

FERRO FLASH

NAMUR

www.club-rmm.be

**ASSEMBLÉE
GÉNÉRALE**

Page 04

SOUPER DU RMM

Page 10

**SÉRIE:
GARÉ À NOUS**

Page 12

Bulletin trimestriel de modélisme
et d'informations ferroviaires
N°196 • 2016 - 1

Société Royale



RMM
O O O O O O O O



Le modélisme ferroviaire est un divertissement

Bonjour à tous, amis du RMM,

Lorsque Pierre m'a dit qu'il serait de bon ton pour notre revue trimestrielle d'écrire le mot du président, j'ai eu un moment d'angoisse, cela me semblait prématuré, parler de quoi alors que je viens de rejoindre le CA ? Il me répond, parle de toi, présente-toi. N'est-ce pas un peu narcissique? Non? Bon, je vais essayer. Il est vrai qu'il y a beaucoup de nouveaux parmi nos membres, ce qui est très bien pour le RMM par ailleurs. Donc pourquoi pas ?

Né 5 ans après la fin de la guerre, nous sommes en plein dans le baby-boom avec des parents tout juste sortis des restrictions. La vie est donc croquée par eux à pleines dents et sans vraiment de privations. Deux éléments de cette période marquent et motivent ma présence au RMM aujourd'hui.

La carrière d'un Papa à la « General Motor » et ses actions avec la résistance pendant la guerre dans les services américains, ont eu comme résultat pour nous, un goût certain pour « l'American Way of Life ». De plus, dès 1956, il construit son premier réseau de trains miniature. Marklin pour commencer, puis Fleischmann. Ce changement n'était pas une décision prise à la suite de réflexions au sujet des

deux systèmes, mais bien le fait que l'importateur Fleischmann de l'époque est venu auprès de lui acquérir une Chevrolet, et par conséquent, il a obtenu quelques avantages pour l'achat de matos à bon compte dans cette marque. Comme quoi ! Voilà donc le train électrique, pas encore miniature, entré dans ma vie. Cet environnement USA est l'autre point pour l'attrait bien marqué en faveur de tout ce qui vient d'outre-Atlantique, et donc aussi son chemin de fer.

Pourquoi l'Union Pacific ? Et bien parce qu'il s'agit d'une des premières compagnies américaines qui existe encore aujourd'hui, elle a possédé des superbes locos mythiques : Big Boy, Challenger, Turbines à Gaz, FEF et bien d'autres. A également contribué à l'histoire de ce pays en construisant avec la Centrale Pacific, future Southern, l'Overland, le Transcontinental qui ouvrit les contrées de l'Ouest. Ceci à partir du 10 mai 1869. Le rêve quoi ! Le train miniature c'est bien cela, non ?

Quant à la passion pour le modélisme d'atmosphère (merci Jacques Leplat pour la définition), avec le rendu si possible correct de l'environnement et la patine de l'ensemble, elle est expliquée par un passage au modélisme plastique durant l'adolescence, en plus des filles bien entendu. Mon métier a complété mon attention et mon goût en faveur des détails.

La lecture et l'étude de livres et de revues sur le train et son environnement, accompagnées en cela par l'observation de photos font partie des occupations d'un modéliste.

Tiens! oui, je pense à Al Kalmbach, fondateur du Magazine Model Railroader, qui disait en 1935: « L'essence même du modélisme ferroviaire est de construire un réseau. » Et surtout, afin de bien l'appliquer au RMM : « Le modélisme ferroviaire est un divertissement (pour s'amuser donc)».

Sur ces paroles d'un très ancien de notre passion, bonne lecture de votre revue et à bientôt ...pour passer du bon temps ensemble.

Jean-Claude Botspoel
Président



Sommaire

04 | Assemblée générale

Résumé de l'assemblée générale du 29 janvier 2016

07 | Documentation

Documentation: Célèbres locomotives de la SNCF sur les rails belges.

08 | La vie du club

Sortie à Stuttgart du 4 au 8 novembre 2015

10 | Souper du RMM

Souper du RMM - Décembre 2015

12 | Série: Gare à nous

Série: Gare à nous - Spontin

14 | Le train désherbeur

«Weedfree-on-track»

16 | Quand ces lignes...

Quand ces lignes étaient en Prusse.

18 | Nürnberg 2016

Nürnberg 2016 - Un salon en demi-teinte

21 | Flash info

sur l'état d'avancement des nouveaux modules N

22 | Faire vivre son réseau

Faire vivre son réseau - " Lariciu Centrale"

24 | R.M.M.

R.M.M. Miniature Buildings

26 | Agenda

Agenda: Avril - Mai - Juin

27 | Astuces

Astuces: Envoyer de gros fichiers par email



Assemblée générale



du 29 janvier 2016

Pierre.

1° Report de l'assemblée générale

« Cher Membre, suite à des difficultés d'envoi du Ferro Flash Namur, numéro 195, le conseil d'administration s'est vu dans l'obligation d'annuler notre assemblée prévue le 15 janvier et décide de la reporter au vendredi 29 janvier, étant donné que l'assemblée n'aurait pas été valablement constituée suite au délai de quinze jours non respecté pour sa convocation. La loi autant que nos statuts nous imposent cette décision »

2° Assemblée générale 2016

2.1 Présences des membres effectifs

PRESENTS: BAR Fabrice, BLEHIN Charles, BOTSPOEL Jean Claude, BOUCHAT Marc, BOUGELET Jean-Claude, CHEVALIER Thomas, DELFOSSE Didier, DENEUF Guy, DISY Vincent, DUMONT Thierry, FOLLEBOUKT Thierry, FOURNY Charles, GOYENS Pierre, GREVESSE Christian, HACCOURT Charles, HERBIET Michel, HOSTE Alain, LEVAQUE Bernard, LOBET Jean-Pierre, MAES Patrick, MOREAU Didier, PARMEN-TIER Pierre, PARMENTIER Jacques, PECHEUX Thomas, PEETERS André, RAUSCENT Kevin, RIGUELLE Claude, STORDER Pierre, WARNIER

EXCUSES: NOULARD Etienne, BRUNIAUX Philippe et PONCHON Didier.

Ces trois membres effectifs ont donné une procuration à un membre effectif pour voter en leur nom. (Dirk ARRETZ, en panne).

VOTANTS: 32 membres effectifs présents et en ordre de cotisation soit 80% des membres effectifs : le quorum de 50% est largement atteint, l'assemblée est valablement représentée.

2.1.2 Ouverture de l'AG par le Président ff, Pierre GOYENS (résumé)

Outre ses BONS VŒUX pour 2016, Pierre a prononcé un mot très court à propos de la démission de Claude CARPET, « le remercie

pour ce qu'il a fait pour le RMM, il le remercie et serait à la fois triste de sa démission mais aussi content pour l'ambiance retrouvée au club ».

« Avant d'ouvrir notre Assemblée générale, je tiens à vous remercier d'être présents si nombreux, et au nom du CA je tiens également à nous excuser pour le report de celle-ci du 15 janvier à ce jour.

Que ceci ne me prive pas de remercier Pierre, Jean-Pierre, Etienne et Philippe pour le travail exécuté dans des conditions pas toujours faciles pour clôturer les comptes, envoyer le Ferro Flash, retrouver les membres effectifs & adhérents et m'accompagner malgré moi dans les dédales et arcanes des obligations des ASBL.

Après notre AG, nous ferons une brève mensuelle, pour vous proposer les activités et projets de notre RMM, société royale. Bonne soirée à tous et bonne AG. »





2.2 Bilan moral, par le secrétaire, Jean-Pierre Lobet.

Il annonce que pour une fois, il ne prononcera pas « un bon mot » mais bien un « texte sérieux ».

Si fin 2014, nous étions 80 membres dont 42 membres effectifs et 86 abonnés. Aujourd'hui nous sommes 85 membres, 44 effectifs dont 32 présents. il y avait un petit PLUS, une COURONNE car, à 50 ans, une association qui fait les choses comme il faut, mérite d'être traitée de ROYALE !

