

# Ferro Flash Namur



# Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, le Rail Miniature mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer de la région namuroise.

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 ses réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction et à l'exploitation d'un grand réseau HO, et des activités spécifiques pour ses membres juniors.

## COTISATIONS ANNUELLES :

- membre bienfaiteur : 1500 frs
- membre ordinaire : 1000 frs (\*)
- membre junior (moins de 18 ans) : 500 frs (\*)
- sympathisant (uniquement service "Ferro Flash Namur" : 600 frs

(\*) pour un second membre d'une même famille, sans service "Ferro Flash Namur", ces cotisations sont réduites de 250 frs.

Secrétariat :

Daniel BRAIBANT rue de la Gare, 98 5543 HEER-AGIMONT

Compte bancaire :

360-0053510-69 du RAIL MINIATURE MOSAN à NAMUR

Local :

Centre Culturel de Géronsart rue du Trèfle 5100 JAMBES

# Ferro Flash Namur

Editeur responsable : Jean-Claude BOTSPOEL rue du Hameau 28 5330 ASSESSE

"Ferro Flash Namur" est le bulletin bimestriel du Rail Miniature Mosan.

Rédaction : André-Marie DUCARME rue de l'Eglise, 53 5100 WEPION (081) 46 08 52

Diffusion : Claude CARPET rue de Prée, 7 A 5640 BIESME (071) 72 87 41

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

---

# la vie du club

---

Au programme de nos prochaines réunions :

**Vendredi 23 / 11 (19 h 30) : réunion mensuelle**

Notre invité sera Monsieur DUPUIS, importateur e.a. de la marque KLEIN MODELLBAHN, qui nous présentera les modèles et les projets de cette firme.

Egalement au programme, la démonstration du système de block électronique TER.

**Vendredi 30 / 11 (20 h 00) : réunion "réseaux"**

**Vendredi 07 / 12 (20 h 00) : réunion "réseaux"**

**Vendredi 14 / 12 (20 h 00) : réunion "réseaux"**

**Vendredi 21 / 12 (19 h 30) : réunion mensuelle**

**Projections : "trains du monde"**

Films Super 8 et diapositives 6 x 6 présentés par Monsieur J-P. Van Hoof.

!!! Le présentateur devant retourner à Bruxelles en train, la séance débutera à 20 heures précises.

**Modélisme : module de raccordement RMM-MOBOV**  
(explications par L. Mercier).

**Vendredi 28 / 12 (20 h 00) : réunion "réseaux"**

Le programme des activités de janvier et février 1991 paraîtra dans le numéro 46, à la fin de décembre.

Mais nous pouvons déjà vous communiquer les dates des réunions mensuelles de l'année prochaine, à savoir les 18/01, 22/02, 22/03, 19/04, 24/05, 21/06, 19/07, 23/08, 20/09, 18/10, 22/11 et 20/12.

**On consulte la "base"!**

Ce mois-ci, vous trouverez pas moins de deux questionnaires en annexe de votre lecture préférée.

Le premier concerne les membres du RMM. Il nous permettra, si vous y répondez nombreux, de connaître vos attentes et de vous proposer des activités et des lectures (encore) plus attrayantes. Le second s'adresse à tous les modélistes et collectionneurs de trains miniatures du Royaume. Il devrait renseigner les fabricants et importateurs sur les profils et les souhaits des modélistes.

Répondez sans tarder. Vos réponses pourront être renvoyées par courrier ou, tout simplement, être déposées au local lors de votre prochain passage. Merci.

Le comité.

# récréation ferroviaire

## Le jeu des 8 erreurs

Le dessin du bas contient  
8 erreurs.  
Retrouvez-les en le compa-  
rant au dessin original.

Solution dans notre pro-  
chain numéro.



## Solution

du problème proposé dans  
le n° 43.



# namur - dinant

## 2ème partie

### I. Au temps de la traction vapeur

#### - Généralités

Lorsque la compagnie du chemin de fer du Nord se substitua aux compagnies primitives, elle prit possession d'un parc de locomotives peu important et hétérogène. Par la suite, le Nord-Belge mit en service des machines cédées par le Nord français et fit construire en Belgique des engins identiques à divers modèles de ce dernier. Jusqu'en 1882, toutes les locomotives furent personnalisées par un nom de baptême, gravé sur une petite plaque en laiton fixée au-dessus de la porte à deux vantaux de la boîte à fumée. Ces noms, dont certains furent portés par deux, voire trois machines, disparurent progressivement et furent finalement abandonnés en 1919. Les machines du Nord-Belge étaient réparées, voire transformées à l'atelier de Saint-Martin près de Marchienne-Zone. Les dépôts étaient établis à Kinkempois, à Saint-Martin, à Frameries et à Namur. Quant aux modalités du trafic transitant sur une ligne de l'Etat belge, cas d'un train Liège-Erquelines utilisant la ligne Namur-Charleroi, elles furent réglées par une conférence tenue à Paris en septembre 1902. Il y fut décidé que la remorque des trains entre Liège et Erquelines serait effectuée par des locomotives du Nord et la remorque des trains entre Bruxelles et Feignies serait assurée par des locomotives de l'Etat belge, ce qui permettait de supprimer le changement de locomotives à Mons, à Charleroi et à Namur. Il fut également convenu que la traction des trains rapides et express entre Erquelines et Liège serait assurée dès le 1er novembre de la même année par des machines du Nord et du Nord-Belge et que le changement qui s'opérait auparavant à Charleroi aurait lieu désormais à Erquelines ou à Jeumont, voire à Aulnoye. Quant à la réserve, elle serait assurée par le Nord ou le Nord-Belge à Namur, Charleroi, Frameries et Aulnoye et par l'Etat belge à Namur, Charleroi et Mons.

#### - Divers types de locomotives de la Cie du Nord-Belge ayant circulé entre Givet et Namur

##### a) Locomotives ne figurant plus à l'inventaire lors de la reprise par la SNCB

- . Des locomotives numérotées n° 8 à 17 livrées par Cockerill en 1856-1857 dites "type Wilson". Ces 111 avaient des roues motrices de 1,800 m et étaient utilisées pour la traction des trains de voyageurs.
- . Des locomotives du type Stephenson "Long Boiler" construites en 1846-1847 par la Cie du Nord et rachetées par la Cie du Nord Belge de 1875 à 1883. Elles furent prises en écritures sous les numéros 151 à 175 et elles remorquaient des trains de marchandises légers. Les dernières furent radiées vers 1906.
- . Des locomotives 030 du type dit "Mammouth" numérotées 61 à 79 et 91 à 105, construites en quatre sous-séries par Cockerill (1855-1856) et Couillet (1857) et employées pour le service des voyageurs.

- . Des locomotives 112 T (provenant de 111 transformées de la Cie d'Amiens à Boulogne qui avait fusionné avec la Cie du Nord et dont trois exemplaires (n° 172, 189 et 200) avaient été cédés à la Cie du Nord Belge. Elles conservèrent leur numéro et assurèrent des trains de voyageurs.
- . Des locomotives 030 du type "Creusot" 651 à 670 et construites par Cockerill en 1854 et 1855. Ces 20 machines remorquaient les trains de minerai provenant du bassin lorrain. Celles qui existaient encore en 1908 furent munies d'un abri et la dernière en service sortit d'écritures en 1911.
- . Des locomotives 030 numérotées 671 à 676 et qui correspondaient à la série 32b du Südbahn autrichien, livrées en 1880 par la Wiener Lokomotivfabrik AG (d'où les surnoms d'"autrichiennes" ou de "viennoises"). Très robustes et d'un entretien facile, elles assurèrent un excellent service marchandises au moins jusqu'en 1924, années où elles furent réformées, sauf la 676 vue garée à Kinkempois en avril 1931.
- . Des locomotives 021 numérotées 201 à 215 fournies par Cockerill en 1882 et dites "Mixtes Nord", également appelées "Bicyclettes" à cause de leur grandes roues accouplées de 1,80 m. Elles furent tout d'abord affectées à la traction des principaux trains circulant sur le parcours Liège-Erquelines jusqu'à leur remplacement par des 220 du type "Outrance". Dès lors, elles furent employées à la traction de voyageurs au tonnage moyen.
- . Des locomotives 220 compound à quatre cylindres, système de Ghlen-du Bousquet livrées par Cockerill en 1900 (n° 301-306) et cédées par la Compagnie du Nord en 1903 (n° 307-310). Elles remorquaient des trains de voyageurs et elles terminèrent leur carrière en 1933.
- . A diverses époques comprises entre 1920 et 1931, des locomotives prussiennes (G7<sup>2</sup>-G8-G8<sup>1</sup>) et américaines (Pershing et ROD Baldwin) louées ou prêtées par la Cie du Nord et affectées au service des marchandises

