

Rail Miniature Mosan

Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise





Musée vicinal de Schepdaal. Circulations dominicales de trams anciens.

Photographe inconnu.



12 février 2010 : circulations sur le réseau N. Simon, Henry, Margaux, Amélian, Brieuc se sont organisés pour effectuer des circulations réalistes ! La valeur n'attend pas le nombre des années...

photos C. Carpet.



La 7832, en provenance de "Disteel", redescend vers la formation de Châtelet deux wagons de la DB : un Shimmns-tu n°31 80 46 72 895-8 et un bâché "TU". L'accompagnateur se penche vers la commande du PN de Bouffioux centre.

12 février 2010, photo C. Carpet.

Un riverain m'explique qu'avant "la crise le train était bien plus long"...

5 décembre 2009 : Géronsart en fête

Inauguré en 1981, le Centre Culturel de Géronsart a été conçu au moment de la fusion des communes et les travaux trop vite entrepris et trop vite réalisés n'ont pas été exécutés dans les règles de l'art.

Très vite il est apparu des infiltrations d'eau au niveau des sous-sols et les murs donnant sur l'extérieur dégonflaient d'eau de ruissellement. Celle-ci provoquait humidité, champignons, salpêtre, etc.

Le réseau H0 mosan débuté dès notre installation dans le Centre connaissait quelques problèmes de fiabilité et les membres des problèmes d'allergies.

Très rapidement, les services compétents de la Ville de Namur ont pris conscience de l'importance des infiltrations et ont compris que tôt ou tard il faudrait y remédier !

L'Echevin du Patrimoine et de la Jeunesse, Tanguy Aupert, après une inspection des lieux a mis sur la table du Conseil Communal la proposition de mettre en chantier la rénovation tant attendue du bâtiment.

De profondes tranchées jusqu'à 6 mètres ont été creusées pour atteindre le pied des murs extérieurs. Une couche de goudron noir sur les murs protégée par un voile de plastique déroulé avant remise en place des terres, réaménagement des parkings, empiérement de l'entrée. Voilà le principal des travaux réalisés à l'extérieur du bâtiment (4 mois).

En dedans, la peinture a été rafraîchie dans les halls, et les escaliers.

Tout était prêt pour une "ré-inauguration" des locaux après travaux. Cette idée avait été suggérée courant d'année par le RMM et tout naturellement approuvée par l'Echevin Aupert.

Quatre réunions se sont tenues ayant pour but la fête du 5 décembre qui a reçu comme thème "Géronsart en fête". Les unités "Scoutes" et "Guides", le club de "Tennis de Table de Sambre et Meuse" et le "Rail Miniature Mosan" participaient à la fête. Les "Jolies Notes" estimant avoir autre chose à faire.

Vendredi 4 décembre dès 14h, Ilonka et Françoise Carpet se sont retrouvées dans nos locaux pour "la mise au propre". Claude Riguelle a donné un bon coup de balai dans le local des réseaux qui en avait bien besoin. La tornade blanche y a suivi ainsi que les escaliers, le hall du bas et le bar. Un fameux travail !

Après la journée, tout était à recommencer tellement il y avait de la terre partout ! C'est Ludivine Martin qui s'est chargée d'une partie de l'ensemble (escaliers, hall, bar) le dimanche après-midi. Le Comité, en sa réunion du mardi 8, a pu constater la différence.

Le vendredi matin, Didier Delfosse avait monté l'ensemble du réseau N dans le local du TTSM.

Dix sapins sont arrivés par ses soins. Deux dans chaque association participante, deux dans le hall et deux devant les portes d'entrée. Nos sapins avaient été garnis de guirlandes lumineuses à leds.

A l'extérieur, devant l'entrée, les scouts avaient monté

une tente et un ensemble en bois et ligatures pour installer leur bar à vin chaud et les pains-saucisse.

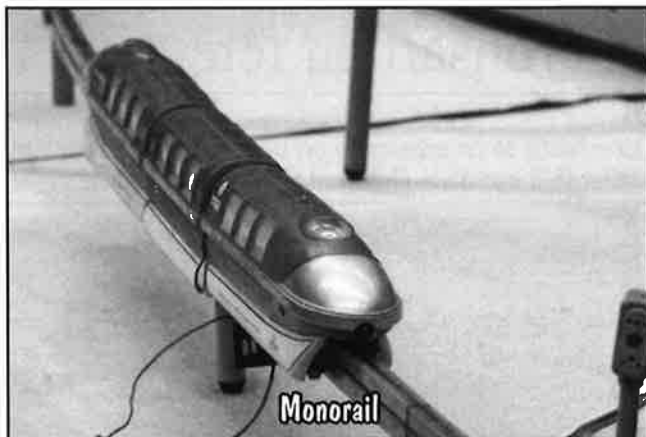


Le club de "Tennis de Table de Sambre et Meuse" dans un premier temps prêtait ses locaux pour l'installation du réseau N et des tables où notre ami Roger Vanderschaele et ses deux acolytes avaient déployé un train monorail et un réseau de trains "Lionel".

Le cocktail offert par la Ville de Namur se donnait dans le local du TTSM.

Notre bar était composé d'un choix de quatre "Bières de Noël" et de tartes confectionnées par notre ami boulanger Allard de la Rue Vendy à Flawinne.





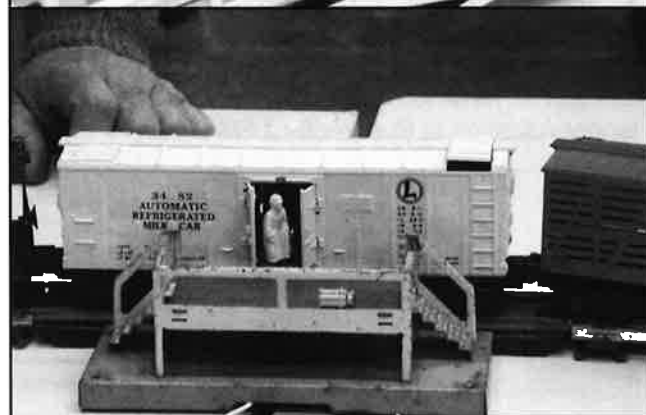
Monorail



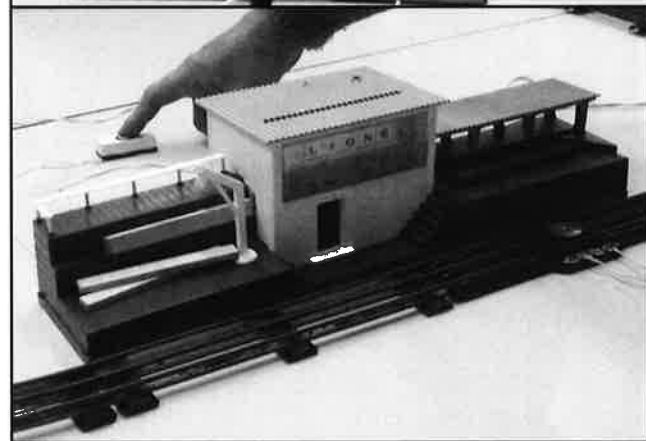
Locomotive vapeur "LIONEL" en O.



Jean-Claude, Marc et Roger admirent la fonctionnalité des wagons "Lionel".



M. Azarkadon, auteur du livre "Trains Namurois", devise avec Claude Dehareng, responsable du réseau HO "3 Rails".



Attrait incontestable de la jeune génération pour le nouveau réseau 3 Rails.

Les trois photos ci-dessus :
Train "LIONEL" à l'échelle "O".

Les trois accessoires ci-dessus sont fonctionnels : les bovidés entrent dans le wagon, les cruches de lait sont déchargées à quai, les troncs d'arbres entrent à droite et sortent à gauche... débités en poutrelles !

Jean-Pierre Lobet, notre secrétaire, a compté pas moins de 32 membres et épouses qui sont venus pour faire circuler sur les réseaux, pour servir au bar, pour aider, pour rendre visite... Il est vrai que la date, choisie par la Ville, jouxait la fête de Saint-Nicolas préférée par nombre de parents et grand-parents. Néanmoins, nous avons accueilli la foule qui s'est pressée autour des réseaux et du bar.

Lundi, Didier Delfosse a été reporter les sapins heureusement restés intacts. Une bonne opération négociée et réalisée par Jean-Claude Botspoel qui nous a évité d'acheter ces sapins à 30,00 € la pièce pour un seul jour !

L'échevin Auspert, visiblement satisfait de la manifestation nous a encouragés à la reproduire plus souvent...

Le Comité tient à remercier tous ceux qui ont participé.



Mehdi prend plaisir à faire circuler une rame TEE sur le réseau "3 Rails"



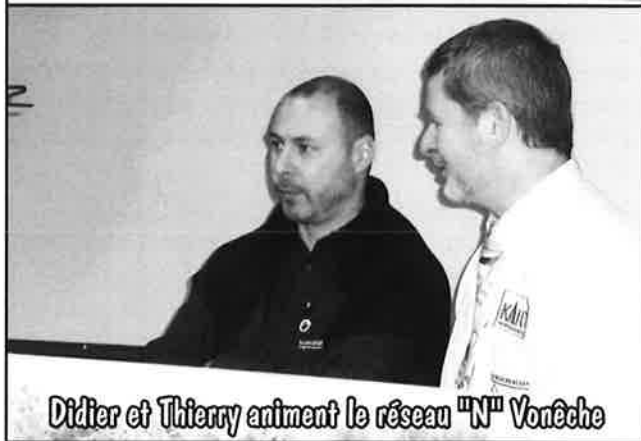
Jeunes et moins jeunes s'intéressent au réseau "3 Rails"



Un réseau "Lionel" ancien avec rail central conducteur



Découverte ou re-découverte du "monorail".



Didier et Thierry animent le réseau "N" Vonèche

Par respect pour les victimes de la catastrophe de Buizingen, la rédaction de Ferro Flash Namur ne commentera pas ce grave et triste évènement dans ce numéro.

Assemblée Générale du 15 janvier 2010

Trente cinq membres sont présents.

En vertu des statuts et des articles 401 et 402, le Président, Jean-Claude Botspoel, ouvre l'assemblée générale.

Il présente à l'assemblée Maître Jean-Luc MATHY, du Barreau de Namur, l'avocat-conseil du Comité 2009 et rappelle que seuls voteront les membres présents, en ordre de cotisation, selon les Statuts actuels du club, dont il est garant. Il demande le calme des débats.

Il dresse le bilan de l'année 2009 :

- Les voyages à Wuppertal et Dortmund,
- Les sorties du Réseau "Vonêche", à Houten (NL) et Genk (B) où il a reçu le Prix du Public. Le réseau "N" a reçu les honneurs de "Train Miniature Magazine" et de "RAIL MAGAZIN" (NL).
- Le tournage d'un film dans nos locaux,
- La sortie de modules à Belgrade,
- "Géronsart en Fête" et, enfin,
- Le Souper annuel de décembre.

Avec l'activité du Centre Associatif et Culturel, le contact avec la Ville est particulièrement bon.

