

# Rail Miniature Mosan

Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise

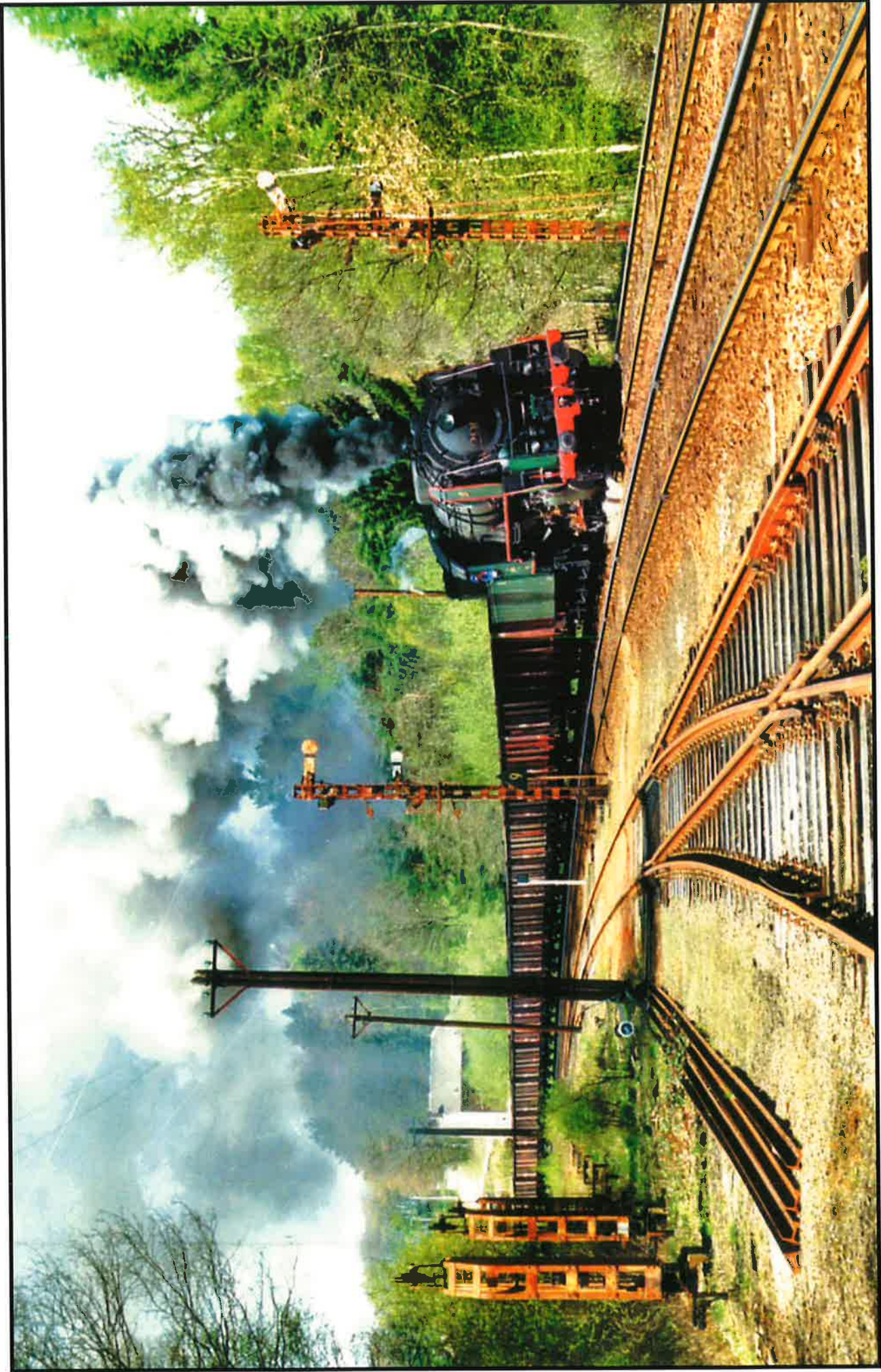
## Ferro Flash Namur



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

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

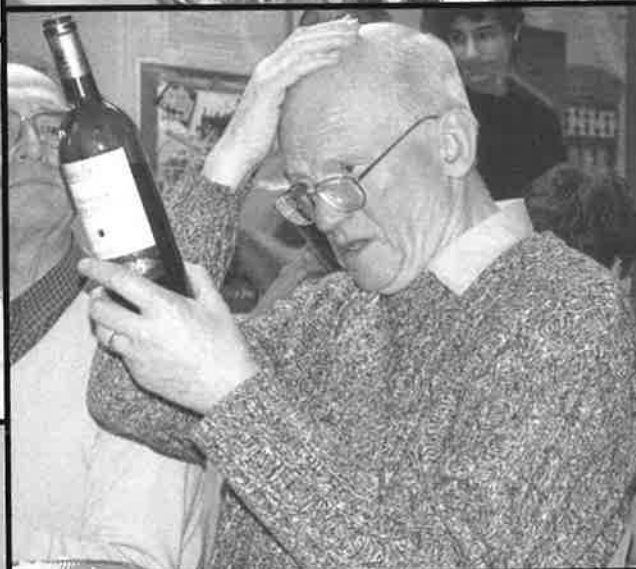
**n°130 2005-1**



La 29.013 de la SNCB immortalisée à Vonêche en 1990 par Didier Funken lors d'un mémorable "spécial vapeur" organisé par le PFT.



**L'année 2004 se clôture en fanfare par le souper du club du jeudi 30 décembre, quelques photos au hasard de la promenade de l'objectif sur et au dessus des tables... la mise en commun des réserves : baguettes, fromages, vins et joie de vivre ! Une action qui trouvera sa continuité en 2005 : le 30 décembre est un vendredi...**



La belle ambiance... suite de la page précédente (photos Claude Carpet).

## L'Assemblée Générale du 21 janvier

Le Président, Jean-Claude Botspoel, ouvre l'Assemblée Générale, retrace les activités 2004 et les perspectives 2005.

Le Secrétaire, Guy Lahaye, donne un bilan des effectifs du club.

Le Trésorier, Didier Delfosse, communique le bilan financier 2004.

Les Commissaires aux Comptes, Jacques De Jaeger et Claude Riguelle félicitent le trésorier pour l'excellente tenue et la clarté de la comptabilité et proposent à l'Assemblée de donner décharge au Comité pour sa gestion 2004. En l'absence de remarque, décharge est donc donnée.

Le Trésorier présente alors le budget 2005 qui est approuvé sans remarque.

Aucune demande de modification des statuts n'ayant été reçue par le Secrétaire, ils resteront inchangés.

Aucune candidature n'ayant été déposée et comme aucun membre du Comité sortant n'a démissionné, le Comité a été reconduit pour 2005 tel qu'il est décrit en avant-dernière page de Ferro Flash Namur.

En remplacement du mandat de Commissaire aux comptes de Claude Riguelle qui vient à échéance, Paul Delescaille a été élu à l'unanimité pour 2005-2006 (fin du mandat à l'AG de janvier 2007).

Plus rien ne figurant à l'ordre du jour, l'Assemblée Générale est clôturée.

Le Trésorier présente les vêtements officiels au sigle du RMM. (Voir article spécial ci-dessous).

Le Président annonce l'organisation de la deuxième bourse du RMM, le dimanche 5 juin à l'Institut Henri Maus à Namur ainsi que la grande exposition du 40ème anniversaire du club. Les cotisations du club restent inchangées si tous les membres s'impliquent, à des degrés divers, dans cette organisation !).

## La grande exposition du 40ème anniversaire du club

En raison des contraintes du calendrier de la Fédération Nationale de Tennis de Table dont est tributaire (jusqu'à un certain point) nos amis du club de Jambes qui nous prêtent habituellement leurs locaux en pareil cas, il n'a malheureusement pas encore été possible de fixer notre date. Ceci est d'autant plus préjudiciable que nous invitons les artisans et des clubs étrangers à venir présenter leurs productions et réseaux. Nous ne sommes pas les seuls à organiser une exposition... leurs agendas risquent de ne pas correspondre au nôtre !

### Désignation des responsables des équipes

Conscients de la nécessité de s'impliquer dans cette grande fête du modélisme que sera l'exposition du **40ème anniversaire de la fondation du Rail Miniature Mosan**, les membres présents à la réunion mensuelle du 21 janvier ont proposé leur candidature bénévole pour être responsable, formateur et gestionnaire des différentes équipes qui vont oeuvrer à la réalisation de cette action.

Accueil des exposants : André Delsemme

Emplacements exposants : Michel Archambeau

Sécurité + surveillance : Luc Monaux

Photographie : Claude Carpet

Entrées : Didier Delfosse

Tombola : Jacqueline Riguelle

Bar : Thierry Follebouckt

Cuisine : Mme Christian Grevesse

Stand du club : Michel Herbiet

Affichage et promotion : Jean-Pierre Lobet

Fléchage : Didier Delfosse

Assistance technique + dépannages : ?

Sonorisation des locaux : ?

Décoration des locaux : Paul Delescaille, Etienne Labar

Accueil étranger + logements : Christian Grevesse

Relation avec la presse : Jean-Claude Botspoel

Réseau LGB : Charles Haccourt

Réseau Mosan : Michel Archambeau, Claude Riguelle

Réseau US : Jules Falque, Patrick Maes, Michel Marin

Réseau N : Didier Delfosse, Guy Lahaye, Jacques Quoitin

Dans chacune des disciplines décrites ci-dessus, ces responsables (il en manque deux) recherchent des équipiers motivés. Nous vous invitons à les contacter aux réunions hebdomadaires et mensuelles ou avec le Secrétaire Guy Lahaye qui mettra les dits volontaires en contact (coordonnées en avant-dernière page).

### Les vêtements et logo officiels du RMM

Didier Delfosse s'est livré à une véritable enquête sur la qualité et les prix de divers vêtements (ton noir ou jaune clair) avec sigle RMM. Ils ont été approuvés par le Comité. Ils sont donc proposés à la vente pour les membres. Il s'agit de : T-shirts, polos, chemises (courtes et longues manches), casquettes, body-warmers, tabliers. La liste figure en page suivante. Pour rappel, le logo officiel du club est jaune-or sur fond noir.

**Le Comité a décidé d'offrir la broderie du logo à chaque membre sans supplément de prix !**

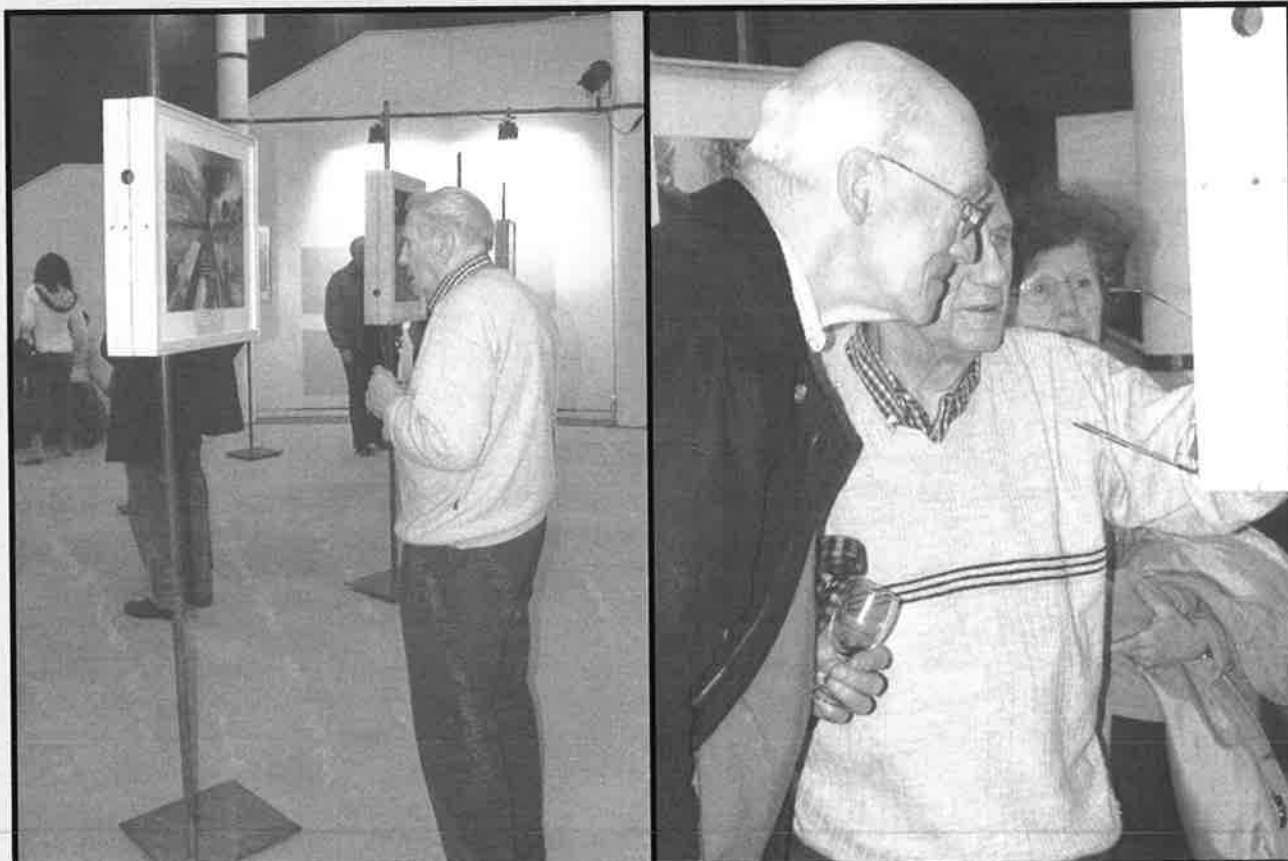
Objet	Réf.	C h o i x tailles	Prix nu	Description	Remarques
T-shirt	150.42	S, M, L, XL, XXL	5,00	Tissus 160gr/m <sup>2</sup> , 100% coton, double surpiqure au col, aux manches et à la base, non cintré.	Noir ou jaune pâle. Logo*.
Casquette	325.34	unique	3,00	100% coton, 6 panneaux, patte réglable avec clip de serrage.	Uniquement noir. Logo*.
Body warmer	413.33	S, M, L, XL, XXL	25,00	200 gr/m <sup>2</sup> , 100% polyester avec enduction PVC imperméable, matelassage 100% polyester, doublure 100% nylon, fermeture full zip avec pare-vent, 2 poches en biais renforcées.	Uniquement noir. Logo* sur "pochette gauche".
Body warmer	413.44	M, L, XL, XXL	29,00	200gr/m <sup>2</sup> , 35% coton, 65% polyester, doublure zippée pour faciliter la broderie, avec surpiqures horizontales, col montant, fermeture full zip avec parevent, 2 poches extérieures, 1 poche intérieure zippée, en biais renforcées.	Uniquement noir. Logo* sur "pochette gauche". Lettres* sur col.
Polo femme	513.01	XS, S, M, L, XL	13,50	220 gr/m <sup>2</sup> , 97% coton, 3% élasthanne, avec bande de propreté intégrée, patte polo 2 boutons, col et bord des manches en tricot côtelé, modèle cintré avec coutures et ourley avec fentes de côté.	Noir ou jaune pâle Logo* sur "pochette gauche"
Polo homme	539.11	S, M, L, XL, XXL	15,00 17,00	180gr/m <sup>2</sup> , 35% coton, 65% élasthanne, patte polo 3 boutons, col et bords des manches en tricot côtelé, garanti lavable à 60°	Noir ou jaune pâle. Logo* sur poche.
C h e m i s e s longues manches	778.11	col 37 à 48	30,00 32,00	125gr/m <sup>2</sup> , 85% coton, 15% polyester, pointes de col boutonnées, poche de poitrine, pli au dos, ourlets arrondis, boutons nacrés.	Noir ou jaune pâle. Logo* sur poche. Lettres* sur col.
C h e m i s e s courtes manches	784.11	col 37 à 48	30,00 32,00	125gr/m <sup>2</sup> , 85% coton, 15% polyester, pointes de col boutonnées, poche de poitrine, pli au dos, ourlets arrondis, boutons nacrés.	Noir ou jaune pâle. Logo* sur poche. Lettres* sur col.
Tablier	923.66	unique	10,00	35% coton, 65% polyester, froisse peu, ne déteint pas, entretien facile 95°, 2 poches extérieures, 1 poche intérieure.	Uniquement noir. Logo* grande dimension

\* Le logo est jaune-or sur tissu noir ou le logo est noir sur tissu jaune-pâle. Rappel : le logo officiel est jaune-or sur vêtement noir.  
Supplément de prix pour le logo : **les logos sont OFFERTS par le club à ses membres**. Commandes à effectuer rapidement auprès du Trésorier lors des réunions hebdomadaires et mensuelles.