Janvier 2015

Le 13 janvier, le conseil d'administration entérine bien des choses: la dernière vente aux enchères a rapporté 900 euros, le wagon du club est accepté par Mme Bister, Didier Delfosse annonce le voyage du réseau N Vonèche à Antwerp en mars; Dirk Arretz prépare un voyage à Vienne en Juillet; Jean-Claude Botspoel parle d'une section « Fine Scale» et le 3 Rails sortira à Profondeville avec

l'USIC en mai. Tiens et si on baptisait enfin ce réseau?

Février 2015

Le Secrétaire reçoit confirmation: le RMM sera ROYAL le 18 septembre! On découvre un exemplaire-projet du wagon Bister.

Mars 2015

Le CA opte pour la simplicité : l'appellation « société royale » sera simplement ajoutée à nos enveloppes, courriers, affiches, revues. On reparle de DORTMUND et du jumelage DINAN-DINANT.

Avril 2015

Le CA apprend que TMM va faire



un reportage sur nos 50 ans. JPL encode la date dans les Agendas de QUE FAIRE, FACEBOOK. Le Président propose un LOGO aux 3 couleurs nationales.

Mai 2015

L'Expo D'Anhaive vient s'ajouter au programme du RMM cinquanteaire. On met au point le rapatriement du Réseau US, dont on ne sait encore que faire ensuite. Il y a déjà 108 tables à la Bourse de juin! André Peeters nous concocte une super Journée Tram à Bruxelles!

Juin 2015

Dernières consignes pour la Bourse! Pour les 50 ans, Philippe reprend le texte fait par Jean Claude Botspoel, aux 40 ans et le complète.

Juillet 2015

Le CA fait le point sur les comptes : le résultat de la Bourse (148 tables et 205 entrées). Le réseau 3 Rails se décore de plus en plus, les modules s'accordent entre eux, le N parle de Stuttgart après son succès anversoais.

Août 2015

Les 50 ans se dessinent: à quelle date chez le Gouverneur et avec qui? Pas de place pour le US RMM à l'expo d'Anhaive. 52 wagons Bister sont réservés et on annonce la livraison.

Septembre 2015

Pour les 50 ans, une liste vaste: on corrige l'affiche, on décide qui inviter, le plan de l'expo se précise, on constate que le Président a entrepris beaucoup de choses, dont les éclairages Leds du réseau H0.

Octobre 2015

Pour les 50 ans, on a le plan, les clés, les menus, un organigramme, des Listes de consignes, mais on ne sait où loger les invités. Les tarifs du bar sont décidés. On espère ne rien avoir oublié!

Novembre 2015

Pour les comptes, l'Expo des 50 ans, avec la vente des Wagons Bister, se termine avec +/- 1500 euros en positif. Plus de 90% des membres s'y sont investis et ce fut vraiment une belle activité! Au budget ordinaire, notre Trésorier nous explique que les cotisations + abonnement couvrent à peine les charges courantes, frais de fonctionnement, assurances et FFN : la cotisation annuelle passera donc à 45 euros et FFN à 4 éditions-couleur. Le 17 novembre: le CA reçoit et accepte la démission de Claude Carpet. Le CA fait le point sur le souper de décembre, l'AG de Janvier, la revue FFN qui doit sortir, il demande un budget par réseaux et ébauche un agenda 2016.

Décembre 2015

Pierre Goyens, Président (ff), félicite Pierre Storder, Trésorier, qui a résolu le problème de la facture d'eau et des relations régulières sont nouées avec le TTSM. Au Bar, 3 équipes hebdomadaires sont annoncées.

La visite de TRAINWORLD est programmée pour le 27 février 2016 avec André Peeters comme guide.

On dirait que 2016 est déjà bien lancée !!!!

2.3 Rapport des Commissaires aux comptes, approbation par l'AG.

Le Trésorier, Pierre Storder, nous présente la comptabilité 2015, résultat en Boni. Les commissaires font la lecture de leur rapport (disponible chez le secrétaire) L'assemblée vote et donne décharge aux Commissaires aux Comptes et aux Administrateurs.

2.4 Budget 2016 et approbation par l'AG.

Le trésorier présente le budget 2016 établi par le CA. Jean-Claude Botspoel explique que l'on a toujours proposé un budget en équilibre et que les CA précédents n'ont jamais refusé une dépense utile. Pierre Storder propose plutôt une discussion, par réseaux, sur les besoins de chacun. Le Budget 2016 est approuvé à l'unanimité par l'AG.

2.5 Election de membres au conseil d'administration.

Pour rappel : 44 membres effectifs dont 32 présents ou représentés : le quorum est atteint. Pour être élu au CA il faut obtenir la majorité des voix soit 17.

Conseil d'Administration est formé début février

Le président: Jean Claude Botspoel
Le vice président: Philippe Bruniaux
Le secrétaire : Jean Pierre Lobet
Le trésorier : Pierre Goyens
Administrateur: Pierre Storder

Fait à St Servais, le 02/02/2016, Jean-Pierre LOBET, Secrétaire »

2.6 Election d'un commissaire aux comptes.

L'assemblée vote et donne mandat à Pierre Warnier. Thomas Chevalier poursuit son mandat jusqu'en fin 2016.

2.7 Clôture de l'Assemblée Générale

Le président (ff) clôture l'assemblée sous un applaudissement et propose de poursuivre avec la réunion mensuelle.

Documentation

Célèbres locomotives de la SNCF sur les rails belges



La Vapeur "Pacific" 231E2

Le 7 juin 1959, à quelques centaines de mètres de la gare de Frameries, la locomotive tracte le train international 120

Amsterdam – Bruxelles – Paris. A son crochet, l'on remarque deux voitures de CIWL :

- La première une voiture « Pullman » de 1ère classe (type flèche d'or)
- La seconde, une voiture restaurant.

Photo : B. Dedoncker parue dans le calendrier du PFT de juin 2015.



Documentation :
Michel Herbiet

L'électrique cc 40105

Le 12 octobre 1990, dans la longue rampe qui court de Tubize à Braine-Le-Comte, la locomotive tracte le train International 282 Amsterdam – Bruxelles – Paris.

A son crochet, une longue rame de voitures du type « Corail » de la SNCF.



Photo : J-L Vanderhaegen parue dans le calendrier du PFT d'août 2005



Nous sommes partis avec le réseau modulaire N de Vonèche du Club RMM à la grande exposition de Stuttgart en Allemagne avec Didier Delfosse, conducteur de la voiture et sa remorque contenant le réseau, Didier Moreau, Liliane et Thierry Follebouckt.

Départ mercredi 4 novembre pour 5 heures de route, montage du réseau sur place dans l'après-midi et raccordement au réseau N160 d'Anvers et 3 modules de notre ami belge puis raccordement à l'ensemble du réseau des différents membres participants, pour tenter de battre le record du plus long réseau : 1 kilomètre !

Notre réseau a été fort apprécié pour son fonds de décor aussi bien par les autres clubs que par les organisateurs. Ils n'avaient jamais vu un si beau décor. Nous avons donc toutes nos chances de remporter l'un des trois prix du public ou des membres des différents réseaux.




La vie du club.