B. Locomotives figurant à l'inventaire lors de la reprise par la SNCB

- . Des locomotives 040 connues sous la désignation de "Nord 180 unités" et livrées par Cockerill en 1872 (n° 711-720) et en 1880-1881 (n° 721-755). Elles étaient destinées à remorquer la quasi-totalité des trains de marchandises lourds et ce jusqu'à la construction à partir de 1927 des Consolidation de la série 421 à 455. Remarquons que six locomotives de cette série furent standardisées pour service de manoeuvres lourdes. Lors de la reprise par la SNCB, seules existaient encore les locomotives 723, 727, 740 et 741 qui y formèrent le type 77 et furent numérotées 7723, 7727, 7740 et 7741 (le 1er janvier 1946 : 77.001-77.004).
- . Des locomotives tender 222 appelées "Revolver" en raison de la forme des soutes latérales à arêtes arrondies, échancrées pour dégager le dispositif de relevage de la coulisse. Les premières unités construites en 1908 par l'Energie (n° 51-58) furent suivies en 1911 par les exemplaires construits par Cockerill (n° 59-61) et par Couillet (n° 62-64). Vers 1932, les locomotives 53, 61 et 63 reçurent un dispositif pneumatique de marche en réversibilité pour le service Liège (Longdoz)-Flémalle-Haute. Lors de la reprise par la SNCB, douze locomotives 51-56, 58-61, 63 et 64 y formèrent le type 24 et furent numérotés 2451-2456, 2458-2461, 2463 et 2464 (le 1er janvier 1946 : 24.001-24.006 24.008-24.011, 24.007, 24.012).

- Des locomotives tender 232 commandées en 1910 et livrées par Cockerill en 1911, numérotées 381 à 386 et destinées à la remorque des trains lourds de voyageurs. Elles étaient surnommées "Gros revolvers" en raison de leur silhouette rappelant les 222 décrites ci-avant. Lors de la reprise par la SNCB, elles y formèrent le type 94 et furent numérotées 9401-9406 (le 1er janvier 1946 : 94.001-94.006).
- Des locomotives allemandes cédées à l'Etat belge en exécution des clauses du Traité de Versailles et rétrocédées à la Compagnie du Nord Belge en 1920. L'on distinguait parmi ces dernières cinq G7<sup>1</sup> numérotées 781 à 785, une G7<sup>2</sup> numérotée 4636 (avait conservé son numéro KPEV car destinée au dépôt de Somain, elle était restée en Belgique lors de son transfert vers la France) et trois T12 numérotées 91-93. Lors de la reprise par la SNCB, elles y formèrent respectivement le type 74 (7481-7485) qui devint le 1er janvier 1946 le type 71 (71.001-71.004 car la 7482 avait été radiée en août 1945), le type 75 (7536) qui devint le 1er janvier 1946 le type 72 (72.001) et le type 95 (9591-9593) qui devint le 1er janvier 1946 le type 96 (96.012, 96.014, 96.015).
- Des locomotives 140 construites par Cockerill en 1927 (n° 421 à 445) et en 1931 (n° 446 à 455) et dont les exemplaires construits par la Compagnie du Nord étaient surnommés les "Boeufs" pour exprimer symboliquement leur puissance au démarrage. Ces belles locomotives excellèrent toujours dans les services lourds, remorquant aussi bien les convois de charbon et les trains de marchandises accélérés que les trains directs de voyageurs, notamment les express Paris-Liège. Lors de la reprise par la SNCB, elles y formèrent le type 48 et furent numérotées 4821-4855 (le 1er janvier 1946 : 48.001-48.031 et 48.033-48.035 car la 4852, détruite par fait de guerre était sortie d'écritures en 1945).

Rappelons que lors de la reprise de la Cie du Nord-Belge par la SNCB, 156 locomotives furent versées à l'effectif de cette dernière. La renumérotation SNCB du matériel moteur a été prescrite par avis 17 M du 5 février 1941 pour les locomotives et 31 M du 11 mars 1941 pour les 87 tenders. Remarquons que l'avis 17 M stipulait qu'il y avait lieu de conserver trace de l'ancien numéro Nord-Belge en prenant comme chiffres des dizaines et des unités les deux derniers chiffres dudit numéro.

Avant la reprise par la SNCB, des locomotives appartenant à cette dernière assuraient quelques rares services entre Namur et Givet. Notons les locomotives type 8 de la remise de Stockem qui en période estivale remorquaient le train de la relation Schaerbeek/Virton-St-Mard et retour.

- Exploitation de la ligne 154 durant l'occupation allemande (mai 1940 - septembre 1944)

Dès leur prise en écritures par la SNCB, les locomotives de l'ex-Cie du Nord Belge restèrent soit dans les dépôts de Kinkempois et St-Martin, soit émigrèrent dans diverses remises de la SNCB. Aussi la plupart des trains de marchandises et les très rares trains de voyageurs furent confiés aux remises de Ronet et de Bertrix qui abritaient respectivement comme locomotives de ligne des types 2 (ex-SNCF 140 B ouest, de mars à mai 1942), 8, 10, 16, 36, 38, 40, 41, 81 (type 38 à partir de février 1942 et type 40 à partir de mai 1942) et des types 19, 30, (31 non transformé) 36, 41, 81 (type 30 d'août 1942 à septembre 1943). Mais durant cette période troublée, les autorités d'occupation avaient établi un nouveau service international. Il s'agissait de la relation Bruxelles-Nancy via Namur, Givet, Mézières-Charleville et Longuyon qui joignait les directions de la Deutsche Reichsbahn de Bruxelles et de



1



2



3



4

Nancy. Dans le sens Bruxelles-Nancy, l'on notait les trains D10, D12 et D14 et dans le sens Nancy-Bruxelles les trains D9, D11 et D13 (pour horaires voir FFN 11 de décembre 1984). Ces trains étaient assurés par des type 31 des remises d'Ottignies et de Schaerbeek.

- De la libération à l'extinction de la traction vapeur sur la ligne 154

La traction des trains de voyageurs et de marchandises a été assurée par les remises suivantes :

Ronet :

- type 9 : de 1945 à août 1946 et pendant les 5 premiers mois de 1948  
(durant cette courte période, relevons un parcours voyageurs Namur-Bertrix et retour prolongé le soir jusqu'à Bruxelles-QL)
- type 29 : de février 1946 à avril 1966
- type 31 : de fin 1944 jusqu'en avril 1946
- type 36 : de la libération jusqu'en 1946
- type 38 : de la libération jusqu'en avril 1945
- type 41 : de la libération jusqu'en juin 1945
- type 81 : de la libération jusqu'en juillet 1946

Bertrix :

- type 26 : de leur affectation en 1946 jusqu'à la dieselisation
- type 29 : de novembre 1958 à mars 1965
- type 36 : de la libération jusqu'en 1946
- type 64 : de septembre 1946 jusqu'en octobre 1948
- type 81 : de la libération jusqu'en 1946

Monceau :

- type 38 : de 1947 à 1955 avec trains de marchandises jusqu'à Gendron-Celles

Schaerbeek :

- type 31 : jusqu'à fin 1945 début 1946 : deux parcours voyageurs Bruxelles-Dinant et retour

Latour :

