

FERRO FLASH

NAMUR

www.club-rmm.be



**HOMMAGE À
JULES FALQUE**

Page 02

**ARNHEM,
TRAMS À GOGO**

Page 18

BARBECUE

Page 10





Hommage à Jules Falque.

C'est donc après ce morceau de musique de Glenn Miller, bien représentatif d'une époque et des trains des grands espaces des Etats Unis que nous allons pour le Rail Miniature Mosan rendre hommage à Jules, notre ami et notre membre. Ceci au travers de son hobby qui a pris une place si importante dans sa vie. Le témoignage de sa famille nous le confirme.

C'est en 1974 que Jules est devenu membre du RMM, et quel membre actif : Avec son épouse Denise, ils étaient de toutes les expositions, portes ouvertes, souper, sorties et bien d'autres. Mais Jules était déjà un pilier de ce club lorsque lors de l'acquisition de nos locaux en 1982 il s'est fait connaître par ses très nombreuses réalisations, et elles sont très nombreuses, au club comme ailleurs.

Chez lui notamment avec 2 (il en a eu 3 en réalité) réseaux, un au grenier et l'autre dans le garage de sa maison. Grand admirateur de la compagnie du Santa Fe il a encore réalisé un petit réseau dans son appartement après la disparition de son épouse. Sans compter les autres réalisations et modules.

Tous les membres du club le connaissent, mais ce qui est particulier avec toi, Jules, c'est que non seulement les anciens te connaissent et t'apprécient bien sûr, mais les nouveaux également en admirant tes superbes réalisations et de plus, ce qui est rare, les futurs membres te connaîtront à travers elles et tu resteras ainsi pour toujours présent au milieu de nous.

Tu nous as expliqué beaucoup de techniques et écris de nombreux articles à ce sujet et nous en publions encore pour le moment dans notre revue. C'est vraiment de l'art Jules, certains parlent bien du 10e art.

Mais tu étais beaucoup plus que cela Jules : tes conseils d'une grande sagesse auquel beaucoup d'entre nous faisaient appel, pour le club comme pour le reste. Tu partageais cela avec beaucoup d'intelligence et d'expérience comme clerc de notaire par exemple. Cela a aidé plus d'une personne.

Précis dans ton travail, et pourtant ceux qui te connaisse savent qu'un réseau sitôt commencé devait rapidement être terminé. Évoluer sur de bons rails, telle pouvait être ta devise. Tu nous manques déjà, comme ta présence va manquer aussi cruellement à ta famille, à tes proches. Tu as pris un train Jules où on finit tous par monter, avec quelques voitures de décalage bien sûr, mais la destination est la même pour tous.

Au revoir Jules, très, très, cher membre du Rail Miniature Mosan. Au revoir l'ami.

Extrait de l'hommage fait le jour des funérailles de Jules, par notre président, Jean Claude Botspoel.

Au moment de remettre notre revue à l'imprimeur nous aprenons le décès de notre ami et membre Jean Dubuffet.



Sommaire

04 | La vie du club

Notre bourse annuelle ; un succès !

06 | Série: Gare à nous

Série: Gare à nous - JAMBES - NORD (2)

09 | Documentation

Les 140 AUTOMOTRICES « Série 03 » de la SNCB

10 | La vie du club

Barbecue à toute vapeur

12 | Expo novembre 2017

Concours de modélisme

14 | R.M.M.

R.M.M. Miniature Buildings

16 | Faire vivre son réseau

Faire vivre son réseau - " Lariciu Centrale" (suite)

18 | Arnhem, trams à Gogo

Arnhem, trams à Gogo

21 | Agenda

Agenda: Juillet - Août - Septembre

22 | Astuces

Alternative à une demi boucle



La vie du club.



Notre bourse annuelle : un succès !

Nous comptons pour 2017 mettre en place un équipement plus pratique pour assister les boursiers à monter leur matériel à l'étage et une équipe de choc pour les aider.

Notre devise : tout mettre en œuvre pour faciliter l'accès à l'étage pour tous.

Notre bourse du premier dimanche de juin connaît un succès grandissant et reconnu de tous.

Nous rencontrons de plus en plus de boursiers satisfaits de notre organisation et un nombre de visiteurs grandissant.

Une ambiance du club : excellente !
.....

Nous tenons à remercier tous les membres de notre club pour leur participation active à notre manifestation : que ce soit le samedi pour préparer les locaux (dégager

le réfectoire, les classes et la mise en place des tables), que ce soit le dimanche matin pour guider et aider les boursiers à se mettre en place, d'accueillir les visiteurs, de régler les entrées et fin de matinée de ranger, nettoyer et de remettre en état les locaux qui nous ont été mis à notre disposition : en un mot une super équipe RMM.





Merci aussi aux épouses qui ont participé et à celles qui ont supporté notre absence lors de ces deux journées.

Nous ne pouvons bien sûr pas oublier de remercier l'association des professeurs qui nous ont accueilli dans leurs locaux et organisé la gestion du bar, un grand merci à eux. Une super proposition se dégage de nos bonnes relations : pourquoi ne pas organiser un petit diner d'après bourse : style boulettes - sauce tomates pour l'an prochain. Ils pensent même à nous inviter lors de leurs prochaines journées

portes ouvertes, avec un réseau bien évidemment.

Notre bourse un succès, oui mais certainement grâce à cette ambiance : de professeurs dévoués à leur école et de nos membres toujours disponibles pour collaborer à nos belles organisations.

Merci à tous,

Philippe B. 
Jean-Claude B.
Pierre S.



Série: Gare à nous

JAMBES - NORD⁽²⁾

les embranchements particuliers le passage à niveau

Les embranchements particuliers

Si le trafic a marchandises a été supprimé en 1992, il fut intense dès l'ouverture de la gare et ce jusque dans les années 1970. Sept raccordements existaient, les deux principaux étant la Confiturerie Materne et les Etablissements Finet. Materne occupait plus de 300 personnes et recevait d'avril à novembre nombre de wagons provenant de toute l'Europe. La machine de manoeuvre travaillait alors de 3 à 4 heures par jour.

A la fin des années 70 l'usine a déménagé à Floreffe et est actuellement desservie par semi-remorques.

Sur cette ancienne photos observez les wagons Etat Belge



(donc avant septembre 1928).

Les Etablissements Finet occupaient 270 ouvriers et employés pour la construction métallique lourde : ils ont ainsi participé à la construction de l'Atomnium, du viaduc de Beez, de celui de Dinant,

de la centrale nucléaire de Thiange... Cette firme recevait et expédiait nombre de transports extraordinaires. Elle a connu d'autres appellations : SA des Ateliers de Construction, puis Euro Jambes. Fermée en 1988, reprise et définitivement fermée en 1992.