## Le vernissage de l'exposition O. Winston LINK

"Trains de légende" au Théâtre de Namur jusqu'au 24 février 2005

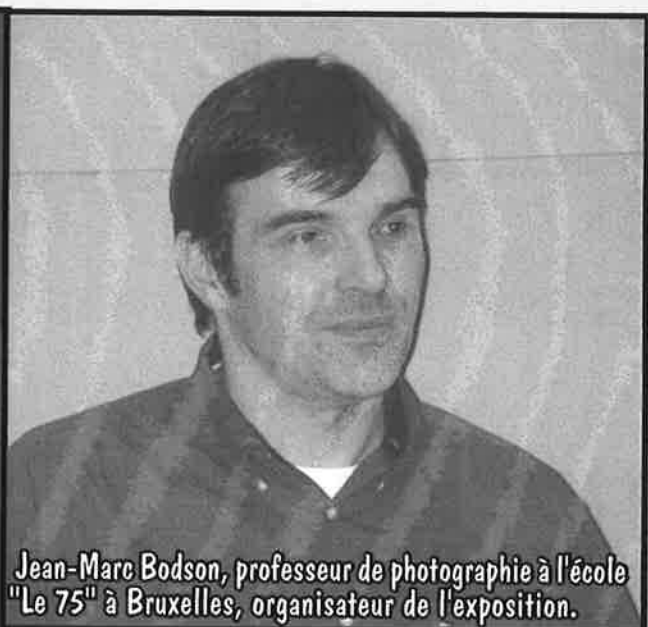
Lundi au vendredi de 12h à 14h, samedi de 10h à 18h et tous les soirs de spectacle (entrée gratuite)



11 janvier 2005, salle de l'Amphithéâtre au Théâtre de Namur : vernissage de l'exposition de photos de O. Winston Link. Quelques membres du club sont arrivés dès le début (pendant que le photographe était là).  
Ci-dessus : Michel, Jules, Anne.



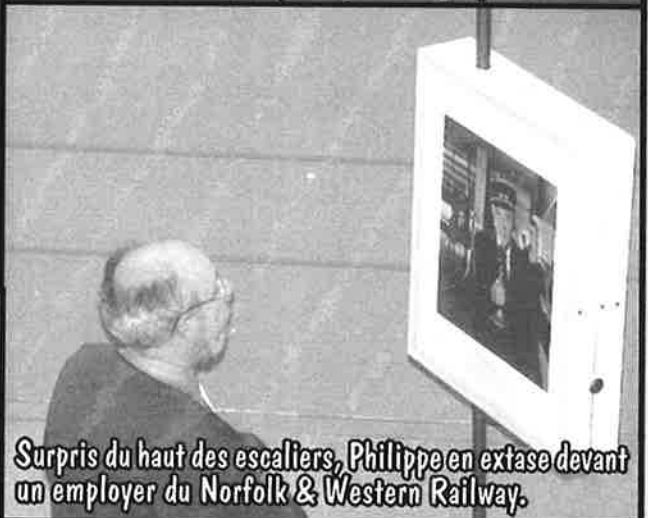
Brigitte Castin, du Théâtre de Namur, coordinatrice de l'exposition.



Jean-Marc Bodson, professeur de photographie à l'école "Le 75" à Bruxelles, organisateur de l'exposition.



Le Président n'est pas le dernier surpris par la qualité des photographies.



Surpris du haut des escaliers, Philippe en extase devant un employeur du Norfolk & Western Railway.



Jules et Guy devant un cadre de présentation à double face.



Notre secrétaire Guy contemple l'une des 35 remarquables photos.



**Verre à la main, vernissage oblige..., Michel aux côtés de M. Anciaux, auteur de la brochure sur le centenaire de l'AC Salzinnes.**

*"Nous, les photographes, nous nous occupons des choses qui disparaissent car quand elles ont disparu, il n'y a aucun appareil sur terre qui puisse les faire revenir. Nous ne pouvons pas développer ni imprimer à partir de la mémoire".*

Henri Cartier-Bresson, "Le Moment Décisif", 1952.

De 1955 à 1960, O. Winston Link, ingénieur civil, a immortalisé les dernières locomotives à vapeur des Etats-Unis : du très grand art.

Les visiteurs apprécieront la mise en scène élaborée de ses photos nocturnes éclairées et mises en valeur par une soixantaine de flashes alimentées par une batterie de son invention pouvant déclencher un éclair de 50.000 watts.

Cette puissance était nécessaire pour illuminer des scènes pouvant aller jusqu'à une rue entière et obtenir suffisamment de lumière pour surprendre une locomotive lancée à 100 km/h dégageant, à sa demande, une fumée blanche.

Il sillonna les 3.800 km de voies du Norfolk & Western Railway qui desservait les états de Virginie, Virginie occidentale, Maryland et Caroline du Nord, prenant plus de deux mille quatre cents clichés sur plaques en verre. Ce travail passionné a été financé par ses activités de photographe professionnel en communication.

### Un cadeau apprécié

Un membre du club, qui a souhaité conserver l'anonymat, a offert un lecteur de DVD neuf. Nous pourrions ainsi disposer d'un appareil fiable pour les projections vidéo. De plus en plus de films ont quitté les supports magnétiques des cassettes (K7) pour les CD-Rom et DVD de grande capacité plus fiable.

### Un membre fondateur n'est plus

Jean-Pierre Disy, l'un des membres fondateurs du club et père de notre ami Vincent, a quitté le monde des modélistes ce 1 février. Quelques membres du club ont assisté à la cérémonie funéraire ce vendredi 4. Nos pensées à Madame Disy et à Vincent. Voir photo dans FFN n°126, dans le bas de la page 1.



**Notre secrétaire surpris dans une bourse de modélisme ferroviaire.**

### Des nouvelles du bar du club

Didier Moreau a souhaité passer la main. Le bouillant Thierry Follebouck s'est proposé pour reprendre cette lourde et difficile tâche. Qu'ils soient tous deux remerciés. L'un pour avoir si bien tenu les rênes et fait progresser le bar, le second pour le courage qui l'anime.

Une fois de plus, nous devons nous serrer les coudes et ne pas toujours attendre qu'un autre le fasse à notre place ! Chaque vendredi, il faut deux volontaires pour tenir le bar. Mais son responsable doit toujours courir pour en trouver ! Alors, inscrivons-nous sur la liste. Un vendredi de temps à autre ce n'est pas la mer à boire. Il faut savoir s'investir personnellement de temps en temps et ne pas toujours compter sur les autres sans jamais vouloir rien faire soi-même. Le fait de payer une cotisation ne dispense personne. Nous avons tous payé notre cotisation !

Tiens, à ce propos, n'avez vous pas oublié de verser la vôtre sur le compte du club ?

Dans sa dernière réunion, le Comité s'est interrogé pour voir s'il ne fallait pas l'augmenter. Il a été décidé de la maintenir à son niveau actuel si chacun apporte sa pierre à l'édifice du 40ème anniversaire du RMM en s'investissant dans l'une des nombreuses tâches indispensables à la réussite de cette opération.

**Seul, le Comité ne peut rien. La réussite ne sera au rendez-vous que si nous nous y mettons tous ensemble, chacun dans sa spécialité.**



# A propos de sifflets

## Un peu d'histoire

Le sifflet est à la fois un signal avertisseur et un moyen de communication entre le machiniste d'une part et le personnel du train ou celui de la voie d'autre part.

C'est une cloche en bronze ou en laiton qui vibre, ainsi que l'air qu'elle contient, quand un jet de vapeur en frappe les bords. Les premières locomotives ne possédaient pas de sifflet et les mécaniciens étaient munis de cornes d'appel.

En 1833, la machine "Sansom" du Leicester & Swannington Railway entra en collision avec une voiture à cheval transportant 6.000 oeufs, avec les conséquences que l'on devine... Aussi, la même année, cette locomotive reçut-elle le premier sifflet suite à la demande adressée à Georges Stephenson par le directeur du L&S.R. M. Bagster. C'était une trompe en cuivre montée sur le dôme de vapeur, oeuvre d'un fabricant d'instruments de musique. On suppose que le sifflet à timbre émettant un son plus régulier et portant à plus grande distance, fut introduit par Fyfe, en 1835, sur le Liverpool & Manchester Railway. Son usage fut étendu en Angleterre en 1836 et, en France, en 1857 sur le chemin de fer de Paris à Saint-Germain.

En 1866, le Grand Central Belge adopta le sifflet "Urban" à son très grave. Un modèle similaire fut utilisé en Angleterre sur le Midland Railway.

En 1870, le Paris - Orléans introduisit le sifflet à son strident, qui se généralisa en France et au Nord belge. En Ecosse, vers 1880, le Caledonian Railway créa le sifflet "tuyau d'orgues" : un long tube monté sur un robinet à vapeur et percé de 2 ouvertures. Ce modèle émettait un son grave et harmonieux qui ne heurtait pas l'oreille. Il fut introduit en Belgique en 1897 par les locomotives type 17 importées de Grande-Bretagne. Un modèle réduit, à son plus aigu fut appliqué aux locomotives des chemins de fer vicinaux.

Aux Etats-Unis, les sifflets, qui doivent porter à des distances considérables, sont plus importants. Pour la traversée des gares, on emploie une cloche. Vers 1890, apparut le sifflet Crosby à trois tonalités. Il fut suivi par le Nathan, pouvant émettre de cinq à huit sons différents ! Ce dernier était surnommé "Sobbing Whistle" (sifflet pleureur) à cause de ses sons plaintifs (des orchestres les évoquent parfois).

En 1937, le Florida East Coast Railroad organisa un curieux concours : pendant une période déterminée, plusieurs modèles de sifflets furent expérimentés et on pria les habitants de donner leur préférence...

Le Nathan à cinq sons était bien connu en Belgique : il équipait les type 38, importés des US en 1919, avant d'être remplacés par un sifflet plus aigu vers 1940. Un Nathan plus petit, à quatre sons rauques, équipe le type 29, lui aussi "made in USA".

L'Etat belge utilisait un sifflet dérivé du modèle français mais plus grave. Cependant les types 1, 5, 7, 10, 12, 36, etc. étaient dotés du Crosby à trois sons.

Le sifflet de l'Etat prussien émettait un son grave et musical. Il équipait nos locomotives types 64, 81, et les autres locomotives prussiennes "Armistice 1918".

*Texte et dessin de Phil Dambly paru dans "Le Rail".*

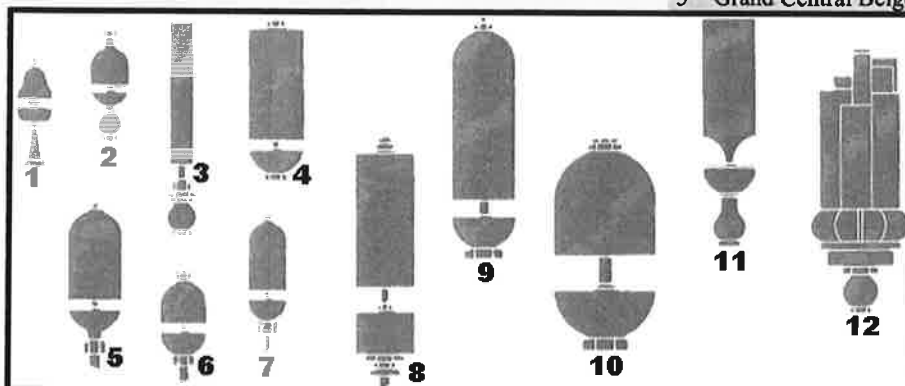
## Rendez-lui son sifflet

La mise en vente sur le marché du train miniature de la locomotive à vapeur type 10 de la SNCB produite par "Treinshop Olaerts", nous a permis de constater que lors de sa restauration, la locomotive 10.018 conservée au dépôt de Leuven pour figurer dans un éventuel musée (des chemins de fer belges ou des transports en Belgique) n'avait pas été munie de son sifflet. Rappelons que remise au dépôt de Leuven depuis l'hiver 1968-1969, cette locomotive fut envoyée à CW Mechelen pour restauration au début de 1977 et revint le 26 juin 1979 à Leuven, très bien restaurée mais non remise en état de marche. En effet, la remise en activité de cette machine s'avérait très onéreuse car il avait été constaté un foyer fissuré, un bris de quatre rayons des roues du deuxième essieu couplé et la jante d'une roue porteuse arrière cassée.

La photo prise lors de son retour de CW Mechelen montre très bien l'emplacement où devrait figurer le sifflet (voir photo 107 dans "Vapeur à la SNCB" tome 1 de Max Delie).

Peut-être ce dernier se trouve-t-il encore dans un coin du dépôt de Leuven ou a-t-il été placé sur une autre locomotive préservée pour le musée mais remise en état de marche ?