Le Président met en avant les 30 ans au RMM de Claude CARPET, qui, tous les 2 mois, consacre 10 jours pour la revue du club : Ferro Flash Namur.

- Il termine par la franche réussite de Claude Dehareng: l'animateur du nouveau "Réseau 3 Rails".

Merci pour toutes ces initiatives au club !

Rapport du Secrétaire

Jean-Pierre LOBET évoque son travail : les courriers, les contacts-presse, les convocations, les comptes-rendus de l'AG, des 9 réunions du Comité, de 4 réunions mensuelles, du Comité "3 Rails", des 4 réunions "Géronsart en Fête", le texte pour la revue "TMM"...

Quant aux membres, il rappelle que le fichier est changeant : il y avait 83 personnes dans la liste 2008, il y en a 99 dans celle de fin 2009, dont 20 sont des abonnés à FFN !

On compte au club : un Anversois, 6 Bruxellois, 3 de moins de 15 ans et 29 Namurois (pour 27 en 2008). Pour une ville de 100.000 habitants, c'est toujours trop peu. 14 membres ont signalé "faire du N", 22 autres du "3 Rails". Au 14 janvier 2010, 57 membres ont cotisé pour cette année.

Rapport du Trésorier

Claude Carpet, trésorier, présente un comparatif de la comptabilité sur les années 2007, 2008 et 2009 au niveau des investissements, des recettes et dépenses et des avoirs du club. Il souligne les gros investissements consentis depuis deux ans en faveur de la bibliothèque ainsi que le réseau "3 Rails", dernier né de l'année 2009 sur un projet techniquement bien réussi par Claude Dehareng, son instigateur.

Le trésorier met en exergue le compte "Bank Card

Company" (la carte Visa que détient le Président pour les transactions avec les éditeurs de revues américaines). Il projette sur grand écran les trois factures détaillées "Visa" et les deux "notes de frais" du compte présidentiel. Ceci afin de répondre à des insinuations diffamatoires répandues sur l'utilisation de cette carte.

Rapport des Commissaires aux Comptes

Article 404 : le rapport des Commissaires aux Comptes Patrick Allen et Michel Hosselet, qui ont contrôlé la comptabilité le vendredi 8 janvier, est clair et sans appel.

Ils félicitent le trésorier pour la clarté et la justesse de sa comptabilité détaillée ainsi que la concordance des pièces comptables.

Présentation du budget 2010

A défaut d'avoir reçu des demandes précises de budget, les investissements dans chacun des réseaux sont limités à 400 euros, les frais du passage en asbl sont prévus. Jean-Pierre Lobet explique que le Comité 2009 propose de ne plus investir dans le matériel roulant mais bien dans l'infrastructure. Jean Dubuffet demande que les budgets des réseaux ne soient pas dépassés.

Le budget pour l'année qui vient de commencer est présenté en détails par le trésorier. Il comportera un mali de 2.000 € si aucune exposition ou manifestation sérieuse ne vient régulariser la situation. Il faudra alors puiser dans les réserves financières étant donné que nous devons depuis l'année dernière payer les frais de chauffage et d'électricité à la Ville de Namur, ce dont nous étions exempté avant. Il rappelle également que la cotisation d'un membre adepte du "3rails" a autant de valeur que celle d'un adepte du "2 rails" ce que semble oublier certains !

Nouveaux membres au Comité

En remplacement de Jean-Claude Botspoel et Philippe Bruniaux, arrivés en fin de mandat biennal mais rééligibles; d'André Delsemme, démissionnaire pendant l'année 2009; Luc Parant démissionnaire pendant l'année 2009. Il était nécessaire de nommer quatre nouveaux membres au comité.

Le secrétaire a reçu la candidature (par ordre alphabétique) de :

- Bodart François (nouveau candidat);
- Botspoel Jean-Claude (fin de mandat, rééligible);
- Philippe Bruniaux (fin de mandat, rééligible);
- Dehareng Claude (nouveau candidat);
- Delsemme André (a démissionné du comité en 2009);
- Delescaille Paul (nouveau candidat);
- Falque Jules (nouveau candidat);
- Parant Luc (a démissionné du comité en 2009).

Les bulletins de vote sont distribués aux 34 membres présents en règle de cotisation 2009 et 2010 (article 308).

Les statuts ne prévoyant pas les procurations, celles-ci

sont refusées. Seuls les membres physiquement présents sont amenés à exprimer leur vote secret par écrit (article 405).

En effet, après consultation de Maître Mathy : "en termes juridiques, l'histoire et le passé font loi". En 45 ans d'existence, le club n'a jamais fait usage de procurations à l'AG. Le comité n'a pas le pouvoir en 2010 de changer cette disposition. De plus, aucune demande de changement des statuts sur ce point n'a été demandée depuis plusieurs années, tout le monde s'en contentait...

Le dépouillement est effectué devant l'assistance par Charles Fourny, ancien président, et Henri Deceuninck, membre junior; marquage au tableau : Didier Delfosse.

Les résultats sont les suivants :

Voix	Candidats
9	Bodart François
23	Botspoel Jean-Claude
23	Bruniaux Philippe
21	Dehareng Claude
12	Delescaille Paul
18	Delsemme André
13	Falque Jules
14	Parant Luc

Sont donc élus

- Botspoel Jean-Claude,
- Bruniaux Philippe,
- Dehareng Claude,
- Delsemme André.

Restent en place en 2010, achèvent leur mandat biennal

- Carpet Claude,
- Delfosse Didier,
- Lobet Jean-Pierre.

Ceci représente la composition du Comité qui vient d'être désigné pour l'année 2010.

Modification des statuts

A la demande expresse d'un groupe de six personnes Messieurs Delsemme, Bodart, Archambeau, Delescaille, Labar et Parant qui ont adressé un courrier aux membres du club après un affichage sauvage à divers endroits du local, le Comité a mis à l'ordre du jour de l'AG la modification des statuts et de la forme de l'association de fait qui a été fondée en 1965.

Vu la tournure prise par les courriers et courriels d'intimidation, le Comité a jugé prudent de s'entourer, à la fois d'un conseiller juridique et d'un avocat spécialisé dans les associations : Maître Jean-Luc Mathy du Barreau de Namur, afin d'être conseillés au plus près et de permettre, par la présence de ce dernier lors de l'AG, de pouvoir répondre effica-

cement et clairement aux questions posées par les 35 membres présents.

S'en est suivi un vote décisionnel à la question : "le passage en ASBL, oui ou non" ? (article 506).

Les bulletins ont été dépouillés, devant l'assistance, par la même équipe.

Il en ressort par **29 "OUI", 3 "NON" et 2 bulletins blancs** que la **volonté des membres présents est en faveur du passage en "Association Sans But Lucratif"** plutôt que de rester en "Association de Fait".

La majorité des 2/3 étant largement dépassée, le résultat du vote ne fait aucun doute. Le Comité est donc chargé de rédiger les statuts.

Aucun autre point n'étant à l'ordre du jour, le Président lève la séance et remercie les participants pour leur présence, également pour le calme et l'ordre qui a régné tout au long de cette AG.

Le Comité nouveau se réunira le mardi 2 février à 19h au local. Le secrétaire convoquera.

Réunion du Comité du 2 février 2010

Conformément aux statuts, le nouveau Comité s'est réuni mardi 2 février au soir.

Sont présents, par ordre alphabétique :

Botspoel Jean-Claude, Bruniaux Philippe, Carpet Claude, Dehareng Claude, Delfosse Didier, Delsemme André, Lobet Jean-Pierre.

Le Secrétaire, Jean-Pierre Lobet, lit le procès-verbal de l'Assemblée Générale du 15 janvier. Quelques petits détails sont modifiés, le PV est ensuite approuvé à l'unanimité.

Le Président demande à ce qu'il n'y ait plus d'affichage sauvage sans en avoir reçu l'autorisation.

Intervient le vote démocratique pour la répartition des tâches. Les bulletins reprennent sur une colonne : les noms, sur une ligne : les tâches. Chacun des sept s'est rendu au comptoir pour remplir son bulletin (avec le même marqueur), le plier en huit et le déposer dans le chapeau.

Le dépouillement est effectué devant tous. Il en ressort le résultat figurant au tableau ci-après :

Résultat des votes sur la répartition des tâches au sein du Comité	Président	Vice-président	Secrétaire	Trésorier	Médiateur	Relations publiques	Membre
Botspoel Jean-Claude	6	1					
Bruniaux Philippe	1				6		
Carpet Claude				7			
Dehareng Claude		1				3	3
Delfosse Didier		5					2
Delsemme André							4
Lobet Jean-Pierre			7		1	2	

La répartition des postes de responsabilité(s) au Comité s'est établi alors comme suit :

Président Jean-Claude Botspoel
 Vice-président Didier Delfosse
 Secrétaire Jean-Pierre Lobet
 Trésorier Claude Carpet

Médiateur Philippe Bruniaux
 Relations Publiques. Claude Dehareng
 Membre André Delsemme.

Démissions

Le Secrétaire a reçu, courant janvier, la lettre de démission de Monsieur Luc Parant. Le Comité a acté celle-ci. Début février, nous avons également acté les démissions de Messieurs Archambeau, Bodart, Delescaille, Delsemme.

Une place devient, de ce fait, vacante au sein du Comité.

A l'avant-dernière page de notre bimestriel, figure depuis toujours les buts du 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...*".

Il semble que ce texte ait été complètement oublié par certains.

L'existence des quatre réseaux du club traduit les pratiques de la plus grande majorité des membres car la

cotisation de l'un vaut la cotisation de l'autre. De plus, la gestion saine des finances du club a permis l'élaboration et la réalisation de ces réseaux. Un contrôle rigoureux de la comptabilité du club a été effectué, chaque année, par les deux Commissaires aux Comptes et à leur satisfaction.

Le Comité a donc exercé son travail dans l'honneur et la pérennité du Rail Miniature Mosan.