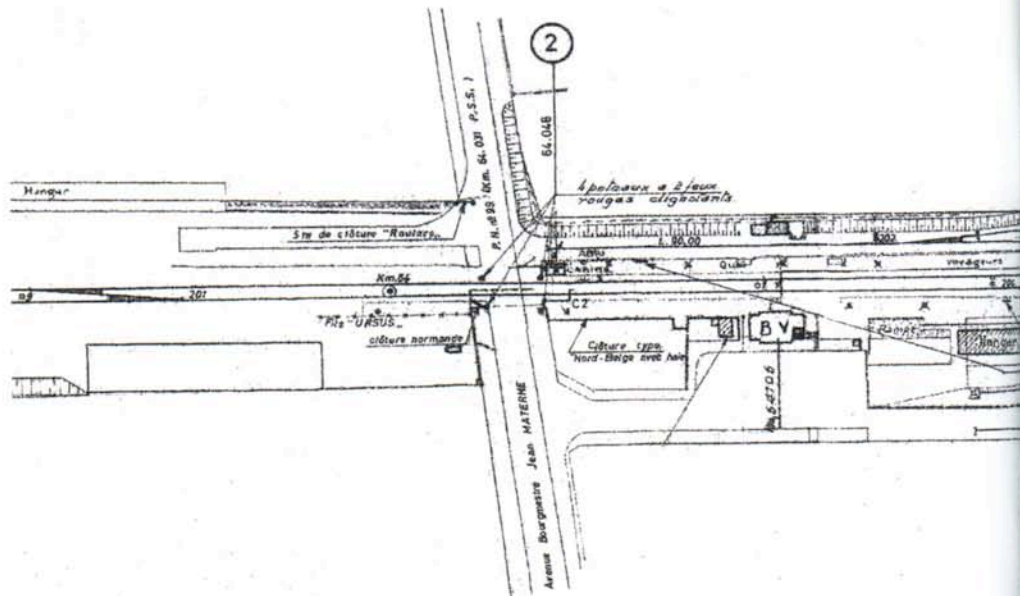
Les Etablissements Libouton étaient également spécialisés dans la construction métallique.

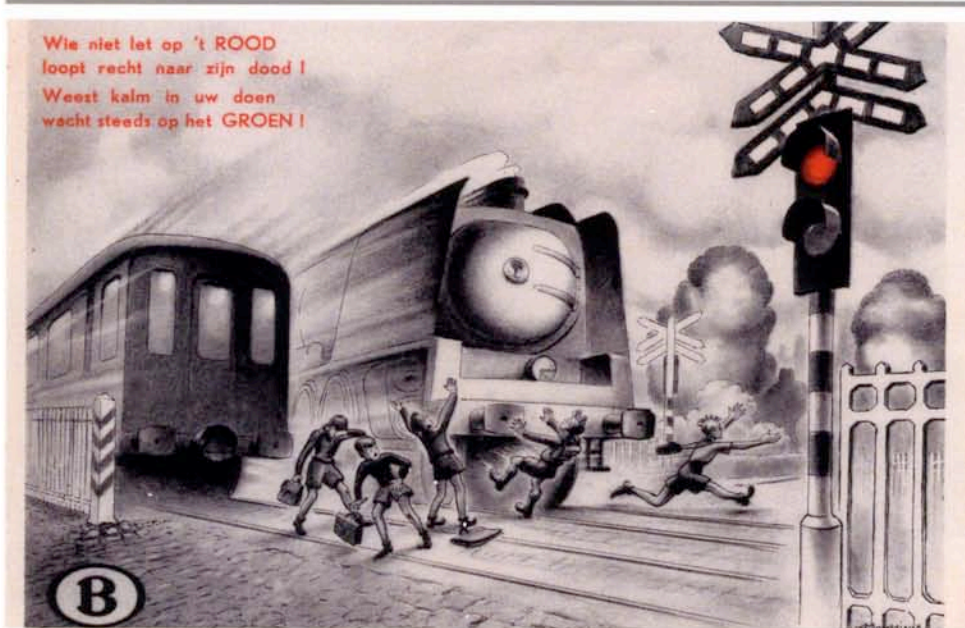
Le site de la Porcelaine de Jambes est maintenant occupé par le complexe cinématographique Acinapolis...

Dernier raccordement connu : celui de la Belgian Shell Compagny.

Le passage à niveau

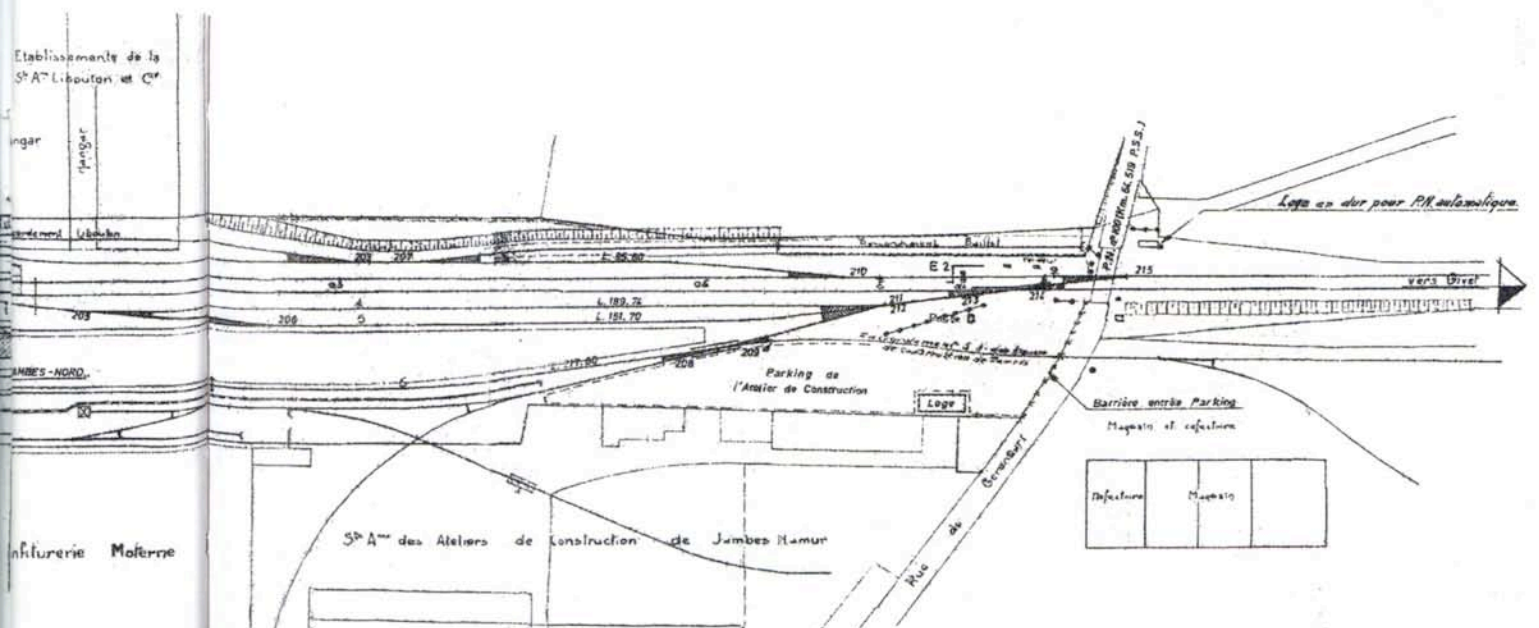
Malgré les différentes campagnes pour la prévention des accidents aux passages à niveau ceux de Jambes (Jambes Nord Avenue Materne PN N°99, Jambes-rue de Dave PN N° 101) restent parmi les plus dangereux. Le PN 101 est même classé 2ème après le PN 35 à Chockier et avant le PN 108 à Morlanwez : il est crédité de 6 accidents entre 2008 et 2015 dont un mortel.