- type 25 : de leur affectation en 1947 jusqu'en leur extinction en 1959
- type 26 : de leur affectation en 1946 jusqu'à la dieselisation avec trains de marchandises et remorque en 1946, 1947 et 1950 du train voyageurs estival Virton-St-Mard-Schaerbeek et retour (sur la totalité du parcours)

Stockem :

- type 29 : en 1948 et 1949 et de 1951 à 1954 : train estival Virton-St-Mard-Schaerbeek et retour

Ottignies :

- type 31 : de 1944 à fin 1945 : deux parcours voyageurs Bruxelles(QL)-Givet et retour
- type 29 : de 1946 jusqu'à l'électrification de la ligne Bruxelles-Luxembourg le 29 septembre 1956, trois parcours voyageurs Bruxelles(QL)-Givet et retour (dont un à partir de 1948)
- type 64 : en 1951, un parcours voyageur Bruxelles(QL)-Dinant et retour

## II. AU TEMPS DE LA TRACTION DIESEL

### - Locomotives de route

Depuis 1955, la ligne a été parcourue par des locomotives types 202 et 203 (séries 52 et 53 le 1er janvier 1971) de la remise de Latour en service marchandise. Le type 202 assurait également en 1955 et 1956 la relation estivale Virton-St-Mard-Schaerbeek et retour sur la totalité du parcours. De janvier 1955 à mai 1984, sont intervenues en services voyageurs et marchandises des type 202 en résidence à Bertrix. Cela concerne la seule relation Ronet-Namur-Dinant et son prolongement vers Bertrix.

Depuis leur fourniture en 1955, les locomotives 202 de Ronet parcouraient la ligne complète en voyageurs et marchandises.

De 1961 à 1970, Ronet a été propriétaire de locomotives type 205 (série 55 le 1er janvier 1971) (très petit effectif après octobre 1966) et de mai 1963 à septembre 1966 de quelques locomotives type 212 (série 62 le 1er janvier 1971). Toutes ces locomotives ont assuré des services vers Givet et Bertrix jusqu'en septembre 1966.

D'octobre 1966 (dernière mutation de Schaerbeek) à mai 1978 (dernière mutation de Stockem), les huit locomotives type 204 (série 54 le 1er janvier 1971) sont venues renforcer l'effectif des type 202/série 52.

Les locomotives type 210 (série 60 le 1er janvier 1971) neuves, fournies à Ronet en 1965 et 1966 ont repris la traction des trains de voyageurs et marchandises de la relation Namur-Givet. Remarquons que Ronet avait reçu de construction six des quinze type 210.2 (série 61 le 1er janvier 1971) "transistorisées" qui seront cédées à Merelbeke en deux lots, respectivement en octobre 1970 et juin 1971.

La ligne 154 servait également de rodage des locomotives diesel de tous types sortant d'AC Salzinnes.

### - Locomotive de manoeuvres

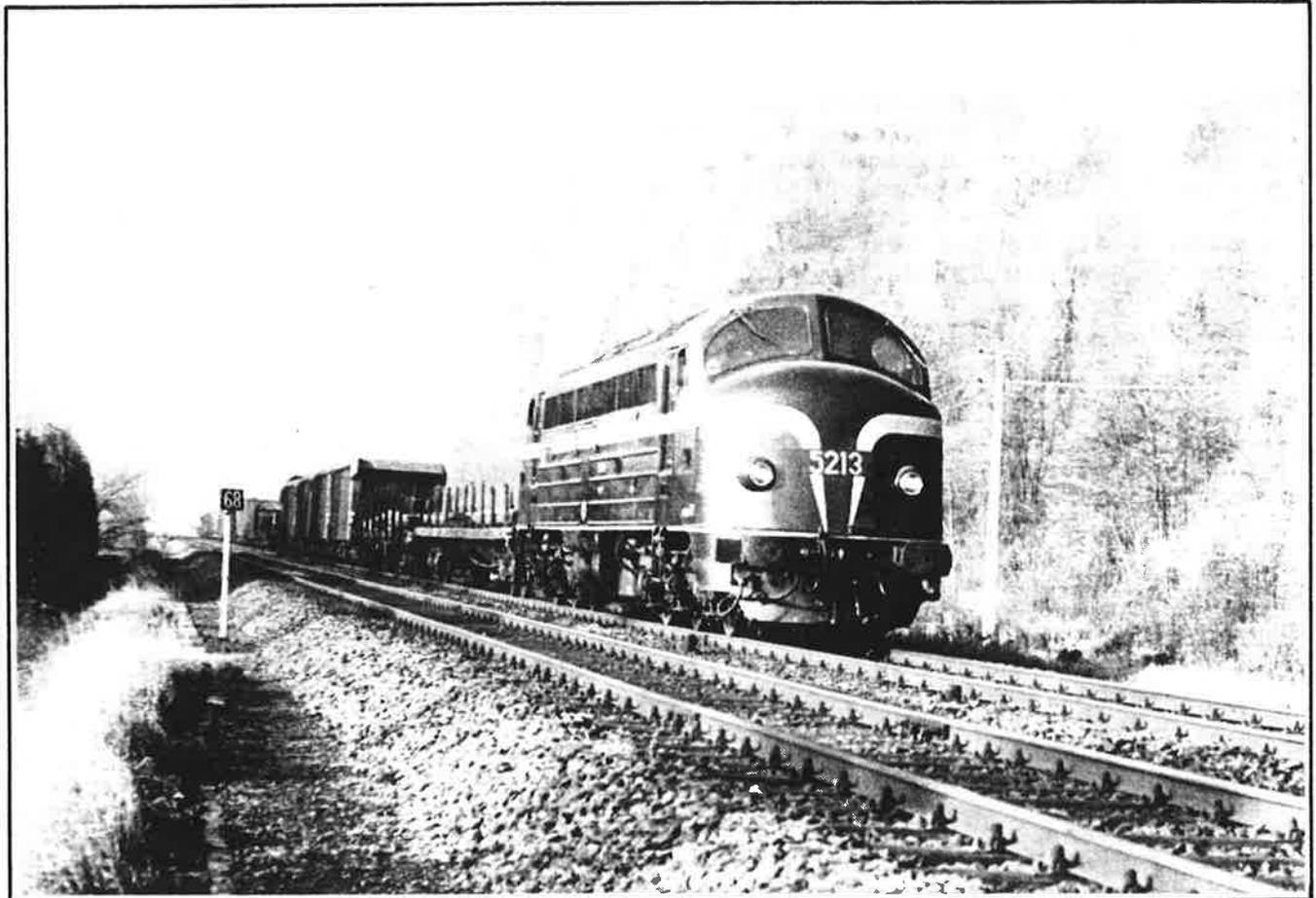
Il est à tenir pour certain que les machines de Ronet ont à tout le moins parcouru la section Namur-Dinant, soit en desserte de cabotage organisée, soit en interventions occasionnelles : type 270 (série 70 le 1er janvier 1971) d'avril 1954 à mars 1961, type 250 (série 84 le 1er janvier 1971) de décembre 1960 à juin 1986, type 273 (série 73 le 1er janvier 1971) depuis juin 1986 et type 230 (série 91 le 1er janvier 1971) depuis avril 1961.