Sortie à Stuttgart du 4 au 8 novembre 2015

Jeudi ouverture du salon du modélisme, des jeux et des jouets. C'est en effet un salon multi offre des loisirs. Nous occupons la moitié de ce salon dédié au modélisme et il y avait de quoi s'y perdre quand on parcourait l'ensemble du réseau sans un plan à la main étant donné qu'il y avait un nombre du cul-sac, un vrai labyrinthe. Quand nos trains partaient sur le réseau, nous ne les revoyions revenir que 3 à 4 heures plus tard tant le réseau était vaste. Nous avons pu admirer les différents modèles de trains de la Belgique à la Suisse, l'Italie, la France et l'Allemagne ainsi que les décors différents : montagne, plaine, bois, usines, villes et même un réseau danois avec un ferry comme train ! 18 heures, fermeture de la première journée et préparation d'un grand repas commun avec toutes les

spécialités de chaque pays participants. A l'apéro, nos bières belges furent bien appréciées surtout par les allemands ! Apprécies aussi le pâté d'Henri au coulis de cerises, les suisses et leur raclette au fromage, les japonaises avec leurs petits crackers au riz bien de chez eux. Eh oui ! Une école japonaise avait remporté le prix dans leur pays du plus beau module et le président de la marque de trains Kato leur avait offert une semaine tous frais payés avec leur classe pour représenter le Japon. Les jeunes filles étaient très fières de leur module et notre ami Thierry s'est fait une joie de pouvoir leur parler en japonais et ainsi faire en sorte qu'elles se sentent moins isolées.

Viens la soirée. Nous étions dispatchés dans les hôtels aux alentours, pour nous l'hôtel Ibis.

 Article écrit par:
Thierry Follebouckt




Le lendemain, après le petit déjeuner et cela pendant 4 jours du jeudi au dimanche, nous recevons des visiteurs de toutes les nationalités venus des 4 coins de l'Europe pour admirer ce gigantesque réseau modulaire. Des journalistes aussi et même la TV locale sont venus nous voir. Nous avons donné des interviews, des renseignements sur le réseau qui est notre fierté, des vendeurs et des commerciaux sont venus nous démarcher, enfin de grands amateurs du modélisme ferroviaire. Nous nous relayions pour que chacun d'entre nous puisse aller parcourir le réseau et les autres salons car il fallait certainement les 4 jours pour tout voir. Je dirais que c'est un des plus beaux salons de modélisme après Nuremberg et Dortmund.

Dimanche soir, après la fermeture, remise des prix par le président Mr. Hiroshi Kato. Nous avons remporté le deuxième prix ! Pour une première visite, nous avons trouvé cela très satisfaisant et nous

espérons qu'en 2016 avec les trois derniers modules et l'alliance avec le N160 nous pourrions remporter le premier prix.

Vous pouvez voir sur YouTube le film de ce super grand réseau en tapant : « N scale convention 2016 » et remarquerez que notre réseau a été largement filmé et même en fin du reportage.

L'équipe N: 
 Liliane Richir
 Didier Moreur
 Didier Delfosse
 Thierry Follebouck



SOUPER DU RRM

— ○ —
Décembre 2015

Annoncer l'activité, apporter sa bonne humeur, son pain, son fromage ou équivalent et sa bouteille de vin, y ajouter l'apéro de Jean-Claude BOUGELET, se dire que c'est meilleur avec un dessert, vérifier en petit comité si on a bien des nappes, des serviettes, des couverts en suffisance, se réunir un peu à l'avance et tout mettre en place "Empowerment", comme disent les patrons mals embouchés!

Et cela marche: c'est ainsi que plus de 60 d'entre nous se sont retrouvés dans le local de nos amis du TTSM de Géronsart pour fêter la fin de l'année 2015 ou annoncer l'année 2016.

Ce fut un grand succès, il restait bien un peu de pain, un peu de fromage mais pas beaucoup de vin à la fin.

Et puis, du même élan, tout ranger et redescendre dans nos locaux habituels en moins d'une demi-heure: quel bel ensemble! Zut, plus de tirage au sort de bouteilles de vin pendant un an, comme les années précédentes

Il est évident que le RMM recommencera l'opération fin décembre 2016 !

 Article écrit par:
Jean-Pierre Lobet





Série: Gare à nous

SPONTIN

Spontin, c'est le village de mon beau-père et le berceau de la famille POSSET. Nos promenades dominicales nous amenaient, à travers le tunnel, à Spontin-sources, à Dorinne-Durnal, et retour par les bois ou le long de la rivière Le BOCQ, rapide, froide et au cours très court. Moi, mon regard me guidait évidemment vers les rails restants ou leurs traces, aux carrières de La Rochette.

En septembre 1992, nous n'avons donc pas boudé notre plaisir de voir le PFT revenir avec des autorails sur la Ligne 128- Ciney-Yvoir, abandonnée du « service des trains voyageurs » depuis le 31 juillet 1960. La voie fut renouvelée entre Ciney et Spontin-Sources en 1980 (traverses en béton, ballastage et débroussaillage) puis conservée -entretien minimal- « pour les besoins de la Nation » par le Ministère de la défense Nationale. Fin 2015, les efforts de nos amis du PFT ont permis la remise en exploitation jusque la gare de Bauche. L'accès à Yvoir est compromis, entre autres, par les carrières qui grignotent le tunnel qui y mène et par Infrabel qui ne semble pas le souhaiter.

UNE GARE A NOUS , LES MODELISTES ?

Le plus facile, ce sera probablement la confection du BR, le bâtiment des Recettes de Spontin. C'est un bâtiment-Type N°3 Etat Belge,

long de +-38 mètres sur +-7 de large. Vous irez mesurer si vous voulez mais le PFT nous en a proposé un bâtiment très semblable, celui de la Gare de Dorinne-Durnal, en carton renforcé découpé et traité au laser, à peindre ! C'est à prendre ou à laisser.

Au centre, son corps de logis à un étage comporte 3 travées. Au rez, il y avait les Recettes et le Salon du « chef ». L'étage compte quand même 3 chambres. D'un côté, une longue aile abritait la salle d'attente et le magasin; une autre aile renfermait la salle à manger

et une « cour » (couverte depuis); probablement aussi buanderie, un four, une réserve à charbon. Sans porte coté quai, cette partie était réservée à la famille du chef de gare. La forme du bâtiment n'a pas changé en 2016 mais il s'agit maintenant d'un bar, d'une cuisine et une salle réservée aux activités du village et à l'organisation de la désormais célèbre « Brocante des Missionnaires ». Il y en avait trois chez les frères Posset ! A Spontin aussi, on a fait appel « à la pierre du pays » et la gare reste très belle.

DES VOIES POUR TOUS ?

En modélisme, il faut à la fois « faire vrai » mais aussi tenir compte de la place disponible dans l'habitation du RMMiste, de la mise à quai d'une rame-voyageurs de taille suffisante. Plus d'un d'entre nous multiplie les voies, ont envie de voies de garages longues, d'une plaque tournante, etc. Bref, la gare de Ciney et, seul, on n'a qu'une vie et un budget limité ! Et puis, le réseau, fixe ou démontable ?



Jean-Pierre LOBET
Nos sources : LE CHEMIN DE FER
DU BOCQ, PFT, 2003. LA CROIX de
HESBAYE, Alain BAUWIN et Didier
FUNKEN, 2002





A Spontin , c'est plus facile, plus court et avec surtout des limites : deux points de fuite faciles, une courbe vers Ciney et un pont routier ,plus le tunnel vers Durnal !Tout peut être raccourci mais la variante de l'époque PFT est loin du plan d'origine : les voies-annexes sont passées du côté-village au côté-colline. Imaginez que votre train vient d'Yvoir. Après la légère courbe sortant du tunnel, il y a d'abord une aiguille bien centrée sous le pont , deux longues voies, utiles pour les croisements. Deux quais assez courts, un en cendrées et l'autre en pavés, ne seront pas suffisants si Philippe BRUNIAUX veut y amener à quai le « train d'Hermann GOERING » (21.10.1940). Certains modélistes vont donc allonger au moins celui en face du BV. Une aiguille droite mène à une voie-accessoire, avec sortie vers Ciney par

une traversée-jonction , cul de sac de manœuvres vers Ciney et accès en palier vers une rampe pour charrettes, camions. Au centre, la cour aux marchandises, car on charge et décharge de chaque côté. Un long tiroir s'y embranche et court quasi jusqu'au bureau des recettes.