L'accident le plus tragique a cependant eu lieu au matin du 4 mars 1948 : « Il y avait beaucoup de brouillard ce jour-là. Le tram a été pris en écharpe par le train de marchandises sur la ligne de Dinant, ce qui a causé la mort de dix personnes, dont le contrôleur, et deux blessés très graves. (Vers l'Avenir - 27 février 2010).

Notons qu'une autre source, la revue « Le Rail » d'avril 1995, situe l'accident en 1946 et précise que la cabine de signalisation qui en portait des traces fut démolie. Voyez dans notre n° 197 la photo d'un tram au passage à niveau de Jambes - avenue Jean Materne.

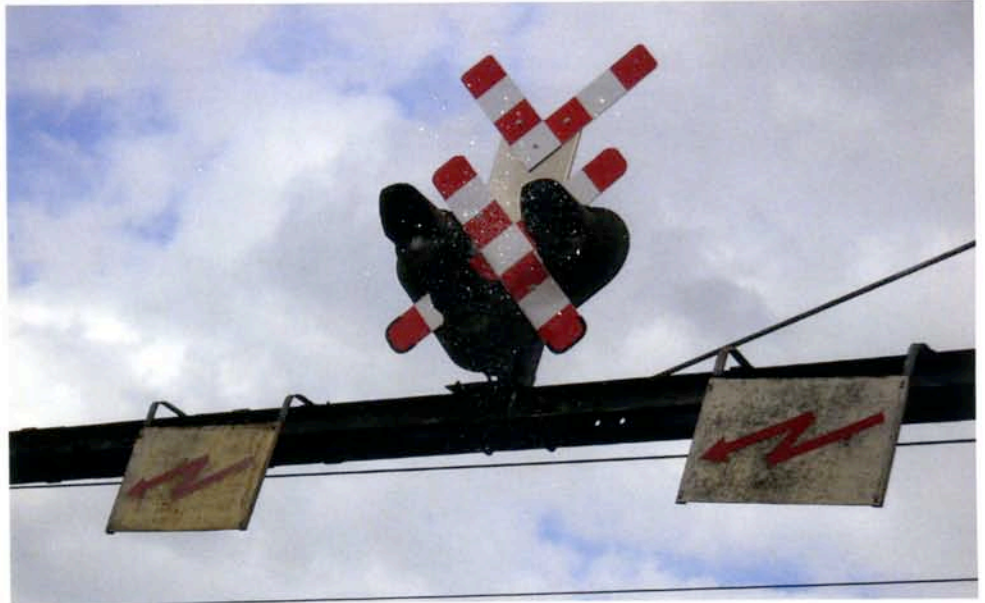




Et pourtant les protections abondent : voir photos personnelles du PN 99

- vue globale pn
- Pésignalisation PN
- Signaux lumineux
- Signaux au- dessus du PN
- demi-barrières (hé oui avec un train
- voiture et la zème avec un train trop long poussé par une seconde loco bloqué sur le PN ...
- il y a même une petite barrière pour les piétons descendants vers le centre de Jambes

Une nouvelle sonnerie électronique, la dernière de Wallonie, a même été installée le 2 mai 2016 au PN 101.



Un projet de suppression du passage à niveau n° 99 par l'établissement d'une rampe routière des deux côtés de la ligne a même été repris dans les projets de la Ville de Namur et d'Infrabel : il s'agirait de créer un passage supérieur à 8 m au dessus des voies de chemin de fer, à hauteur du stade de l'ADEPS, sur lequel sera branchée la voie privée vers la nouvelle caserne des pompiers. Pour les piétons et les vélos, Infrabel prévoit un couloir sous voies avec escaliers d'accès et rampe pour les vélos et personnes à mobilité réduite... mais le projet n'a toujours pas abouti.

Sources :
 La Libre.be - L'Avenir 27 février 2010
 - Le Rail, avril 1995 - Vlan 11 mai 2016
 - La Ligne Namur - Dinant - Givet,
 Edt PFT

Bruniaux Philippe pour le texte, les photos (sauf usine Materne)



Documentation

Les 140 AUTOMOTRICES « Série 03 » de la SNCB



AM double 310 en livrée pourpre : photo SNCB, parue dans le calendrier « Blanchart » d'août 1983.

Ces automotrices « double » furent livrées de 1981 à 1985 et numérotées de 301 à 440. Elles se différencient des automotrices acquises auparavant par la SNCB, c'est la raison pour laquelle elles furent désignées les « BREAK » (Cassure). Leur livraison s'étala sur quatre années (la 440 fut livrée le 8 octobre 1985). Ce long délai de livraison est dû au fait que les chemins de fer marocains avaient également demandé aux constructeurs BN et ACEC de leur livrer 8 automotrices de ce type, mais avec l'adjonction d'une voiture intermédiaire. La livraison de cette commande se devait bien entendu d'être prioritaire et exécutée à date prévue.



Documentation :
 Michel Herbiet

AM triple 328 en livrée à fond gris : photo W. Windey parue dans le calendrier « Blanchart » de Mars 1992



Dès 1990, la SNCB étudia diverses solutions pour résoudre le problème de vieillissement de ses automotrices datant des années 50. Elle se décida finalement pour la solution adoptée par les chemins de fer marocains une dizaine d'années auparavant, c'est-à-dire l'adjonction d'une voiture intermédiaire de 2^{ème} classe aux automotrices « Break ». C'est ainsi que de 1992 à 1995, ce matériel subit une révision générale. Quant aux nouvelles voitures, elles furent construites par BN EURORAIL et leur garnissage fut exécuté par l'atelier central de Mechelen.

Comme certains en avaient émis l'envie, une journée complète de circulation a été programmée le samedi 16 juillet 2016.

Locomotives à vapeur sur tous les réseaux, y compris en extérieur avec Thomas Chevalier et ses trains de jardins !