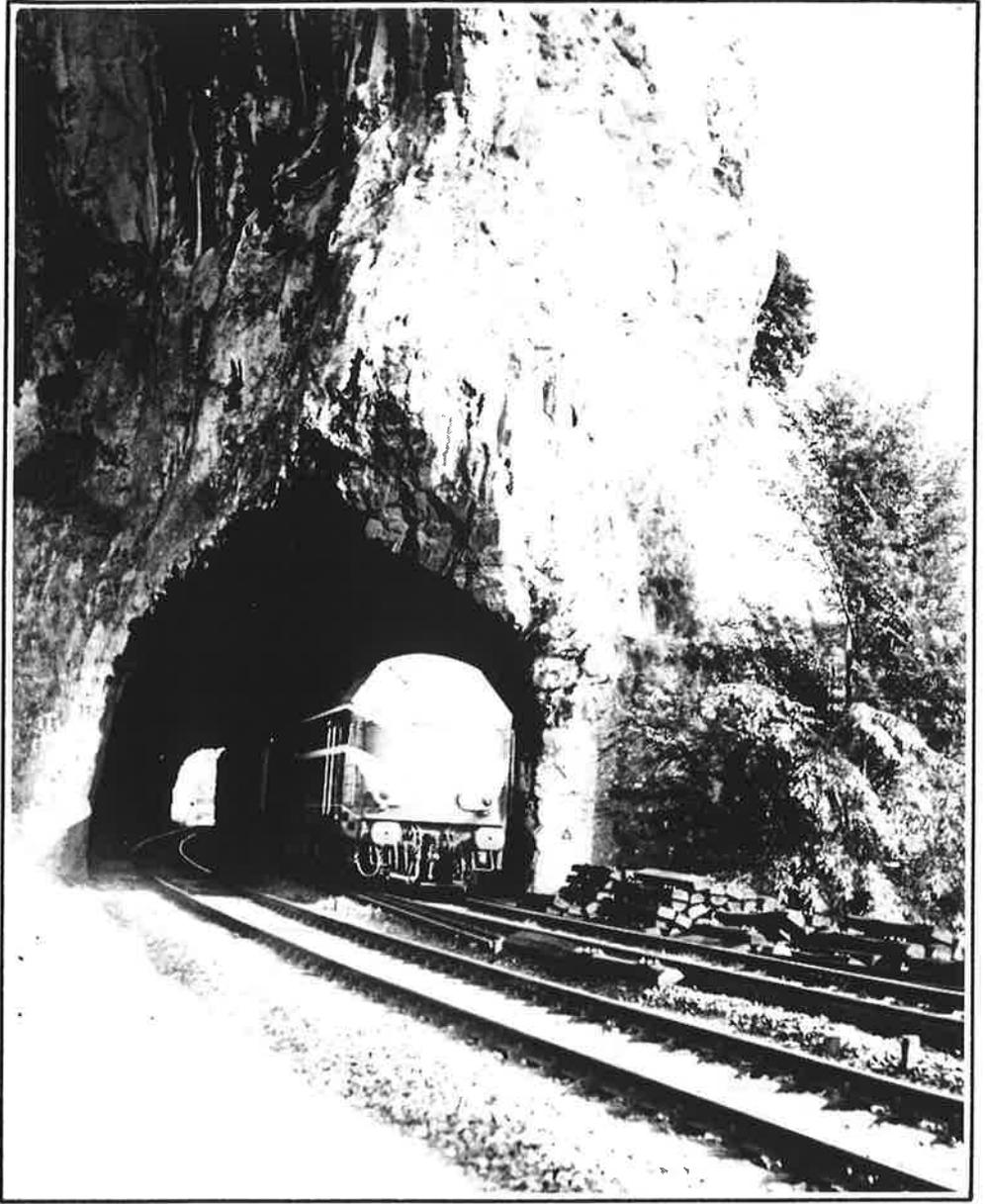
### - Autorails

Du 14 juillet 1932 à fin septembre de la même année, la section Givet-Dinant a vu circuler les autorails de la Cie de l'Est AP 24.001 et AP 24.002. Il s'agissait de la Micheline type 11 dont Märklin vient de nous présenter la reproduction en H0 et également en version deux rails. Nous vous présenterons dans un prochain numéro l'historique de ce type d'autorail dénommé "Micheline" (appellation contrôlée).

A part les sections Yvoir-Dinant et Dinant-Givet parcourues respectivement par des autorails type 553 de Ciney (le soir et en semaine, un de ces autorails assurait une relation Dinant-Namur et retour) et des autorails série 43 de Bertrix, la ligne 154 n'a jamais été exploitée totalement par autorails. Mais elle le fut partiellement d'octobre 1961 à mai 1963, et ce, par des autorails triples tombés en déréliction après la fermeture (le 1er octobre 1961) de la remise de Bruxelles-Midi autorails. Les autorails triples affectés ont été les

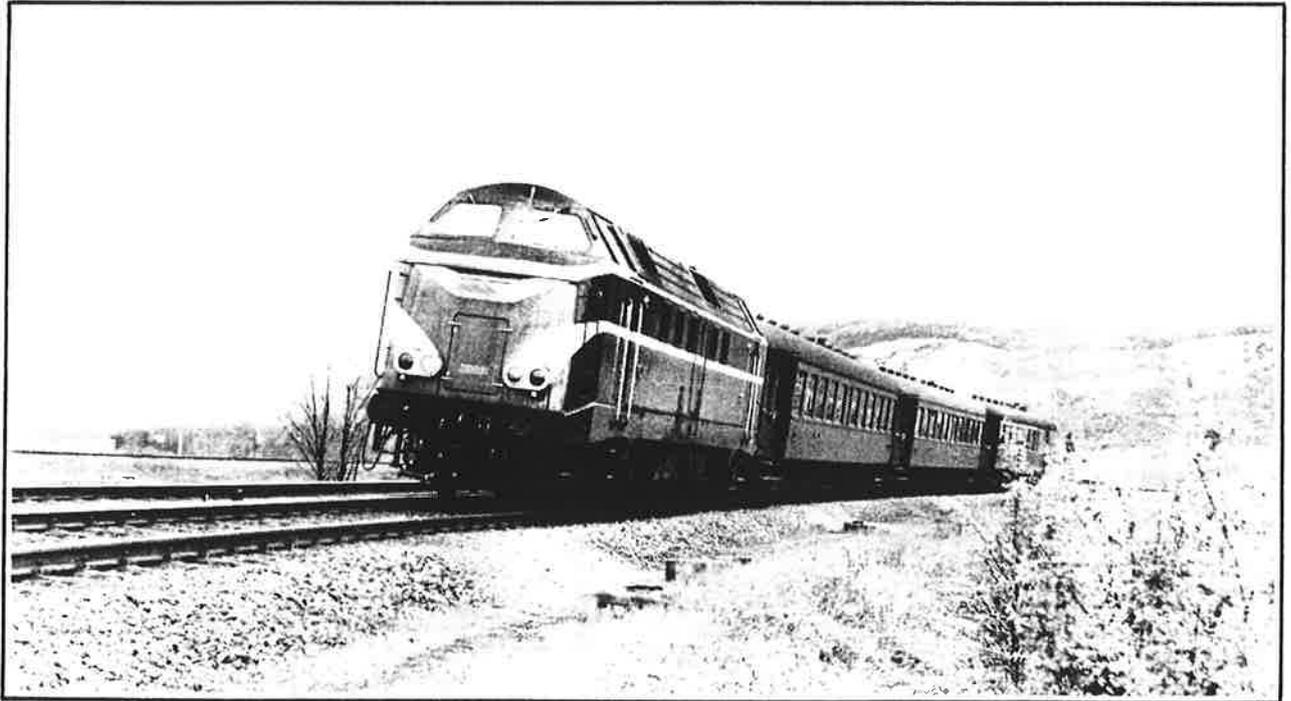
654.01 (ex-654.02) d'octobre 1961 à avril 1962  
654.02 (ex-654.03) de novembre 1961 à avril 1962  
670.01 (ex-653.11) d'octobre 1961 à mai 1963





7

8



670.02 (ex-653.13) de mai 1961 à mai 1963  
670.03 (ex-653.15 et 671.01) de mai 1962 à novembre 1963  
670.04 (ex-653.14) d'avril 1961 à avril 1963  
670.06 (ex-653.16) de mai 1962 à mai 1963

Le service de Ronet au 30 septembre 1962 mentionnait :

4 aller et retour Givet  
1 aller et retour Heer-Agimont  
2 aller et retour Dinant  
1 aller et retour Houyet  
1 aller et retour Liège

Il s'agissait de trains omnibus, trafic pour lequel ces AR rapides de prestige (en 1936-1939) ne convenaient absolument pas. Aussi leur remplacement graduel par des trains tractés (généralement à vapeur) à avait été amorcé au début de l'hiver 1962-1963.

