

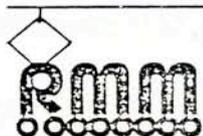
Ferro Flash Namur

BULLETIN DE LIAISON ET D'INFORMATION DU RAIL MINIATURE MOSAN

EDITORIAL : le R.M.M. en gare de NAMUR.	1.
LA VIE DU CLUB :	
- assemblée mensuelle extraordinaire	3.
- réunions, bibliothèque	4b.
- publications	5.
- exposition des 12 et 13 octobre	6.
- nos activités : voyage au C.N.I.T.	8.
PETITES-ANNONCES	9.
CEUX DU RAIL : hommage aux cheminots vaporistes	10.
MODELISME :	
- électronique : "pour un éclairage réaliste des convois." suite de F.F.N. 12 (Olivier FONCOUX)	13.
- faites vos frrtzz à la digitaline (Michel SUPLIS)	17.
DOCUMENTATION : la signalisation italienne suite de F.F.N. n°13 (J.P.STRAUSS)	20.
TRUCS, TUYAUX & Cie, nouveautés	26.
LES BOURSES D'ECHANGE	26.
CONGRES MOROP	29.
TARIF DES ANNONCES	31.
CALENDRIER	
- manifestations diverses	32.
- manifestations SNCB et horaires	33.
ERRATA du F.F.N. n°13	38.
POSTER (photo Etienne LABAR)	39.

NOTRE COUVERTURE :

Photos Philippe SOETENS :
5907, 5202 en gare de "LA CROYERE" région du Centre.

ABONNEMENT ANNUEL : SIX NUMEROS 500 FB

Secrétariat : J.C. CHEVALIER rue de Gembloux, 46
5840 RHISNES
tel : (081) 56 84 58

RELATIONS PUBLIQUES : Ph. SEGERS rue des champs, 22
5800 GEMBLoux
tel : (081) 61 39 42

Compte bancaire : 350 - 0224332 - 90 du RAIL MINIATURE MOSAN
à NAMUR

Local : Centre Culturel de Géronsart rue du Trèfle
5100 JAMBES



150 ans de chemins de fer en Belgique



le RMM en gare de Namur

LES PORTES OUVERTES EN GARE DE NAMUR... participation du R.M.M.

Merci à TOI qui nous a aidés dans la réalisation de l'exposition du club aux portes ouvertes de la Gare de NAMUR.

MERCI à celui qui a : réalisé les panneaux publicitaires.
porté les vitrines.
prêté des modèles HC, N, modules...
gardé l'exposition, quelques heures, toute la journée...
vendu des autocollants et fait la promotion du club.
œuvré pour que cette exposition soit possible.
su se sacrifier pour son club.
etc.....

Pour LUI, je reproduis in extenso la lettre d'un visiteur du club C.F.C. de HOUDENG et pas un des moindres : c'est lui, dans le FERRO-FLASH du Centre, qui signe les articles sur le vieillissement du matériel et est responsable de la section modules.

"... Il va de soi que cette année étant tout à fait exceptionnelle et très chargée en manifestations intéressantes, les modules prendront sans doute un peu de retard. Il faut espérer qu'ils n'en seront que mieux réalisés.

Ceux qui ont visité l'exposition du RMM en gare de Namur ce dernier week end on pu se rendre compte de la qualité des pièces présentées par nos amis, tant au point de vue modules qu'en ce qui concerne le modélisme. Y a pas : c'est des chefs !
Nous leur transmettons nos compliments et nos encouragements. (s) Michel SUPLIS."

Que ces paroles donnent enthousiasme et dynamisme à ceux qui nous aideront lors de notre exposition du mois d'octobre. Nous savons que nous pouvons compter sur beaucoup d'entre vous, mais ils ne seront jamais assez, tellement le travail est important, si "les autres" ne les rejoignent pas.
MERCI d'avance à tous ceux-là.

(s) Claude CARPET.