Pour ajouter son grain de sel et remercier les membres de leur participation active à notre 13e Bourse Ferroviaire de juin, le Conseil d'Administration a proposé un barbecue. Le CA se charge d'apporter les saucisses, les brochettes, le charbon de bois et les sauces. Pour le reste, « Auberge espagnole » : chaque participant apporte, baguette, apéros, plats de salades agrémentés de sauce « maison » (merci Josée), patates (merci Jean-Pierre), desserts, et surprises sur les réseaux.

La vie du club.



Barbecue à toute vapeur

Vers 11h30 activité surprise, participation de tous nos membres, afin d'aider les guides de descendre leur matériel dans leur local. En récompense: jus de fruits et la belle photo de groupe.



Ouverture des locaux à 10h00, départ des circulations vapeur, voyageurs ou marchandises, tout le monde participe à la mise en place du barbecue, des tables, des chaises, des nappes et des couverts, super collaboration.



Au fourneau, notre président dans son super tablier, il donne l'impression qu'il a fait cela toute sa vie (super le cuistot). Pour le lui permettre de manger, Charles prendra la relève. Puis le repas, tous ensemble, et dans la bonne humeur : excellent !

Vers 16h00 remise en ordre et bilan super positif de cette belle journée.

Merci à tous.

Jean Pierre et Pierre 



EXPO Novembre 2017

Concours de modélisme



Dans le cadre de notre prochaine exposition prévue en novembre 2017, le club RMM organise un concours de modélisme. Le thème choisi est l'accident ferroviaire.

Un défi pour tous : choisir une situation, la reproduire en maquette et mettre tout son cœur et son savoir pour obtenir le meilleur résultat.

Le règlement de ce super concours

Concours amical de modélisme sur le thème « L'Accident Ferroviaire - LAF »

Organisateur :

Ce concours est une initiative du RMM « asbl Rail Miniature Mosan » dont le siège social est établi à : rue du Trèfle, 3 à 5100 Jambes (Namur). Son but est l'animation « modélistique » amicale.

Le concours LAF est coordonné par le Conseil d'Administration (CA) du RMM qui est chargé de gérer tous les aspects liés au concours.

Participation :

Le concours est exclusivement réservé aux modélistes amateurs du RMM et des Clubs invités. En s'inscrivant au concours, les candidats acceptent intégralement le présent règlement.

Thème du concours :

Le candidat doit présenter un accident ferroviaire : un accident qui a une relation avec toutes les activités du rail (train et tram). Il doit au moins représenter un véhicule accidenté sur le réseau ferroviaire. Par véhicule, on entend une locomotive, un wagon, un tram ou partie d'un de ces éléments.

Présentation :

La maquette de LAF aura des dimensions maximales : de 50cm de longueur, 40 cm de profondeur et 30 cm de hauteur. LAF est d'une échelle, d'une nationalité et d'un type de matériel libres. Le matériel présenté doit être original, commercial amélioré ou non ou de fabrication artisanale. Un candidat peut présenter plusieurs projets séparés.

Jury et organisation des prix :

Le concours LAF est jugé par un jury désigné par le CA du RMM et un jury du public.

Le jury du CA sera composé de 5 personnes : de membres du club RMM et de spécialistes externes au club (ils seront officialisés début février 2017).

Chaque juré doit classer par ordre de préférence les 5 meilleures réalisations, en attribuant 10 points au premier, 7 au deuxième, 5 au troisième, 3 au quatrième et 1 point au cinquième et ce pour chaque prix. En cas d'égalité un tirage au sort aura lieu entre les projets. Le jury du public est composé des 100 premiers visiteurs. Ce jury désigne le « Prix du public ». chaque 100 premières familles reçoivent une fiche nominative et numérotée. Elles doivent classer par ordre de préférence les 5 meilleures

réalisations en attribuant 5 points au premier et 1 point au dernier. En cas d'égalité un tirage au sort aura lieu entre les projets.

Inscription au LAF :

Le candidat inscrit ne peut faire partie d'un jury de LAF.

Le candidat s'inscrit auprès du secrétariat du RMM pour le 30 juin 2017 au plus tard (voir document d'inscription). Le concours est annulé s'il y a moins de 8 participants. L'inscription au concours est gratuite et dégage le RMM de toute responsabilité en cas de vol, dégradation ou perte de la réalisation en dehors des journées de présentation du concours. Elle donne au RMM l'autorisation de photographier la réalisation, de publier les photos dans sa revue, sur son site, dans son local ... et de mentionner le nom de l'auteur. Les photos pourront également être publiées dans d'autres revues avec l'accord de l'auteur de la réalisation.

Exposition des réalisations :

Les réalisations sont à déposer au RMM au plus tard la veille des journées portes ouvertes : journées qui auront lieu en novembre 2017. (les dates exactes seront définies au plus tard début février 2017).

Le candidat doit annexer à sa réalisation une fiche A4 avec son nom, prénom, adresse, téléphone, club, description (échelle, rails employés, marques, nationalité, nom et type d'engin tracteur et/ou remorqué, méthode utilisée,...) ainsi que la valeur estimée de sa réalisation. (Les réalisations sont assurées pendant les journées portes ouvertes).

Pour le concours, l'exposition des projets se fera sans le nom de l'auteur et sans le descriptif. Un numéro sera attribué à chaque projet afin de ne pas influencer les jurys. Lors des réunions hebdomadaires du vendredi, le candidat peut se faire conseiller par un membre du RMM. Des réunions officielles seront tenues à cet effet pour partager projets et conseils : voir agenda du club.

Résultat du concours LAF :

Les résultats seront proclamés au Centre Culturel de Géronsart à Jambes, le dernier jours à 16H00 des journées portes ouvertes du Rail Miniature Mosan.

Les réalisations seront récupérées par les candidats le soir de la clôture des journées portes ouvertes après photographie et remise des prix soit après 18H00.

Les prix consistent en un diplôme, la parution des photos dans la revue du RMM et pour :

• **Le 1er lauréat du concours**
un prix d'une valeur de 400,- €

• **Le 2e lauréat du concours**
un prix d'une valeur de 250,- €

• **Le 3e lauréat du concours**
un prix d'une valeur de 150,- €

• **Le prix du public**
d'une valeur de 300,- €

Questions et litiges :

Toutes questions concernant LAF devront être adressée au secrétariat du RMM ;

Tout point non prévu par le présent règlement sera tranché par le CA du RMM.

Les décisions du CA sont sans appel.

Annulation du concours :

Le CA se réserve le droit de différer, de proroger, d'interrompre ou d'annuler l'exposition, sans préavis, en raison de tout événement indépendant

de sa volonté et notamment en cas de circonstances constituant un cas de force majeure ou un cas fortuit, sans que sa responsabilité ne puisse être engagée.

A tous les candidats, les membres du Conseil d'Administration du RMM souhaitent bonne chance.