Remarquons que les tentatives de réutilisation de ces autorails (entretenus d'une façon impeccable à FBM autorails) d'abord à Ronet, ensuite à Walcourt (pour les AR 654) et enfin à Kortrijk (pour tout l'effectif) ont été peu satisfaisantes et se sont soldées par la radiation de ces prestigieux engins dont aucun n'a été préservé "entier" pour le musée du chemin de fer

Documentation : R. HUYSMAN, Ph. DAMBLY, P. HAVELANGE.

Compilation : M. HERBIET.

#### Légende des photos :

- n°1 : Loco 201.032 à Godinne, en tête d'un train spécial composé de voitures K de le classe.  
Collection Ph. Dambly.
- n°2 : Train de voyageurs remorqué par une type 29 entre Godinne et Lustin le 17/08/1958.  
Collection M. Herbiet.
- n°3 : A Namur en 1939, locomotive Nord-Belge 382 (future 9482 SNCB) en tête d'un train pour Givet.  
Photo C.R.L. Coles Collection Ph. Dambly.
- n°4 : Locomotive 26.026 à Lustin le 06/07/1955.  
Photo B. Dedoncker Collection Ph. Dambly.
- n°5 : Loco diesel 210.090 en tête d'un train de voyageurs (voitures K) entre Dinant et Hastière, le 16/09/1966.  
Photo B. Dedoncker Collection Ph. Dambly.
- n°6 : Loco diesel 5213 en tête d'un train de marchandises, au pied des rochers du Néviau à Dave en décembre 1970.  
Photo E. Van Hoeck Collection Ph. Dambly.
- NDLR : On peut observer que cette machine porte à la fois la nouvelle numérotation (01/01/1971) et l'ancienne.
- n°7 : Loco diesel 210.089 au tunnel de Moniat (Anseremme), en tête d'un train vers Givet le 16/09/1966.  
Photo B. Dedoncker Collection Ph. Dambly.
- n°8 : Loco diesel 210.091 et train de voyageurs au Caillou à Anhée.  
Collection Ph. Dambly.

# actualité

## Des '55' au secours de l'horaire

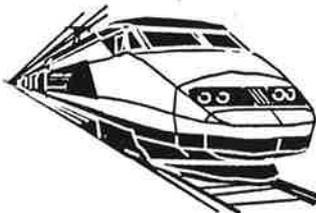
Les horaires des trains de la relation IR (d) reliant Antwerpen (C) à Neerpelt via Lier, Herenthals et Mol, ne sont pas très bien respectés ces derniers mois. Le retard accusé par les trains provoquent le mécontentement des voyageurs, de plus en plus nombreux à utiliser cette relation permettant d'atteindre Antwerpen au départ de Neerpelt en 1.09 h. Devant l'augmentation de la clientèle, il s'est avéré nécessaire de renforcer la capacité des rames au moyen de voitures supplémentaires. Mais des problèmes de charge ont alors surgi et de ce fait les trains accusent du retard, car les locomotives diesel série 62 de l'atelier de traction d'Hasselt ne possèdent pas la puissance suffisante pour respecter les horaires établis avec une charge moindre que celle obtenue par l'adjonction de voitures supplémentaires. Pour supprimer ces inconvénients, un remède choisi parmi d'autres : l'emploi d'un type de locomotive plus puissante. Aussi à partir du 1er janvier 1991, un échange de locomotives aura lieu entre les ateliers de traction d'Hasselt et de Kinkempois, ce dernier pouvant se contenter de locomotives moins puissantes pour remorquer jusqu'à l'électrification définitive de la ligne 43, les trains Liège-Jemelle. Six locomotives série 55 de Kinkempois seront donc mutées à Hasselt. Il s'agit des 5506, 5517, 5521, 5525, 5535 et 5541 échangées contre six locomotives série 62 d'Hasselt à savoir : 6238, 6251, 6252, 6253, 6260 et 6264. A cette date, Hasselt possédera comme diesel de ligne : 20 locomotives de la série 51, 6 de la série 55 et 26 de la série 62. Kinkempois, quant à lui, abritera : 34 locomotives de la série 55 et 13 de la série 62.

## Bruxelles-Midi ou Schaerbeek ?

Comme il semble que l'adaptation de la gare de Bruxelles-Midi et de la jonction Nord-Midi au trafic du TGV à partir du 15 juin 1993 pose certains problèmes techniques (création de nouveaux locaux pour accueillir les services logistiques, dispositifs de sécurité pour le TGV Transmanche, problèmes de parking et de circulation dans le quartier de la gare du Midi), la SNCB préférerait créer une nouvelle gare TGV sur l'emplacement des 80 hectares de la gare de formation de Schaerbeek. Vu que cet emplacement ne comprend aucune construction, les travaux d'implantation du terminus TGV pourraient être entrepris plus rapidement et surtout à meilleur compte que l'ensemble "Mammouth" imaginé par la SNCB à la gare de Bruxelles-Midi. Si ce projet était accepté, cette dernière ne serait plus qu'une halte pour le TGV Paris-Bruxelles qui rejoindrait le terminus de Schaerbeek via la jonction, mais sans arrêt à Bruxelles "Nord". Quant au TGV Transmanche, il contournerait la capitale par la ceinture "Ouest" c'est-à-dire que dès son arrivée à Forest, il se dirigerait par la Petite Ile, la gare de l'ouest, la place Bockstaël pour ensuite traverser le canal pour rejoindre le nouveau terminus et tout cela sur une infrastructure existante. Ce nouveau plan prévoirait cependant la rénovation de la gare du Midi et la création d'un "RER" bruxellois qui assurerait au départ de Schaerbeek des relations directes avec l'aéroport national de Zaventem et la gare de Bruxelles (QL), recouverte pour l'installation de nouveaux immeubles destinés à la Communauté Européenne.

Ce "RER" pourrait utiliser soit une nouvelle ligne allant de Bruxelles-Schuman à l'aéroport de Zaventem, avec percement d'un tunnel "Josaphat" (ce qui soulève de nombreuses contestations), soit les lignes existantes du Quartier-Léopold à Schaerbeek (ligne 161) et de Schaerbeek à Zaventem (ligne 36<sup>A</sup>).

Que de travail en perspective pour respecter l'échéance du 15 juin 1993. Affaire à suivre !



## Une couverture pour Namur

Dans Ferro Flash 44 page 4, nous vous entretenions du projet qui consiste à couvrir les voies de la gare de Namur et la construction sur cette immense dalle d'un hall commercial, des bureaux pour la Région Wallonne, un Palais des Congrès, un hôtel, une voirie de contournement et des parkings. Ce projet poursuit son chemin et continue à gonfler en importance avec maintenant l'idée d'une trémie sous le boulevard du Nord, d'un immeuble tour de vingt étages et d'un tram. Tout ce qui était encore hier un ensemble d'idées et de suggestions est devenu dès fin septembre un projet officiel et public que l'Exécutif Wallon et la SNCB veulent faire aboutir le plus rapidement et le plus complètement possible. La réalisation de ce projet permettrait de développer une politique des transports en commun profitable tant aux voyageurs de la SNCB que ceux de la SNCV et dégagerait la place de la gare qui est en permanence engorgée par une circulation bruyante, polluante et dangereuse pour les piétons. En ce qui concerne la SNCB et indépendamment de la réalisation de ce projet "en hauteur", elle est décidée à améliorer le très important réseau ferroviaire de Namur dont la gare est au point de vue voyageurs la première de Wallonie, et ce, en accélérant les entrées et sorties des trains en gare et permettre le passage à du 80 km/h. Cela nécessitera la suppression des aiguillages aux bouts des quais et donc l'établissement d'un saut de mouton permettant aux convois de l'axe Charleroi-Liège de passer en-dessous de ceux de la liaison Bruxelles-Luxembourg. Cet ouvrage serait créé à hauteur du boulevard Cauchy. Quant aux quais, ils seraient spécialisés c'est-à-dire un quai par destination et les deux premières voies sur un total de onze seraient réservées aux trains de marchandises et isolées du reste de la gare par des murs arrêtant le bruit et les vibrations.