*Michel Herbiet*



- 1 Nord français, 1848.
- 2 Paris-Orléans, 1870 et Etat belge, Nord belge, SNCB, SNCF.
- 3 Caledonian Railway, 1880 et Etat belge type 8, 15, 17, 18, 30, 32, 53.
- 4 Deutsche Bundesbahn.
- 5 Grand Central Belge, 1866, sifflet Urban.
- 6 Etat belge, 1870-1900.
- 7 Etat prussien et locomotives Etat belge "Armistice 1918".
- 8 USA, 1850-1900.
- 9 USA, Pennsylvania Rr, 4 sons, (voyageurs).
- 10 USA, Pennsylvania Rr, 1 son (marchandises.)
- 11 USA, sifflet Crosby. (Modèle moyen sur SNCB types 1, 10, 12, 36, etc).
- 12 USA, grand sifflet Nathan à 8 sons.

## Un réseau hors du commun : pas de moteur dans le matériel de traction !

Michel HENRY, membre récent du club, m'avais invité à visiter un réseau hors du commun. "Tu verras, c'est spécial mais je ne t'en dis pas plus"... Il n'en fallait pas plus pour m'inciter à le suivre dans cette aventure pas comme les autres.

Nous arrivons devant une petite maison avec, dans l'avant-cour, une petite construction récente en briques permettant de surélever une voiture pour inspecter le dessous... A côté de la porte d'entrée une ouverture carrée à une septantaine de centimètres du sol : "c'est pour charger la chaudière", me précise-t-on. Bon, tout ceci est normal, il y a un tas de bois devant la façade et le propriétaire des lieux n'aime sans doute pas laisser la maison ouverte et laisser pénétrer le froid lors de l'approvisionnement manuel en combustible.

Nous sonnons pour signaler notre arrivée.

La porte s'ouvre sur un hall long et étroit. A gauche, dès l'entrée, une chaleur inhabituelle pour l'endroit témoigne de la présence d'une chaudière en belles tôles polies et laiton faites sur mesures par le maître des lieux : un fameux bricoleur s'il faut encore qualifier de ce terme le personnage qui nous accueille, dont je vais faire la connaissance et découvrir petit à petit le

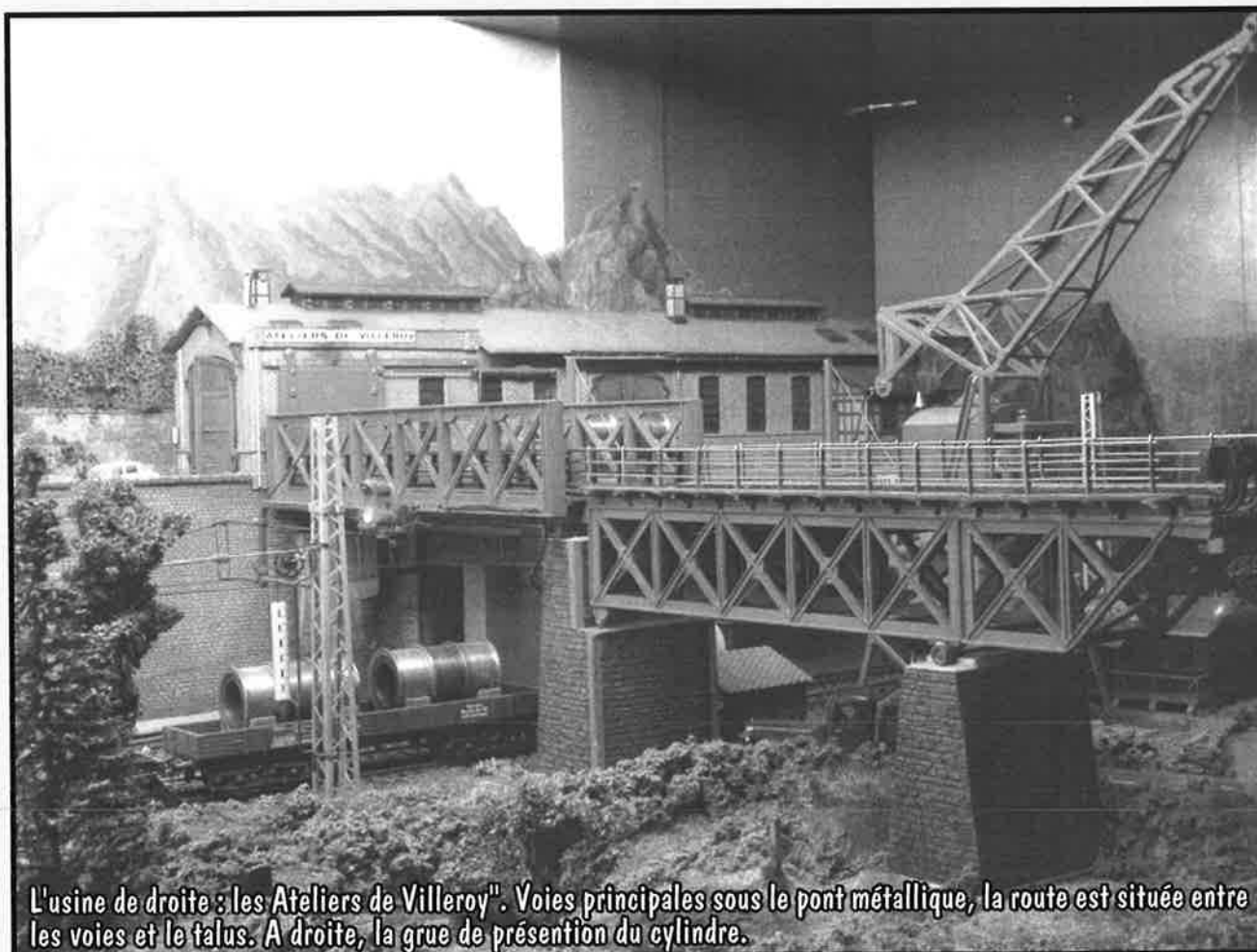
génie inventif et les incroyables réalisations pratiques ! Mince, la petite ouverture pratiquée dans le mur extérieur est la porte d'alimentation directe de la chaudière ! Et je ne suis pas encore au bout de mes surprises...

Vitrines d'exposition sur la droite et au fond, un bouton tourné et l'éclairage laisse apparaître, sur la gauche, un réseau mural à hauteur de regard : localisation déjà surprenante dans la maison...

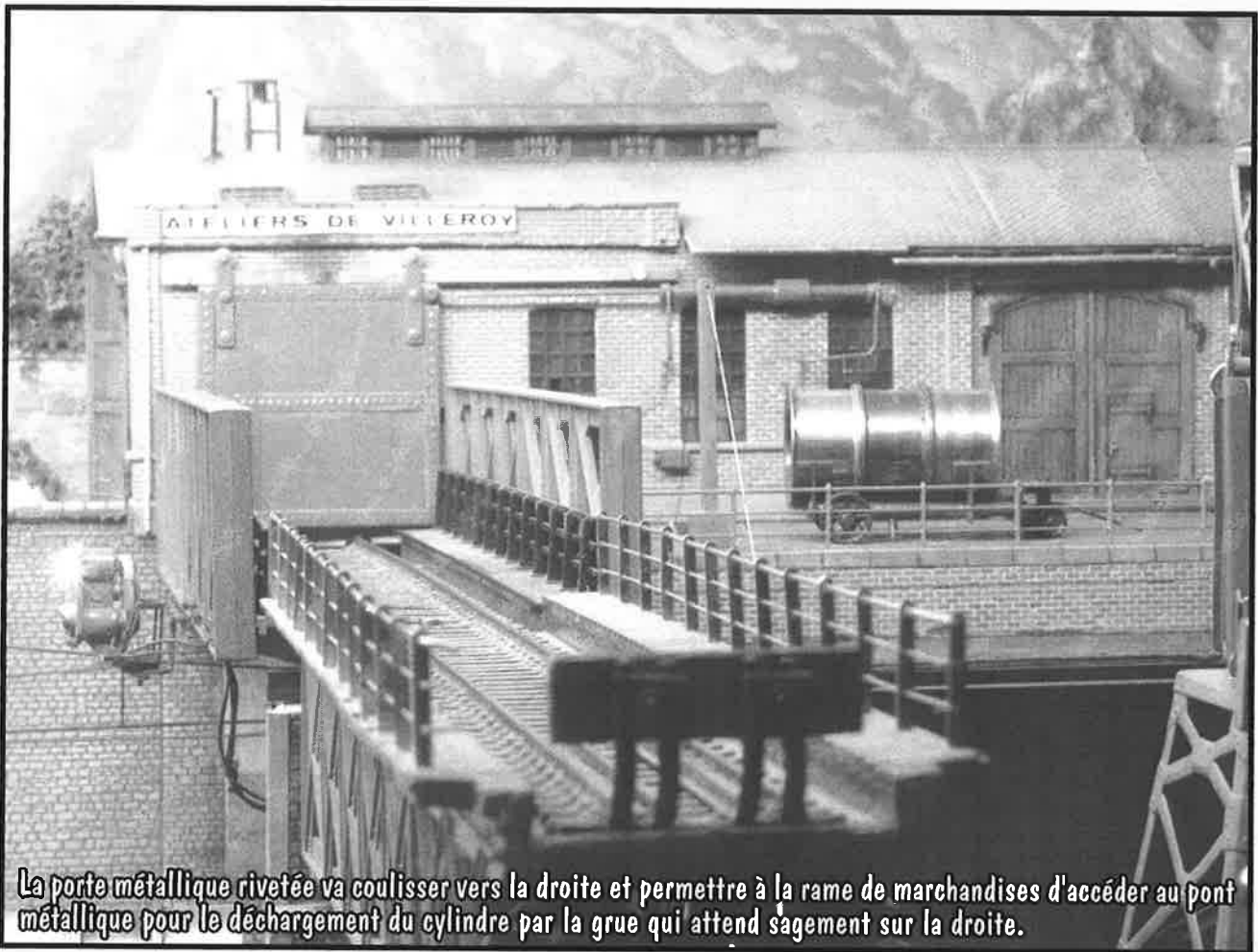
Le regard embrasse l'ensemble : une gare au centre, un petit atelier à gauche, un hôtel devant la gare, une autre usine à droite, une route relie le tout. Rien ne laisse deviner la magie qui va s'opérer devant nos yeux ébahis, nous allons la découvrir.

Quelques interrupteurs basculés ou pressés, le maître des lieux disparaît vers sa cuisine pour préparer le verre d'accueil. Plusieurs cliquetis et l'exploitation démarre, seule, sans aucune intervention humaine : incroyable, un réseau complètement automatisé sans électronique !

Une rame provient de la droite, s'arrête en gare de "Rouveroy - Rochelée" avec un ralenti... d'un réalisme...



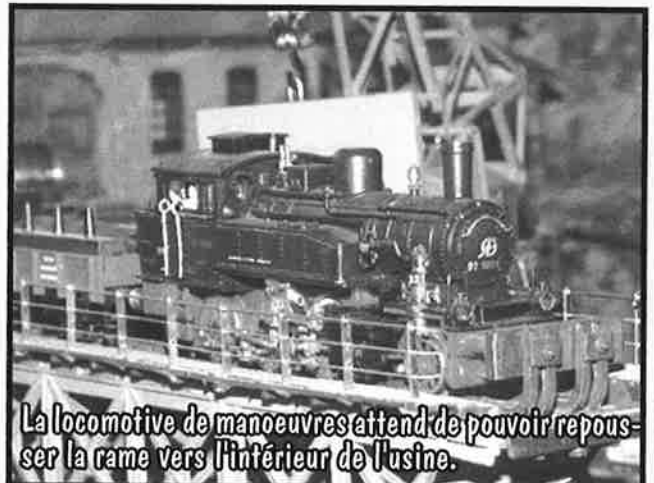
L'usine de droite : les Ateliers de Villeroy". Voies principales sous le pont métallique, la route est située entre les voies et le talus. A droite, la grue de présentation du cylindre.



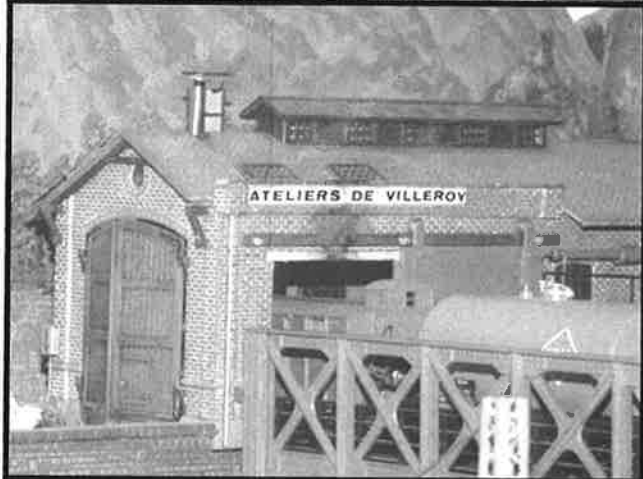
La porte métallique rivetée va coulisser vers la droite et permettre à la rame de marchandises d'accéder au pont métallique pour le déchargement du cylindre par la grue qui attend sagement sur la droite.



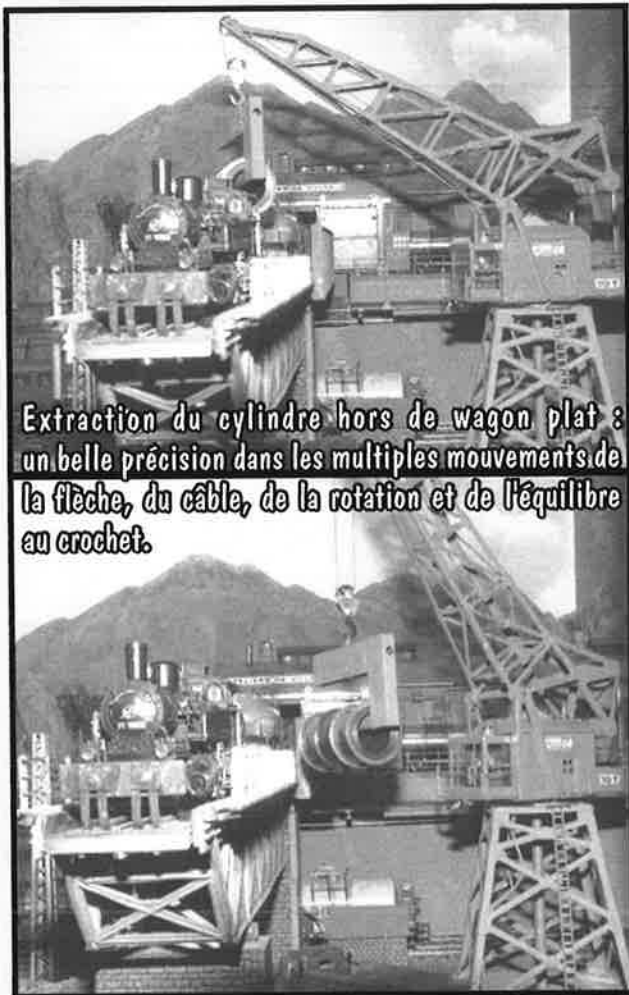
Le camion a fait le tour de la pile du pont et est venu se positionner au point de réception du cylindre au pied de la grue.