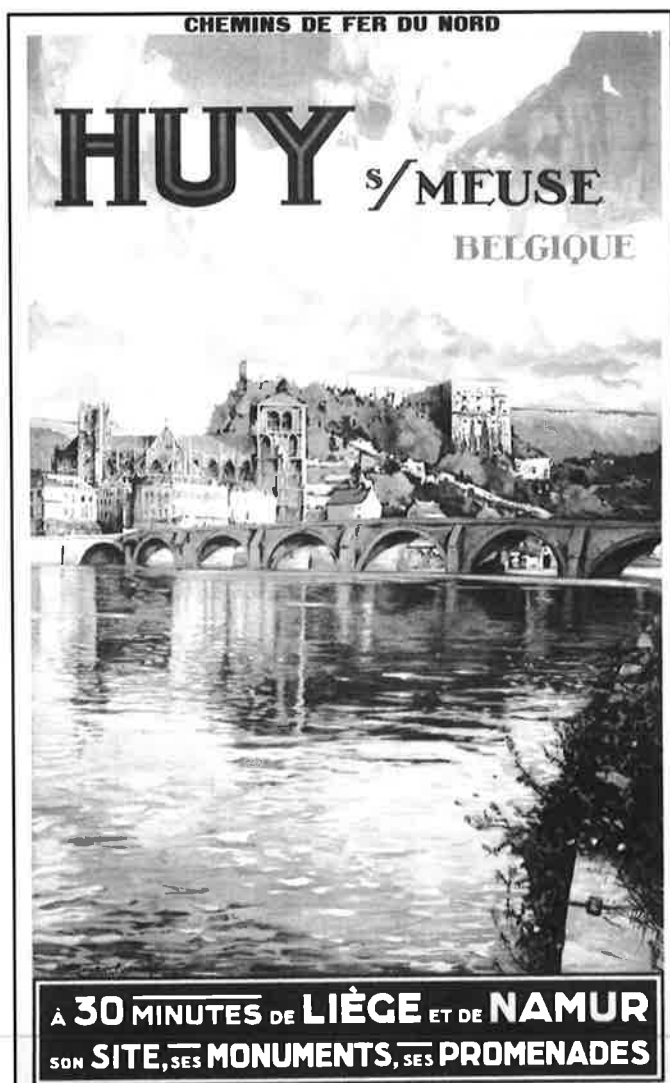
Dès lors, il ne pourra tolérer les propos diffamatoires qui ont été tenus dans certains courriers et répandus auprès de tiers dans et à l'extérieur du club.

Le Comité est au complet

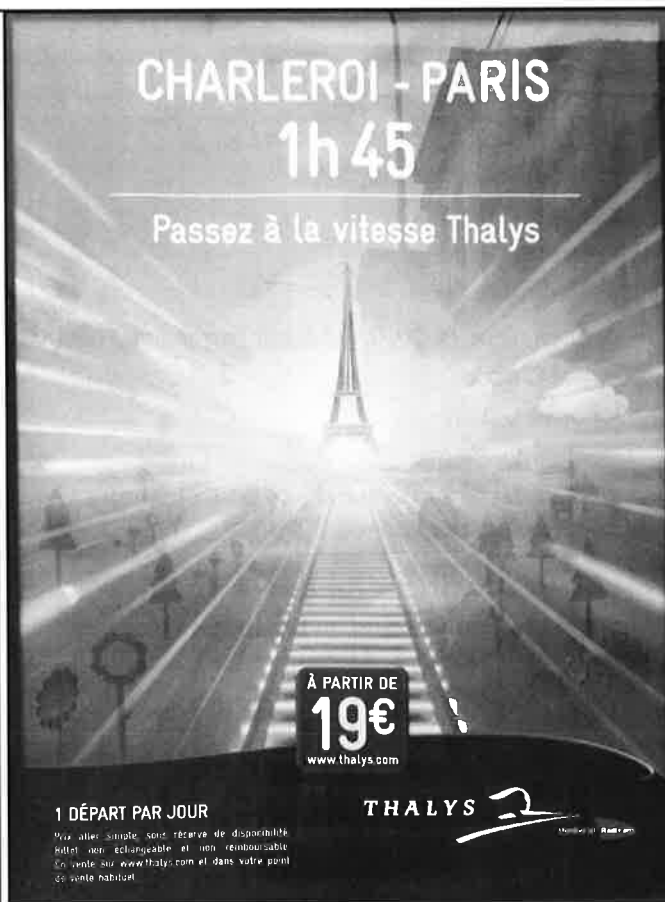
Au vu du tableau de la page 5 en haut et du résultat des votes, la place vacante est automatiquement comblée par la présence de Jules Falque qui avait obtenu 13 voix.

Notre ami Jules devient ipso facto le 7ème membre du comité pour 2010.

Suivant les votes exprimés lors de l'Assemblée Générale, ce Comité est chargé de mettre en place les statuts de la future Association Sans But Lucratif. Ils sont rédigés et en cours de vérification par un juriste spécialisé.



Affiche éditée, en 1930, par la Compagnie du Nord qui desservait la petite ville de Huy sur Meuse entre Namur et Liège.



Un départ de Charleroi-Sud par jour.
 Prix aller simple, sous réserve de disponibilité. Billet non échangeable et non remboursable.
 En vente sur www.thalys.com ou dans votre point de vente habituel.
 Une publicité qui a récemment fleuri sur les panneaux d'affichage lumineux à Charleroi.

ESU propose cette année en H0 :

Une locomotive Diesel DB BR212 sonore

- LokSound avec 2 haut-parleurs.
- Fumée dynamique, pour la première fois dans une locomotive Diesel H0.
- Tampons à ressort.
- Marchepieds en laiton.
- Les échelles se déplacent quand un des bogies les pousse (lors de la rotation du bogie).
- Eclairage poste de cabine (dans le sens de marche de la loco).
- Eclairage tableau de bord (dans le sens de marche de la loco).



Foto: Sammlung Rolf Wlemann



Foto: Rolf Wlemann

- Condensateur : plus de contact sur les rails ? La loco roulera encore 3 secondes avec toutes ses fonctions.
- Chassis en métal.
- Les ressorts des bogies en acier.
- Caisse super détaillée.
- Son spécial quand la loco passe dans une courbe et son spécial quand la loco passe sur un aiguillage, grâce aux capteurs.
- 12 fonctions, dont l'inversion des phares rouge/blanc selon le sens de marche.

La Centrale ECoS 2 (en couleurs) sera en cours de livraison à la parution de FFN 160.

MKB Modelle

La première série de gares "Nord-belge" et "Compagnie du Nord" est vendue. La seconde série est en stock chez l'importateur. Une dépendance pour celles-ci est fabriquée (photo de droite).

ADE + HOBBY TRADE

Une collaboration aboutira à la commercialisation à l'échelle H0 stricte de voitures DB.

ROCO (SNCB)

62778	Loco Diesel série 62 "Infrabel"
62890	Loco Diesel série 60 (1) - verte
62881	Loco Diesel série 60 (1) - jaune
62892	Loco Diesel série 60 (1) - jaune sonore
62893	Loco Diesel série 60 (1) - bleue
62894	Loco Diesel série 60 (1) - bleue sonore
66040	Set 2 wagons à parois latérales
66049	Coffret : 3 wagons à déchargement
66050	Coffret : 3 wagons à déchargement
66051	Coffret : 3 wagons à déchargement
66323	Wagon bâché B Cargo
66777	Wagon plat à ranchers + 2 véhicules militaires
66971	Wagon poche "Essers"
68890	Loco Diesel série 60 (1) - verte 3 rails
68891	Loco Diesel série 60 (1) - jaune 3 rails
68892	Loco Diesel série 60 (1) - jaune 3 rails sonore
68893	Loco Diesel série 60 (1) - bleue 3 rails
68894	Loco Diesel série 60 (1) - bleue 3 rails sonore

ROCO (SNCF)

62303	Loco vapeur (noire) SNCF 231E "ex-Nord", époque III, 2R, sonore
62301	Loco vapeur (brune) NORD 3.1192, époque II, 2R sonore
62903	Loco Diesel série 68500 époque IV. 62904 = sonore

(!) Les locomotives série 60 sont des "prototypes" : caisse de la HLD 51, châssis BB de la HLD 60.

Fleischmann (SNCB)

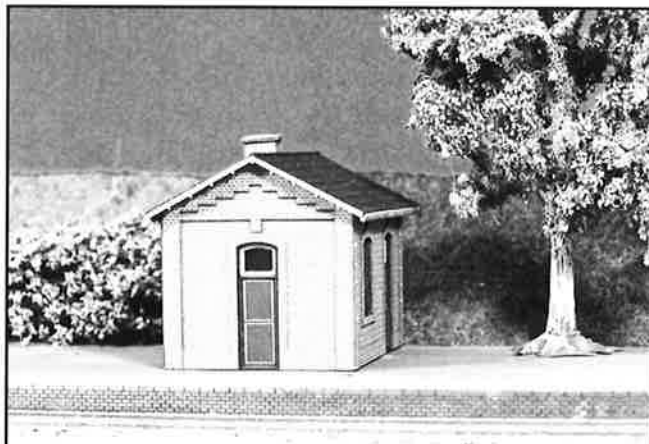
521101	Wagons tombereau H0.
521302	Wagons à couvercles H0.
852305	Set de 2 wagons trémies "Sea Rail" N.



Fleischmann n°521302



Roco n°66049-1





Normes Européennes de Modélisme

Vitesse maximale des engins-moteurs

NEM
661
1 Page

Recommandation

Edition 1987

1. But

Cette norme définit la relation entre l'alimentation électrique et la vitesse maximale des engins-moteurs-modèles.

2. Valeur de référence de l'alimentation électrique

La grandeur électrique déterminante au regard de cette norme est celle qui commande la vitesse de rotation des moteurs. Elle dépend du mode de traction et sa valeur nominale propre à chaque mode est fixée par une norme correspondante.

On retient par exemple dans cette norme comme valeurs de référence :

- La valeur moyenne de la tension nominale, dans le cas de la traction en courant continu (selon NEM 630) ;
- Le valeur efficace de la tension nominale, dans le cas de la traction en courant alternatif (selon NEM 640).

3. Relation " tension / Vitesse maximale"

Quand l'alimentation électrique atteint au rail sa valeur de référence, l'engin-moteur doit, sur voie en alignement en palier et sans charge remorquée, atteindre une vitesse comprise entre la vitesse-limite de son prototype réduite à l'échelle et une vitesse forcée supérieure à elle du pourcentage indiqué dans le tableau suivant :

Echelle	Z	N	TT	H0	S	0	>= I
Forcement maxi en %	70	60	50	40	30	20	10

Il convient d'observer que la vitesse maximale ainsi définie produit à l'œil l'impression d'une vitesse d'exploitation qui, dans l'environnement ramené à l'échelle, serait jugée encore trop faible.

A quelle vitesse maximum faire rouler ses trains ?

Depuis l'apparition de la commande digitale, il est possible de régler de manière fine la vitesse des trains. En particulier, la vitesse maximale du matériel moteur en miniature peut être calculée sur celle du même matériel en réel.

Comment, connaissant la vitesse en réelle, peut-on calculer la vitesse en miniature ?

La vitesse c'est le quotient d'une distance par un temps, or les distances en miniature sont liées aux distances réelles par la notion d'échelle tandis que le temps reste inchangé.

Vitesse miniature = (distance x échelle) / temps = (distance / temps) x échelle

Vitesse miniature = Vitesse réelle x échelle

Vous allez objecter que les calculateurs de vitesse qui existent sur différents sites Internet, dont celui du club, ne donnent pas cette valeur. C'est vrai, mais c'est parce que, en plus du calcul de la vitesse en miniature, ils font une conversion des Km/h en m/sec.

Pour faire cette conversion, remplaçons les Km par leur valeur en m et les heures par leur valeur en seconde.