1835

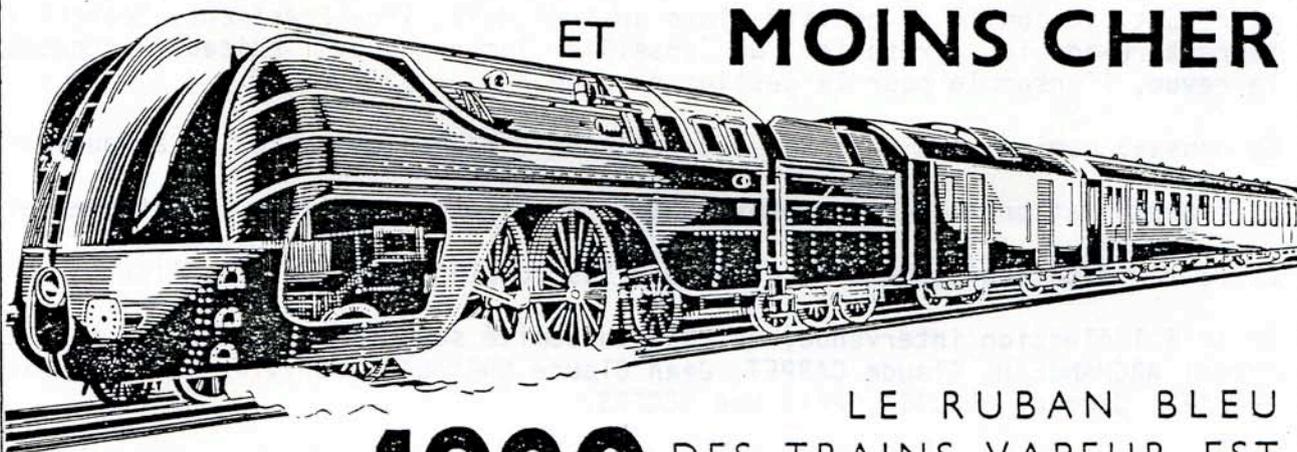
LE PREMIER TRAIN
SUR LE CONTINENT
EUROPÉEN
ÉTAIT BELGE



DEPUIS PLUS D'UN SIÈCLE
LE TRANSPORT DE VOYAGEURS
ET DE MARCHANDISES

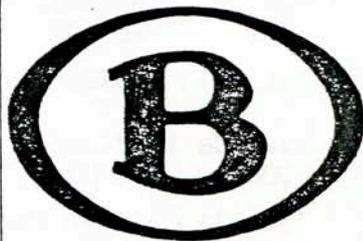
EN CHEMIN DE FER

EST PLUS SUR
PLUS RAPIDE
ET MOINS CHER



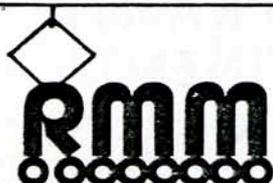
1939

LE RUBAN BLEU
DES TRAINS VAPEUR EST
EN BELGIQUE AVEC LE
PARCOURS BRUXELLES-
OSTENDE EN UNE HEURE



**SOCIÉTÉ NATIONALE DES
CHEMINS DE FER BELGES**

Publicité SNCB en 1939 pour vanter le record du monde détenu par la 1202.
'extrait de la revue "LE RAIL" n°6 (1^o année) du 15/08/39.'
Nous publierons un article sur cet évènement dans notre prochain numéro.



la vie du club

ASSEMBLEE MENSUELLE EXTRAORDINAIRE DU CLUB.

Ce VENDREDI 28 JUIN avait lieu l'assemblée mensuelle extraordinaire de notre club. Nous avons le devoir d'élire 2 mandats de membres du comité, sous peine de voir notre club se dissoudre par le non respect de ses statuts.

Suite à la démission de Roger MOSSERAY pour raisons familiales (5 mai 85), et à la démission de Charles FOURNY (12 juin 85) nous devons pourvoir à leur remplacement dans les plus brefs délais, suivant article 16bis des statuts, et ce jusqu'à la fin de leur mandat.

"... En cas de démission, d'exclusion ou de décès d'un membre du comité, un nouveau membre sera élu au cours d'une assemblée mensuelle après appel aux candidatures dans le bulletin du club. Dans ce cas, le nouveau membre achève le mandat de celui qu'il remplace." (le mandat de membre du comité, pas la fonction exercée au sein du comité)

Ce qui veut dire que si 2 membres du comité manquent, ils doivent être remplacés par 2 autres. Les fonctions occupées par les membres étant redistribuées au cours de la réunion du comité suivante (2 juillet). (article 17 des statuts)

"Suite aux élections des membres du comité en assemblée générale, le nouveau comité se réunit. Le comité se choisit alors un Président, Vice-Président, Secrétaire, Secrétaire-adjoint, Trésorier, un Conseiller Technique et l'Editeur Responsable de la revue, l'ensemble pour la gestion du club."

Ce nouveau comité aura dans ses attributions 2 tâches essentielles à court terme :

1. l'organisation, avec les membres, de l'exposition des 12 et 13 octobre dans nos locaux.
2. la révision des statuts du club pour les compléter et les actualiser.

Suite à l'élection intervenue, ce nouveau comité sera donc composé des membres : Michel ARCHAMBEAU, Claude CARPET, Jean Claude CHEVALIER, Olivier FONCOUX, Michel HERBIET, Jacques QUOTIN, Philippe SEGERS.