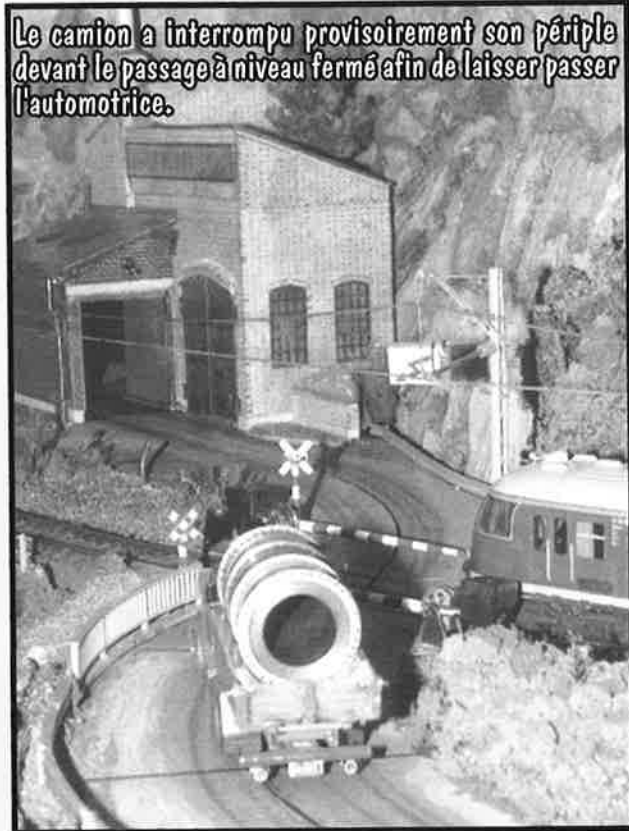
La locomotive de manoeuvres attend de pouvoir repousser la rame vers l'intérieur de l'usine.



La rame est arrêtée sur le pont métallique, le crochet vient chercher le cylindre d'acier.



Extraction du cylindre hors de wagon plat : un belle précision dans les multiples mouvements de la flèche, du câble, de la rotation et de l'équilibre au crochet.



Le camion a interrompu provisoirement son périple devant le passage à niveau fermé afin de laisser passer l'automotrice.

La grande porte de l'usine de droite (*Ateliers de Ville-roy*) coulisse et laisse passer un convoi de marchandises qui s'aventure sur le pont métallique, tracté par une locomotive à vapeur. Même ralenti, arrêt à l'emplacement exactement prévu. La grande grue (*Ruël*) s'ébranle silencieusement et le grand crochet vient chercher un cylindre métallique, l'extrait d'un wagon plat pour le déposer avec une extrême précision dans le berceau de la benne du camion situé sur la route en contre-bas, la suspension agit sous le poids de la charge. Le crochet remonte, le train rentre dans l'usine, le camion démarre, passe sous le pont, emprunte la route, passe devant la gare et l'hôtel, aborde le passage à niveau, s'y arrête lorsqu'il est fermé, entre dans l'usine de gauche (*Julius De Coster & Cie*) dont le volet s'est ouvert, puis refermé. Une automotrice double provient de la gauche, s'arrête lentement en gare, puis s'éclipse vers la droite du réseau.

Un cycle (visible) complet vient automatiquement de se réaliser sous nos yeux.

Décrit comme cela, c'est très rapide. Mais ne vous y fiez pas : les lentes coordinations sont parfaites, sans à-coup, avec énormément de réalisme.

L'automatisme continue ses prouesses invisibles en coulisses, sans aucune intervention humaine :

1. Le camion est pivoté de 180°, déchargé, le cylindre roule par gravité sous le réseau jusqu'à revenir à l'usine de droite (*Ateliers de Rouveroy*), où il est remonté par

un petit ascenseur et replacé dans le wagon plat. Le camion revient par la route se positionner sous la grue en contournant la pile du pont métallique.

2. Le convoi ferroviaire est tracté par l'arrière des coulisses et retourne se positionner sur sa voie assignée de parking.

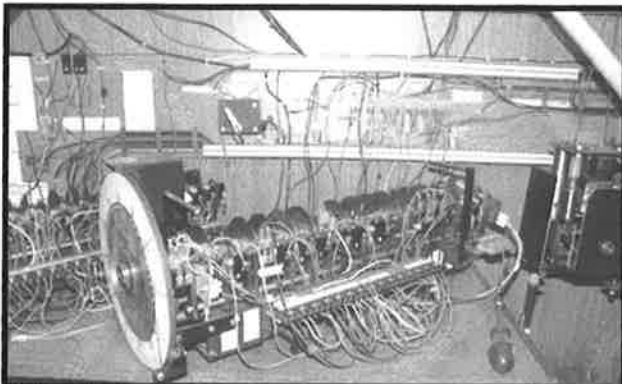
3. L'automotrice passe en gare, s'y arrête et retourne vers sa coulisse gauche.

Le cycle suivant verra un autre convoi provenir de la droite avec une autre locomotive et une autre rame. Seule l'automotrice effectue le même parcours. Quatorze cycles se succéderont sans voir le même matériel repasser...

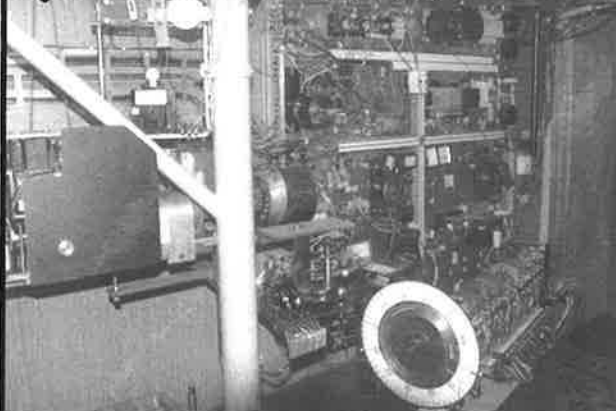
### Comment tout cela est-il possible ?

La première surprise passée, il faut bien assister aux seize cycles pour tenter de comprendre ce qui se passe et comment cela se passe et compter surtout sur les explications du génial concepteur !

Commençons par l'architecture de la maison. En réalité, nous sommes dans le Borinage dans l'une des "maisons ouvrières" qui caractérisent cette ancienne région industrielle. Ces maisons, de "deux pièces bas deux pièces haut", ne comportaient pas de hall d'entrée et l'on accédait directement dans la première place qui était sensée être la salle de séjour. Ici, le Maître des lieux a squatté de manière très caractéristique cette "salle" en positionnant le réseau de manière à créer un effet de couloir ce qui lui permet d'avoir son atelier de précision avec les machines-outils derrière le réseau dans le reste du local... Cette disposition nécessite le célibat. C'est cette dernière option qu'a choisie notre hôte, Jacques Ruelle.



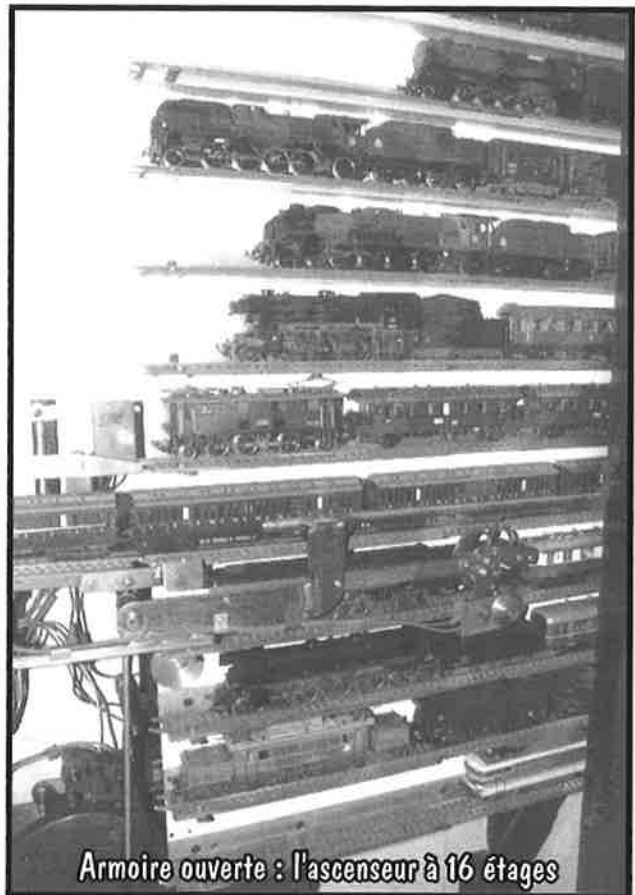
Sous le réseau, trois programmeurs à plateaux régissent l'ensemble des automatismes.



Les plateaux excentriques de la rotation de la grue, du déplacement du crochet et de la flèche.

Septante-deux ans, ancien mécanicien, Jacques a travaillé sept ans pour réaliser cette belle oeuvre, agréable à regarder, composée de réalisme ferroviaire et industriel, animée par des automates de sa fabrication où n'intervient que l'électricité sans apport d'électronique d'aucune sorte.

Sous le réseau des programmeurs cylindriques animent des contacts et des interrupteurs qui déclenchent des actions coordonnées. Des plateaux excentriques permettent le déplacement de la grue, la préhension exacte du cylindre et son dépôt précis sur les cales dans la benne du camion. Le mouvement des portes et volets des usines, le déchargement du camion en bout de course, le retour du cylindre à sa place initiale font l'objet d'automatismes dont l'ingéniosité défie ! Toutes les pièces sont en métal et ont été usinées sur les machines-outils de l'artiste, pas un bout de plastique, tout en métal ! Les pans de murs "de l'atelier" sont

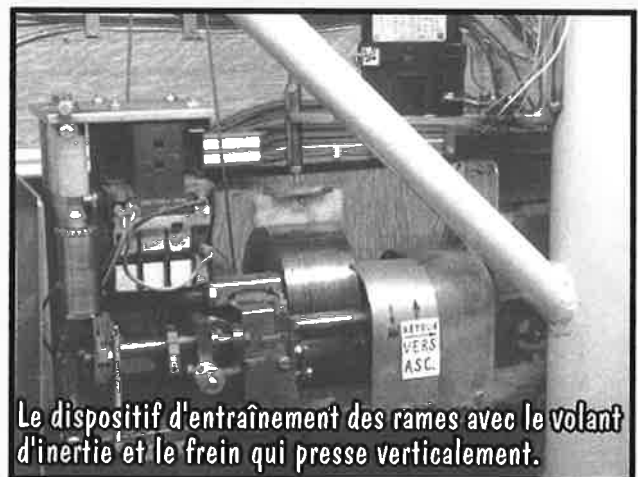


Armoire ouverte : l'ascenseur à 16 étages

garnis d'outils et lorsque ceux-ci font défaut dans le commerce, ils sont fabriqués sur place !

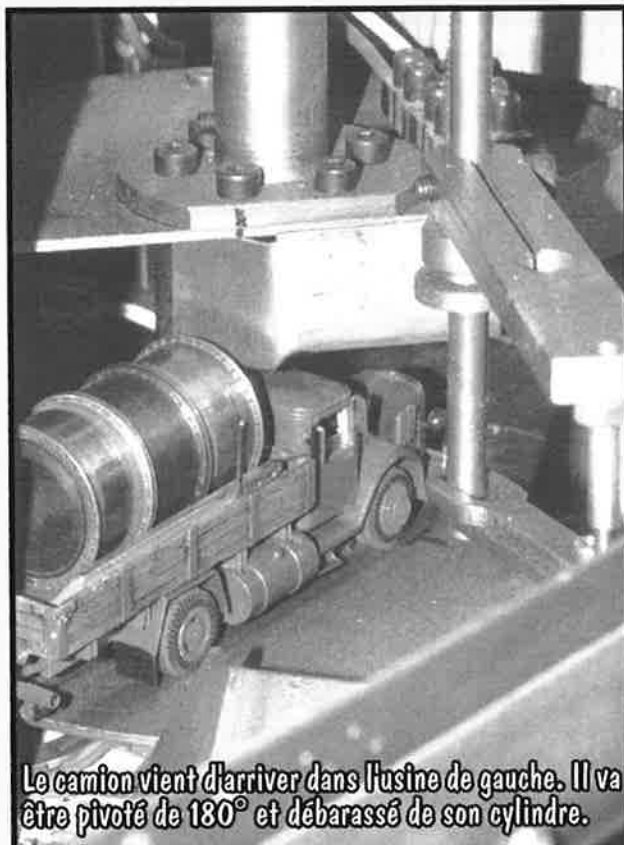
Quelque chose d'insolite et qui ne se remarque pas est l'absence de moteur dans le matériel de traction. Mais comment locomotives, automotrice et camion se déplacent-ils ? Voilà le hic.

Les rames sont indivisibles et les attelages très courts ne peuvent être démontés. A un emplacement fixe pour



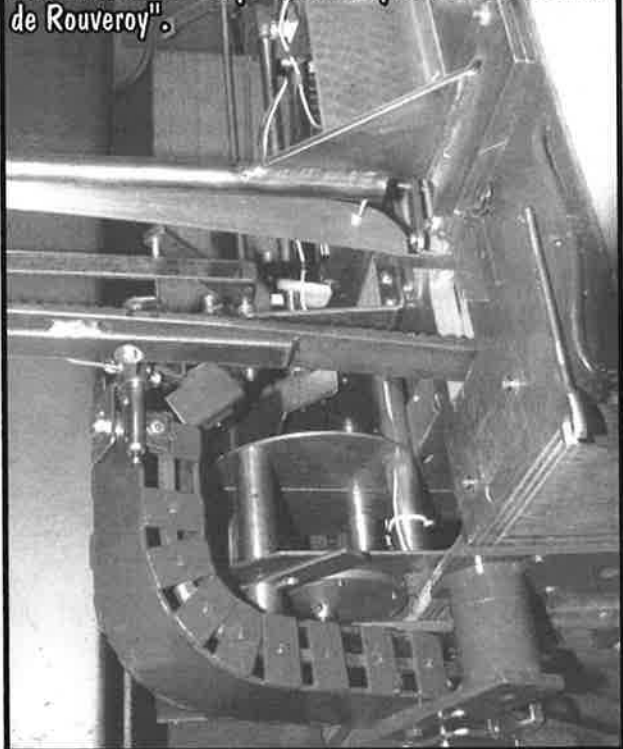
Le dispositif d'entraînement des rames avec le volant d'inertie et le frein qui presse verticalement.

toutes les rames, un fin cylindre invisible, est positionné sous le premier véhicule remorqué. Les 16 rames sont stockées en 16 étages placés dans un ascenseur qui monte d'un étage par cycle et redescend complètement sur un vérin pneumatique lorsqu'il a épuisé ses 16 alignements.