$1 \text{ Km/h} = 1.000 \text{ m} / (60 \text{ minutes} \times 60 \text{ sec}) = 1.000 / 3.600 = 1/3,6 \text{ m/sec}$

Maintenant que l'on sait qu'un Km/h correspond à 1/3,6 m/sec on obtient la formule utilisée par ces calculateurs

Vitesse miniature en m/sec = Vitesse réelle en Km/h x échelle x 1/3,6

Exemples

En 0 : 87 Km/h en réel donne en miniature $87/43 = 2 \text{ Km/h} \times 1/3,6 = 0,56 \text{ m/sec}$

En H0 : 87 Km/h en réel donne en miniature $87/87 = 1 \text{ Km/h} \times 1/3,6 = 0,28 \text{ m/sec}$

En N : 87 Km/h en réel donne en miniature $87/160 = 0,54 \text{ Km/h} \times 1/3,6 = 0,15 \text{ m/sec}$

On observe que pour une même vitesse en réel on calcul une vitesse double ou même quadruple en miniature en fonction de l'échelle. Or, lorsqu'on observe la circulation sur des réseaux de différentes échelles, on n'a pas la sensation que les vitesses sont aussi différentes.

En effet, l'impression subjective de vitesse dépend de la distance entre l'observateur et le mobile en déplacement. Si au bord de la voie, on se fait dépasser par un train à 100 Km/h, on a une impression d'une vitesse terrible, alors que, si on regarde un avion au loin dans le ciel, on a l'impression d'une vitesse faible, et pourtant il fait du 500 Km/h.

Mais vous objecterez que nous avons fait l'hypothèse que l'observateur était dans tous les cas à une distance de 1,50 m. C'est vrai, mais il faut faire intervenir l'échelle.

La distance d'observation de 1,50 m correspond :
en 0 : à 1,50 m x 43 soit 64,5 m en réel;

en H0 : à 1,50 m x 87 soit 130,5 m en réel;

en N : à 1,50 m x 160 soit 240 m en réel.

Donc en N, c'est comme si on regardait les trains de bien plus loin qu'en H0 et de même en H0 vis-à-vis du 0.

Pour être agréable à l'œil, il y a lieu de compenser la sensation de diminution de la vitesse à l'échelle due à l'éloignement en relevant plus que proportionnellement les vitesses en miniature. En 1987, le MOROP a introduit la NEM 661 qui traite de la question et qui permet aux constructeurs d'avoir une base de référence.

En fait, il applique un coefficient de correction de la vitesse miniature différent pour chaque échelle ce qui permet de corriger l'effet d'éloignement de l'observateur.

Ces coefficients sont au maximum de :

- 1,10 pour les échelles supérieures;
- 1,20 pour le 0;
- 1,40 pour le H0;
- 1,60 pour le N.

En pratique

En 0 : 87 Km/h en réel donnaient en miniature 2 Km/h (voir plus haut) donneront au maximum $2 \text{ Km/h} \times 1,20 = 2,4 \text{ Km/h}$ ou $2,4 \text{ Km/h} \times 1/3,6 = \underline{0,67 \text{ m/sec}}$

En H0 : 87 Km/h en réel donnaient en miniature 1 Km/h (voir plus haut) donneront au maximum $1 \text{ Km/h} \times 1,40 = 1,4 \text{ Km/h}$ ou $1,4 \text{ Km/h} \times 1/3,6 = \underline{0,38 \text{ m/sec}}$

En N : 87 Km/h en réel donnaient en miniature 0,54 Km/h (voir plus haut) donneront au maximum $0,54 \text{ Km/h} \times 1,60 = 0,87 \text{ Km/h}$ ou $0,54 \text{ Km/h} \times 1/3,6 = \underline{0,24 \text{ m/sec}}$.

On observe que les nouvelles vitesses en miniature des différentes échelles sont moins écartées que sans les coefficients.

Théoriquement, ces coefficients de correction auraient du aussi tenir compte de la distance de l'observateur, mais ceci est presque impossible à réaliser. Aussi le MOROP s'est contenté de donner un plafond à ne pas dépasser en toutes hypothèses par les vitesses en miniature.

Il est donc préférable de rouler en dessous du maximum. Toutefois, sur un réseau séparé des spectateurs par des barrières à distance, on peut rouler plus vite que sur un autre où l'observateur est très rapproché. Ceci est souvent le cas des modules d'exposition pour lesquels il y aura lieu de veiller particulièrement à pratiquer des vitesses très faibles.

Si l'on veut réaliser une vidéo avec une caméra très rapprochée pour faire des gros plans, il y aura aussi lieu de faire réduire la vitesse des trains.

Voir la norme http://www.morop.eu/fr/normes/nem661_f.pdf Voir le tableau récapitulatif à la page suivante.

Michel Marin.

Le site du RMM a été modifié dans ce sens en ce qui concerne la page "calcul des vitesses".

Vitesse réelle	Vitesse calculée à l'échelle			Vitesse corrigée à l'échelle		
	en 0 (1/43)	en H0 (1/87)	en N (1/160)	en 0 (1/43)	en H0 (1/87)	en N (1/160)
				Facteur maximum de correction		
				1,2	1,4	1,6
km/h	m/sec	m/sec	m/sec	m/sec	m/sec	m/sec
10	0,065	0,032	0,017	0,078	0,045	0,028
20	0,129	0,064	0,035	0,155	0,089	0,056
30	0,194	0,096	0,052	0,233	0,134	0,083
40	0,258	0,128	0,069	0,310	0,179	0,111
50	0,323	0,160	0,087	0,388	0,223	0,139
60	0,388	0,192	0,104	0,465	0,268	0,167
70	0,452	0,223	0,122	0,543	0,313	0,194
80	0,517	0,255	0,139	0,620	0,358	0,222
87	0,562	0,278	0,151	0,674	0,389	0,242
90	0,581	0,287	0,156	0,698	0,402	0,250
100	0,646	0,319	0,174	0,775	0,447	0,278
110	0,711	0,351	0,191	0,853	0,492	0,306
120	0,775	0,383	0,208	0,930	0,536	0,333
130	0,840	0,415	0,226	1,008	0,581	0,361
140	0,904	0,447	0,243	1,085	0,626	0,389
150	0,969	0,479	0,260	1,163	0,670	0,417
160	1,034	0,511	0,278	1,240	0,715	0,444
170	1,098	0,543	0,295	1,318	0,760	0,472
180	1,163	0,575	0,313	1,395	0,805	0,500
190	1,227	0,607	0,330	1,473	0,849	0,528
200	1,292	0,639	0,347	1,550	0,894	0,556

Améliorer le roulement d'une loco à moteur universel

Les locomotives "Märklin" d'origine ou modifiées par un aimant "Hamo" ainsi que les locomotives "Trix", à moteur 3 ou 5 pôles peuvent être utilement modifiées par un moteur à rotor sans fer à courant continu (Maxon ou Faulhaber) bien plus souple dans la rotation. Comme, de toute façon, ces



Avant transformation, une HLD 55 avec aimant Hamo

machines sont maintenant toutes livrées d'origine avec un décodeur en raison de la présence d'un moteur à courant continu, l'adaptation des anciennes machines est donc conseillée surtout si vous roulez en numérique.

Il s'agit, par exemple des SNCB Diesel séries 204, 205, 52, 53, 54 et 55, électrique série 16, CFL Diesel série 16 et 18.

Le décodeur universel permet de circuler tous systèmes même en alternatif analogique.



Après transformation professionnelle par un système "SB Modellbau"

L'éclairage réaliste des voitures par ESU

Les revues spécialisées en ont parlé, mais leurs articles sont promotionnels et souvent assez courts en raison de la place disponible alliant information et publicité.

La référence ESU n°50700

Esu nous propose, avec sa référence n°50700, une ligne d'éclairage à leds, d'un ton blanc chaud, dont l'intensité est réglable par un petit potentiomètre (flèche sur Abb 2).

Le défaut de nombre de systèmes d'éclairage de voiture est le scintillement lors de micro-ruptures à la prise de courant aux roues. Celui-ci est compensé par l'adjonction d'un condensateur carré et plat (PowerPack n°50706) permettant une continuité significative de l'éclairage allant jusqu'à dix secondes ! Branchement aux points : "Anschlusspunkte für PowerPack" (voir Abb. 3).

La barrette de circuit imprimé reprenant les 11 leds est longue de 255 mm x 7mm. Elle peut être alimentée de 4 à 24 volts et sa consommation totale est de 25 mA (Abb. 1).

Les trois premières leds, côté câbles, comportent le système d'alimentation. Le circuit est ensuite sécable, après la 3ème led (photo de droite avec les numéros), entre chaque led suivant les pointillés et les besoins.

Pour les voitures à l'échelle "0", référence n°50702 = 320 mm pour 35mA.

Avec feux rouges d'origine

La barrette est livrée d'origine avec 2 leds rouges de 1,8mm, pour d'éventuels feux de fin de convoi. Si vous ne les employez pas, dessoudez aux points de connexions ou coupez les fils.

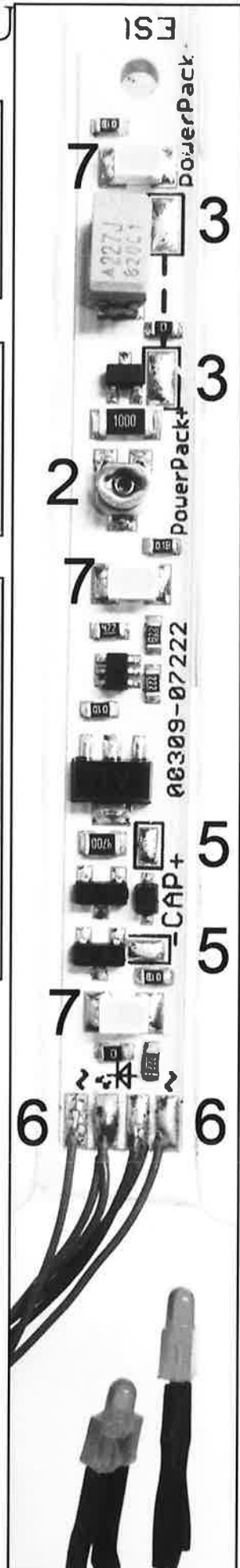
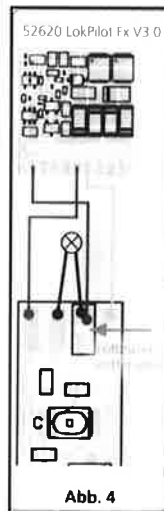
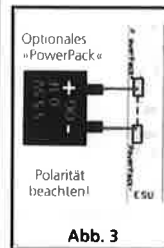
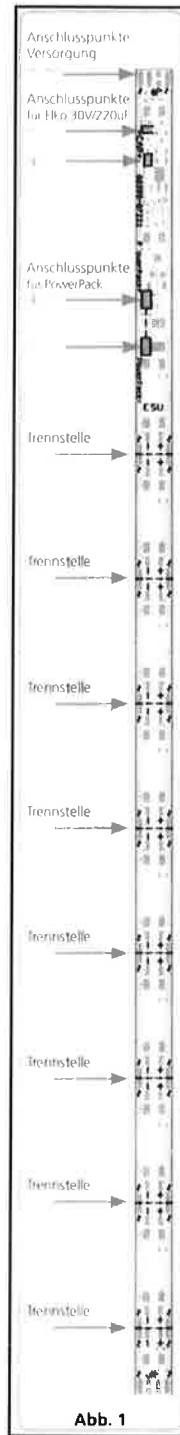
Le branchement à un décodeur Lokpilot Fx peut être effectué très facilement. Le fil bleu (+) est commun, le fil vert (auxiliaire 1) pour l'éclairage leds, le fil violet (auxiliaire 2) pour les feux rouges (Abb. 4). Le maintien de ces feux est contrôlé par un condensateur indépendant (30V 220µF) raccordé aux bornes "Anschlusspunkte für Elko" (5). En cas d'emploi de l'éclairage sans décodeur, les bornes marquées du sigle "~" reçoivent les deux fils d'alimentation (6).