Mettons-nous sur la cour face au BV. En fonds de décor, une colline, la route et son pont, la maison du piocheur et un chemin latéral ferment la maquette . Devant nous, sur remblai, le tout domine la vallée du Bocq qu'un raccordement privé traverse vers une très grande plateforme de carrière. Pour le modéliste, c'est trop, il s'arrêtera probablement là. Ou évoquera cela par une aiguille droite menant à un fiddle yard - caché par le bâtiment de la scierie locale, déplacé un peu en

avant ?Une petite locomotive privée à deux essieux amènera sur la cour deux plats avec dalles sciées ou des tombereaux de gravier , que reprendra une Type 29, conduite par Jean DUBUFFET(si, c'est vrai !). Dans les années soixante, on peut imaginer une diesel Type 210,future Série 60 et des « trémies » à deux essieux. Ou, plus récemment, en 1996, un locotracteur 91 et des ballastières modernes. Chacun peut raccourcir ses voies ; Spontin-gare est donc à la portée de nous tous .

Comme nous sommes sur une ligne à voie unique, on peut faire plus simple : ce plan est très proche de celui de la gare d'Emptinne ,sur la ligne 126 Ciney-Statte ; elle n'a qu'un seul quai et pas d'embranchement particulier.

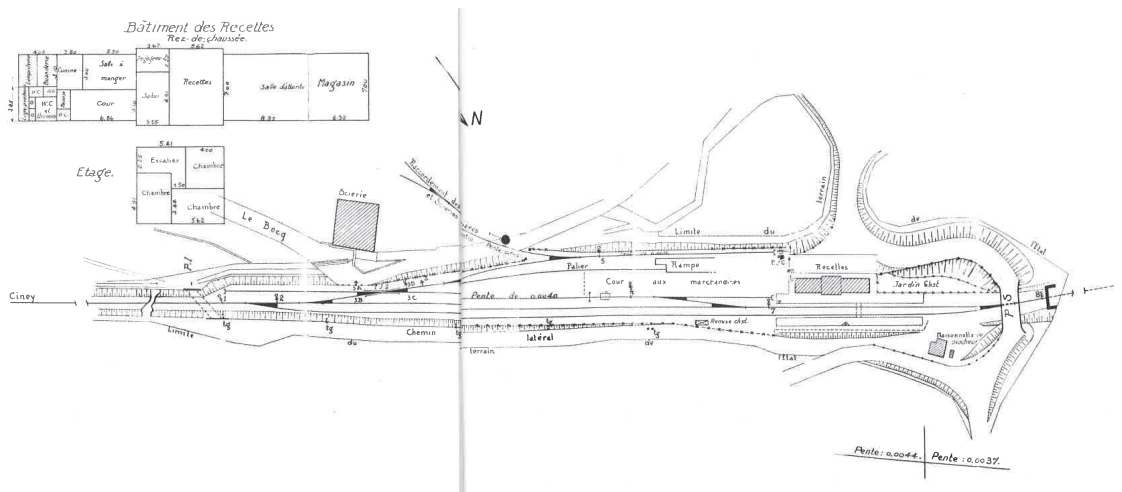
Du bon plaisir avec « cette gare à nous » !



Société Nationale
des
Chemins de fer Belges
Service de la Voie

Ligne de
Ciney à Yvoir

SPONTIN



Photographié en gare de Lier le 09/08/08, le train désherbeur d'Infrabel. Il est tracté d'un côté par la HLD 6315 et de l'autre par la HLD 6236. Elles sont équipées d'une caméra frontale pour la détection de présence de végétaux. (photo Roger Crikelaire).



Le train désherbeur «Weedfree-on-track»

Utilisé sur le réseau Infrabel en 2008

Ce convoi appartient à la société britannique «Weedfree-on-track Limited» ⁽¹⁾. Il est loué pour quatre ans par Infrabel en vue de procéder au désherbage du réseau. Les deux voitures sont issues de matériel en provenance de Hongrie, les citernes en provenance d'Allemagne.

Une caméra vidéo est placée sur la face avant des deux locomotives. Elles transmettent les images de la voie au personnel installé dans les voitures lui permettant d'actionner à bon escient les vannes libératrices du produit chimique de désherbage.

L'une des voitures est équipée en dortoir et bureau de travail pour le personnel accompagnateur. L'autre sert au mélange et à la distribution des produits.

Les 25 et 27 avril 2008, ce train a été photographié avec un wagon couvert Gbs peint en rouge SNCB. Le 13 juin, le train circulait avec un couvert identique repeint dans la même décoration que les deux voi-

tures, mais non encore immatriculé.

⁽¹⁾ Holly Tree Farm,
Park Lane,
Balme;
DN 14 OEP;
UK.

www.weedfree.net

Composition du convoi

- Locomotive Diesel SNCB n°6315
- Wagon citerne VTG n°33 80 78 45 268-1
- Wagon citerne VTG n°33 80 78 45 269-2
- Voiture n°99 88 03 95001
- Voiture n°99 88 03 95002
- Wagon Gbs n°40 88 95 32 292-8
- Locomotive Diesel n°6236.

Le wagon Gbs

Lors de la prise de vues du 9 août 2008, le wagon Gbs SNCB n°1500520, construit par ABR, avait été repeint en blanc avec motifs du «Weedfree-on-track». Il devait recevoir, d'après le documents, le n°40 88 150 2 000-6 Uy T.2216A5. Il a été vu avec cette immatriculation à Libramont en 2012.



Les deux wagons citernes

Immatriculation :	D-VTGD n°33 80 784 5 268-1 P n°33 80 784 5 269-2 P
Propriétaire :	VTG AG. Hambourg.
Gare d'attache :	Bahnhof Maschen Rbf.
Type :	Zacs
Constructeur :	Franz Kaminski, Hameln, 1986.
Capacité :	55.800 litres.
Tare :	23.200 kg.
Longueur totale :	17,9 mètres.
Ecart entre bogies :	12,0 mètres.
Freins :	Knorr KE-GP. Frein à vis et à main.
Boîtes d'essieux :	à rouleaux. Equipés pour l'attelage automatique.
Rayon de courbe :	36 mètres.

44 t	51 t
20 t	

46 t	51 t
20 t	

Les deux voitures hongroises

Constructeur :	Ganz-Hunslet à Budapest en 1990-91
Révision :	L 12-2007.
Voitures ex-postales de la série 51 55 00-40101 à 123 dont les 00-40102 et 00-40105 ont été transformées pour servir dans le train de désherbage.	
Immatriculation :	n°99 88 03 95001-8 n°99 88 03 95002-6.
Longueur totale :	26,40 mètres
Ecart entre bogies :	19,00 mètres.
Frein :	Knorr KE-GP-A
Vitesse admissible :	100 Km/h
Bogies :	avec freins à disques Equipées pour l'atte- lage automatique.
Rayon de courbe :	150 mètres.
Tare / charge	0395001 0395002



☑ Viternes VTG ZACS. Gentbrugge,
23-08-2008



☑ Logo de l'entreprise apposé
sur les voitures



☑ Le wagon d'accompagnement



QUAND CES LIGNES ETAIENT EN PRUSSE...



En prélude à ma prochaine conférence, voici un aperçu de ce qui vous attendra le 20 mai prochain.