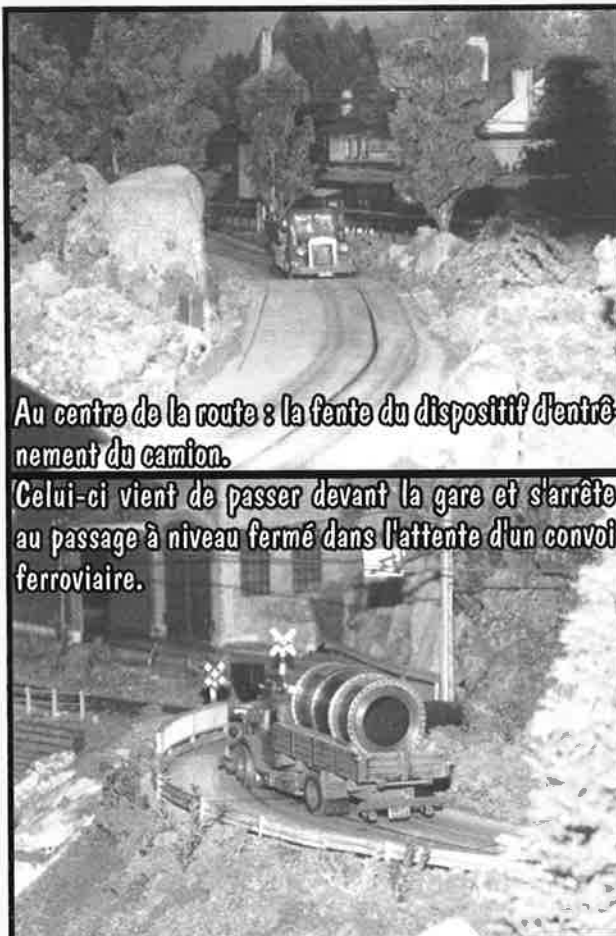


Le camion vient d'arriver dans l'usine de gauche. Il va être pivoté de 180° et débarassé de son cylindre.

Situé à gauche et sous le réseau : le dispositif de retournement et d'expédition du cylindre vers "l'atelier de Rouveroy".



Tous les contacts de positionnement sont réalisés avec grande précision par des interrupteurs à lames. Un chariot vient chercher chaque convoi en accrochant le fin cylindre et tracte la rame tout au long de son parcours. Un moteur avec un très grand volant d'inertie régulé par un frein crée les effets de ralenti et d'arrêt hyper réalistes en gare, assure le retour en coulisse et



Au centre de la route : la fente du dispositif d'entraînement du camion.

Celui-ci vient de passer devant la gare et s'arrête au passage à niveau fermé dans l'attente d'un convoi ferroviaire.

un autre charriot replace les rames dans les "tiroirs" de l'ascenseur.

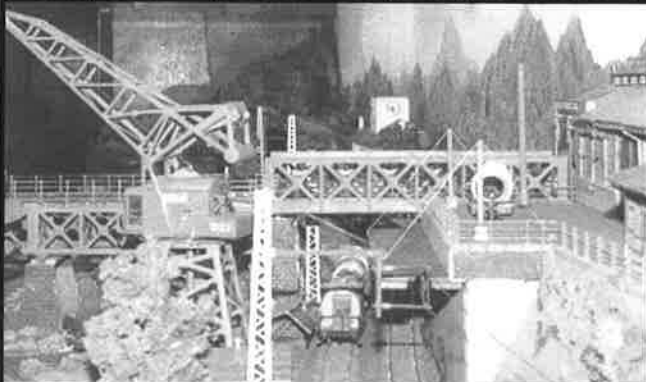
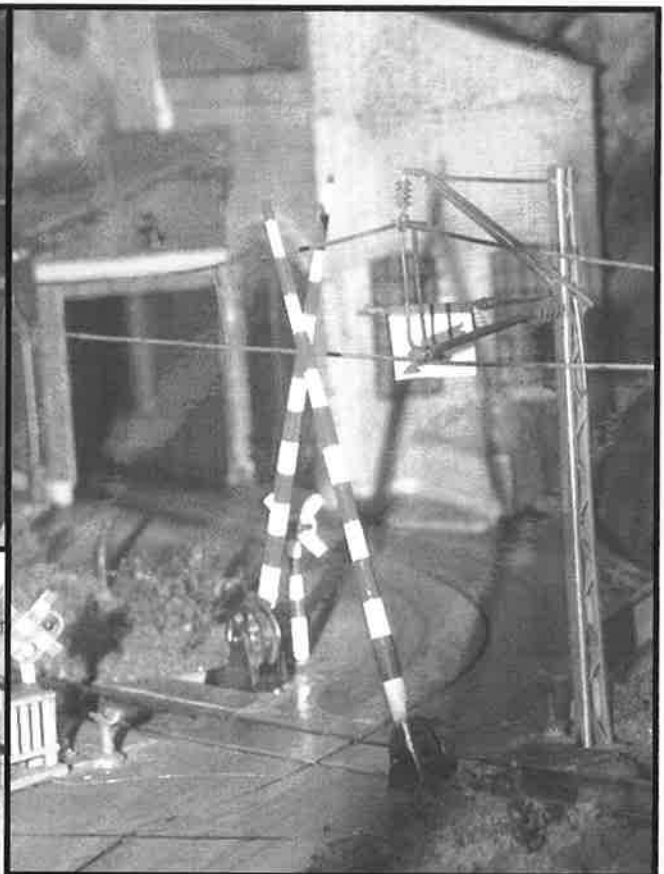
Il en va de même pour l'automotrice ainsi que pour le camion. Pour ce dernier, une petite fente pratiquée au centre de la route, entre les plaques de béton, laisse passer l'accrocheur qui permet la translation précise du véhicule. Dans l'atelier de gauche (*Julius De Coster & Cie*), un mécanisme d'une redoutable précision va le retourner, se saisir du cylindre, l'extraire, le placer dans une gorge qui, à son tour, va l'envoyer sur des rails inclinés pour lui permettre le retour par gravité vers la droite du réseau sous l'autre usine (*Ateliers de Rouveroy*). Un ascenseur va se charger de remonter le cylindre et le repositionner dans le berceau du wagon plat actuellement caché derrière la façade avec le reste



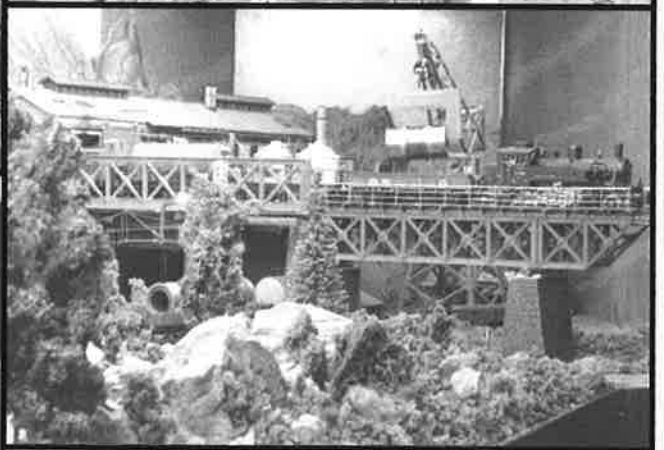
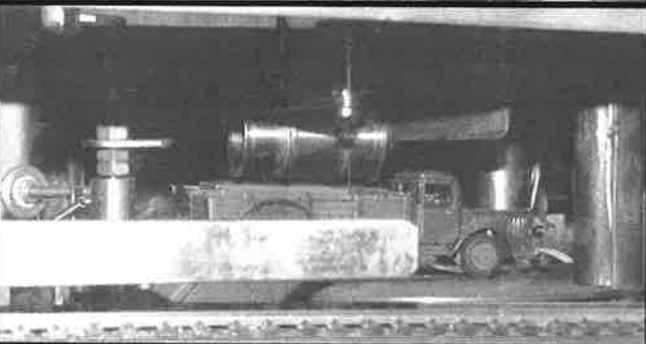
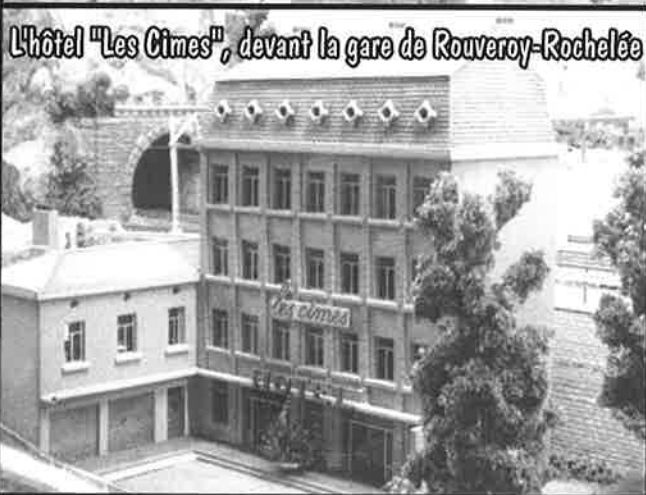
Pacific SNCF, ex-PLM, en gare de Rouveroy - Rochelée



Jacques Ruelle, inventeur. A gauche, son module



L'hôtel "Les Cimes", devant la gare de Rouveroy-Rochelée



Le camion vient d'arriver en coulisse, il a été retourné et va être débarrassé de son chargement. A l'avant-plan, les rails qui vont reconduire par gravité le cylindre au point de départ.

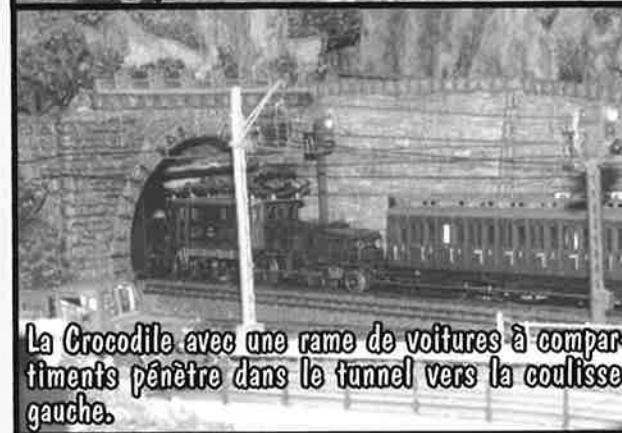
- De haut en bas :
- Détails du passage à niveau devant l'usine de Julius De Coster & Cie.
  - Le module vu de la droite vers la gare de Rouveroy-Rochelée.
  - A l'usine de Rouveroy, le cylindre vient d'être enlevé du wagon plat par la grue.



Emmené par une vapeur 231, le "Rheingold" vient de démarrer de la gare de Villeroy - Rochelée et se dirige vers le tunnel : porte d'entrée de la coulisse gauche.



L'automotrice VT08 de la DB arrêtée voie 2 en gare de Rouveroy - Rochelée.



La Crocodile avec une rame de voitures à compartiments pénètre dans le tunnel vers la coulisse gauche.

de la petite rame. Celle-ci est également asservie à un dispositif motorisé qui la déplace avec précision, avec action sur le coulissement de la grande porte métallique rivetée.

Ouf, c'est dit.

Au départ, le réseau était conçu pour être transporté dans des expositions. Mais voilà, la chaudière a été installée, les coulisses arrières ont débordé et la largeur de l'ensemble ne permet plus le passage par la porte d'entrée sans devoir scier dans le mur !

De toute façon, je serais étonné de voir cet ensemble déplacé sans casse au niveau des fils électriques et des systèmes d'automatisme. Aussi solides soient-ils, tout déplacement occasionne toujours des dommages souvent irréversibles. Les transporteurs de modules en savent quelque chose sur ce point au club !

Après trois heures de contemplation sur place et au moment d'écrire cet article, je suis retourné voir le réseau pour compléter ma prose et reprendre quelques photos bien utiles pour vous faire partager cet ensemble modélistique hors du commun.

Malheureusement, l'exiguïté des lieux ne permet pas la visite en groupe... ceci a exigé de ma part des prises de vues vidéos afin de permettre de se rendre exactement compte de la merveilleuse complexité d'un réseau au fonctionnement entièrement automatique qui relève à la fois du modélisme et des fines techniques mécanique et électrique.

Encore merci à Jacques Ruelle pour son accueil et pour nous avoir réalisé ce petit réseau vraiment très spécial.

*Texte et photos : Claude CARPET*

## NAMUR

dimanche 5 juin 2005 de 9h à 13h  
à l'Institut Technique Henri Maus,  
Place des Cadets

2ème bourse d'échange ferroviaire  
organisée par le Rail Miniature Mosan



# Reproduction en miniature de la locomotive Diesel type 201 / série 59 de la SNCB

Avant la firme Roco, voilà une trentaine d'années et les firmes Märklin-Trix en fin d'année 2004, un autre fabricant, bien belge celui-là et wallon de Liège de surcroît, s'était également inspiré de ce type de locomotives afin de compléter la collection de ses modèles vendus sous le nom de "Silver Gils". Dans un article paru dans "La Vie du Rail", numéro du 24 décembre 1987, Monsieur Michel Barberon nous parle de la production de cette firme durant ses vingt-cinq années d'existence et d'un musée du jouet au coeur de Bruxelles possédant un bel éventail de trains-jouets de la marque "Gilles".

Ce musée est dû à l'initiative de Monsieur André Raemdonck, collectionneur de jouets. Il est situé au 24 de la Rue de l'Association (en face du n°137 de la Rue Royale) Heures d'ouverture : 10-12 et 14-18 tous les jours. Téléphone : 02.219.61.68.

## Du JEP au GILS

Son ressort détendu, la petite locomotive à vapeur ralentit puis cesse sa ronde sur le réseau. Avant de quitter ce royaume, leur royaume, les enfants écoutent André Raemdonck expliquer les raisons ayant contribué au déclin du train-jouet : "Avant, on habitait de grandes maisons où il y avait de la place; maintenant, on vit en appartement". La visite guidée s'achève par la mention : "obligatoire" sur le livre d'or. "C'est génial, continuez"; "super"; "moi, j'ai préféré les trains", etc. Le meilleur indice de satisfaction pour le musée, découvert par plus de 30.000 personnes par an.

Ici, le monde ferroviaire miniature représente une part importante : environ 20% de la totalité des milliers de jouets et encore, seulement un dixième de la collection est-il exposé au regards ! Le reste étant prêté pour diverses expositions, dormant dans des cartons, ou ornant le bureau de l'agence immobilière.

Les marques telles que JEP, Hornby, Märklin ou Bing apparaissent le long des murs, dans les vitrines qui se suivent et ne se ressemblent pas. Parmi celles-ci, nettement moins connue et occupant tout un panneau, la production belge "Gils" est également présente. Nationalisme oblige. André Raemdonck a découvert cette marque un peu par hasard, voici une douzaine d'années, après avoir acheté quelque temps auparavant au marché des antiquités une voiture à voyageurs portant sur l'un de ses flancs ces quatre lettres "GILS".