Le Conseil d'Administration





R.M.M. Miniature Buildings

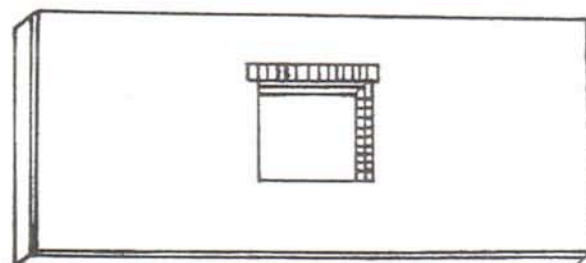
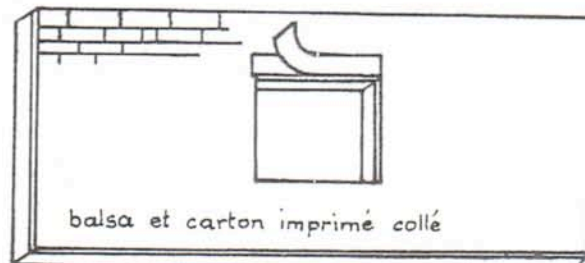
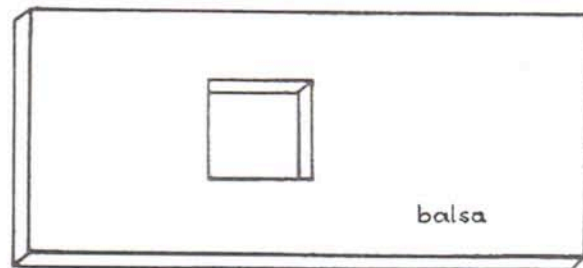


Chapitre 6. La construction.

Les supports de murs en balsa.

Prenons par exemple une construction en balsa et carton imprimé (voir article sur les matériaux dans FFN196) Attendez que la colle soit sèche avant de commencer à travailler.

Découpez vos façades et fixez-y (provisoirement) une copie de votre dessin final sur le balsa. Les baies seront découpées au cutter.



Lorsque les découpes sont terminées, collez le carton imprimé à la colle UHU HART. Les panneaux de balsa seront renforcés par des collages de longerons carrés, côté intérieur du bâtiment, pour éviter la déformation des pans de murs.

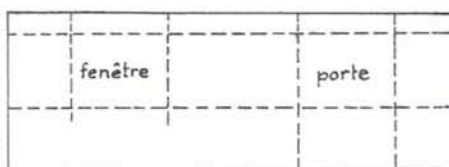
Les chutes des baies seront conservées pour en dégager de fines languettes à coller pour faire l'épaisseur du mur.

Les linteaux seront enlevés par « pelage » (couche supérieure fine du carton imprimé). La partie pelée sera remplie par des briques avec le dessin positionné verticalement. Regardez bien comment sont positionnées les briques en linteau de fenêtre. Ces portions en briques seront récupérées dans les chutes.

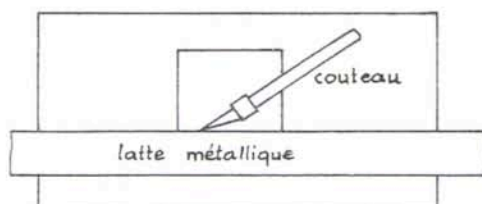
Les supports de murs en plasticard.

En plasticard, tracez d'abord les baies du pan de mur au moyen d'une pointe de couteau (X-Acto ou autre). Le crayon disparaît trop facilement du plasticard.

Choisissons par exemple un pan de mur garni d'une fenêtre et d'une porte.

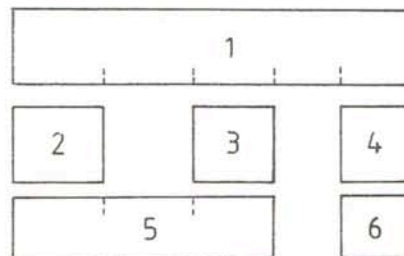


Les découpes seront accentuées par votre couteau, car les différents éléments seront séparés par « cassure ».

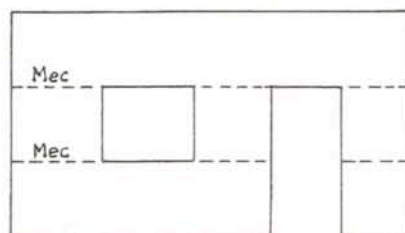


Le couteau sera maintenu le plus vertical possible et glissera le long du tracé, appuyé sur une latte métallique maintenue de l'extérieur.

Les différentes pièces seront disposées dans l'ordre sur votre plan de travail. Au besoin, numérotez-les pour éviter toute erreur.

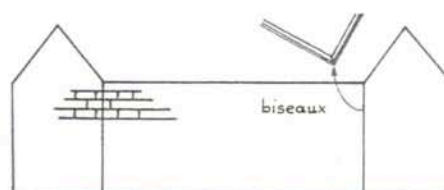


Les éléments seront ensuite réassemblés (collés) au M.E.C. au moyen d'un pinceau fin. La quantité de liquide est beaucoup moins importante que la pression exercée par vos doigts.

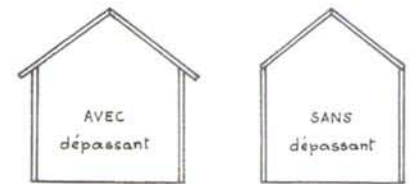


Les supports de murs en plastique moulé.

Pour le revêtement en feuille plastique mince (briques ou pierres), laissez dépasser d'un demi-millimètre à chaque arête latérale. En effet, pour le raccord de la façade au pignon, vous devrez biseauter au couteau et avec le plat de la lame pour finir éventuellement à la lime fine.



Partez du milieu de votre feuille plastique pour raccorder exactement les pignons. Vos pans de murs et vos pans de toiture doivent aussi être biseautés selon que la couverture est avec dépassant ou sans dépassant.



Article écrit par: Jules Falque



Faire vivre son réseau



“ Lariciu Centrale ” (suite)

Le mouvement de départ

Vous le savez en France rien ne peut se faire sans révolution. Je n'ai donc pas dérogé à la règle, non par souci de reproduire la réalité, mais parce qu'il fallait un commencement. Mon but n'étant pas de faire du prosélytisme politique (même de celle que l'on qualifie de noble), je me suis contenté d'une petite révolution pacifique qui s'est déroulée entre Noël 1996 et le jour de l'an 1997 et qui bien sûr a naturellement été baptisée " la révolte des confiseurs ". Ce mouvement de protestation se voulait humaniste et avait pour but de replacer l'homme au centre des préoccupations politiques en

combattant une sorte de système déshumanisé et impalpable. Autant vous dire tout de suite qu'il a concerné l'Europe entière - pourquoi faire modeste - et que cela a débouché sur la constitution d'une Union Communautaire des Européens dans laquelle les aspirations précitées ont été bien évidemment prises en compte.