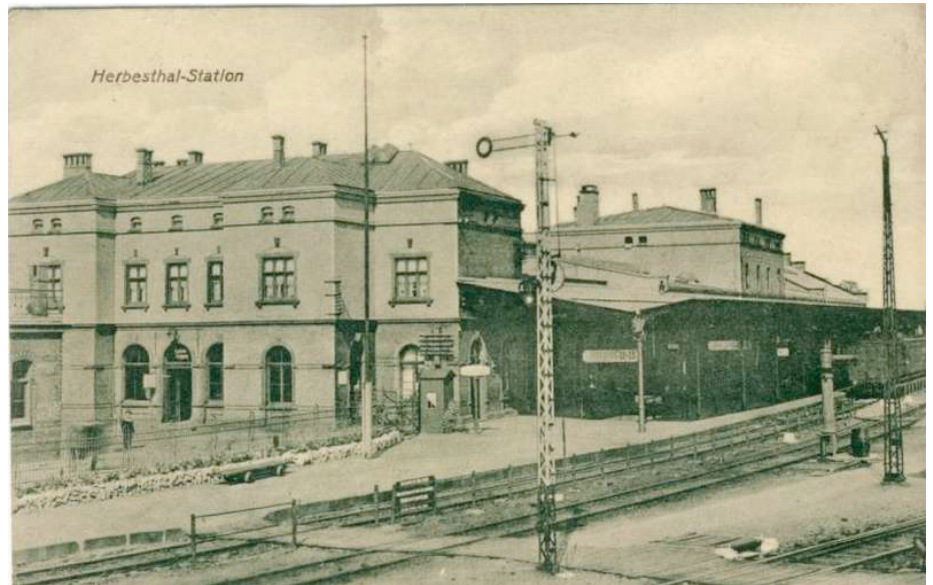
Si la plupart d'entre vous ont encore en mémoire le train touristique de la défunte « VENNBAHN », il vous faut savoir que c'était bien le nom de cette ligne qui reliait les villes de AACHEN & PRÛM, via MONTJOIE & SAINT VITH, tout comme d'autres lignes adjacentes portaient les noms de : « EIFELBAHN, OURTHALBAHN & VENNQUERBAHN ».

C'est en 1882 que le Kaiser WILLELM Ier pris la décision de consacrer une somme colossale pour un projet de construction d'une ligne de chemin de fer dans cette partie la plus occidentale de la PRUSSE.

Cette ligne porta le n° 169 dans l'indicateur des K.P.E.V. et le premier tronçon « Aachen-Raeren-Montjoie » fut mis en service dès juin 1885. Ce numéro 169 sera encore repris à l'indicateur de 1917 et ce, dans sa totalité, depuis AACHEN jusqu'à ULFLINGEN (WILVERDANGE//G.D. Luxembourg).

Je vous parlerais aussi en quelques mots de l'histoire tourmentée d'une partie de cette région qui, tantôt en Prusse, tantôt sous domination française entre 1795 & 1815, puis redevenue allemande en 1871 à la suite de la création du « Reich allemand », rétrocedée grâce à la Belgique suite au « Traité de VERSAILLES » après la Première guerre Mondiale, à nouveau allemande lors du second conflit. Enfin, actuellement, elle fait partie de la « Communauté Germanophone de Belgique ».





Nous ferons un tour de ces lignes grâce à de multiples cartes postales de l'époque, nous verrons l'évolution du paysage ferroviaire, nous ferons ensuite une ballade à la découverte des derniers vestiges ferroviaire de ces lignes 45, 45A, 47, 47A, 48 & 49 qui furent autrefois en PRUSSE.

C'est avec une approche militaire que nous découvrirons les photos de mes archives personnelles, au temps où j'effectuais mon service militaire et où l'on déchargeait encore les chars à la cour de SOURBRODT.

Profitant de cela, je vous ferais découvrir le raccordement militaire du « Camp d'ELSENBORN », parcouru par de petites locomotives à vapeur sur un écartement de 60 cm et bien sûr l'histoire du camp, toute aussi tourmentée que l'histoire de cette région.

Nous ferons aussi une escapade jusqu'à GEROLSTEIN (D) à l'aide de photos prises en 1999 par GEERT MAES lors d'un ultime voyage sur la L.45A, la « VENN-QUERBAHN », via JÜNKERATH où nous allons voir une très belle « DAMPFLOCKPARADE ».

Enfin en terminant la ballade sur le « Réseau du Ravel – VENN-BAHN », nous irons voir chez nos voisins hollandais ce qu'il est advenu de la BR 50 de la défunte « VENN-BAHN », car elle coule des jours heureux au « VELUWE STOOMTREINMAATSCHAPIJ » depuis 2006, sous le matricule 50 0073-2

☑ Texte : André PEETERS

Photos & documentation : collection personnelle sauf « Voyage à GEROLSTEIN » : GEERT MAES.



Nürnberg 2016



Un salon en demi-teinte

En entrant dans le hall 4, temple mondial du modélisme ferroviaire s'il en est, le visiteur impatient de découverte se demande s'il ne s'est pas trompé d'endroit, tant l'emprise des jouets éducatifs grève la surface habituellement réservée à nos chers modèles réduits. Autre constat qui suscite l'inquiétude : des surfaces d'exposition sans locataires. La crise économique vous assène d'entrée une gifle magistrale, la morosité du marché est bien visible pour ce qui nous concerne. Mais restons professionnels. Nous sommes venus découvrir les nouveautés, arpenter les stands pour rencontrer les commerciaux, se faire présenter les modèles phares, discuter délais, quantité de production et possibilité de fourniture.

Force est de constater que l'un de nos interlocuteurs favoris, LS-Models n'est pas présent au salon. L'inquiétude est de mise, la marque n'a-t-elle plus rien à nous offrir suite à la faillite frauduleuse de son producteur Modern-Gala ? La rumeur de leur propre cessation d'activité se propage. Ce n'est que depuis quelques jours, au moment où je rédige cet article que j'ai la certitude acquise qu'il n'en est rien. LS-Models est en train de rebondir, conclut des accords pour la production de ses modèles avec quatre usines pour ne plus se retrouver dans le même pétrin à l'avenir. Daniel Piron, Alain Geniesse et Ohran Yldirim arpentent la planète pour nous offrir de nouvelles productions le plus vite possible. Un peu de patience donc !

Mais que nous proposent nos autres marques phares ?

Notre premier rendez-vous avec Patrick Danckaert est une autre douche glacée. ESU ne produira pas les modèles V60, BR260, BR360 et 8040 que nous attendons depuis si longtemps. Les Chinois ne sont pas à même de la produire en respectant le cahier des charges : pas assez de place sous la caisse.

Pour en avoir vu une en démonstration, qui après de multiples tests se révèle à la hauteur des ambitions de la marque, nous ne pouvons Claude Carpet et moi, que nous étonner de cette décision de Herr Lindner, grand patron d'ESU. Patrick nous annonce cependant que le projet est remis à l'étude. Délai maximal trois ans pour voir le modèle en magasin. Claude, fidèle à ses convictions, propose d'enlever le générateur de fumée, et votre serviteur de réduire la taille du power-pack. Tiens, cela tombe à pic, il y en a justement un plus petit en nouveauté dans la gamme ainsi qu'un nano décodeur, modèle hyper réduit basé sur le décodeur standard existant. La



gamme des décodeurs V4.0 reste inchangée. Au rayon des véhicules, nous découvrons la version longue de la Gravita, une très belle V90 déclinée en quatre versions, une « Ludmilla » ex-DR et deux modèles DB AG et DB Cargo. Les amateurs de la V60 peuvent se mettre du baume au cœur avec la V90 très réussie. Malheureusement la 8040 SNCB n'a pas de remplaçante pour l'instant. Une voiture dancing très en vogue chez les divers constructeurs apparaît également chez ESU sous la forme d'une « Gesellschaftswagen » animée par décodeur sonore pour une piste de danse avec musique à choisir vous-même, charger sur une carte mémoire et insérer dans un mini lecteur pour la voir reproduite en ambiance sonore.

Nous nous rendons chez PIKO ou Mr Deneef nous présente les nouveautés de l'année au rang desquelles nous trouvons une réédition d'une série 82 SNCB, une série 74 variante de la série 73 déjà produite l'an dernier et une nouvelle arrivante : la série 120 SNCB un bref moment numérotée 20 avant de devenir série 28. Les premiers arrivages sont annoncés à très court terme et au moment d'écrire ces lignes, nous sommes déjà en possession des premiers exemplaires du locotracteur série 74 DC analogique. L'automotrice Z2 SNCF à l'échelle H0 intéressera les amateurs d'autorails. Nombre de nouveautés allemandes et des

« pays de l'est » font aussi leur apparition.