La curiosité bien naturelle du collectionneur impénitent l'emporte alors. Il se renseigne apprend que la fabrication vient de Liège et sans grand espoir passe une petite annonce ainsi libellée : "Cherche à entrer en contact avec personnes ayant fabriqué trains électriques Gils vers 1950". Son impatience est vite satisfaite. Plusieurs lettres lui parviennent. Un ouvrier ayant travaillé dans ces ateliers, un ancien étudiant démonstrateur de ce produit au Grand Bazar de Liège,

des personnes prêtes à vendre du matériel de cette marque lui écrivent. La neuvième lettre est de loin la plus inattendue et la plus inespérée: Cyrille Gilles, le fils du fondateur des trains Gils répond en personne.

Quelques semaines plus tard, notre collectionneur le rencontre et découvre l'atelier où naquirent plusieurs milliers de locomotives, wagons, pratiquement tel qu'à l'origine. Nous l'avons visité début décembre.

## Atelier artisanal, production nationale

Jupille, une commune de la banlieue liégeoise, située à cinq ou six kilomètres du centre de cette ville. Dans une ruelle tortueuse répondant au nom de "Fond de Coy", un taxi nous dépose, André Raemdonck et moi, devant une grande maison, caractéristique du Nord, avec ses murs en briques rouges. La bâtisse presque anonyme parmi celles qui l'encadrent. Pourtant..

A gauche, en entrant, l'atelier est encombré de machines diverses, cisailles, meule, tour, plieuse, reliées par de grandes courroies marron à d'énormes volants d'inertie : artisanales pour la plupart, et pour certaines, faites de toutes pièces il y a près d'un demi-siècle par Gérard Gilles un génie du bricolage, disparu en 1965.

Au fond, des rayonnages de bois supportent des séries de pièces métalliques, gabarits, moules, poinçons. "En fait, tout cet outillage n'a jamais été amorti", explique Cyrille Gilles en nous montrant un emporte-pièces : gabarit ayant servi à découper des milliers de plaquettes en tôle destinées aux minuscules moteurs électriques de traction des petits trains.

Juste au-dessus de l'atelier, au premier étage, une longue table permettait l'assemblage des diverses pièces fabriquées au rez-de-chaussée et qui, peu à peu, se transformaient en locomotives à vapeur ou Diesel en wagons et en accessoires. Modeste atelier d'où est pourtant née à grande échelle l'unique production belge de trains-jouets.

Vingt-cinq années de passions, de joies, de craintes se sont déroulées entre ces murs chargés de souvenirs. En fermant les yeux, on imagine sans peine l'activité qui régnait ici lorsque, dix heures par jour, huit personnes façonnaient, assemblaient, décoraient à la peinture les modèles ferroviaires à l'échelle. Bien alignés, tous semblables, les centaines de véhicules attendaient sagement d'être mis en place dans un carton par Martine, la mère de Cyrille Gilles. Une boîte qui, selon le cas, comportait une locomotive à vapeur, deux voitures à voyageurs, un transformateur et une dizaine de rails formant un ovale; ou bien une loco électrique et trois wagons de marchandises; ou encore l'automotrice double, verte, dernière à avoir vu le jour ici et encore utilisée en grandeur réelle sur le réseau belge.

Toute cette époque glorieuse est bel et bien révolue. Plus de vingt ans déjà que les petits trains ont disparu de cette table pour céder la place à d'autres productions totalement différentes : fers à souder, pendant un temps, puis des radiateurs et des fours électriques. Aujourd'hui, des ventilateurs de fenêtre pour cuisines. Une fabrication purement Gilles, toujours : l'esprit de famille est resté intact, même s'il s'agit d'un tout autre domaine !

Tout commence dans une période extrêmement difficile : la seconde guerre mondiale. Francophones de coeur, Gérard Gilles, qui a déjà connu l'occupation allemande de 1914, décide de prendre les devants. D'ailleurs, en Belgique les affaires sont au plus mal. Il n'y a plus rien à faire dans le bâtiment et sa profession d'installateur-électricien s'en ressent.

En septembre 1939, accompagné de sa femme, de l'une de ses deux filles et de Cyrille, alors âgé de 12 ans, il s'installe à Puteaux en région parisienne où l'arsenal (usine d'armement) l'engage comme tourneur.

Quelques mois plus tard, les Allemands avancent et, comme beaucoup, la famille Gilles recule jusque La Rochelle et l'île de Ré.

Peine perdue, peu de temps après, ils remontent vers Paris où la seule issue professionnelle est le réengagement à l'arsenal mais, cette fois, pour le compte de l'occupant. Perspective allant à l'opposé des idées de Gérard Gilles. Fin 1940, toute la famille est de retour en Belgique. Là, toujours dans le soucis de ne rien produire qui puisse contribuer directement ou indirectement à la guerre, il se lance dans la fabrication de tamis à faine et de barattes pour le beurre !

Un jour, par hasard, Cyrille achète chez un ferrailleur une locomotive en métal. Le fils a fait des études de mécanique, le père est très ingénieux. Ils démontent la machine, l'étudient sous tous ses pignons et se décident. Pourquoi ne pas se lancer dans une telle fabrication ? D'autant qu'il y a un pénurie totale de jouets, à cette époque. Les usines allemandes, principaux fournisseurs, sont fermées ou se reconvertissent dans un autre style de constructions, bien moins drôles. En plus, face à cette pénurie, les demandes affluent. Les premiers intéressés par cette initiative sont les dirigeants du "Grand Bazar" de Liège, ravis de pouvoir garnir leurs rayons, surtout à la veille de la Saint-Nicolas. Cyrille Gilles s'en souvient encore comme si c'était hier : "Bien sûr, c'était l'occupation, mais la vie continuait malgré tout et le jour de la Saint-Nicolas, bien des gens se "serraient la ceinture" pour offrir quelque chose à leurs enfants".

La première commande ferme est passée au début 1941. Pas facile de démarrer à zéro. "En moins de onze mois, il a fallu tout créer, monter l'atelier, acheter des machines, les adapter, faire des études préliminaires. On travaillait dix ou douze heures par jour



**Dans son atelier de Jupille, Cyrille Gilles tient le Santa Fe produit en aluminium coulé à l'échelle 1 et André Raemdonck admire la réplique du tramway de Liège produit en 1941 (photo M. Barberon).**

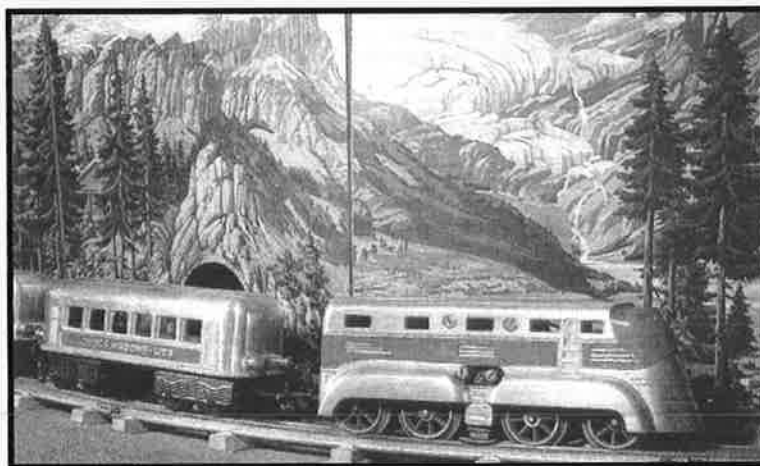
pour n'être payé qu'en fin d'année. Aujourd'hui, on ne saurait plus faire cela".

La première fabrication "Gils", du nom raccourci des créateurs, est une réplique des tramways circulant à Liège. Une motrice en tôle qui tourne dans un sens ou dans l'autre sur un chemin de roulement fermé, tout simple, de 42mm d'écartement en prenant le courant par l'intermédiaire d'un trolley. Effet saisissant garanti, grâce aux étincelles !

Malgré tous les efforts, les Gilles ne parviennent pas à honorer la commande dans les délais impartis. Sur quatre cents, la moitié seulement sont fournis à temps, en novembre 1941. Pour éviter tout stock et limiter les risques d'invendus, l'acheteur du Grand Bazar refuse alors de prendre les deux cents autres pourtant prêts quelques jours avant la Saint-Nicolas !...

### Papy fait de la résistance

*"...Mon père voulait tout abandonner. S'il s'emballait très vite pour quelque chose de nouveau, il déchantait tout aussi rapidement. D'ailleurs, ce qu'il aimait,*



**En 1943, une deuxième version du Santa Fe en aluminium coulé à l'échelle 0.**

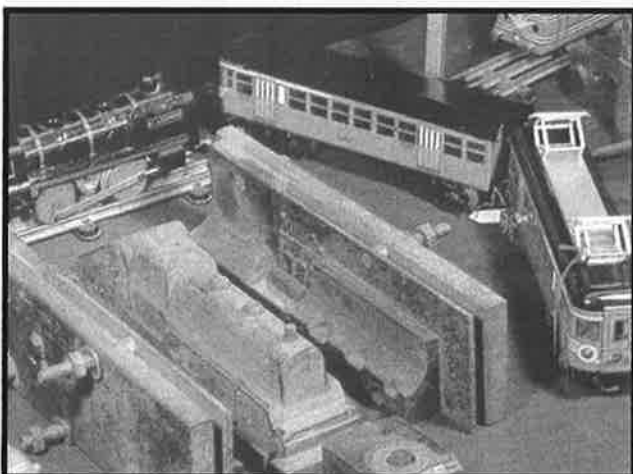


**Au premier plan : la locomotive avec tender de 1948 en tôle imprimée, derrière elle sur la même voie la loco vapeur en métal coulé née en 1945. Sur la seconde voie, la locomotive vapeur marquée 0151 date de 1951 en tête d'une voiture voyageur jaune et d'une rouge. Devant la cabine Gils, la motrice électrique en zamak de 1954.**

*c'était mettre en œuvre. Lorsque cela marchait, il s'en désintéressait pour entreprendre autre chose immédiatement.*

*Mais là, le problème était grave, l'argent manquait. Pour ne pas que cela nous reste sur les bras, avec un beau-frère nous avons loué une charrette et chargé toutes les boîtes restantes de tramways. Direction : le Grand Bazar. Déposés à la réception et notre bordereau dûment rempli et signé, nous sommes repartis discrètement et nous n'en avons plus entendu parler !".*

Tout a quand même été vendu par la suite (et réglé au fabricant).

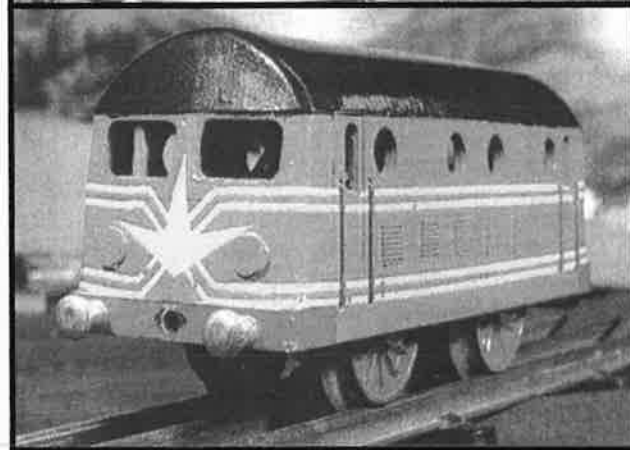
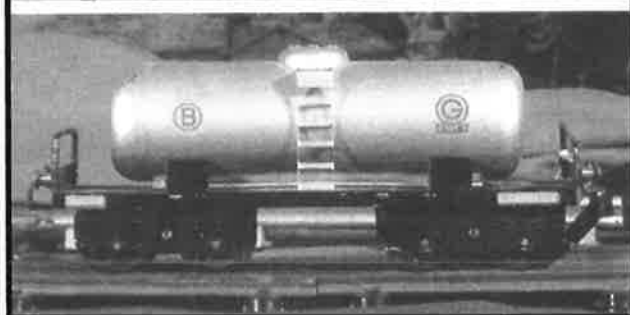
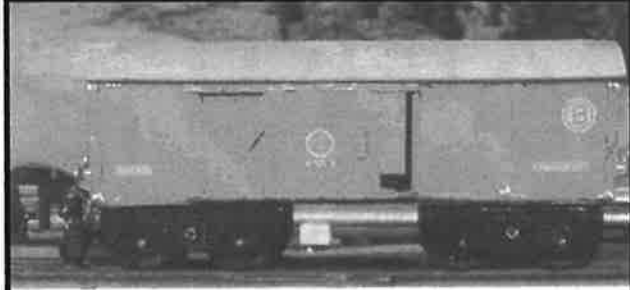
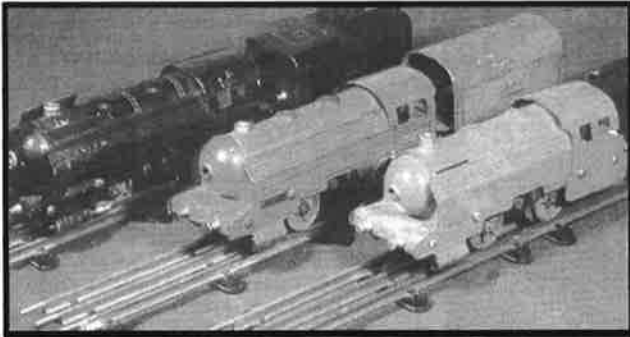


**Ci-dessous : moule de la locomotive vapeur en zamak coulé, à droite l'automotrice verte SNCB**

Un peu sur les conseils des chefs de rayons du magasin, l'année suivante, la petite entreprise innove et change radicalement de fabrication. Elle abandonne le tramway et même le projet de remorque qui ne dépassera pas le stade du dessin. Cette fois, ils s'attellent à la fabrication de la Santa-Fe.

