d'André

Lorsque les trains prenaient la mer .....	pages 10 à 14
---	---------------

# ferro flash Namur n°193 (2015-4)

[secretaire@club-rmm.be](mailto:secretaire@club-rmm.be) ou [ffn-rmm@club-rmm.be](mailto:ffn-rmm@club-rmm.be) <http://www.club-rmm.be>

Le club de modélisme ferroviaire «Rail Miniature Mosan asbl» a commandé chez «B-Models» la réalisation d'un wagon privé belge à l'échelle H0, époque III, à marquage jaune, aux inscriptions conformes, identifié «BISTER» du nom de la fameuse moutarde et des produits condimentaires de cette entreprise fondée à Jambes en 1926. Ce wagon est actuellement en cours de fabrication. Le modèle décrit ci-dessus au prix de 20,00 € la pièce, hors frais d'envoi.

L'enlèvement est proposé lors du W.E. de l'exposition que le club organisera en ses locaux les samedi 31 octobre et dimanche 1 novembre. Chaque souscripteur sera averti en temps opportun.

Pour être effective, la commande s'accompagnera d'un paiement de 20,00 € par wagon au compte : BE26 0016 1113 4129 du «Rail Miniature Mosan asbl».



Ce quatrième numéro de l'année 2015 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet et Michel Herbiet. Sa diffusion est assurée par Claude Carpet.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro par des articles, photos ou toute autre collaboration : Alain Boulet (ALAF), Philippe Bruniaux, Christian Grevesse, Jean-Pierre Lobet, André Peeters, Jacques Quoitin, 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", Allée des Fougères, 435; 5621 MORIALME. 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 : Réseau HO "mosan", la HLV n°12.004 sort du tunnel de Godinne (photo Claude Carpet).**

**Page 2 de couverture : Photos de la 12<sup>me</sup> bourse ferroviaire du RMM asbl.**