En parcourant les allées, nous découvrons avec intérêt les « ready-made » d'ARTITEC, qui nous offre nombres de nouveaux véhicules militaires d'après-guerre et quelques véhicules ayant servi durant le second conflit mondial. Constante de la marque, le niveau de finition est très élevé. Trains militaires et décors de casernes se verront équipés avec brio de ces nouveaux véhicules. FALLER, AUHAGEN et VOLLMER rivalisent de savoir-faire pour attirer le regard par des diaporamas tous plus étoffés les uns que les autres. Notons pour les amateurs de décors plus spécifiques, une très belle réalisation du constructeur autrichien JAËGERNDORFER une très spectaculaire télécabine de station de ski fonctionnelle à l'échelle H0





Monsieur Christophe Chapelle, manager de REE nous fait découvrir de nouvelles variantes de sa pacific PLM, mais aussi une très intéressante motrice Jacquemin en version « Le Capitole » avec un bel assortiment de voitures UIC aux couleurs légendaires de l'express Paris-Toulouse. Les passionnés des grands express légendaires ainsi que le modéliste soucieux du respect des échelles seront comblés. Parlons de MÄRKLIN, TRIX et LGB qui nous annoncent une nouvelle console CS-3 à la coque noire, écran tactile de type smartphone, destinée à piloter les nouveaux décodeurs pourvus d'une mémoire de 64 mbits à 32 fonctions que le groupe commercialise. La lutte pour la performance et la suprématie n'est pas prête de s'éteindre. De nombreux nouveaux modèles viennent changer le visage de la gamme dont une superbe BR95 DB réservée au club « insider », une réédition de la grue « Goliath » et une très belle rame de citernes aux couleurs de DB Schenker. Les fans apprécieront.

Notre dernier rendez-vous nous conduit auprès de Modelleisenbahn München GmbH, producteur des gammes ROCO et FLEISCHMANN. Une excellente

nouvelle nous y attend, les prix des deux marques sont revus à la baisse et les nouveautés sont nombreuses tant dans les échelles H0, H0e et N que la méconnue TT (1:120) très joli compromis entre détail et encombrement. Un modèle 62 Infra-bel apparaît aux côtés des séries 20 rééditées en livrée d'origine verte et livrée bleue. La SNCF est à l'honneur avec une 2D2, et quelques modèles de « nez cassés ». Une importante série de wagons poches et porte containers renforce l'offre marchandise. Trois voitures belges en livrée « Memling » ainsi qu'un Shimms trouveront leur place dans vos gares et dépôts H0.

TILLIG Bahn bien que proposant une très belle gamme de voie en courant continu reste très ancré sur les modèles de l'ex-DDR et est peut-être à l'origine de cette ouverture à l'est dans les modèles réduits. De très beaux exemplaires de wagons à voie étroite satisferont l'amateur de cet écartement si sympathique.

Très belle surprise que l'effort de production de la firme VAN BIERVLIET - B-MODELS qui sortira courant 2016 deux versions de la rame AM, la 54 et la postale. La série 55 se voit déclinée en livrée « new-look ». Deux petites nouvelles font leur apparition : une série 65

en livrée jaune et la 75 en livrée verte. De nombreux porte-containers et trémies complètent l'offre. Une réédition des trémies à ballast est prévue sous deux nouvelles références.

Un salon que nous avons visité pour vous et qui dégage une impression de très raisonnable à laquelle nous n'étions plus habitués, tant les nouveautés foisonnaient chez tous les constructeurs. Gageons que ceci n'est pas de mauvaise augure et prenons le temps nécessaire pour apprécier la finesse et la qualité de reproduction et le réalisme que nous offre la technologie si poussée que nous tenons régulièrement entre nos mains. La suite l'an prochain.

Article écrit par:
Etienne Noulard

Photos:
Claude Carpet



FLASH INFO

sur l'état d'avancement
des nouveaux modules N

Je pense que la dernière information datait des plans établis. Les choses ont avancé depuis :

Dans le courant des derniers mois de 2015, les trois modules en cours ont rejoint le local du club.

Le premier était déjà là au moment de l'exposition. Pour mémoire je reviens sur l'aspect des deux autres avant leur migration:

Ce sont les deux modules qui portent le viaduc proprement dit, ce dernier sera en deux parties qui seront jointes par une arche amovible lors de leur assemblage.

Le travail au club leur a donné une première peau : papier kraft sur sommier de languettes de carton. A l'heure où j'écris, les bandes plâtrées doivent avoir été posées et nous allons devoir nous préoccuper du viaduc lui-même.

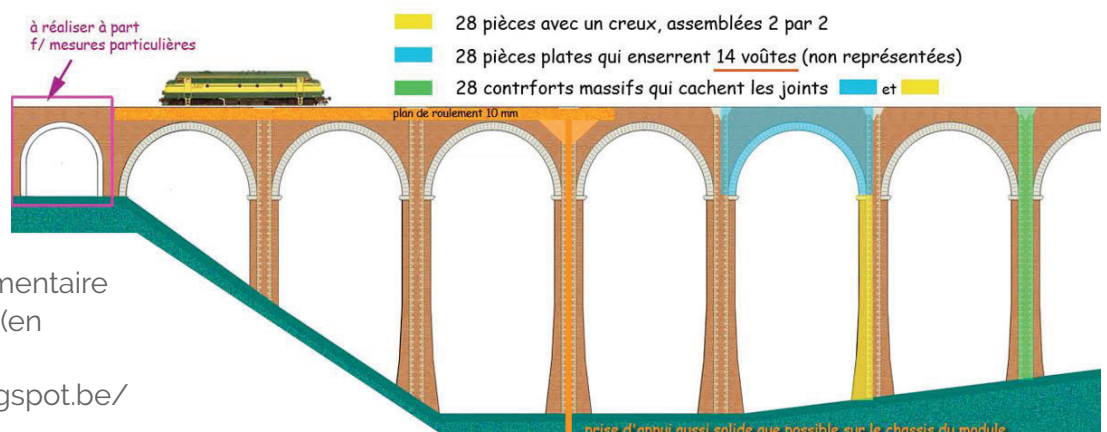
Pendant que tout ce que j'ai décrit se faisait, les pièces qui doivent constituer l'habillage du viaduc étaient réalisées.

Je rappelle par une petite illustration le principe retenu. Le code couleur tient lieu d'explications.

Deux empreintes de ces pièces constituantes ont été prises à ce jour (160309) en dépit d'expériences négatives avec la résine polyuréthane j'ai amélioré la méthode et grâce à un protocole plus rigoureux je pourrai présenter trois éléments constituants d'une première voûte. On verra à l'examen in situ.



Article écrit par: 
Lionel Mercier



Toute info complémentaire peut être trouvée (en cherchant bien) sur <http://salioandco.blogspot.be/>

Faire vivre son réseau



“ Lariciu Centrale”

La vie supposée et fictive se déroulant suivant l'imagination de Jean-Jacques Grimaldi sur son réseau.