L'avantage de ce système, hormis son insensibilité aux micros coupures de courant, est de fournir un bel éclairage bien régulier. Il peut être directement alimenté par une prise de courant aux roues, que vous travaillez en analogique (coupure de courant à l'arrêt du convoi) ou en numérique (courant permanent sur la voie).

La prise de courant aux voies s'effectue différemment suivant les systèmes.

Hormis les attelages "prise de courant", les palpeurs sur les essieux ou les roues, une autre technique consiste dans des essieux comportant un tube en laiton sur l'axe, ceci fera l'objet d'un article ultérieur.

Claude Carpet



Circuit à une led pour éclairage de cabine. Référence ESU n°50704. Dimensions du circuit : 15mm x 7mm.

1946 - 2006 : 60ème anniversaire de la renumérotation des locomotives de la SNCB

Les 22 dernières années de la traction vapeur à la SNCB : de la renumérotation des locomotives en janvier 1946 aux dernières mises hors-écritures en avril 1967.

Suite des FFN 136 à 143 et 146 à 159

Année 1965

Détail par types de locomotives de l'effectif au 31 décembre 1965 : 306 machines.

Type	Nombre	Type	Nombre
29	90	64	53
50	3	81	97
53	52		
58	11	Total	306

150 locomotives mises hors écritures en 1965

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarque
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
29	72	-	-	29.002	juin	Haine-Saint-Pierre	GT	(A)
		-	-	29.003	mars	Kinkempois	NK	(A)
		-	-	29.010	juin	Ronet	FEO	(B)
		-	-	29.014	décembre	Kortrijk	FC	(A)
		-	-	29.020	janvier	Leuven	FLV	(B)
		-	-	29.022	décembre	Merelbeke	FKR	(B)
		-	-	29.035	mai	Kortrijk	FC	(C)
		-	-	29.037	mars	Ronet	FEO	(D)
		-	-	29.049	avril	Herbesthal	FHR	(E)
		-	-	29.052	avril	Herbesthal	FHR	(C)
		-	-	29.058	avril	Kortrijk	FC	(C)
		-	-	29.060	octobre	Merelbeke	FKR	(C)
		-	-	29.066	juin	Ronet	FEO	(E)
		-	-	29.069	août	Merelbeke	FKR	(D)
		-	-	29.076	août	Merelbeke	FKR	(D)
		-	-	29.079	août	Ronet	FEO	(F)
		-	-	29.081	mai	Kinkempois	NK	(F)
		-	-	29.082	mai	Haine-Saint-Pierre	GT	(D)
		-	-	29.085	mars	Saint-Ghislain	FGH	(D)
		-	-	29.087	mars	Ronet	FEO	(E)
		-	-	29.088	avril	Jemelle	LJ	(D)
		-	-	29.089	janvier	Bertrix	MBX	(D)
		-	-	29.090	septembre	Merelbeke	FKR	(E)
		-	-	29.099	mars	Herbesthal	FHR	(E)
		-	-	29.101	mars	Saint-Ghislain	FGH	(E)
		-	-	29.102	janvier	Ronet	FEO	(E)
		-	-	29.107	juin	Merelbeke	FKR	(F)
		-	-	29.115	octobre	Ronet	FEO	(H)
		-	-	29.116	août	Herbesthal	FHR	(F)
		-	-	29.121	mai	Saint-Ghislain	FGH	(G)

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarque
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
29	72	-	-	29.122	juin	Merelbeke	FKR	(G)
		-	-	29.126	août	Haine-Saint-Pierre	GT	(G)
		-	-	29.132	octobre	Merelbeke	FKR	(G)
		-	-	29.145	mai	Haine-Saint-Pierre	GT	(H)
		-	-	29.148	janvier	Jemelle	LJ	(G)
		-	-	29.151	novembre	Ronet	FEO	(G)
		-	-	29.159	août	Bertrix	MBX	(G)
		-	-	29.161	janvier	Hasselt	FHS	(G)
		-	-	29.163	avril	Herbesthal	FHR	(G)
		-	-	29.169	janvier	Leuven	FLV	(H)
		-	-	29.170	septembre	Herbesthal	FHR	(H)
		-	-	29.175	mai	Leuven	FLV	(F)
		-	-	29.177	septembre	Leuven	FLV	(F)
		-	-	29.183	mars	Saint-Ghislain	FGH	(G)
		-	-	29.185	juin	Merelbeke	FKR	(I)
		-	-	29.189	mai	Kortrijk	FC	(H)
		-	-	29.193	septembre	Merelbeke	FKR	(H)
		-	-	29.197	mai	Saint-Ghislain	FGH	(H)
		-	-	29.205	mars	Merelbeke	FKR	(I)
		-	-	29.208	mars	Kortrijk	FC	(I)
		-	-	29.213	avril	Merelbeke	FKR	(I)
		-	-	29.214	mars	Kinkempois	NK	(I)
		-	-	29.218	octobre	Haine-Saint-Pierre	GT	(I)
		-	-	29.221	août	Merelbeke	FKR	(G)
		-	-	29.224	mai	Kortrijk	FC	(H)
		-	-	29.225	octobre	Leuven	FLV	(G)
		-	-	29.243	juin	Ronet	FEO	(G)
		-	-	29.245	avril	Monceau	LNC	(G)
		-	-	29.253	mars	Ronet	FEO	(G)
		-	-	29.260	septembre	Merelbeke	FKR	(H)
		-	-	29.263	août	Bertrix	MBX	(I)
		-	-	29.273	avril	Ronet	FEO	(I)
-	-	29.275	juin	Herbesthal	FHR	(I)		
-	-	29.277	juin	Ronet	FEO	(I)		
-	-	29.279	octobre	Kortrijk	FC	(I)		
-	-	29.281	avril	Kortrijk	FC	(I)		
-	-	29.285	mars	Ronet	FEO	(I)		
-	-	29.291	janvier	Bertrix	MBX	(H)		
-	-	29.293	juin	Kortrijk	FC	(H)		
-	-	29.296	juin	Stockem	MKM	(I)		
-	-	29.298	mars	Saint-Ghislain	FGH	(I)		
-	-	29.299	juin	Ronet	FEO	(H)		
53	12	4814	5314	53.014	juin	Tournai	FTY	
		4815	5315	53.015	mars	Montignies	FMY	
		4824	5324	53.024	mars	Hasselt	FHS	
		4839	5339	53.039	août	Monceau	LNC	
		3704	5454	53.154	avril	Kinkempois	NK	
		4799	5499	53.199	août	Ronet	FEO	
		4149	5549	53.249	mars	Kortrijk	FC	
		4182	5582	53.282	janvier	Monceau	LNC	
		4184	5584	53.284	août	Merelbeke	FKR	
		4886	5645	53.345	septembre	Monceau	LNC	
58	3	457	5647	53.347	juin	Monceau	LNC	
		4907	5674	53.374	juin	Monceau	LNC	
		4577	5818	58.018	octobre	Hasselt	FHS	
		4578	5819	58.019	mars	Merelbeke	FKR	
		4581	5822	58.022	août	Merelbeke	FKR	

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarque
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
64	14	6413	6413	64.013	août	Merelbeke	FKR	
		6414	6414	64.014	mars	Ath	ATH	
		6418	6418	64.018	mars	Ath	ATH	
		6438	6438	64.038	mars	Ath	ATH	
		6447	6447	64.047	mars	Kinkempois	NK	
		6461	6461	64.061	août	Merelbeke	FKR	
		6463	6463	64.063	août	Merelbeke	FKR	
		6475	6475	64.075	septembre	Merelbeke	FKR	
		6489	6489	64.089	octobre	Merelbeke	FKR	
		6496	6496	64.096	avril	Kinkempois	NK	
		6507	6507	64.107	août	Merelbeke	FKR	
		6523	6523	64.123	avril	Leuven	FLV	
		6536	6536	64.136	août	Ath	ATH	
		6545	6545	64.145	juin	Tournai	FTY	
81	43	8115	8115	81.015	août	Kinkempois	NK	
		8141	8141	81.041	janvier	Muizen	FYM	
		8142	8142	81.042	mai	Monceau	LNC	
		8146	8146	81.046	décembre	Monceau	LNC	
		8154	8154	81.054	décembre	Monceau	LNC	
		8155	8155	81.055	mai	Hasselt	FHS	
		8157	8157	81.057	mai	Kinkempois	NK	
		8161	8161	81.061	octobre	Hasselt	FHS	
		8169	8169	81.069	décembre	Monceau	LNC	
		8174	8174	81.074	octobre	Hasselt	FHS	
		8194	8194	81.094	juin	Hasselt	FHS	
		8204	8204	81.104	octobre	Kinkempois	NK	
		8264	8264	81.164	août	Kinkempois	NK	
		8277	8277	81.177	août	Monceau	LNC	
		8284	8284	81.184	mai	Monceau	LNC	
		8317	8317	81.217	août	Monceau	LNC	
		8319	8319	81.219	mars	Monceau	LNC	
		8328	8328	81.228	décembre	Kinkempois	NK	
		8342	8342	81.242	septembre	Herbesthal	FHR	
		8360	8360	81.260	décembre	Monceau	LNC	
		8369	8369	81.269	décembre	Kinkempois	NK	
		8372	8372	81.272	octobre	Hasselt	FHS	
		8414	8414	81.314	août	Monceau	LNC	
		8440	8440	81.340	décembre	Saint-Ghislain	FGH	
		8444	8444	81.344	décembre	Monceau	LNC	
		8448	8448	81.348	mai	Monceau	LNC	
		8452	8452	81.352	octobre	Hasselt	FHS	
		8466	8466	81.366	novembre	Gouvy	FVY	
		8471	8471	81.371	novembre	Monceau	LNC	
		8490	8490	81.390	octobre	Kinkempois	NK	
		8498	8498	81.398	mars	Monceau	LNC	
		8516	8516	81.416	mars	Kinkempois	NK	
		8518	8518	81.418	décembre	Kinkempois	NK	
		8526	8526	81.426	mai	Kinkempois	NK	
8527	8527	81.427	mars	Monceau	LNC			
8560	8560	81.460	avril	Monceau	LNC			
8569	8569	81.469	décembre	Saint-Ghislain	FGH			
8578	8578	81.478	novembre	Monceau	LNC			
8590	8590	81.490	mars	Monceau	LNC			
8605	8605	81.505	décembre	Kinkempois	NK			
8622	8622	81.522	décembre	Monceau	LNC			
8649	8649	81.549	novembre	Hasselt	FHS			
8652	8652	81.552	avril	Monceau	LNC			

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarque
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
97	6	9710	9710	97.010	janvier	Montignies	FMY	
		9713	9713	97.013	janvier	Montignies	FMY	
		9732	9732	97.032	janvier	Montignies	FMY	
		9737	9737	97.037	janvier	Montignies	FMY	
		9742	9742	97.042	janvier	Montignies	FMY	
		9743	9743	97.043	janvier	Montignies	FMY	

Remarques :

Locomotives type 29 prises en écritures par la SNCB en 1946 au cours des mois de :

(A) janvier	(D) avril	(G) juillet
(B) février	(E) mai	(H) août
(C) mars	(F) juin	(I) septembre

Bilan de l'année 1965

Durant cette année, et suite à la suppression progressive de la traction vapeur, la SNCB a mis hors-écritures 150 locomotives à savoir :

Types 29 (72); 53 (12); 58 (3); 64 (14); 81 (43) et 97 (6).