Et le CF dans tout cela ? J'y viens: Je sais; j'avais dit petit topo et nous sommes partis pour un grand topo. Mille fois pardons mais je suis sur mon erre et la voie ne semble pas cantonnée. Le CF donc. Eh bien qui dit humanisme peut aussi dire souci de la nature, éviter la pollution etc. etc. Et donc, réhabilitation des transports ferroviaires plus propres. Nous y sommes. Des tronçons de voie, que dis-je, des lignes abandonnées ont été prestement réouvertes et le trafic a repris un niveau qu'il n'avait pas connu depuis des lustres. De nouvelles

Cies se sont créés, profitant d'un nouveau concept économique dit de " l'économie éclairée " qu'il serait fastidieux de développer ici (pour le coup ce serait topo) et tout ce petit monde s'en est allé gaiement. Si je vous dit de surcroît qu'il a été découvert et mis au point, avec un à propos qui laisse rêveur, un nouveau combustible minéral liquide non polluant et très économique - l'éther de carbone liquéfiée (ECL) - les fondements de notre petit monde auront été établis.

Bien sûr toutes ces élucubrations ont été formalisées par un plus ou moins grand nombre de documents plus officiels les uns que les autres et d'articles de presse plus faux que nature, bien que très réels. Je vous en fait grâce pour m'en tenir aux CF.





La naissance des compagnies

Vous trouverez dans le document intitulé 10_Ordre patrimonial.doc l'historique de la Cie du TA, une sorte de journal de marche de la Cie depuis sa création. Les faits réels à " l'échelle 1/1" si l'on peut dire s'y mêlent avec les faits réels à l'échelle 1/87ème . La description du réseau, celui que vous avez vu à la maison se trouve sur l'ordre 06_Ordre Const.doc et reflète globalement la situation véritable du modèle. La 00-Jumelage LC-TA.doc entre le Lariciu et le TA a fait l'objet du document signé à Lariflaud (contraction de Lariciu et de Bd Flaud) le 31 janvier 9601. Cette date incongrue trouvant son explication dans 03 Ordre de base.doc .

Le communiqué de presse concernant la SNCF est quant à lui bien réel (dépêche de l'AFP uniquement remis dans une forme plus présentable) et il indique que les Régions sont désormais responsables de leur avenir ferroviaire, ce qui recoupe tout à fait les préoccupations de mon Union Communautaire des Européens. La Cie du TA n'a d'ailleurs pas longtemps attendu pour passer une convention avec la SNCF pour exploiter une partie de son réseau 05-1_Convention sncf cta.doc..

Mon idée, était (et est toujours, pour rien vous cacher) de faire rouler des matériels différents de ceux de notre Cie nationale, sur une partie de son réseau concédé. Le TA devant ainsi exploiter les voies qui mènent au port de Pluduo. C'est de cette idée qui correspond bien à une réalité (CFTA, CFD et autres CF de l'Est de Lyon, entres autres...) qu'a germé une partie du début du concept du Lariciu (c'est toujours un peu compliqué car cela ne vient que rarement en une seule fois et je m'attache ensuite à respecter la cohérence de l'ensemble. Toujours la réalité plausible à défaut de l'exactitude des faits).

Le développement des compagnies

La Corse étant plus pauvre que l'Armor, son réseau a été plus lent à se mettre sur pied (et pour cause, il n'est encore que partiellement dans ma tête). Mais en dirigeant éclairé, le président du Lariciu a compris tout le bien fondé de l'adage " l'union fait la force " et il a rapidement fait alliance avec le TA (cf convention citée ci-dessus). Les deux Cies ont alors créé une instance de collaboration technique propre à assurer leur développement technologique.

La naissance de l'ACATECOM a été dûment notifiée par 06 Ordre création Acatecom.doc. Les résultats

de cette union n'ont pas tardé à se matérialiser puisque les deux réseaux agissant au sein de l'entité des Réseaux Jumelés ont mis au point, avec l'appui de l'ACATECOM, la technique dite du " balancier compensatoire " qui est décrite dans 07 Ordre tech bal comp.doc. Ce balancier compensatoire n'est autre que le système pendulaire et vous noterez que les Cies ne se sont pas contentées de l'appliquer au transport des personnes. Cette élucubration constitue d'une part, une sorte de double réponse à la timidité et au conformisme de la SNCF qui a freiné le pendulaire des deux fers, si l'on peut dire et d'autre part à la langue de bois de la Société nationale qui voudrait nous faire croire qu'elle a été pionnière en la matière. Or si elle a bien testé cette solution dans le passé elle n'avait jamais donné suite, contrairement aux italiens et à bien d'autres Cies européennes bien réelles celles-là. Le niveau de loufoquerie de la réponse est alors proportionnelle à celui de mes humeurs. Personne n'est parfait !

Parade devant la remise



ARNHEM, TRAMS à GOGO



Le « Nederlands Openlucht Museum » (Musée en plein air Néerlandais) est aux PAYS-BAS ce que sont « Le Fourneau Saint Michel » & le « Domaine de BOKRIJK » à la Belgique. Par contre, son histoire est plus ancienne, car c'est en 1912 qu'un particulier, Monsieur F.A. HOEFER, fonda à ARNHEM : « L'Association Néerlandaise du Musée de plein air ».

Parti du constat que le monde changeait trop vite et que l'industrialisation faisait table rase du passé, il décida de sauver la mémoire du patrimoine immobilier du hameau de WATERBERG, situé sur le territoire de ARNHEM.

À l'issue de la première guerre mondiale, 6 maisons furent reconstruites sur un terrain lui appartenant et un an plus tard, le domaine fut le théâtre de fêtes populaires patriotiques et historiques afin de faire oublier les affreux souvenirs de la guerre.

Après ce franc succès (400.000 visiteurs en 3 jours !!!), le Musée en plein air ne cessa de croître. Mr.

HOEFER voulant sauver tout ce qu'il pouvait, cherchant aux 4 coins du pays après fermes, ateliers, moulins à vent, etc...

Même le second conflit et la chute d'un V1 en 1945 ne freineront pas son enthousiasme.

TRAMS & mémoire du patrimoine

Le parc nous montre la mémoire du patrimoine immobilier néerlandais, mais aussi la sauvegarde des métiers d'autrefois. Parmi les bâtiments techniques d'antan, on trouve une blanchisserie datant de 1702 et fonctionnant à l'énergie hydraulique, elle fut installée au parc en 1938, un moulin à papier datant de 1654 fut ramené sur place en 1933.

Bien sûr, l'emblématique moulin à vent figure en bonne place, on en compte 4, et tous différents, mais aussi, une infirmerie, une forge (le forgeron y fait des démos).