Ce train d'outre-Atlantique, publié en photo dans des revues, plaît indéniablement à Gérard Gilles, mais son fils n'est pas loin de le soupçonner de provoquer et de narguer de cette façon l'occupant. De plus, ce Santa Fe, synonyme de liberté et de grands espaces, comporte une motrice et deux voitures réalisées en aluminium coulé dans l'une des nombreuses fonderies de la province de Liège. Une matière achetée "au noir" et extrêmement rare par ces temps de guerre où tout est récupéré pour les besoins de l'aviation allemande. Sans aucun doute, une sorte de résistance passive de la part de Gérard Gilles qui n'hésite pas à dire : *"Tout cet aluminium utilisé pour mes trains, c'est toujours un avion qu'il ne fabriqueront pas" !*

Le fils du fondateur s'étonne même encore de l'absence de toute réaction à cette époque. Produit à plus de deux cents exemplaires, le Santa Fe répond aux normes internationales en vigueur. Ecartement 1 de 42mm, voie plus moderne à trois rails équipée de traverses métalliques isolées par des cartons. Mis à part le coulage réalisé dans une fonderie proche, tout est réalisé dans le petit atelier de Jupille : les transformateurs, le moteur électrique, les rails. Sortant à l'état brut de fonderie, les wagons et la locomotive sont ébavurés à la lime, puis soigneusement polis à la brosse de coton imprégnée d'une graisse de mouton,



**Ci-dessus : en tôle peinte, la locomotive Diesel série 201 de la SNCB assemblée sur un châssis à deux essieux.**



**Sur cette page :**

**A gauche, en haut : la locomotive à vapeur déclinée en plusieurs teintes est présentée sur ses voies à 3 files de rails.**

**Deux wagons : un couvert à portes coulissantes et un citerne.**

**Constructions en tôle : un bâtiment de gare, l'automotrice électrique SNCB produite en tôle peinte en 1960.**

**A droite, en haut : étiquette (partiellement conservée) figurant sur la boîte du Santa Fe en aluminium coulé.**

avant d'être décorés à la main. "Cette belle facture argentée était magnifique", se souvient non sans fierté Cyrille Gilles.

### **Des boîtes de conserves aux rails !**

Cette production ne dure pourtant qu'une année. En 1943, elle est remplacée par un nouveau modèle de Santa Fe, toujours en aluminium coulé, mais légèrement plus petit et adapté au "0" (32mm), mesure internationale en plein essor.

Les quelque cinq cents exemplaires produits débordent du Grand Bazar de Liège. On en trouve maintenant à Bruxelles et à Anvers. La gamme se modernise et se diversifie : les traverses en bakélite moulée remplacent les métalliques, les aiguillages complètent l'ovale classique.

A la Libération, parallèlement au Santa Fe, apparaît le premier train de marchandises. Un vrai régal pour les enfants, cette locomotive à vapeur de forme aérodynamique, toujours en métal coulé, suivie de ses deux wagons à carcasse en tôle et planchettes de bois peint qu'ils peuvent charger et décharger à volonté.

A cette époque, rien ne se perd, tout se transforme. Des centaines de boîtes de conserves vides, provenant de l'armée américaine, sont récupérées, découpées et façonnées en forme de rails : ce fer blanc, avec le temps, s'avère d'excellente qualité !

A partir de 1948, nouveau changement dans la conception des trains Gils : la tôle fait une percée en force.

Les grandes plaques, pré-imprimées dans une entreprise extérieure, passent sous la cisaille et à l'emboutissage dans l'atelier de Jupille, pour se transformer en voiture à voyageurs, wagons de marchandises ou locomotive à vapeur. Celles-ci affichent des couleurs : rouge, bleu ou noir, au choix, et même leur "millésime" (0148 pour 1948, 0151 pour 1951).

L'année 1953 marque encore un tournant dans la carrière sinueuse des Gilles. La méthode du métal coulé est reprise dans les locaux de Jupille, mais cette fois à base de zamak (alliage à base de zinc additionné d'aluminium, de cuivre et de magnésium), pour la production d'une locomotive à vapeur. La gamme se diversifie considérablement. Un an plus tard, naît une électrique suivie de peu par un petit Diesel. Entre-temps, les voitures à voyageurs en tôle bombée, d'une seule pièce, sont devenues des modèles droits aux toitures à glissières. Des gadgets, comme des fumigènes ou des sifflets, donnent un petit côté "réel et humoristique" aux réseaux qui se sont, par ailleurs, complétés d'une cabine de signalisation ainsi que de signaux, lampadaires et rails dételeurs.

Cette époque marque sans aucun doute l'apogée des trains Gils sur le plan national. *"Cela se vendait bien; nous étions encore pratiquement les seuls, sur le marché belge en tout cas, très bien placés au niveau rapport qualité/prix. Malgré cela nous n'avons jamais réussi à exporter. Il fallait des licences. Or, ce qui intéressait le gouvernement, c'était plutôt la grosse industrie sidérurgique, vendre à l'étranger des rails, ou du fer à béton et, en échange, acheter d'autres choses comme des jouets..."*

### La dernière carte

Peu à peu, et après une longue absence, les trains français, allemands, suisses, reviennent sur le marché. Gils se défend pourtant avec vaillance.

En 1960, la marque sort une superbe automotrice électrique double, en tôle imprimée. Ce sera sa dernière création. Devant des firmes internationales disposant de moyens financiers importants, de circuits de distribution et de démonstration sophistiqués, la concurrence est devenue trop inégale. D'ailleurs, le train-jouet à cette échelle périclité peu à peu au profit du H0 (16,5mm).

La petite firme artisanale décide d'arrêter définitivement sa production ferroviaire en 1965. "Peut-être cette qualité et cette solidité ont-elles joué contre nous. Peut-être n'aurions-nous pas dû constamment changer de modèles", songe, avec un peu d'amertume et après toutes ces années, Cyrille Gilles.

Tard le soir, à Liège, nous sortons d'un restaurant, André Raemdonck, Cyrille Gilles et moi-même. A la vue de boîtes de conserves en fer blanc traînant dans les poubelles, nous sourions instinctivement. Quelques dizaines d'années plutôt, sous des mains expertes, elles se seraient transformées en rails. Peut-être un brin nostalgique, Cyrille Gilles rit à cette pensée. La belle aventure a duré vingt-cinq ans, et elle l'a profondément marqué. On le serait à moins.

Il lui arrive d'en rêver encore fréquemment, la nuit : "Je ne pourrai jamais tenir les délais pour les commandes...". Et il se réveille en sursaut, le front en sueur, soulagé de constater qu'il s'agissait simplement d'un rêve.

Pourtant, grâce à ce beau songe, combien de générations d'enfants ont-elles rêvé aussi devant les vitrines ou les rayons des grands magasins en attendant Saint-Nicolas ou le père Noël ?

Merci les Gilles ! ...

*Michel BARBERON, photos C. Besnard.*



**Enfants en extase devant une partie du pan de mur au Musée du Jouet à Bruxelles présentant la collection des trains belges "GILS".**

# Programme des réunions au RMM et les activités ferroviaires "d'ailleurs"

(Informations réunies par Jean-Claude Botspoel, l'agenda Fébelrail,  
et tous ceux qui voudront bien nous informer de leurs activités...)

Chaque nouvelle parution de l'agenda est une mise à jour : les dates sont confirmées ou modifiées ! (\*\*\*) = vaut le voyage.

## Bourses et activités revenant régulièrement

Tous les 3e dimanches du mois (en principe) : WOLUWE-SAINTE-LAMBERT : bourse du jouet au Shopping Center.

Tous les 2e dimanches du mois d'avril à octobre : LA LOUVIERE : circulations par l'Association Vaporiste du Centre, rue G. Boël, Institut technique; 10>18h.

Tous les W.E. et J.F. jusqu'au 6 octobre (uniquement le dimanche et J.F. en juillet et août) : FOREST : circulations du Petit Train à Vapeur, Parc du Bempt, Chaussée de Neerstalle, 323 B; 1190 Bruxelles.

Tous les dimanches (en saison) : LIGNE DU BOCQ (ex-ligne 26) : circulations de l'autorail 4602 du PFT (Dorinne - Spontin - Ciney).

Du 1 avril au 30 octobre du mercredi au dimanche 13>18h, en juillet et août tous les jours 10>12h et 13>18h : JEMELLE, exposition permanente consacrée au rail et à la pierre au Centre du Rail et de la Pierre.

Tous les dimanches du 1 avril au 1 octobre et tous les samedis du 1 juillet au 1 septembre : THUIN, circulation de tramways anciens et vivite du Centre de la Découverte du Vicinal à l'ASVI.

Des occasions de faire des photos ferroviaires : <http://users.skynet.be/sky34004/clic.htm> L'actualité ferroviaire en ligne : <http://www.wallorail.be>

Février 2005	
18	<b>Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Rapport sur les moulages en plâtre synthétique par Claude Carpet.</b>
19	ARNHEM (NL) : grande bourse de train miniature. 10>15h.
20	MERKSEM : bourse au fort de Merksem organisée par ATA. 09>13h
20	WOLUWE : bourse d'échange.
20	SINT NIKLAAS : bourse, salle «Den Hof», Hendrick Hermanplein. 09>13h.
25	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.
27	ERPENT : 30 <sup>ème</sup> bourse «Toy-Show» au Collège Notre-Dame. 09>14h. <a href="mailto:toyshownamur@belgacom.net">toyshownamur@belgacom.net</a>
Mars 2005	
4	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs, SNCB, époques IV et V.
6	MORSBACH (Forbach) (F) : 17 <sup>ème</sup> bourse d'échanges de jouets anciens organisée par le Cercle Ferroviaire de Sarre et Moselle. 09h30>16h. Centre social Eric Tabarly.
11	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
13	VILVOORDE : bourse d'échange, Star zaal, Brauwerestraat.
13	AMAY : bourse organisée par le CJA dans le gymnase communal, rue de l'Hôpital. 09>13h.
18	<b>Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Projection de diapos par Jos Slechten de Leuven : «Mon voyage aux USA, le Pennsylvania Railroad».</b>
19	<b>Souper annuel du Rail Miniature Mosan, au local du club à 19h.</b>
19 et 20	NOTTINGHAM (GB) : East Midlands Model Railway exhibition. Harvey Hadden Sports Centre, Bilborough Park. 10>17h.
20	WOLUWE : bourse
25	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.
26	HOUTEN (NL) : grande bourse de train miniature à l'Euretco-Expo-Center. 10>15h.
26 au 28	BLANKENBERGE : 5 <sup>ème</sup> expo-trains miniatures au Casino.
26-03 au 10-04	Vacances scolaires.
Avril 2005	
1	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs internationaux, toutes nationalités, époques II et III.
2 et 3	CHARLEROI : 13 <sup>ème</sup> salon de la Maquette à Charleroi-Expo, hall 2.
2 et 3	AALST : expo et bourse organisée par l'OVMM, Tragel 6d, près de la gare. 10>18h.
3	OUDE-HEVELEE : 36 <sup>ème</sup> bourse de trains. Zaal «de Roosenberg», Zoet Water. 09>13h..
8	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
13 au 17	DORTMUND (D) : «INTERMODELBAU 2005», Westfallenhallen. TOUTES les disciplines du modélisme sur 4 hectares visite du RMM le 14, voyage organisé en car.
15	<b>Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Un diorama H0 entièrement automatisé en électricité et télécommande, vidéo de Claude Carpet (explications préalables dans Ferro Flash n°130).</b>
16 et 17	BRUXELLES (FOREST) : grande fête de la vapeur de 10 à 18h au Parc du Bempt organisée par le «Petit Train à Vapeur de Forest», chaussée de Neerdaele 323b. <a href="http://www.ptvf.be/ff/">http://www.ptvf.be/ff/</a>
17	WOLUWE : bourse
22	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs, DB - CFL, époques IV et V.
23 et 24	BRUXELLES (FOREST) : le club anglais «7 1/4 Gauge Association» sera reçu au Parc du Bempt par le «Petit Train à Vapeur de Forest», chaussée de Neerdaele 323b. Circulations spéciales <a href="http://www.ovvf.be/ff/">http://www.ovvf.be/ff/</a>
23 et 24	ANTWERPEN, hangar 15, expo et bourse. 10>17h.
24	AYWAILLE : 48 <sup>ème</sup> bourse organisée par l'ASMOCO, salle Saint-Raphaël, 08>13h.
29	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.

Mal 2005	
6	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs, CFF – ÖBB – FS, époques IV et V.
13	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
14	HOUTEN (NL) : grande bourse de train miniature à l'Euretco-Expo-Center. 10>15h.
20	<b>Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Présentation de diapositives sur les expositions de modélisme ferroviaire de Köln (Modelbau 2004) et de Theux (Jubilé du CFEB).</b>
27	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» <u>membres du club exclusivement.</u>
29	SINT NIKLAAS : bourse, salle «Den Hof», Hendrick Hermanplein. 09>13h.
Juin 2005	
3	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs et marchandises <u>en traction vapeur</u> , toutes nationalités, époque III.
5	<b>NAMUR : 2<sup>ème</sup> bourse organisée par le RMM. Ecole technique Henri Maus, Place des Cadets. 09&gt;13h.</b>
10	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
17	<b>Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : ex-réseau "0" américain de Jules Falque.</b>
19	WOLUWE : bourse
24	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» <u>membres du club exclusivement.</u>
Juillet 2005	
1	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de marchandises, toutes nationalités, époques IV et V.
8	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
15	<b>Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : .</b>
17	WOLUWE : bourse
22	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs internationaux, toutes nationalités, époques IV et V.
29	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» <u>membres du club exclusivement.</u>
Août 2005	
5	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs, SNCB, époques IV et V.
12	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
19	<b>Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : .</b>
21	WOLUWE : bourse
26	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» <u>membres du club exclusivement.</u>
27	HOUTEN (NL) : grande bourse de train miniature à l'Euretco-Expo-Center. 10>15h.
28	ERPENT : bourse d'échange Toy Show
Septembre 2005	
2	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : grands rapides + TEE + TGV + ICE, toutes nationalités, toutes époques.
9	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
11	VILVOORDE : bourse
16	<b>Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : "Vapeur en Slovaquie", vidéo de M. Akio Hata (Japonnais), présentation d'Etienne Labar.</b>
17 et 18	SINT NIKLAAS : expo et bourse, organisée par le MSC Het Spoor, Noordlaan 32, derrière la gare.
23	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs, SNCF – BB, époques III, IV et V.
24 et 25	SINT NIKLAAS : expo et bourse, organisée par le MSC Het Spoor, Noordlaan 32, derrière la gare.
24 et 25	VIRTON : expo organisée par le Modéligame au complexe sportif et culturel, Cour Maréchal 8. Samedi 14>22 et dimanche 10>22h.
30	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» <u>membres du club exclusivement.</u>
Octobre 2005	
2	AYWAILLE : 49 <sup>ème</sup> bourse organisée par l'ASMOCO, salle Saint-Raphaël, 08>13h.
7	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs, DB – CFL, époques IV et V.
14	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
15	HOUTEN (NL) : grande bourse de train miniature à l'Euretco-Expo-Center. 10>15h.
21	<b>Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : .</b>
28	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» <u>membres du club exclusivement.</u>
30	SINT NIKLAAS : bourse, salle «Den Hof», Hendrick Hermanplein. 09>13h.
Novembre 2005	
4	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs et de marchandises <u>en traction diesel et électrique</u> , toutes nationalités, époque III.

# Production 2005 de LS Models



La motrice électrique n°1307 à Saint-Louis  
Voiture I2, Resto-bar  
Voiture I2 à toiture verte.  
Wagons Shmms, transport de coils

Voiture I2 en livrée Railtour  
Voiture Railtour en décrépitude.  
Voiture K4

(photos Alain Jennes).