Au 31 décembre 1965, les locomotives des types 97 disparaissaient du paysage ferroviaire de notre pays.

Note de la Direction du 23 avril 1965
pour le Conseil d'Administration du 30 avril 1965

L'effectif standardisé des locomotives à vapeur comprend 335 unités dont 285 locomotives de route et 50 locomotives de manoeuvres.

Cet effectif pourra, par la suite de la fourniture prochaine

de locomotives Diesel, être ramené de 335 unités à 160 unités.

Il comprendra :

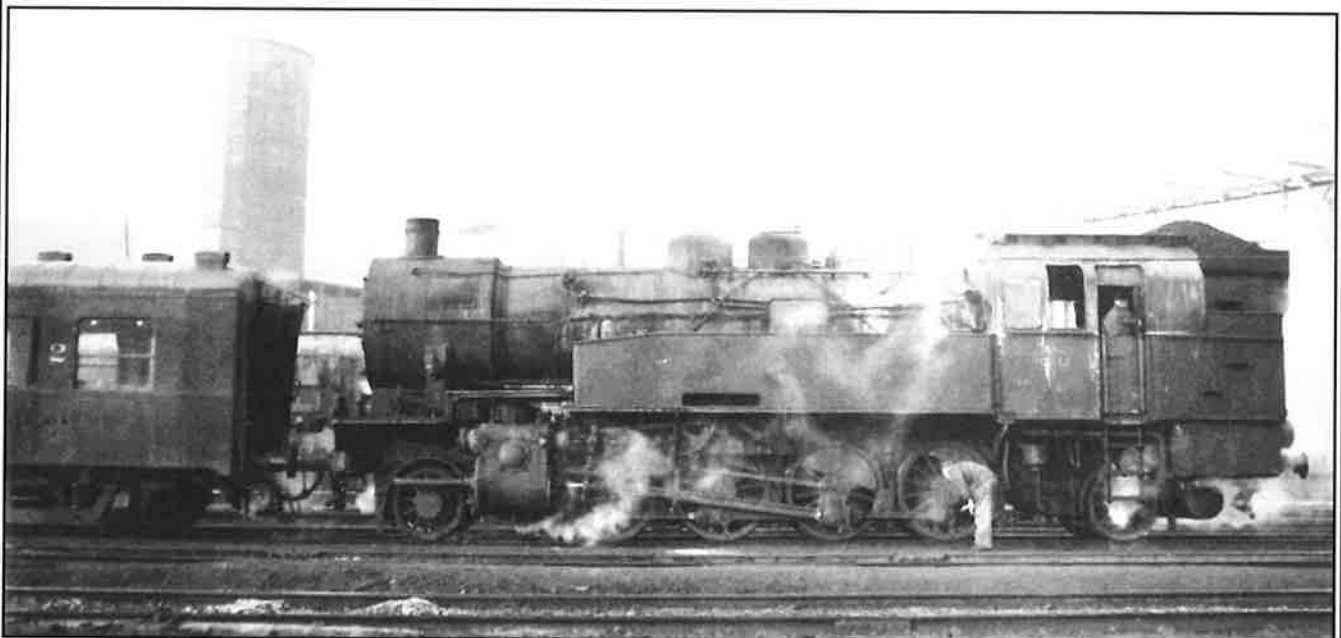
- 20 locomotives à voyageurs type 64;
- 50 locomotives mixtes type 29;
- 60 locomotives à marchandises type 81;
- 30 locomotives de manoeuvres type 53.

La Direction propose, en conséquence, la déstandardisation, suivie de démolition, après leur retrait du service, des 175 locomotives à vapeur suivantes :

- 75 locomotives mixtes type 29;
- 20 locomotives de manoeuvres type 53;
- 30 locomotives à voyageurs type 64;
- 50 locomotives à marchandises type 81.

Les locomotives à démolir seraient choisies parmi celles qui doivent subir une réparation coûteuse.

L'effectif ne comprendra plus que 4 types de locomotives à vapeur standardisées.



Charleroi-Sud, 7 février 1964. La locomotive vapeur (ex-prussienne T14) n°97.042, l'une des six dernières locomotives de ce type mises hors-écritures en 1965. Le personnel profite d'une pause pour effectuer un petit entretien de la machine (photo Herman Gijsbert Hesselink, parue dans "En Belgique sur les rails d'autrefois").

1964 : un peu d'histoire

Le dernier marquage d'affectation de certaines locomotives reprenait deux abréviations télégraphiques superposées. La supérieure indiquait l'affectation de l'atelier de traction propriétaire, tandis que l'inférieure mentionnait l'abris du matériel où elles étaient desservies par du personnel de conduite y ayant résidence.

C'est ainsi que des locomotives du type 29 de l'abri de matériel de Aalst (FLS) appartenaient à l'atelier de traction de Merelbeke (FKR) portaient les deux abréviations télégraphiques : **FKR**
FLS

Dans nos tableaux de mise hors-écritures, nous reprenons donc comme dernière remise d'affectation celle

de l'atelier propriétaire.

Ci-après, la liste des locomotives type 29 ayant été pourvues de ce type d'abréviations télégraphiques.

29.013	29.060	29.122	29.199	29.249
29.018	29.061	29.132	29.200	29.250
29.022	29.069	29.133	29.216	29.260
29.034	29.076	29.155	29.223	29.267
29.039	29.090	29.156	29.229	29.278
29.040	29.100	29.196	29.232	29.290
29.041	29.109	29.198	29.235	29.297



Le 2 septembre 1972 à Zottegem : première sortie de la 29.013 en tête d'un "spécial vapeur", presque six ans après avoir, le 20 décembre 1966, assuré le dernier train de voyageurs en traction vapeur.



Classement : des remises en ateliers de traction, en ateliers de tractions subordonnés et en abris de matériel

Groupe	Ateliers de traction	Ateliers de traction subordonnés	Abris de matériel
Charleroi	Monceau	-	Walcourt
	-	Montignies	-
Gent	Kortrijk	-	Oudenaarde
	Merelbeke	-	Aalst
	-	-	Dendermonde
	-	-	Sint-Niklaas
Hasselt	Hasselt	-	Mol
	-	Leuven	Aarschot
Liège	Kinkempois	-	Statte
	-	Gouvy	Trois-Ponts
	-	Herbesthal	-
Mons	Haine-Saint-Pierre	-	-
	Saint-Ghislain	-	-
	-	Ath	-
	-	Mons	-
	-	Tournai	-
Namur	Latour	-	-
	Ronet	-	-
	Stockem	-	-
	-	Bertrix	-
	-	Jemelle	-

Du "Valeureux Liégeois" de 1930 au "Sambre et Meuse" de 1947

15 mai 1930 : "Le Valeureux Liégeois" :

Paris - Liège en quatre heures sans arrêt

Dans son article de "Boulevard du Nord" à Namur et les Chemins de fer du Nord-belge (FFN 158, pages 7 à 14), l'auteur Monsieur Eugène Hermann, nous signalait la mise en circulation d'un train entre Paris et Liège dénommé "Le Valeureux Liégeois". Le train circula du 15 mai au 4 octobre 1930 et fut mis en service à l'occasion de l'exposition Internationale de Liège. Il était remorqué par une super Pacific du Nord et couvrait les 367 km de Paris à Liège en quatre heures malgré le tracé extrêmement sinueux de la ligne entre Erquelinnes et Namur. Les 238 km de Paris à Jeumont étaient franchis à la vitesse moyenne de 100,5 km/h.

En compulsant différents numéros de la revue "La Vie du Rail" et se rapportant à cet événement, nous avons relevé les articles qui suivent.

La Vie du Rail n°2244 de mai 1990

**Il y a 60 ans, "le Valeureux Liégeois" :
la plus longue étape sans arrêt**

Paris - Liège en quatre heures, sans arrêt. Un gain de quarante minutes sur le prestigieux "Nord-Express", pénalisé, lui. Il est vrai, par cinq arrêts. 366,3 km couverts à la vitesse moyenne de 91,6 km/h. C'est la performance réalisée par le "Valeureux Liégeois", mis en marche le 15 mai 1930.

Autorisé par les pouvoirs publics pour répondre aux soucis de la Compagnie du Chemin de Fer du Nord "de resserrer en toutes occasions les relations franco-belges". En l'occurrence, ici, l'exposition internationale de Liège.

Une performance reconduite chaque jour et dans les deux sens.

Train 197 : départ de Paris 7h45, arrivée à Liège à 11h45.

Train 196 : départ de Liège à 19h45, arrivée à Paris à 23h45.

Service de la douane et de la sûreté assurés à bord de façon à réduire au minimum la gêne pour les voyageurs. Un regret cependant : que la voie belge en dépit de travaux complémentaires ne soit pas à la hauteur de la voie française.

Avec pour résultat un ralentissement sensible d'Erquelinnes (point frontière) à Liège : 1h36' pour les 126,5 km, contre 2h24' pour 239,8 km côté français. Soit, sur le parcours Paris - Erquelinnes une moyenne de 99,9 km/h.

Ces 99,9 km/h, c'est mieux que les 99,8 km/h du train 185 Paris - Saint-Quentin (153,1 km en 1h32'). C'est moins bien que le "Great Western Railway" détenteur du record mondial : 124,3 km séparant Swindon de London en 1h10', à la vitesse moyenne de 106,5 km/h.

Moins bien aussi, outre atlantique, que le "Colombus-Galion" : 93 km en 55' sur la ligne New-York - Cincinnati, soit une moyenne de 102 km/h.

Une consolation pour le Nord : le record du monde de la plus longue étape sans arrêt : 13,7km de mieux que la relation Paris - Nancy (352,6 km).

Très appréciée des journalistes présents à l'inauguration, la projection d'un film documentaire tourné par les soins de la Compagnie : par le biais du "Valeureux Liégeois", la vision des différents aspects de la marche d'un train rapide.