Même les endroits pour se restaurer sont établis dans des

anciennes bâtisses, le tout dans un cadre de verdure unique représentatif des paysages typiques de nos voisins bataves.

MAIS SURTOUT, ce qui nous intéresse.....

une ligne de trams !!

Elle ceinture tout le domaine, nous emmenant rapidement d'un coin à un autre...et pas seulement ! Une réplique d'un quart du bâtiment de la remise des tramways d'ARNHEM fut installée ici en 1996. L'original, construit en 1911, fut détruit lors du bombardement du 18 septembre 1944, ce qu'illustrent des panneaux à l'intérieur nous relatant ce triste épisode.



TEXTE : André PEETERS
Photos : Christian SCHEEMAEKERS du MTUB

Ici, non seulement les trams sont abrités, mais on y restaure et répare les différentes motrices préservées.

En face de la remise, l'on trouve la gare des marchandises du plus ancien transporteur néerlandais : « VAN GEND EN LOOS », un entrepôt construit en 1881 et qui se trouvait à TIEL (province de GUELDRE) et remonté ici en 2007.

Gare de marchandises
« VAN GEND & LOOS ».



Voyons les trams en détails

GETA 76 : Elle faisait partie d'une série de motrices construites en 1929 et représentatives des trams les plus courants à ARNHEM avant la 2ème guerre mondiale, étant toutes quasi détruites lors du bombardement, ARNHEM n'en possédant plus, celle-ci est une réplique. Elle figure sur le parallèle devant la remise.

La motrice 274 à 2 essieux circula sur le réseau des trams de LA HAYE jusqu'en 1963, restaurée ici entre 1996 et 2001, elle fut remise dans son état de 1920.

La série 250 à 279 fut construite à HANNOVER par HAWA. Vous la voyez, à l'arrêt « Grote Weide » avec les motrices du RET, N° 536 & 520. Photo 79583 : HTM 274 + RET 536 + RET 520 à l'arrêt « GROTE WEIDE ». Les motrices à 4 essieux appartenant au RET (Rotterdamse Elektrische

Tram) portant les numéros 520,535 & 536 ont circulé sur le réseau de ROTTERDAM. Leur aménagement intérieur fut remis dans leur état des années '30.

La motrice 631 du RET est la plus jeune car elle fut construite en 1968 et circula jusqu'en 1995 dans les rues de ROTTERDAM.

La série 601 à 635 fut construite entre 1968 & 1969 par la firme HOLEC DÜWAG.

J'ai pu découvrir ces merveilles lors du voyage de remerciements des bénévoles actifs du MTUB en octobre 2015, voyage que nous avons fait en car depuis WOLUWE (départ à 7 heures).

A notre arrivée, nous avons été accueillis par un des conducteurs-guides autour d'un bon café et quelques couques, ensuite, visite-guidée de la remise & des ateliers.

Après un parallèle de motrices devant la remise, départ en motrice 274 des Trams de DEN HAAG pour découvrir un premier circuit du musée.



RET 631





HTM 274 quittant le dépôt pour rejoindre la voie principale.

Au retour, nous sommes partis à pied vers un castelet du 16^{ème} siècle, une ancienne propriété du Seigneur d'AESWIJN, ami personnel du Prince Guillaume d'Orange.

Reconstruit dans ce parc en 1956, il possède de vastes salles de banquets, mais nous avons eu le privilège de manger dans une salle fort jolie et plus intime, la Salle des Comtes.

On nous sert un buffet froid & chaud, suivi d'un buffet de dessert, le tout avec les boissons à volonté.

Ensuite, chacun put visiter librement le vaste parc à pied pour voir les différents bâtiments. Et si les pieds étaient fatigués, on n'avait plus qu'à attendre un des nombreux trams, ce dont personne ne s'est privé et ce qu'illustre la photo suivante ; notre motrice RET 520 passant devant des maisons issues d'un quartier de TILBURG.

Une idée de week-end à creuser pour le RMM, d'autant plus qu'à quelques kilomètres à peine, on trouve le « VELUWE STOOMTREINMAATSCHAPIJ » et son impressionnant parc de locomotives à vapeurs, dont les 5 BR 50 dont je vous avais parlé lors de ma dernière conférence.



RET 520 passant dans un quartier « reconstitué » de TILBURG.

Détails pratiques

•Adresse: Nederlands Openlucht Museum
HOEFERLAAN, 4
6816 SG ARNHEM

•Site web:
openluchtmuseum.nl

•Mail:
info@openluchtmuseum.nl

(Pour les groupes)
res@openluchtmuseum.nl

Prix d'entrée adultes : 16 € P/P
Groupes (min 20 pers.) : 14,40 € P/P
Parking : 6 €
Buffet pour groupes (min 20 pers.)
à partir de 27,50 €

Agenda



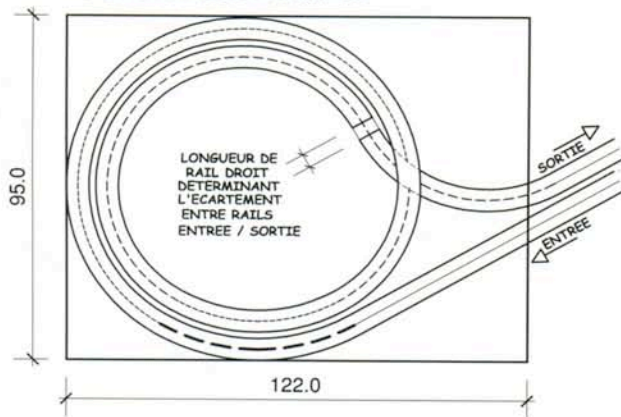
Octobre 16	
Ven. 07	Réseau H0 Mosan & Réseau 3-rails : circulations libres
Ven. 14	Réseau H0 Mosan : Trains de Travaux Réseau 3 rails : Déplacé à Louvain
Sam. 15 & Dim. 16	Le R.M.M. Expose son réseau 3-Rails à Louvain Exposition organisée par le Train Miniature Magazine
Ven. 21	Réunion mensuelle
Ven. 28	Réseau H0 Mosan : Voyageurs internationaux Réseau 3 rails : circulations libres
Novembre 16	
Ven. 04	Réseau H0 Mosan & Réseau 3-rails : circulations libres
Ven. 11	Voyage au Wonderland à Hambourg, organisé par Arretz Dirck Réseau H0 Mosan : Marchandises : tombereaux / ouverture officielle de la bibliothèque - Réseau 3 rails : circulations libres
Du 17 au 20	Exposition train miniature à Cologne. Organisation : tickets à réserver par le R.M.M. Covoiturage jusqu'en Allemagne, train régional jusque Köln.
Ven. 18	Réunion mensuelle : exposé de Mr Riguelle Claude : « Les attelages ... » Vente aux enchères, voir feuille en annexe
Ven. 25	Réseau H0 Mosan : Voyageurs non SNCB Réseau 3 rails : circulations libres
Décembre 16	
Ven. 02	Réseau H0 Mosan & Réseau 3-rails : circulations libres
Ven. 09	Réseau H0 Mosan : Marchandises wagons plats / ouverture officielle de la bibliothèque
Ven. 16	Souper fromage au R.M.M
Ven. 23	Réseau H0 Mosan : Trains de Travaux Réseau 3 rails : circulations libres
Ven. 30	Réseau H0 Mosan & Réseau 3 rails : circulations libres
Ven. 30	Réseau H0 Mosan : Réseau 3 rails : circulations libres