## Changement de logo à la compagnie US "BNSF"





## Amélioration de la Diesel 5206 et .5307 de Roco

Si une nouveauté à quelque peu déçu les amateurs de chemin de fer belges, c'est bien celle de la locomotive "gros nez" **5206** produite par Roco.

Au vu des modèles des 204.005 et 5408 sortis l'an passé on s'attendait tout naturellement à une reproduction du même crû pour la 5206 et 5307, mais quelle ne fut pas la surprise lorsque cette dernière apparut dans les vitrines des détaillants en trains miniatures !

A première vue ce modèle donne l'impression d'appartenir à la gamme hobby, non pas à cause d'une gravure et finition moins détaillées que les reproductions précédentes, mais parce que la bande jaune "fluorescent" ceinturant la caisse est en fait la couleur de base du plastique du modèle d'où cette impression de modèle jouet.

Pour redonner à notre 5206 un aspect lui permettant de côtoyer "sans complexe" ses consœurs, la meilleure solution qui s'impose est la repainting de cette fameuse bande jaune. Ce travail n'est pas compliqué en soi mais nécessite toutefois l'usage d'un aérographe ainsi qu'un minimum de soin et de patience.

### Outillage et fournitures

- un aérographe.
- un cutter avec des lames neuves.
- du papier collant de masquage Tamyra de largeur 6 et 10 mm.
- un pinceau fin 000.
- une plaque de verre qui sera utilisée comme support de découpe pour le ruban de masquage.
- une règle métallique.
- un pied à coulisse.
- un crayon à fibres de verre.
- de la peinture jaune (Humbrol référence 69).
- du vernis satin (Humbrol référence 135).
- de la peinture noire satin.
- le diluant approprié pour peinture glycérophthalique Humbrol.
- des transferts à sec de teinte verte (Jocadis, Rocky-rail , ... )



### Les travaux

En tout premier lieu, nous allons désolidariser la caisse du châssis en suivant les indications figurant sur la notice. Cette opération terminée nous pouvons ensuite enlever l'intérieur des cabines, vitrages, essuie-glaces, feux, tampons, mains montaires ainsi que les bas de caisse vissés aux extrémités. Vu que la peinture jaune possède un faible pouvoir couvrant, il est indispensable de gommer à l'aide d'un crayon à fibres de verre l'immatriculation verte **5206** présente sur les nez et flancs de la caisse.

Après avoir bien dégraissé la caisse (eau tiède plus détergent), nous pouvons passer au stade du masquage. Du soin et de la précision apportée à celui-ci dépendra le résultat final, donc pas de précipitation pour ce travail. J'utilise le ruban de 6 mm pour masquer toutes les zones peintes en vert le long des bandes jaunes, le ruban de 10 mm est, quant à lui, employé pour masquer des zones plus larges comme la toiture, le bas de caisse, le dessus de nez ...

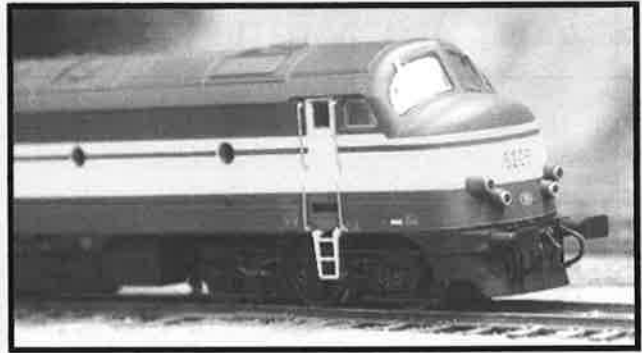
Pour masquer la fine bande verte ceinturant la caisse à hauteur des hublots, j'ai été amené à découper de fines bandes dans le ruban de masquage Tamyra. Voici comment je procède pour réaliser pareilles découpes. Je colle une bande de ruban de 6mm sur la plaque de verre et je découpe ensuite un bord droit sur toute la longueur en me servant de la règle métallique comme guide.

A l'aide du pied à coulisse, je mesure sur la caisse la largeur de la bande verte à masquer. Je reporte ensuite sur le ruban collé sur la plaque de verre cette dimension en y ajoutant 0,15 mm pour tenir compte de l'épaisseur du trait de découpe. La règle métallique étant toujours utilisée comme guide de découpe. Découper ensuite la bandelette masquante au moyen du cutter.

L'étape du masquage étant accomplie, on passe à l'aide de l'aérographe une couche de peinture jaune sur tout le modèle. Cette opération terminée, j'enlève les rubans de masquage dès que le modèle vient d'être peint car, à ce stade, il est encore possible de pouvoir enlever les éventuels débordements de peinture sur



Note de la rédaction : peindre l'intérieur de la caisse en noir pour cacher l'excès de lumière qui filtre au travers est nécessaire. Une patine sur la caisse me semble suffisante pour atténuer l'effet de plastique neuf. Ceci vaut pour presque tous les modèles, je suis un adepte d'une légère patine, peu de trains (ou rarement) sortent du "train-wash" de Forest-Voitures. (Claude Carpet)



les zones masquées. Pour ce faire, je passe avec un pinceau fin 000 légèrement imbibé de diluant sur les débordements en ayant soin d'essuyer la peinture absorbée par le pinceau sur un papier cuisine avant chaque nouveau passage sur le modèle.

Après séchage complet de 24h, on aborde le stade de la dépose des transferts à sec sur le modèle. Une fois cette éprouvante opération terminée, on passe à l'aérographe une couche de vernis satin sur l'ensemble du modèle et après 24h de séchage on peut entamer le remontage des éléments complétant la caisse (feux, vitrages, cabines, ...) à l'exception des bas de caisse situés aux extrémités qui seront d'abord peints en noir satin avant leur remise en place. La dernière touche finale consistera à peindre en ton aluminium les mains montoires ainsi que les marchepieds en jaune et notre 5206 sera alors prête à assurer ses premiers tours de roue sur notre réseau.

*Texte : Alain BAUWIN, photos Claude CARPET.*

(Claude Carpet)

## Carré orange sur les nez des TGV

Une nouveauté concernant les TGV ex.PSE du Landy.

Certaines de ces rames ont retrouvé une petite touche orange (ce n'est pas la peinture d'origine qui réapparaît !).

Depuis le 12 décembre, ces rames assurent des TGV jonction entre Lille et Bordeaux et au delà (Toulouse Hendaye).

La vitesse autorisée entre Saint-Pierre et Bordeaux étant de 220 KM/H, ces rames ont été modifiées pour rouler à cette vitesse.

A l'origine, elles étaient limitées à 200 km/h sous 1.500 V (car il n'y a pas de ligne à vitesse supérieure sur le réseau Sud-Est).

Pour les différencier des rames non modifiées, elles portent un autocollant orange sur le nez ce qui est utile pour les agents des gares lors des circulations en UM pour renseigner le mécano (si pas d'autocollant ordre de limitation de vitesse à 200 km/h).

En cabine une indication verte figure avec la mention RENOV 2-220 pour les rames modifiées. Les rames non modifiées ont une étiquette rouge avec la mention RENOV 1-200.

*D'après un courrier de Didier Delattre (conducteur lillois) à Michel Marin.*



# Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, le Rail Miniature Mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer.

Il leur permet de partager entre amis leur passion pour le rail, d'améliorer leurs connaissances ferroviaires ainsi que leur savoir-faire de modélistes.

Outre les réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction d'un grand réseau fixe H0 (*décor Mosan*), d'un réseau modulaire N (*décor Athus-Meuse, site de la gare de Vônèche*) et d'un réseau modulaire H0 (*décor US*) ainsi que la circulation de convois sur ceux-ci.

## Comité actuel (2005) du Rail Miniature Mosan :

Président, *représente le réseau H0 "US"* ..... Jean-Claude Botspoel  
 Vice-président, *représente le réseau H0 "Mosan"* ..... André Delsemme  
 Secrétaire ..... Guy Lahaye  
 Trésorier, *représente le réseau N "Athus-Meuse"* ..... Didier Delfosse  
 Communication(s), Secrétaire adjoint ..... Jean-Pierre Lobet  
 Médiateur ..... Philippe Bruniaux  
 Rédac'chef FFN ..... Claude Carpet

## Responsables, animateurs d'activités :

Réseau H0 "Mosan" ..... Michel Archambeau,  
 et ..... Claude Riguelle.  
 Réseau H0 "US" ..... Jean-Claude Botspoel,  
 et ..... Jules Falque.  
 Réseau N "Athus-Meuse" ..... Jacques Quoitin,  
 et ..... Didier Delfosse.  
 Bibliothèque ..... Claude Carpet,  
 et ..... Jean-Claude Botspoel.

## Cotisations annuelles.

Membre bienfaiteur ..... 45,00 €.  
 Membre ordinaire \* ..... 30,00 €.  
 Membre junior (- de 18 ans) ..... 15,00 €.

Abonné à Ferro Flash Namur,  
 (uniquement le service Ferro Flash) ..... 18,00 €.  
 Pour l'étranger ..... 22,00 €.

\* Pour un second membre adulte d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 22,00 €.

Président ..... Jean-Claude Botspoel ..... Rue Saint Hadelin, 21 5561 CELLES.  
 ..... Tél : 082.66.76.60. .... GSM : 0477.39.69.99. .... Courriel : [botspoel@skynet.be](mailto:botspoel@skynet.be)

Secrétaire ..... Guy Lahaye ..... Rue Fostrie, 60 ..... 5530 YVOIR.  
 ..... Tél : 082.61.01.04. .... GSM : 0495.90.45.72. .... Courriel : [rmmsecretaire@hotmail.com](mailto:rmmsecretaire@hotmail.com)

Trésorier ..... Didier Delfosse ..... Rue de Fumaux, 26 B 5640 METTET  
 ..... Tél bur : 065.58.31.68. .... GSM : 0477.65.64.86. .... Courriel : [didier.rmm@skynet.be](mailto:didier.rmm@skynet.be)

Compte Banque ..360-0053510-69 du "Rail Miniature Mosan".  
 De l'étranger .... BIC : BBRUBEBB IBAN : BE71 3600 0535 1069.

Local ..... Centre Culturel de Géronsart, Rue du Trèfle, 5100 JAMBES.  
*Les statuts et le règlement d'ordre intérieur sont affichés aux valves du club et sur son site Internet : <http://www.club-rmm.be>.*

# Ferro Flash Namur

Rédaction et ..... Claude CARPET, c/o "MODELISME & GRAPHISME sa", Allée des Fougères, 435;  
 éditeur responsable B 5621 Morialmé (Florennes). Tél : 071.72.95.61. et 0475.48.62.60.  
 Courriel : [ffn-rmm@skynet.be](mailto:ffn-rmm@skynet.be)

URL Internet du Rail Miniature Mosan : <http://www.club-rmm.be>

Diffusion ..... Didier Delfosse, rue de Furnaux, 26 b, 5640 METTET. Voir "Trésorier" ci-dessus.

"FERRO FLASH NAMUR" est le bulletin bimestriel du RAIL MINIATURE MOSAN.

Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable.

Les articles signés n'engagent que leur auteur. Les articles non signés sont censés être écrits sous la responsabilité de l'équipe de rédaction. Tout texte, photo, nouvelle sont communiqués à titre purement informatif pour le lecteur et ne peuvent en aucun cas être assimilés à de la publicité : le bulletin s'en veut dépourvue et ne veut être inféodé à quelque titre que ce soit à un producteur, fabricant, marque ou entreprise ayant ou non rapport avec le modélisme.

Autant qu'il est possible, nos sources sont mentionnées lorsqu'elles nous sont connues.

## Vie du club

Ambiance du souper du 30 décembre 2004.....	1
Assemblée générale du 21 janvier - La grande exposition du 40ème anniversaire du club .....	3
Vêtements et logo officiel du RMM.....	3
Le vernissage de l'exposition de photographies de O. Winston Link .....	4
Programme des réunions du R.M.M. et agenda des activités ferroviaires "d'ailleurs" .....	20

## Documentation

Reproduction de la Diesel série 201 de la SNCB, les trains belges "GILS" .....	15
--	----

## Modélisme

A propos de sifflets .....	7
Un réseau hors du commun : pas de moteur dans le matériel de traction ! .....	8
Production 2005 de LS Models .....	22
Amélioration de la Diesel 5206 de Roco .....	23

FFN 130 p. 20 et 26  
 il y a : <http://www.wallorail.be>  
 Il faut :  
<http://users.skynet.be/wallorail>

## Actualité ferroviaire

Un carré orange sur les TGV.....	24
----------------------------------	----

<http://www.zapgillou.fr.st> : une adresse contenant un logiciel gratuit sans limitation d'utilisation (ferrobase V3.10) qui permet la recherche d'articles dans certaines revues françaises de modélisme ferroviaire.

<http://www.wallorail.be> : l'actualité ferroviaire en Wallonie.

Un CD-ROM de Robert BELLE sur l'histoire des anciennes lignes Tamines - Gembloux - Ramillies - Landen; Tamines - Dinant - Jemelle et Ciney - Spontin - Yvoir. Plans, illustrations, cartes postales, sites remarquables, villages et châteaux, gastronomie, légendes, (10.000 fichiers sur 695 Mo.) Prix public 18,00 €.

Centralisation des commandes auprès du Rédac'chef par courriel : [ffn-rmm@skynet.be](mailto:ffn-rmm@skynet.be) (en raison du prix spécial pour les membres RMM).

# ferro flash Namur n°130 (2005-1)

Ce premier numéro de l'année 2005 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet, Michel Herbiet. Sa diffusion est assurée par Didier Delfosse.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro par des photos, des articles ou toute autre collaboration : Christian Auquièrre, Alain Bauwin, Jean-Claude Botspoel, Didier Funken, Michel Marin, et d'autres volontaires... qu'ils soient ici remerciés pour leur précieux et indispensable travail sans lequel cette revue serait peut-être bien moins fournie !...

### Ferro Flash Namur :

Infographie : "MODELISME & GRAPHISME sa", Allée des Fougères 435; 5621 Morialmé. 071.729561

Impression : "IMPAPRINT sprl"; Rue Bel Horizon 1; 5651 Thy-le-Château. 071.61.11.12.

Suivant la loi du 8 avril 1965, un exemplaire de Ferro Flash Namur est déposé à la Bibliothèque Royale Albert 1er, section du Dépôt Légal, Boulevard de l'Empereur, 4; 1000 Bruxelles.

**Photo de couverture : 9 décembre 2004, la 6254 en tête d'un convoi de profils d'acier à destination de l'usine Porta-Steel à Acoz. Elle est arrêtée à Châtelet-ville devant le dernier signal à palette de la ligne 137 avant la traversée de la rue de Couillet (photo Christian Auquièrre, parue sur <http://www.wallorail.be>).**

**Photo de la couverture intérieure : notre 29.013 à Vonèche lors d'un spécial vapeur organisé par le PFT en 1990 (photo Didier Funken).**