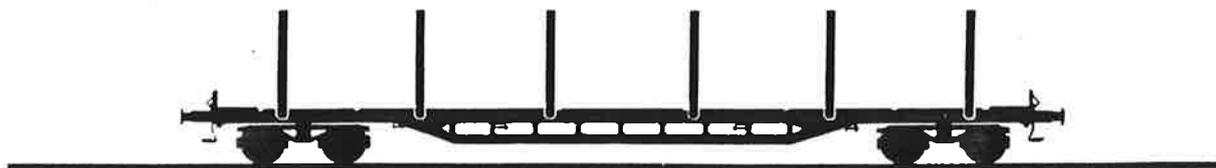
Mais le plus surprenant de ce projet est bien entendu la création d'une ligne de tram qui relierait la gare de Jambes Nord à l'échangeur routier de Daussoulx. Son itinéraire "sud" serait parallèle à la ligne de chemin de fer Namur-Dinant. Il traverserait la Meuse sur le pont de Luxembourg, dans l'espace laissé libre entre les tabliers des lignes 154 et 162. A la gare, le train traverserait le nouveau hall en passant au-dessus de ce dernier. Quant à l'itinéraire "nord", il se situerait sur l'assiette de l'ancienne ligne 142 (Namur-Ramillies-Tienen) et passerait par St-Servais, Frizet et Vedrin pour aboutir à Daussoulx où seraient créés des parkings de dissuasion. Ce type de tram serait classique (on n'envisage pas par exemple un GLT) et serait assuré par du matériel récupéré sur les lignes de Charleroi. Osons espérer que nos autorités communales ne se contenteraient pas de cet ancien matériel et exigeraient du matériel digne de soutenir la comparaison avec un projet tourné résolument vers l'avenir.

## Adieu au PN d'Hastedon

Le plan Star 21 prévoyant d'augmenter la vitesse dès 1996 entre Bruxelles (Q-L) et Namur (160 km/h avec un gain de 7 minutes) amènera la suppression des passages à niveau entre ces deux villes. Ce ne sont pas les navetteurs de la ligne qui les regretteront car il n'est pas rare que leurs déficiences techniques entraînent de sérieux retards. Pour commencer ce sera au tour du passage à niveau n° 63, dit d'Hastedon, à disparaître du paysage namurois. Remarquons que ce dernier n'a plus depuis quelques années, de "passage" que de nom. En effet, il n'est ouvert qu'à de très rares moments et les barrières sont baissées les deux tiers du temps. Ceci est dû à une cadence de six parcours voyageurs par heure, plus en semaine les trains de renforcement pour les navetteurs et les trains de marchandises. Si les automobilistes évitaient depuis longtemps de s'aventurer avenue de l'Armée Grouchy, il n'en était pas de même pour les piétons obligés d'utiliser un petit souterrain obscur, particulièrement délabré et difficilement accessible par des escaliers raides et dangereux. Aussi, en plus de la suppression du passage à niveau, la SNCB a décidé de moderniser complètement ce souterrain en l'élargissant et en améliorant l'aspect avec rampes d'accès pour handicapés (quand ces derniers jouiront-ils du même privilège aux extrémités du souterrain de la gare de Namur ?). Les travaux pourraient commencer début 1991 par la pose de deux ponts provisoires et la démolition du couloir existant.

## En Angleterre par un petit trou

C'est le mardi 30 octobre 1990 à 20 h 25, que les ouvriers du tunnel sous la Manche ont percé une sonde axiale d'un diamètre de 5 centimètres dans les 100 mètres de craie bleue qui les séparent encore. Le but de cette opération était de vérifier l'alignement des deux tunneliers dont les premiers calculs font apparaître un écart vraiment minime et exceptionnel de 50 cm. Si la suite des travaux se passe comme prévue, c'est dans les tout premiers jours de décembre que les ouvriers français et anglais devraient se serrer la main et fêter dignement l'un des grands événements du siècle. Vers la mi-janvier 1991, les derniers aménagements du tunnel devront être effectués pour permettre au Premier Ministre de Sa Majesté Britannique et au Président de la République Française de se donner l'accolade à trois cents pieds sous la Manche et à mi-chemin des côtes du Kent et de la Manche. Ce jour-là marquera l'inauguration du tunnel, dit de service, car les deux tunnels destinés à la circulation ferroviaire, dont le percement est en cours et doit être achevé en 1991, devront être terminés et aménagés pour le 15 juin 1993, date de l'entrée en service du TGV Transmanche. Rappelons qu'à cette date qui marquera également l'inauguration du TGV Nord Paris-Lille, une rame Transmanche arrivera dans notre capitale toutes les heures via la ligne classique. Il faudra attendre deux ans plus tard pour aller de Bruxelles à Paris en 1 h 28 et de Bruxelles à Londres en 2 h 36, et ce, sur une nouvelle ligne TGV située en site propre de la frontière française à l'entrée de Bruxelles. Ensuite nouvelle attente jusqu'en 1998 pour l'ouverture des antennes TGV vers les Pays-Bas (Bruxelles-Amsterdam) et vers l'Allemagne (Bruxelles-Cologne).



# publications

## Calendrier Loco 1991 - Edition Blanchart

Comme chaque année, Ediblanchart nous présente son calendrier dont les vues sont consacrées à du matériel moteur SNCB et CFL. Nous y trouvons :

Janvier	- SNCB	Locomotive vapeur type 16 n° 16.005 à Mons (*)
Février	- SNCB	Locomotive vapeur type 9 n° 906 à Boulogne-sur-Mer
Mars	- SNCB	Locomotive diesel type 202 n° 202.017 à Virton-St-Mard
Avril	- SNCB	Locomotive vapeur type 1 n° 1.034 près de Tournai
Mai	- CFL	Locomotive électrique série 3600 n° 3607 à Berchem (Grand Duché) (*)
Juin	- SNCB	Double traction locomotives vapeur type 10 (dont la 10.040) à Namur
Juillet	- SNCB	Locomotive électrique série 29 n° 2904 à Duffel
Août	- SNCB	Locomotive diesel série 50 n° 5001 près de Tongres (*)
Septembre	- CFL	Double traction locomotives diesel série 800 (dont la 806) à Lacuisine (parcours d'essai en Belgique)
Octobre	- SNCB	Locomotive diesel type 210 en tête d'un voyageur Givet-Namur (L154) à Anseremme
Novembre	- SNCB	La remise d'Haine-St-Pierre (GT) en 1962 (types 16, 29, 81, 201, 253)
Décembre	- SNCB	Double traction locomotives diesel séries 52 et 53 (dont la 5302) sur la ligne Athus-Meuse (*)

(\*) vues en couleurs

Pour les membres désireux de se procurer ce calendrier, prière de s'adresser au trésorier.

# petites annonces

Recherche, pour photographie, toute exploitation (minière, forestière ou de carrières) située en Wallonie, en activité ou désaffectée, utilisant petit chemin de fer à voie étroite (0,40 m à 1,00 m).

Envoyer renseignements à :

Charles HACCOURT, rue Sainte Rita, 110 à 5004 BOUGE

Recherche toute documentation (photos, diapos, brochures) qui sera restituée, sur le petit train (voie de 0,40 m ou 0,60 m) de Montmosan (HUY) qui, au début des années 1980, emmenait, en face du parc d'attraction Reine Fabiola, les visiteurs vers le delphinarium.

Ecrire à :

Charles HACCOURT, rue Sainte Rita, 110 à 5004 BOUGE

# le réseau modulaire «n» du rail miniature mosan

Lionel MERCIER

Dans le N° 44 de votre FERRO-FLASH, je vous ai expliqué comment nous avons tracé puis découpé les pièces constitutives de chacun des modules du réseau N du Club. Et maintenant

## DE LA COLLE, DES VIS, ET... LE PIED.

### 1/ Les supports des pieds.

Non, nous ne débouchons pas encore le pot de colle. Nous devons encore usiner quatre blocs de bois par module. Ces blocs auront un double rôle:

- 1- Renforcer les assemblages d'angle des modules.
- 2- Servir de logements aux pieds tubulaires.