La Vie du Rail n°1824 de décembre 1981

**Entre-Sambre et Meuse :
sur les traces d'un exploit**

Plus de cinquante ans après avoir assuré le premier train Paris - Liège sans arrêt, le mécanicien Adonis Vasseur retourne sur les lieux de l'exploit de sa jeunesse. Cet homme qui a aimé passionnément son métier, sait en parler avec simplicité.

7h30 à Paris-Nord, un lundi pluvieux de novembre 1981, le train 435 "Parsifal", tracté par la CC 40107, s'ébranle lentement. Il y a, dans la cabine de conduite plus de monde que d'habitude, et l'un des occupants attire l'attention par sa stature. Son âge, il le donne non sans fierté : 84 ans ! "En effet, je suis né en 1897 à Hermès-Berthecourt près d'Amiens, et c'est dès 1909 que je suis venu travailler à Paris comme mécanicien dans une fabrique de coffres-forts et de serrures... Après quatre ans de guerre, j'ai retrouvé pour un moment cet emploi : mais en 1920, je suis entré au "Chemin de Fer du Nord". C'est, en fait, à partir de cette date que ma vraie vie a commencé".

"L'exploit" avait mal débuté

Il est vrai que Monsieur Adonis Vasseur est comme chez lui sur cette ligne qu'il a parcouru tant de fois, remarquant ça et là des choses que seul un habitué de longue date peut voir.

"La Chapelle-en-Serval : la bifurcation n'était pas du tout comme cela..."

A Creil, le dépôt se trouvait là à gauche..."

A Tergnier, j'ai connu la gare en reconstruction, après la guerre (la première !)..."

Parlant de ses premières années au "Nord", notre aîné retrouve par moment son accent picard : "mes premiers tours de roue, je les ai faits sur la banlieue avec les 3.800 (232 TA de la SNCF) qui traînaient les rames en bois tôle, typiques du réseau à l'époque. C'était un dur service mais il fallait en passer par là pour apprendre et faire mieux ensuite..."

"Faire mieux", Adonis Vasseur en eut très vite l'occasion quand il assura le service express Paris - Liège et Paris



Inauguration du premier train Paris - Liège sans arrêt, le 15 mai 1930.

- Bruxelles sur les "super Pacific" Nord 3-1200, dans les années 1930. En juin 1930, Adonis Vasseur était titulaire de la 3-1214, qui allait devenir la machine de l'exploit : "à vrai dire, l'exploit avait débuté par une "engeulade" ! C'est au retour d'un congé de deux semaines - que j'avais allongé d'une semaine de récupération car il nous arrivait à l'époque d'assurer deux aller-retour Lille dans la journée - que le "chef mec"

Sa première remarque, au départ fut pour s'étonner de la disparition du "Flaman". "Rassurez-vous, nous avons ce qu'il faut aussi !", lui a répondu notre conducteur ironique...

Ce tractionnaire de l'époque héroïque se souvient bien des limitations de vitesse, du block automatique lumineux par allumage d'approche entre Creil et Busignies, et même des repères pour l'arrêt précis devant la prise d'eau - au temps où il y avait une ! - à Saint-Quentin où nous arrivions à 8h45'.

"Nous parlions de record tout à l'heure, mais il faut dire que quelques fois nous étions bien loin d'en faire, ou alors s'était en sens inverse ! Je me souviens avoir mis plus de cinq heures pour faire 130 km sur la "ligne du charbon", en 1928 je crois, avec une TP..."

Précisons que cette "Ligne du charbon" était la ligne Paris - Longueau par Ormoy et Verberie, spécialisée par la région du Nord au trafic de houille en provenance du Bassin du Nord et du Pas-de-Calais.

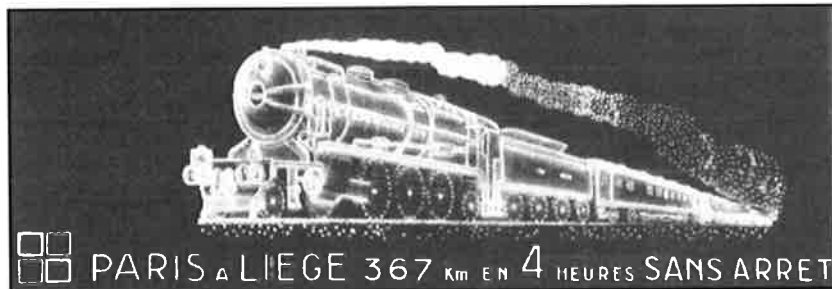
Il y circulait jusqu'à 20.000 tonnes quotidiennes ! Quand aux "TP", futures 140 G de la SNCF, c'était ces "Consolidations" américaines venues avec les troupes US en 1917-1918 et achetées après guerre par le Ministère des

Travaux Publics (d'où leur nom) puis réparties dans les différents réseaux.

Avec un tel interlocuteur, les heures du trajet de Paris à la frontière s'écoulaient rapidement. Après la traversée de celle-ci, la ligne passe près du monument commémorant l'accident mortel d'Albert Ier de Belgique, qui, pour Monsieur Vasseur, reste "Roi-Soldat"...

A Namur, un inspecteur de la SNCB du Service de la Voie monte dans notre cabine qui devient le dernier salon où l'on cause (discrètement, pour ne pas

déranger le conducteur), notamment de la signalisation belge. Là, notre aîné fait remarquer qu'au temps du Nord-belge elles étaient identiques des deux côtés de la frontière ce qui ne posait donc pas de problème aux



Réclame lumineuse apposée sur la façade de la gare de Paris-Nord pour la mise en service du "Valeureux Liégeois".

m'a appelé. Il m'a fait remarquer que ma 1214 était tellement sale qu'il avait fallu, pour la rendre "nickel" occuper deux gars pendant quatre jours. Je lui ai alors répondu que je pouvais le faire moi-même. "Pas d'ici demain", me dit alors le chef qui ajouta que le lendemain moi aussi je devrais être "nickel" c'est à dire rasé de près et vêtu d'un bleu propre. C'est en prenant mon service ce 29 juin 1930 que j'ai alors appris la raison de ces préparatifs : je devais pour la première fois faire un Paris - Liège sans arrêt. Mon man-ouvrier (c'est ainsi que l'on appelait le chauffeur) et moi, nous avons été photographiés avant le départ sur la machine avec un ancien collègue, mécanicien anglais alors Maire de Chester".

Cinquante et un après, Adonis Vasseur se retrouve sur la même ligne dans la cabine de la 40107, filant à 160 km/h dans la campagne picarde, et cela grâce à l'initiative de nos amis de la SNCB et du service des Relations Extérieures de la SNCF.

Monsieur Adonis Vasseur pose avec le Maire de Chester : ancien mécanicien anglais (au centre) et le chauffeur de la machine. La 3.1214 Nord, l'une de celles qui ont assuré le "Valeureux Liégeois".



mécaniciens français assurant le Paris - Liège. "N'empêche que ce n'était pas une mince affaire que de tenir le rythme surtout pour le chauffeur" ajoute Monsieur Vasseur qui poursuit : "on n'avait jamais assez de temps pour préparer notre machine comme on le voulait. Alors, à Bruxelles, par exemple, on prenait surtout notre temps de repos pour graisser la machine (28 kg d'huile nous étaient alloués pour l'aller-retour !)... Mais enfin, nous étions bien payés et il est vrai que j'aurais pu être milliardaire trois ans avant ma retraite. Je dis cela en plaisantant bien sûr ! C'était en 1944, peu de temps après la Libération. J'avais à conduire entre Rouen et Paris, par Serqueux et Beauvais, un train de billets destinés à la Banque de France et imprimés aux USA. Mais pour cela, malgré mes vieilles connaissances en serrurerie, il aurait fallu pouvoir accéder au magot, bien gardé par les MP américains et les Gardes Mobiles français".

Il y avait aussi des accidents possibles.

"En 1936, j'ai freiné à temps avant de percuter une série de lorries abandonnés sur la voie par des hommes d'équipe trop pressés. Pour cette catastrophe évitée, j'ai été félicité par le Directeur de la Traction (Adonis Vasseur nous montre la lettre) et j'ai obtenu une gratification de 50 francs !".

Revoir Liège et sa banlieue

A Liège-Guillemins, un petit groupe nous attend dès la descente de cabine : notamment MM. Crutze et Richard, respectivement Chef de gare et Inspecteur Principal du Service Matériel et Traction, venus nous souhaiter la bienvenue. Monsieur Vasseur trouve que "la gare des Guillemins a bien changé".

Après le repas pris au Foyer SNCB, c'est Monsieur Delcominettes, un des responsables des ateliers de Kinkempois, qui nous "pilote" sur la banlieue nord de l'agglomération liégeoise. Monsieur Vasseur a tenu à faire un petit tour dans une cabine de conduite d'automotrice double type "66" de la SNCB.

Chemin faisant, il évoque d'autres souvenirs avec notre hôte : "en 27 ans de carrière je n'ai jamais abandonné mon réseau, sauf en 1940 pendant l'exode, pour emmener ma locomotive au Mans. Au fait, quand je parle de mon réseau, vous ne m'en voudrez pas si j'y adjoins une partie du vôtre !".

Monsieur Delcominettes en convient diplomatiquement et Monsieur Vasseur poursuit : "il n'y avait pas, bien évidemment, que des trains prestigieux à assurer. Pendant des années (à l'époque où j'ai dû m'établir à Abbe-

ville) j'ai conduit des trains frigorifiques de poissons entre Boulogne et Eu, qui étaient la gare de contact avec le réseau de l'Etat. Les trains étaient ensuite acheminés vers Dieppe".

- De port de pêche à port de pêche ?

- Oui, car on disait, à l'époque (je n'ai jamais su si s'était vrai ou faux) que l'étiquette de provenance "Dieppe" faisait augmenter la valeur du poisson pour le grossiste !".

C'est la période de la guerre et de l'occupation, avec ses risques pour les cheminots, qui fait ensuite l'objet de la conversation autour d'une bière (belge bien sûr !) avant que M. Vasseur ne revienne sur la période d'avant 1939.

"Je suis venu une fois à Bruxelles comme simple touriste pour visiter l'exposition en 1935. La Compagnie nous avait offert un billet à libre parcours en Pullman. J'ai vu ainsi, à l'Exposition, le hall du chemin de fer où les producteurs français se taillaient une belle place, notamment avec nos autorails Bugatti et Renault. J'ai regretté que le Nord ne présente qu'une 4-1200 (Mikado banlieue) alors que les Belges exposaient entre-autres, une belle "Pacific" carénée. Culinairement, mes souvenirs sont moins agréables car dans un restaurant de l'exposition on nous a servi en guise de perdreau un vulgaire pigeon très voyageur.