La répartition des fonctions est la suivante :

PRESIDENT :

Olivier FONCOUX

rue des Suwagnes, 14
5150 WEPION

Tel 081 / 460792

VICE PRESIDENT :

Michel ARCHAMBEAU

quai de l'écluse, 8, bte 107
5000 NAMUR

Tel 071 / 362190 (bureau)

SECRETAIRE :

Jean-Claude CHEVALIER

route de Gembloux, 46
5840 RHISNES

Tel 081 / 568458

RELATIONS PUBLIQUES :

Philippe SEGERS

rue des champs, 22
5800 GEMBLoux

Tel 081 / 613942

TRESORIER :

Michel HERBIET

avenue de La Plante, 47, b 4
5000 NAMUR

Tel 081 / 712668

EDITEUR RESPONSABLE
"FERRO FLASH NAMUR" :

Claude CARPET

rue de Prée, 7 a
5650 BIESME

Tel 071 / 728741

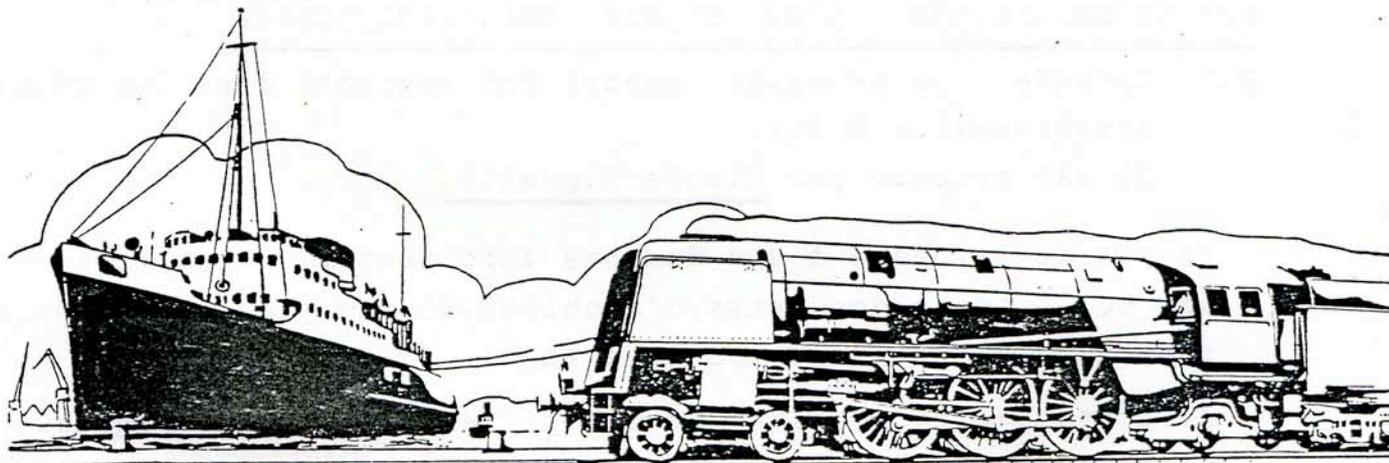
CONSEILLER TECHNIQUE :

Jacques QUOITIN

rue des champs, 61
5357 MAILLEN

Tel 083 / 655528

Le mandat de Roger MOSSERAY, expirant en janvier 1986, est repris par Jacques QUOITIN.
Celui de Charles FOURNY, expirant en janvier 1987, est repris par Philippe SEGERS.



EETEE nous communique : la sortie de nouveaux modèles en séries limitées.

Couplage de fourgons "ABAY" (travaux de caténaires).

Paire de tombereaux à bogies et toiture enroulable. Taems.

Paire de wagons pour minerais "COCKERIL-SAMBRE)

Locomotive à vapeur Type 64 super détaillée sur base LILIPUT

Ultérieurement un wagon trémie (SNCB) verra le jour.

PROGRAMME DES REUNIONS.

26 JUILLET : 19h00 : ouverture des portes.
20h00 : - coloration chimique des métaux (vieillissement des voies).
démonstration pratique sur divers échantillons.
- projections sur le 150^e anniversaire des chemins de fer
Allemands. (à NUREMBERG). par J.P. FIERS.

Les cours sur l'électricité et l'électronique reprendront en septembre pour permettre à tous de "suivre" vu l'intérêt suscité par la première "leçon".

23 AOUT : 19h00 : ouverture des portes.
20h00 : - démonstration de l'"éclairage constant", décrit dans les
numéros 12 et 14 de F.F.N.
- projections
- (voir dans le F.F.N. 16 de août 85)

bibliothèque

Message de notre nouveau bibliothécaire, Stéfan Paitoni : chaus-
sée de Marche, 536 5101 Erpent Tél.: 081/302402

N.B. Lorsque vous ne savez ramener vos emprunts dans les délais,
adressez-vous à lui.

Il est secondé par Claude Riguelle.

" En vue de répondre à une demande importante, il sera procédé à
une collecte de documents d'archives. Toutes pièces écrites, plans,
photos ou autres sont les bienvenus.