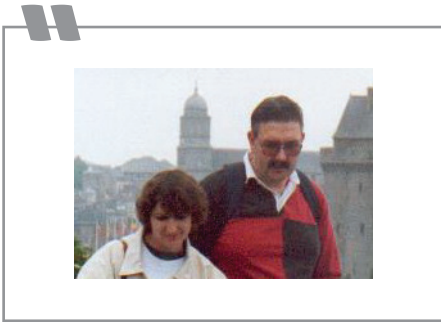
Le sujet sera abordé en plusieurs parties sous forme d'épisode. Il est proposé suivant les étapes suivantes :

- Biographie de l'auteur « Jean-Jacques Grimaldi »
- Le Lariciu Centrale
 1. Une idée ou un cadre général
 2. Une conception modéliste « d'atmosphère »
 3. La genèse
 4. Le cas un peu particulier du Lariciu Centrale
 5. Conclusion
- La compagnie du Trans Amor
 1. l'historique du réseau Amor
- La convention de jumelage entre Laricciu et la Trans Armor
 1. La convention
 2. Principes communs aux réseaux Armor et Laricciu
- Le convention réglant la concession de la ligne SNCF n°3
- La création d'un laboratoire technique commun
- Technique du balancier compensatoire au profit des transports autres que ceux des voyageurs
- Amor – ordre constituant n°005
- Lariciu centrale – attelage des matériels roulants

Nous commencerons dans notre revue FFN 196 de vous présenter Jean-Jacques Grimaldi.

Nous n'avons aucune photo ou plan du réseau de Mr Grimaldi, c'est pourquoi je vous propose de faire suivre chaque épisode par des photos ou plans de vos réseaux : Je compte sur vous tous pour me transmettre vos réalisations (en cours ou terminés).Voici quelques photos de mon réseau en cours de construction





Jean-Jacques Grimaldi

Voici donc une brève présentation de Jean-Jacques Grimaldi, auteur des articles concernant le « Lariciu Centrale » et évoquant à la manière de John Allen sur le « Gorre & Daphetid "ou plus récemment Alexandre Zelkine sur le 'Degulbeef & Cradding Railroad', la vie supposée et fictive se déroulant suivant l'imagination des auteurs sur leur réseau.

Jean-Jacques, son épouse et leur fille vivaient dans la belle ville de Dinan. Il a fait sa carrière au sein de l'armée française, dans la composante terre au sein du célèbre corps d'infanterie de marine (ex-infanterie coloniale), appelés aussi 'les Marsoins'. Il avait quelques campagnes à son actif dont la Lybie et des opérations en Afrique. Tout Marsoin qui se respecte est très discret quant à sa vie militaire. Ancien amateur de moto, il vécut un grave accident qui marqua sa vie et probablement son départ prématuré.

Lors de ses séjours (tour dans l'armée) en outre-mer, il séjourna avec quelques autres militaires sur l'atoll de Mururoa, célèbre pour

ses essais nucléaires français, tâche symbolique et peu active qui l'amena à se documenter et lire beaucoup sur le train miniature et travailler à l'étude de son futur réseau.

Lecture dont faisait partie notre Ferro Flash Namur étant donné que Jean-Jacques faisait partie des membres de notre club, réputé à l'époque pour la qualité de ces réalisations en modélisme. Notre revue a franchi à cette occasion une distance postale jamais dépassée depuis.

Amateur aussi, et non des moindres de trains miniatures et de modélisme d'atmosphère. Il commença par ailleurs un très beau réseau dont il ne put malheureusement achever l'œuvre. Tout entier inspiré par le chemin de fer corse, qui lui permettait de laisser libre cours à son imagination et une grande liberté dans la reproduction des modèles. Un peu à l'exemple des petits chemins de fer des États-Unis pour lesquels il avait beaucoup d'admiration et dont il récupérait pas mal de fournitures afin de les transformer en produit made in Corse.

Jean-Jacques nous a quitté vraiment trop tôt, le plus absurde de tout cela étant qu'il en était au tout début de sa pension, Il retapait sa maison en Corse afin de profiter au

mieux des années de pseudo repos qui l'attendaient. En plus il s'était formé dans la création de sites internet, dont celui du musée du rail Dinannais.

J'y ai perdu aussi un ami très précieux. Le temps n'efface jamais son souvenir. Merci pour tout Jean-Jacques.

Comment oublier qu'un jour, en réponse à une de mes questions techniques au téléphone, tu es parti de Corse et fait le chemin jusque Celles pour me renseigner. On le croit ça ?

Merci pour ta philosophie notamment en modélisme, pour cette passion et cette plume qui avec ces quelques articles nous font vivre par une saveur toute méridionale, le monde de notre passion commune.

En espérant vraiment que vous aussi vous apprécierez.

Article écrit par:
Jean-Claude Botspoel



R.M.M. Miniature Buildings



Chapitre 1. Les matériaux.

Certains peuvent penser que la construction de bâtiments, aux diverses échelles du modélisme ferroviaire, n'est pas chose aisée. Le commerce n'offre aucun choix (ou si peu) au modélisme belge.

Avec un peu de patience, d'expérience (acquise au fur et à mesure), et de goût, tout devient possible.

Mon propos n'est ni de tout expliquer, ni d'aborder toutes les techniques, mais de vous communiquer mon expérience en la matière.

Commençons par les matériaux : le choix est varié entre le bois, le papier, le papier « Bristol », le papier Canson, le papier imprimé, les plastiques, le plasticard.

Le commerce offre :

- Le papier « Bristol » pour imiter des surfaces unies et lisses ;
- Le papier « Canson », plus épais, et qui se laisse strier sans dommage par la pointe à tracer ;
- Le papier « à gratter » qui se creuse également par la pointe à tracer et convient particulièrement pour les entrées de tunnel(s) (voir notre réseau HO Mosan du RMM) ;
- Les diverses plaques en plastique modélisme offertes par les firmes telles que Kibri, Brawa, Faller, Vollmer, etc ... et qui vous présentent des imitations de briques, pierres, tuiles, éternits etc...

Brawa, plus particulièrement, réalise une pierre irrégulière de très belle facture (voir le groupe de 3 maisons à l'entrée du réseau HO), les dimensions de ces plaques

vous obligent toutefois à des raccords délicats.

- les divers cartons imprimés, des mêmes firmes, d'un assez bel aspect, et qui vous épargnent le travail de peinture, si ceci vous rebute ou vous déçoit ;

Pour les plastiques et cartons imprimés, vous aurez (pour la majorité des cas) à choisir du N pour le H0, du H0 pour le 0, etc..., les dessins étant toujours réalisés par ces fabricants dans des échelles trop grandes.

- Le plasticard de la firme Evergreen, avec un grand choix de plaques et profilés divers.

Le plasticard sert de fond aux matériaux de revêtement (papier, carton, plastique ou plastique mince de la firme anglaise Slater) ;

Le catalogue Evergreen est fort complet, précise tous les modèles avec leurs dimensions, avec une échelle de conversion des 'pouces' en millimètres.

- La pâte à modeler (uniquement pâte séchant à l'air) est nécessaire pour l'imitation de pierres introuvables dans le commerce et pour la réalisation de modèles très spéciaux (voir réseau HO, maison perpendiculaire au bord du réseau, quelques-unes 50cm avant la gare).

• Le bois, avec un choix entre le balsa et longerons de balsa, et d'autre part les planchettes de la firme Northeastern (d'origine USA et donc assez difficiles à trouver).

Ajouter à cette liste les produits de modelage : plâtre, plâtre dentaire, époxy, etc... Leur technique d'utilisation est la spécialité d'autres membres du RMM.

Les diverses sources d'approvisionnement ne peuvent être citées ici (sauf publicité payante). Divers membres du club et l'auteur de cet article pourront vous renseigner utilement.

Chapitre 2 : les colles

.....

Pour le bois, le papier, le carton, écartez les colles à l'eau, évitant ainsi les gonflements.

Ma préférence va à la UHU-Hart (colle pour aéro-modélistes). Utilisée avec une certaine parcimonie, elle donne un collage rapide et résistant.

Pour les plastique et le plasticard, la solution miracle est le M.E.C. Méthyléthylcétone, soudant et solvant à résultat immédiat. Une droguerie namuroise fournit ce produit.

La colle plastique peut-être employée également. La Faller-Expert, avec fin conduit verseur, est la plus pratique, car elle évite les débordements.

Pour faire adhérer la pâte à modeler au fond en plasticard, la colle blanche à bois (colle de menuisier) assure une bonne adhérence.