Cela dit, j'aimais bien venir en Belgique. Les rapports avec nos camarades belges étaient très chaleureux, s'était plus que de simples relations professionnelles. On se donnait mutuellement des "coups de mains". Les chargeurs des trémies de charbon à Schaerbeek (dépôt de Bruxelles) (1) remplissaient nos tenders à ras bords, car ils savaient que nous avions des primes d'économie. J'ai pu une fois (en partie grâce à eux donc) faire un aller-retour Bruxelles - Paris sans reprendre de charbon. A Saint-Martin et Kinkempois, (les dépôts liégeois) (2), les rapports étaient bons et nous étions, de plus, agents du même réseau".

Le lendemain, après avoir passé la nuit à l'hôtel où logent les roulants français qui "découchent" à Liège, Adonis Vasseur se rendait à Bruxelles puis rentrait à Paris avant de retrouver le Refuge du cheminot de Pornichet où il réside depuis son veuvage.

Avant de me quitter, il me confia : "j'ai été très heureux de remonter en cabine après 34 ans. Mais il faut vous avouer qu'il y a trois ans, j'avais déjà remis la main au feu en étant le seul à pouvoir faire redémarrer une petite 030 (plus jeune que moi) sur le réseau touristique "Noyelles - Le Crotoy". Comme quoi, les gestes du métier ne s'oublient pas.

Ecrit par Michel Chlastacz.

Michel Herbiet

Note de la Rédaction :

(1) Schaerbeek : l'un des deux dépôts de Bruxelles, l'autre étant Bruxelles-Midi.
(2) Les dépôts de la Compagnie du Nord-Belge étaient Frameries, Kinkempois, Namur et Saint-Martin, ce dernier situé près de Marchienne-Zone et non en région liégeoise !

Suite de l'article dans FFN 161.



Agenda des Réunions au R.M.M.

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

<http://home.base.be/vt6368640/bourse.html>

Février 2010

19..... Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Projection "Les chemins de fer de la région lilloise, les réels et en miniature" par Michel Marin.

26 Réseau H0 mosan : circulations. Réseau 3 rails : Circulations pour les membres du club.

26 au 28. UTRECHT (NL) : Exposition internationale de modélisme ferroviaire "ONTRAXS !" au Musée du Chemin de fer (Het Spoorwegmuseum, Maliebaanstation). Détails sur [http:// www.ontraxs.com](http://www.ontraxs.com)

Mars 2010

5 Circulations à thème sur le réseau H0 "mosan" : trains de voyageurs, DB - DR, époques IV et V.

7 MECHELEN (B) : bourse trains. "Wijkzaal Tervuursteenweg", Mahatma Gandhistraat 25. 09h>13h.

9 Réunion du Comité RMM.

12 Réseau H0 mosan : circulations. Réseau 3 rails : Circulations pour les membres du club.

19..... Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Projection "Les chemins de fer en Ardennes en 1990" (suite) par Dirk Arretz.

26 Réseau H0 mosan : circulations. Réseau 3 rails : Circulations pour les membres du club.

28 HOESELT (B) : Bourse organisée par le Hoeseltse treinclub. www.hoeseltsetreinclub.be

Avril 2010

2 Circulations à thème sur le réseau H0 "mosan" : trains de voyageurs et grands rapides internationaux, toutes nationalités, époque III.

2 au 6 ... Eifel-Mosel-Saar (D) : Festival de la vapeur pour les 175 ans du chemin de fer en Allemagne.

..... 100 trains réguliers + 200 trains spéciaux ! Participant : "Deutsche Bahn Museum" de Koblenz et le dépôt historique de Gerolstein. www.dampfspektakel.info

9 Réseau H0 mosan : circulations. Réseau 3 rails : Circulations pour les membres du club.

10 et 11 ... FLEURUS (B) : salle du Vieux Campinaire, bourse organisée par le CNM.

14 au 18 ... DORTMUND (D) : "Intermodellbau 2010". Exposition de modélisme, toutes disciplines.

15..... DORTMUND (D) Voyage en autocar à Intermodellbau 2010 organisé par le RMM. 38,00 €, entrée à l'expo comprise.

..... Réservation par paiement au compte 360-0053510-69 du RMM.

Juin 2010

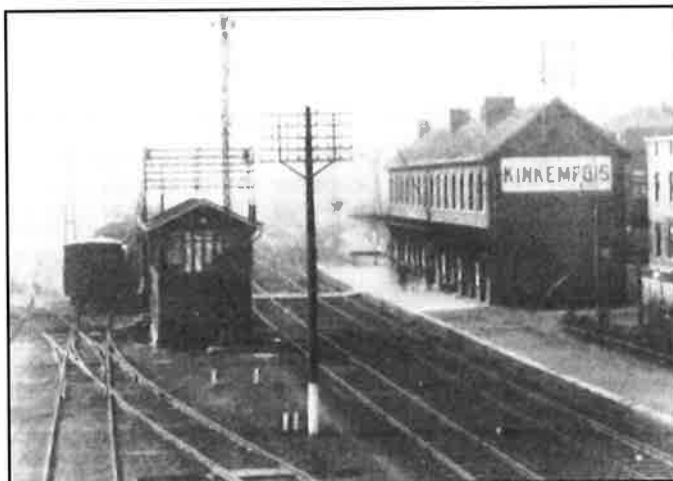
6 NAMUR : 7ème bourse ferroviaire à l'Institut Technique Henri Maus, place de l'école des Cadets, 4. 09h>13h.

1. Les circulations sur le réseau H0 "3 rails" s'effectuent le deuxième et le dernier vendredi du mois.

2. L'agenda des circulations sur le réseau H0 "mosan" a été volontairement limité. Il sera recomposé en fonction des souhaits des membres et présenté dans FFN 161 ainsi que sur le site Internet du club.

3. Formulaire d'inscription pour les exposants à la 7ème bourse du 6 juin 2010.

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



Gare de Kinkempois de la Compagnie du Nord-Belge vers 1930. C'est au dépôt, proche de cette gare, que les mécaniciens français "découchaient".



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*), d'un réseau modulaire H0 (*décor US*) et d'un réseau H0 (3 rails) ainsi que la circulation de convois sur ceux-ci.

Comité actuel (2010) du Rail Miniature Mosan :

Président Jean-Claude Botspoel
 Vice-président, *représente le réseau N "Athus-Meuse"* Didier Delfosse
 Secrétaire Jean-Pierre Lobet
 Trésorier, *Rédac/chef Ferro Flash Namur* Claude Carpet
 Médiateur, *représente le réseau H0 "Mosan"* Philippe Bruniaux
 Relations Publiques, *représente le réseau H0 "3 Rails"* Claude Dehareng
 Membre, *représente le réseau H0 "US"* Jules Falque

Responsables, animateurs d'activités :

Réseau H0 "Mosan" Claude Riguelle.
 Réseau H0 "US" Jean-Claude Botspoel,
 et Jules Falque.
 Réseau H0 "3 Rails" Claude Dehareng.
 Réseau N "Athus-Meuse" Didier Delfosse.
 Bibliothèque Jean-Claude Botspoel.

Cotisations annuelles.

Le Membre :

Membre bienfaiteur 45,00 €.
 Membre ordinaire * 30,00 €.
 Membre junior (- de 18 ans) 15,00 €.
 Le statut de membre confère automatiquement l'abonnement à Ferro Flash Namur.

L'abonné à Ferro Flash Namur :

Pour la Belgique 20,00 €.
 Pour l'étranger 25,00 €.

* 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, 25 5561 CELLES.
 Tél : 082.66.76.60 GSM : 0477.39.69.99 Courriel : president@club-rmm.be

Vice-Président Didier Delfosse Rue de Furnaux 26 B 5640 METTET
 Tél : 071.72.51.62 GSM : 0477.65.64.86 Courriel : vice-president@club-rmm.be

Secrétaire Jean-Pierre Lobet Rue Auguste Leblanc, 36 ... 5002 SAINT-SERVAIS.
 GSM : 0477-55.49.04 Courriel : secretaire@club-rmm.be

Trésorier Claude Carpet Rue Saint Marcoux, 35 5651 LANEFFE
 Tél : 071-72.95.61 GSM : 0475-48.62.60 Courriel : tresorier@club-rmm.be

Compte Banque ..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 n°2, 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 : 0475.48.62.60. et 071.72.95.61.
 Courriel : redac-chef@club-rmm.be

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

Diffusion Didier Delfosse, rue de Furnaux, 26 b, 5640 METTET. webmaster@club-rmm.be

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

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

"Géronsart en fête" du 5 décembre	pages 1 à 3
Assemblée Générale du 15 janvier 2010 - Réunion du Comité du 5 février	pages 4 à 6
Agenda du club et "les amis nous informent"	page 20

Modélisme

Nouveautés	page 7
A quelle vitesse maximum faire rouler ses trains	pages 8 à 10
Améliorer le roulement une locomotive à moteur universel.....	page 10
L'éclairage réaliste des voitures par ESU.....	page 11

Rétro rail

1946 - 2006 : le 60ème anniversaire de la renumérotation des locomotives de la SNCB (année 1965)	pages 12 à 15
1964 : un peu d'histoire	page 16

Histoire

Du "Valeureux Liégeois", de 1930 au "Sambre et Meuse" de 1947 (1ère partie).....	pages 17 à 19
--	---------------

Ferro Flash Namur n°160 (2010-1)

Dimanche 6 juin 2010

de 9h à 13h

7ème bourse ferroviaire

Organisée par le

Rail Miniature Mosan

à l'Institut Technique Henri Maus

en collaboration avec l'Association des Professeurs

Place de l'Ecole des Cadets n°4, Namur

Renseignements :

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

Ce premier numéro de l'année 2010 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet et Michel Herbiet. Sa diffusion est assurée par Didier Delfosse.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro par des articles, photos ou toute autre collaboration : Michel Marin et d'autres volontaires... qu'ils soient ici remerciés pour leur précieux et indispensable travail sans lequel cette revue serait certainement bien moins fournie !...

Ferro Flash Namur :

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

Impression : "IMPAPRINT sprl"; Avenue Eugène Mascaux, 203; 6001 Marcinelle. 071.61.11.12.

Suivant la loi du 8 avril 1985, un exemplaire de Ferro Flash Namur est déposé à la Bibliothèque Royale Albert 1er, section du Dépôt Légal.

Page de couverture :

Passage de la "Classe 6" (locomotives Diesel de ligne de puissance moyenne) à la "Classe 7" (locomotives Diesel de manoeuvres de grande puissance. Les trois locomotives Diesel à transmission hydraulique "Voith" du type 222 (série 66 le 1 janvier 1971) construites par les Ateliers Belges Réunis, furent mises en service en 1962 et 63. En 1980 et 81, elles furent reconstruites et numérotées dans la série 71. La 7101 a été radiée en 1997, tandis que la 7102 et 7103 ont été acquises par une firme italienne de travaux de voies.

En haut : photo prise par Serge Martin devant l'atelier de Hasselt, le 15 octobre 1977 (parue dans le calendrier du PFT - octobre 2009).

En bas : photo prise par Alain Jeanmart à Antwerpen-Schijnpoort en décembre 1980 (parue dans le calendrier Ediblanchart - décembre 1987).