Nous les avons pris dans du méranti, rabotés à 7 X 7 cm, hauteur = 9,5 cm. La hauteur du bloc doit être suffisante pour y creuser un trou borgne  $\emptyset$  20 mm dans lequel se glisse le tube qui constitue le pied.

La profondeur du trou borgne est donnée par l'opération suivante (attention, les non Polytechniciens s'abstenir): Profondeur = Hauteur Bloc - (Hauteur table de roulement - épaisseur table de roulement - Hauteur du pied )

Exemple: Hauteur Bloc 9,5

Hauteur table de roulement 103

épaisseur table de roulement 1,2

Hauteur du pied 100

$$\text{soit, Profondeur du trou} = 9,5 - ( 103 - 1,2 - 100 ) \\ = 9,5 - 1,8$$

Attention ! Comme il est important que ces blocs soient parfaitement dressés et que les trous borgnes soient parfaitement dans l'axe des blocs, pour cette opération, trouvez quelqu'un qui a une bonne machine combinée à bois, et qui sait s'en servir.

### 2/ L'assemblage des modules.

Nous avons nos blocs et des petits tas de multiplis bizarrement découpés et marqués au N° du module et en fonction de l'éclaté.

Il ne nous reste plus qu'à prendre la porte.

Mais ne partez pas, ce n'est pas cela que je veux dire.

L'assemblage se fera sur une porte à peindre (modèle de bas prix, mais bien plane) posée sur des tréteaux.

La méthode a été décrite (1) j'y reviens brièvement: A un angle de la porte, on visse sur le chant deux bouts de planche formant ainsi une butée guide à 90° (voir fig. 1)

C'est contre ces deux planches, qu'à l'aide de serre-joints on maintient les côtés extérieurs du module devant être assemblés à angle droit. (fig. 1)

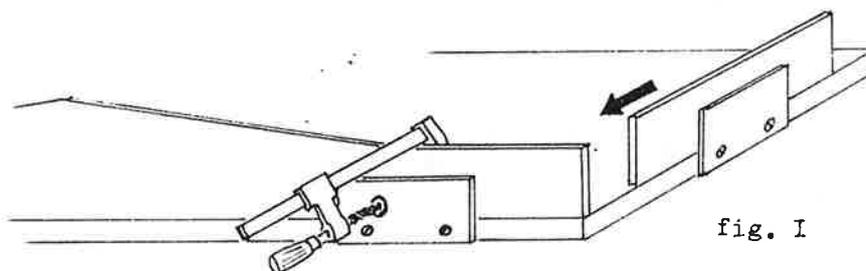


fig. 1

Les blocs supports de pieds sont collés-vissés à l'intérieur de ces assemblages Attention: Pensez à la place à laisser pour l'épaisseur de la table de roulement.

Une fois le cadre extérieur assemblé, on pose et colle sur des tasseaux la table de roulement. On redresse cette simili-caisse sur un de ses longs côtés, et nous allons procéder à la fixation des couples intermédiaires.

Sur l'intérieur des faces avant et arrière du module (les longs côtés) on repère l'endroit où tombent les chants des CI. De part et d'autre de chaque repère on colle-cloue des petites languettes de multiplis 5,5 (chutes de panneaux) de façon à disposer à l'intérieur des faces avant et arrière, de guides dans lesquels on peut facilement faire coulisser les couples intermédiaires, ce qui rend leur positionnement et leur collage beaucoup plus facile.

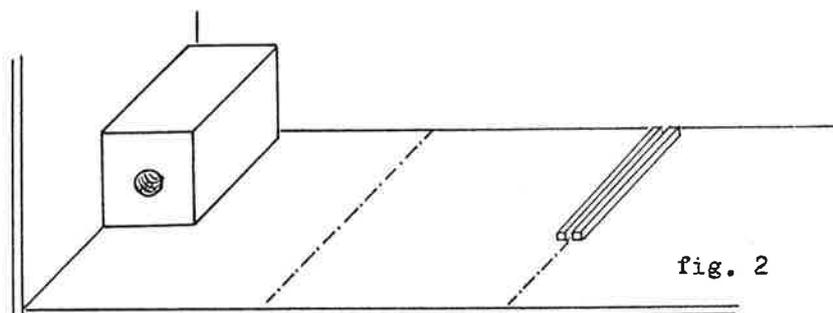


fig. 2

Attention ! Si la plateforme de voies est en 5,5mm, ne pas la cintrer par une pression excessive des couples intermédiaires. On aura intérêt à la rigidifier par serrage temporaire contre une pièce plus épaisse.

Les CI (préalablement percés de trous pour le passage du câblage) sont collés en bonne place dans leurs coulisses, et pendant que la colle sèche, nous nous occuperons en fabriquant les pieds des modules.

### 3/ La fabrication des pieds des modules.

Les pieds sont assemblés à partir de tubes en acier pour installation électrique  $\varnothing 3/4''$  soit 19 mm.

Les dimensions sont fonction de celles des modules et du choix de la hauteur du plan de roulement.

La forme générale est celle représentée à la fig. 3

La découpe des tronçons de tube sera faite nettement et facilement à l'aide d'un coupe-tubes.

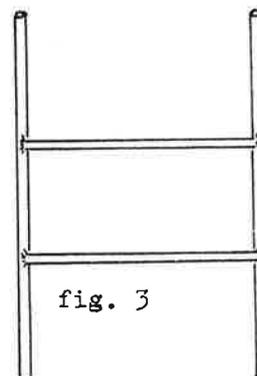


fig. 3

L'assemblage fait appel à la soudure autogène ou au brasage, et il est très intéressant de se fabriquer un gabarit tel que représenté à la fig. 4, dans lequel on aura soin de brider les segments de tube pour la soudure.

Pour le réglage fin de la hauteur du plan de roulement, nous avons installé des vérins constitués de deux écrous M8 et d'un boulon mécanique M8.

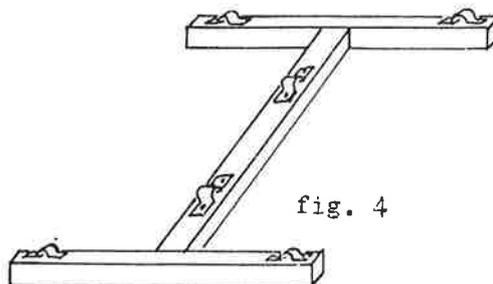


fig. 4

L'écrou M8 est passé au tour jusqu'à lui donner un profil qui lui permette de rentrer à force dans le tube 3/4". On le soude en place. Le reste va de soi : Le boulon sert de vérin et le second écrou sert à le bloquer en bonne position.

Nous avons ainsi fabriqué des pieds totalement intervertibles, très légers et finement réglables en hauteur.

Nous allons enfiler deux de ces pieds au module où les collages doivent maintenant être secs.

Avant de passer au chapitre suivant qui nous verra habiller notre squelette sur pattes, il nous reste encore quelques petits aménagements à y faire.

- 1- Sous chaque module sera installé un câblage pour le 220 Volts, il sera fixé à la face arrière du module.  
Côté interface droite: Bloc de trois prises femelles.  
Côté interface gauche: Fiche mâle pour se raccorder à la droite du module voisin.

Le but de cette installation est de disposer sous chaque module pour la suite des opérations, d'au moins deux prises 220 Volts. (Ce qui évite de travailler dans les mailles d'une toile d'araignée tissée de cordelières)

- 2- Nous allons prévoir la pose des ouvrages d'art.  
Exemple:

Au module 1, nous découperons dans du multiplis un portail de tunnel dont l'ouverture sera de dimensions supérieures (pour tenir compte de la voûte) à celles du portail décoré qui viendra l'habiller.

Ce portail en multiplis sera collé exactement centré par rapport à l'axe des voies déjà dessiné sur la table de roulement.

Deux triangles en multiplis seront positionnés pour supporter les murs de soutènement (déjà prévoir exactement leur angulation et leur fruit)

Attention ! Lors de ces opérations, il faut tenir compte de l'épaisseur de la maçonnerie.