Truc et astuces

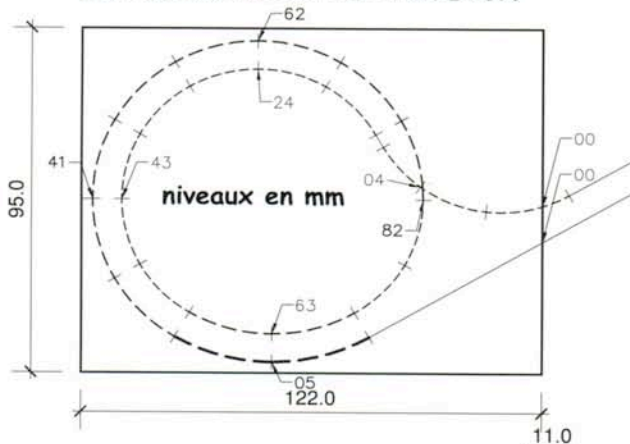
ALTERNATIVE A UNE DEMI BOUCLE

DIMENSIONS DU MODULE : 122'

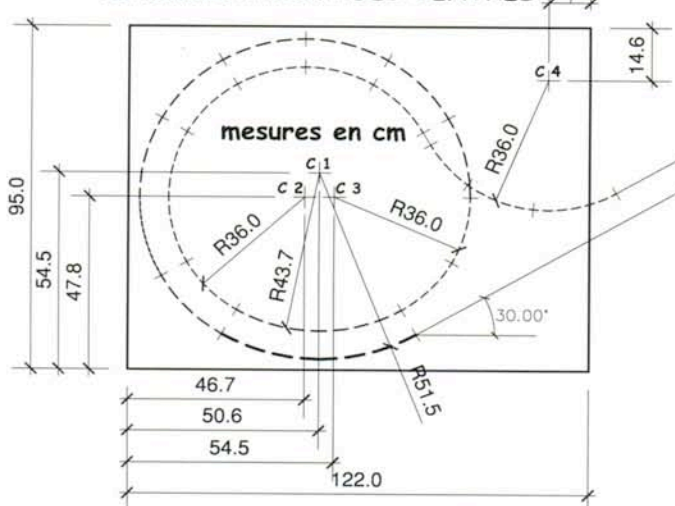
DESSIN DES RAMPES



DETERMINATION DES NIVEAUX



DETERMINATION DES CENTRES



r 36.00

r 43.75

r 51.5

Comme la plupart d'entre nous, je suis toujours à la recherche de solutions pour rendre un réseau de train le plus réaliste possible. Un des problèmes était pour moi le fait de cacher les courbes sous des décors divers, avec entrée dans un tunnel, et sortie par une autre arche ou ouverture diverse, trois secondes plus tard, avec une vision de la locomotive d'un côté et parfois vision des derniers wagons si le convoi était long.

Pour allonger le trajet du train dans le tunnel, et le rendre plus réaliste, j'ai construit une double spirale avec des rails courbes de rayons divers. Le principe est que le train entrant dans le tunnel fasse une boucle complète montante qui le fait passer sur son entrée dans le tunnel, ensuite il refait une boucle complète descendante à l'intérieur de la première boucle, qui le ramène et le fait sortir du tunnel au même niveau que son entrée.

Le résultat fait qu'un train qui rentre dans le tunnel, ne ressort que bien plus tard du même tunnel, comme s'il avait fait un long trajet ou qu'il s'agirait d'un autre convoi. L'inconvénient est la place demandée par la double spirale, mais l'effet donne plus de réalisme à la circulation des trains.

Pour réaliser ce module, j'ai utilisé des rails Marklin C, mais cela peut se faire avec toutes les marques. J'ai privilégié les rails courbes à assembler plutôt que les rails souples car cela permet un meilleur calcul des courbes. J'ai utilisé les trois plus petits rayons afin d'occuper un minimum de place.

Les plus grands rayons sont placés dans la rampe montante, les plus petits dans la rampe descendante. J'ai testé ce module avec un convoi de plus de vingt wagons marchandises sans aucun soucis de déraillement, même en arrêtant et démarrant le convoi en pleine rampe.

Je joins ci-après trois dessins permettant de construire ces rampes. J'ai constaté que le meilleur tracé est réalisé en assemblant directement les rails sur le bois et en délimitant leur contour avec un crayon.

Personnellement, j'ai bien aimé cette expérience, je vous en souhaite autant de satisfaction que j'en ai eu.

Marc Pireyn

PS: Vu que le train est un hobby, personnellement j'aime ajouter un détail humoristique ou loufoque, c'est ainsi que vous verrez une péniche au milieu d'un étang, ou un fantôme dans une ruine.



Résultats mots-croisés

	F	A	L	Q	U	E		B	A	R
K	G		T	A			I		L	I
I		O	M				C	H	A	R
T	I	R	O	I	R		A			U
			S			M	A	R	K	L
S	T	O	P		M		P	O	I	L
	U		H				E		A	L
L	A	C	E	T		S			N	E
I			R	I	A	N	T		T	M
S		H	E	L	I	C	E	S		H
T	C	O		T		B	R	U	T	N
E			O	S	E			R	E	N



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 Tréfle 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 HO « Mosan »

Claude Riguelle - Patrick Maes

•Réseau Ho « 3Rails »

Etienne Noulard

•Réseau N « Athus-Meuse »

Thierry Follebouck - 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



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.

Objectif du RMM :

l' EXPO de Novembre 2017

Dans le cadre de notre prochaine exposition prévue en novembre 2017, notre club organise un concours de modélisme.

Concours amical de modélisme sur le thème « L'Accident Ferroviaire – LAF »

Un défi pour tous :
choisir une situation, la reproduire en maquette et mettre tout son cœur et son savoir pour obtenir le meilleur résultat.

Imagination : ok mais QUID pour le chat le jour de l'exposition !



*Couverture: Légende de la couverture - en mars 1993, deux automotrices "BREAK" assurent leurs services sur la ligne 162. La 324 vient de quitter Namur et attaque la montée Jambes. Quant à la 358, elle se laisse descendre vers le pont sur la meuse pour marquer l'arrêt en gare de Namur