Dans le prochain FFN, le chapitre 3 : « la conception ».



Article écrit par:
Jules Falque



Agenda




Avril 16		
Ven. 02	●	Réseau H0 Mosan & Réseau 3-rails : circulations libres Ouverture officielle de la bibliothèque
Ven. 08	●	Festival de trains vapeurs marchandises et voyageurs aux Réseau H0 Mosan ,3-Rrails & N Athus-Meuse:
Ven. 15	●	Réunion mensuelle, Atelier aérographe par Mrs Quoitin J. & Botspoel J-C:
Jeu. 21	●	Voyage RMM : Exposition Dortmund
Ven. 22	●	Réseau H0 Mosan : Trains de marchandises, Sidérurgie Réseau 3 rails : circulations libres
Ven. 29	●	Réseau H0 Mosan : Circulation en Digital Réseau 3 rails : circulations libres
Mai 16		
Jeu. 05 au Dim. 08	●	Voyage à Dinan dans le cadre de l'échange entre clubs ferroviaires
Ven. 06	●	Réseau H0 Mosan & Réseau 3-rails : circulations libres
Ven. 13	●	Réseau H0 Mosan : Trains de Voyageurs T.E.E. Réseau 3 rails : circulations libres /ouverture officielle de la bibliothèque
Ven. 20	●	Réunion mensuelle, Exposé par Mr Peeters A. «Quand ces lignes étaient en Prusse »
Ven. 27	●	Réseau H0 Mosan : Trains de Travaux Réseau 3 rails : circulations libres
Juin 16		
Ven. 03	●	Réseau H0 Mosan & Réseau 3-rails : circulations libres
Sam. 04	●	A 14h00 préparation de la bourse à Henri-Maüs
Dim. 05	●	Bourse R.M.M. à Henri-Maüs
Ven. 10	●	Réseau H0 Mosan : Trains Militaires. Réseau 3 rails : circulations libres /ouverture officielle de la bibliothèque
Ven. 17	●	Réunion mensuelle
Ven. 24	●	Réseau H0 Mosan : Trains de Voyageurs Vapeurs époque III Réseau 3 rails : circulations libres

Astuces



Envoyer de gros fichiers par email

 Article écrit par:
Pierre Warnier

Que ce soit un ensemble de photos, un diaporama, une vidéo, il arrive fréquemment que les pièces jointes d'un email dépasse la capacité admise par les services de messagerie.

S'il s'agit d'une série de petits fichiers, on peut toujours scinder notre envoi en plusieurs emails. Cela peut toutefois s'avérer contraignant à la longue, et de toute manière inopérant dans le cas d'un seul gros fichier.

La solution consiste alors à passer par un service de transfert de gros fichiers. Un tel service bien connu est le site www.wetransfer.com, dont le service de base est gratuit et convient à la plupart des usages.

Voici la procédure sur le site, après avoir accepté l'écran de politique de confidentialité :

PROCÉDURE

Cliquer sur le bouton
'+ Ajouter fichiers'

Une fenêtre s'ouvre pour vous permettre de parcourir votre disque dur et sélectionner le fichier à transmettre; répéter l'opération autant de fois qu'il y a de fichiers à ajouter.

Cliquer sur le bouton
'+ Email de l'ami'

Entrer l'adresse email du destinataire; vous pouvez encoder jusqu'à 20 adresses.

Cliquer sur le bouton
'+ Votre email'

Entrer votre adresse email pour recevoir confirmation de la réception.

Une zone 'Message'
vous permet d'ajouter un message à l'attention du destinataire.

Cliquer sur le bouton
'Transfert'

Chaque destinataire recevra un email lui signalant que <votre adresse email> a envoyé un fichier via Wetransfer, avec un lien lui permettant de télécharger le ou les fichiers, ainsi que la date limite de téléchargement.

Humour

La SNCB fait passer un test d'embauche à 3 candidats.

Le premier candidat s'assied et on lui demande de compter jusqu'à 10:

- Oui, bien sûr. 10.9.8.7.6.5.4.3.2.1.
- C'est bien, et dans l'autre sens, maintenant ?
- Non, j'ai travaillé à la NASA et j'ai toujours compté ainsi.
- Désolé, mais vous ne convenez pas ! Candidat suivant !

Le deuxième candidat

- Oui, bien sûr. 1.3.5.7.9.10.8.6.4.2.
- C'est bien, et dans le bon ordre, maintenant ?
- Non, j'ai travaillé comme postier et j'ai toujours compté ainsi en passant de boîte en boîte...
- Désolé, mais vous ne convenez pas ! Candidat suivant !

Le troisième candidat :

- Oui, bien sûr. 1.2.3.4.5.6.7.8.9.10 .
- C'est parfait ! Où avez-vous travaillé auparavant ?
- A Belgacom.
- A Belgacom ? Je n'en reviens pas ! Mais, dites-moi, bien que ce ne soit pas nécessaire, pouvez-vous continuer après 10 ?
- Mais évidemment !..... Valet, Dame et Roi !!!.....



Attention donc : les fichiers ne sont disponibles que pendant un certain temps (a priori une semaine), après quoi ils sont effacés du serveur.

Conseil d'Administration 2016

Président - Jean-Claude Botspoel
Gsm: 0477 39 69 99
Mail: president@club-rmm.be

Vice-président - Philippe Bruniaux
Gsm: 0498 81 90 97
Mail: vice-president@club-rmm.be

Secrétaire - Jean-Pierre Lobet
Gsm: 0477 55 49 04
Mail: secretaire@club-rmm.be

Trésorier - Pierre Goyens
Gsm : 0474 47 26 70
Mail: tresorier@club-rmm.be

Administrateur - Pierre Storder
Gsm: 0475 39 31 70
Mail: ffn-rmm@club-rmm.be

Compte banque du RMM
IBAN : BE26 0016 1113 4129
BIC : GEBABABB

Adresse - 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.

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

Animateurs des réseaux et activités

•Réseau H0 « Mosan »

Claude Riguelle - Patrick Maes

•Réseau H0 « 3Rails »

Etienne Noulard

•Réseau N « Athus-Meuse »

Thierry Follébouck - Didier Delfosse

•Réseau Modulaire des Membres

Pierre Goyens - Jean-Claude Botspoel

•Bibliothèque

Philippe Bruniaux - Jean-Claude Botspoel

•Ferro Flash Namur

Pierre Storder

Cotisations annuelles (2016)

Le Membre:

Membre « bienfaiteur » libre
> ou= à 50,00 €

Membre adhérent ou effectif - 45,00 €

Second membre d'une même famille
(adulte) sans FFN - 25,00 €

Membre junior (- de 18ans) - 20,00 €

L'abonné à Ferro Flash Namur

Pour la Belgique - 25,00 €
Pour l'étranger - 28,00 €

Editeur responsable

Jean-Claude Botspoel
adresse du club

Mail : ffn-rmm@club-rmm.be

Tous droits réservés pour tous pays. Aucune partie de ce magazine (articles, photos, matériel publicitaire) ne peut-être reproduite, en tout ou en partie, sans autorisation expresse et écrite de l'éditeur. Les lettres de lecteurs sont publiées sous la responsabilité exclusive de leur auteur.



Rail Miniature Mosan asbl société royale

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.

RAIL MINIATURE MOSAN

13^{ÈME} BOURSE FERROVIAIRE



NAMUR
DIM. 5 JUIN
9:00 - 13:00

LIEU: INSTITUT TECHNIQUE HENRI MAUS
ADRESSE: RUE COURTENAY (FACE AU N°16) NAMUR

INFOS: [SECRETAIRE@CLUB-RMM.BE](mailto:secretaire@club-rmm.be)
WWW.CLUB-RMM.BE



*Couverture: Sur la ligne 154, passage de la locomotive diesel 5202 "fleischmann" en tête d'un long convoi militaire.