( à suivre )

# nous avons essayé...

## La '60' de Klein Modellbahn

Mis en appétit par quelques wagons ma fois bien réussis, les modélistes belges attendaient ce modèle avec autant de curiosité que d'impatience. Seront-ils comblés, ou déçus ? Pour nous faire une opinion, examinons à la loupe ce nouveau modèle. Ce faisant, nous ne pourrons échapper à la tentation de le comparer à la 62 de ROCO. Il faut dire qu'en réalité comme en miniature, 60 et 62 sont à la fois très proches et très différentes.

### Dimensions, respect de l'échelle :

Apparemment, c'est un sans faute : longueur totale, empattement des bogies, empattement total, tout cela est strictement au 1/87ème. Je ne dispose pas des cotes de largeur de caisse et hauteur totale au-dessus du rail, mais il ne semble pas y avoir de problème de ce côté-là.

J'accorderai donc un 5/5 pour ce critère.

### Gravure, détaillage :

La gravure est très convenable, tout à fait dans la ligne des (bons) produits actuels. On peut en particulier compter les pales de ventilateur sous la grille de protection (reste à savoir si ce nombre est correct : il subsiste un doute... mais nous pinaillons ici !) Petit "plus" pour la 62 de ROCO : la représentation des attaches des mains courantes sur les parois, oubliées par KLEIN MODELLBAHN. Un regret : il subsiste au milieu du toit des deux exemplaires examinés de vilaines traces de la carotte d'injection, hâtivement poncées avant peinture. Les bogies sont bien détaillés. Mais, comme souvent, les blocs de freins ne sont pas disposés en face des bandages des roues. Bilan pour ce critère : 4/5

### Peinture, décoration :

Si le vert SNCB est bien rendu, il n'en va pas de même du jaune des bandes de visibilité. Il faut savoir que depuis l'épidémie de jaunisse qui a sévi depuis 1977 à la SNCB, les machines en livrée actuelle sont peintes dans un jaune un peu cru, tandis que la teinte utilisée auparavant était nettement plus chaude. On retrouve ce jaune ancien (un peu orangé) sur les blocs de phares (pièces injectées à part et rapportées par l'intérieur) tandis que les bandes de visibilité ont erronément reçu le jaune citron actuel. De plus ce jaune est appliqué en couche trop mince sur le vert, et la disposition des bandes sur les nez manque parfois de précision (choisissez bien votre exemplaire !)...

La décoration est donc un point plus faible de cette réalisation. Mais il faut dire que ROCO a commis les mêmes erreurs sur ses 62 en livrées anciennes.

Les numéros de série sont quant à eux correctement peints en couleur chamois.

Cote pour la décoration : 2,5/5.

### Conception technique :

Un châssis en zamac (comprenant un lest central) supporte deux bogies moteurs. Il s'agit bien de deux bogies identiques, motorisés tous deux et câblés en parallèle. C'est une motorisation économique : moteurs 3 pôles, carter de bogie en plastique, transmission par vis sans fin en laiton et engrenages droits en plastique. La présence de deux moteurs présente le double avantage d'augmenter

à bon compte la puissance de traction et de diminuer le nombre de pièces à concevoir et, partant, les coûts de réalisation. Il n'y a pas de bandages d'adhérence et toutes les roues prennent le courant.

La superstructure, entièrement en plastique, se compose de deux pièces principales, le châssis (noir) et la caisse (verte), parfaitement ajustées entre elles. Vitrages et phares sont des éléments rapportés (et correctement disposés).

Cette conception est assez différente de celle en vogue chez ROCO mais est déjà familière à la petite marque viennoise (cfr les diesel et électriques OBB)...

Elle entraîne dans ce cas-ci une conséquence assez fâcheuse : les mains courantes métalliques sont à emboîter dans les trous ménagés dans la caisse et dans le châssis. Si l'on veut démonter la loco pour quelque intervention, il faudra les ôter et, après cela, elles ne tiendront plus en place et s'égareront à la moindre manipulation : une vraie galère ! Il est donc impératif de les coller en place une fois pour toutes. Attention : ne collez qu'une extrémité (le haut de préférence) faute de quoi le démontage deviendrait impossible. (L'usage d'une colle à deux composants assez fluide semble préférable à celui de cyanolite qui n'offre pas la même résistance, ni aux manipulations ni dans le temps.)

Cote pour ce critère : 3,5/5.

### Fonctionnement sur le réseau :

Vitesse sous 12 V aux environs de 195 km/h à l'échelle, ce qui est beaucoup trop (mais plaît à une partie de la clientèle). Le ralenti n'est pas extraordinaire. Est-ce dû à la double motorisation ou au choix de moteurs 3 pôles, mais on observe au ralenti une marche plutôt "ondulante" comme si la loco ne cessait de ralentir puis d'accélérer un peu pour ralentir aussitôt, sans qu'il soit possible d'obtenir une marche stable à faible vitesse. La supériorité de la 62 ROCO est ici très nette.

Puissance de traction : nous avons simulé des charges de 450 tonnes que la 60 arrache sans problème en rampes de 25 pour mille sur le réseau du club. Une puissance bien suffisante donc, même si la rivale ROCO semble toujours nettement plus à l'aise.

Nous avons rencontré sur un des exemplaires testés un sérieux problème après quelques minutes de fonctionnement. La vis sans fin d'un des moteurs s'échappait du premier engrenage droit avec un bruit de mitrailleuse. Le vendeur (Mr Coppieters de la Boitatrain) a proposé l'échange standard de la loco. Consulté, l'importateur assure que ce défaut assez rare est dû à une bride de fixation du moteur trop souple. Le remède consisterait à "charger" un peu plus la vis sans fin en insérant un morceau de plasticarte mince entre bogie et moteur, du côté opposé. Le constructeur serait au courant et les prochaines séries ne devraient plus souffrir de ce défaut.

Un autre inconvénient ne peut être passé sous silence : les essieux ne respectent pas la norme officielle NEM 310 qui prescrit une distance de 14,3 mm entre les dos des roues de l'essieu. Nous mesurons ici 14 mm ce qui correspond presque à la cote MÄRKLIN de 13,9 mm. Ceci laisse penser que des 60 sont prévues en "3 rails". On applaudirait si cela n'avait pour fâcheuse conséquence le refus des appareils de voie aux normes fines (constatation faite sur aiguillages NEMEC et SHINOHARA code 100). En outre la conception même du bogie interdit à l'utilisateur d'écartier lui-même les roues. Serait-ce vraiment trop demander à un constructeur que le simple respect des normes NEM (quitte à prévoir un montage séparé pour le marché "3rails") ?

En conclusion, 2/5 pour les qualités de fonctionnement.

Appréciation d'ensemble: 17/25.

**En conclusion** : le modèle KLEIN MODELLBAHN de la 60 SNCB, en dépit de l'une ou l'autre imperfection, ne déçoit pas. D'autant que son prix est raisonnable. On attendra donc avec intérêt les prochaines versions de la 60 et les futurs autres modèles (on parle d'une 26, voire d'une automotrice)... en espérant les normes NEM mieux respectées à l'avenir.

A-M. D

**Au sommaire de ce numéro 45 :**

La vie du club	page 1
Récréation ferroviaire (M. Archambeau)	page 2
Namur-Dinant (2e partie) (M. Herbiet)	page 3
Actualité ferroviaire (M. Herbiet)	page 13
Publications	page 16
Petites annonces	page 16
<b>Modélisme</b>	
- le réseau modulaire 'N' du RMM (2) (L. Mercier)	page 17
- la '60' de KLEIN MODELLBAHN sous la loupe (A.-M. Ducarme)	page 20

**Photo de couverture :** diesel 6090 à Lustin le 29/07/1978  
collection Ph. Dambly

**Annexe 1 :** référendum R.M.M.

**Annexe 2 :** référendum FEBELRAIL

Ce 45e numéro de Ferro Flash Namur est entre vos mains grâce au concours bénévole de Michel ARCHAMBEAU, Jean-Claude BOTSPOEL, Claude CARPET, André-Marie DUCARME, Michel HERBIET et Jacques QUOITIN.

Le numéro 46 paraîtra fin décembre, avec le calendrier RMM 1991.