Il n'est pas nécessaire que ces pièces soient des originaux, de
simples photocopies peuvent parfaitement faire l'affaire pour
autant que celles-ci soient de bonne qualité.

Les dépôts peuvent se faire à toutes les réunions. L'ensemble de
ces documents sera régi par le règlement de la bibliothèque que
tout nouveau membre se doit de réclamer au secrétariat avec les
statuts.

Inutile de préciser que votre bonne volonté sera la seule capa-
ble de procurer au club et à ses membres l'outil qui leur fait
cruellement défaut. "

Certains membres, dont "beaucoup" de jeunes, nous demandent régu-
lièrement des ouvrages traitant de modélisme et plus précisément
de la réalisation de réseaux.
De tels ouvrages sont donc les bienvenus ainsi que tous autres.
Ceux-ci pourront soit être cédés, soit prêtés au club pour une durée
à préciser.

NOUVELLES DE LA BIBLIOTHEQUE

- La bibliothèque mettra prochainement en prêt une farde thématique du modélisme ferroviaire intitulée: "TRAINS ET MODELES DE TRAINS" des éditions "WEKA LOISIRS".
- Tous les plans, photos, données techniques (en 3 volumes) du matériel actuel CFF: locomotives et automotrices, voitures et fourgons, wagons de marchandises.
- 150 ans d'évolution technique aux chemins de fer belges.
- Un nouveau trimestriel belge : "RAIL-REVUE"
- "TRAM 2000", le périodique du tram belge.
- *dernière minute: plans de réseau FALLER.*

attention!

RENTREE DES FICHES DE RENSEIGNEMENT AU SECRETARIAT.

Nous sommes au regret de ne pouvoir publier le profil du modéliste "membre du RMM" en raison du trop faible nombre de fiches rentrées au secrétariat.
Nous supplions les "irréductibles" de le faire sans tarder en joignant une photo d'identité car nous publierons les résultats (sondage modélisme) dans le prochain FFN.(15)

publications

RAIL-REVUE, nouvelle revue belge trimestrielle en nééerlandais.
Renseignements: MONOPRESS, Vosstraat 43, 2200 BORGERHOUT. Abonnement annuel 500F.

TRAM 2000

Nous vous recommandons ce mensuel du tram belge qui est d'excellente qualité et abondamment illustré.
Pour les abonnements contacter : Thierry HAMAL, Avenue des Héros 39, 1160 BRUXELLES

Le numéro 3 de RAIL-PHOTO est disponible au club. S'adresser à Michel HERBIET.

Abonnement à FERRO-FLASH NAMUR :

1 an, 6 numéros : 500 frs. au compte 350-0224332-90

EDIBLANCHART communique :

sortie en août : - le calendrier LOCO 1986, avec photos exceptionnelles. 360frs. matériel belge et luxembourgeois.
- images de la vapeur en Belgique, du le photographe Max Delie. 193 photos noir et blanc 18x24. 980frs.

sortie vers septembre : vapeur en Belgique, le livre "nos inoubliables vapeurs" de Phil Dambly, remanié et complété par son auteur. 132 ans en 21 chapitres. Plus de 500 photos. 1.980frs.

EXPOSITION AU LOCAL

12 ET 13 OCTOBRE

Participez à la fête !

En cette année 1985 où le R.M.M. fête son 20^e anniversaire, nous souhaitons que l'exposition des 12 et 13 octobre en nos locaux soit une grande fête, celle de tous les membres.

Et comme il n'existe de fête réussie qui ne se prépare consciencieusement, nous insistons lourdement afin que TOUS LES MEMBRES prennent part à cette manifestation dont l'organisation n'est pas une mince affaire.

Que personne ne pense qu'il ne serait d'aucune aide....

Dans une telle entreprise, nous avons besoin de VOUS TOUS ! ! !

Etant donné la publicité qui sera faite, nous attendons en effet pas mal de visiteurs.

Ci-après, vous trouverez les différentes commissions avec leurs responsables que nous vous demandons de contacter pour offrir DES MAIN-TENANT VOS IDEES ET VOTRE AIDE ! ! !

1) Commission boissons, restauration (bar)

Préparation du bar pour le vernissage et l'expo.
Embellissement des locaux.

Responsable: Nadine Chevalier 081/568458

2) Commission signalisation

Réalisation, placement et enlèvement de la signalisation intérieure et extérieure.

Responsable: Claude Carpet 071/728741

3) Commission vitrines, stands, réseaux mobiles

Installation des réseaux mobiles, dioramas, vitrines et des stands.
Sélection des modèles exposés et étiquetage.
Edition du catalogue de l'exposition

NOUS VOUS DEMANDONS DE PREPARER UNE LISTE DETAILLEE DU MATERIEL QUE VOUS DESIREZ EXPOSER. ELLE DEVRA ETRE RENTREE AUPRES DE LA COMMISSION POUR LE 15 SEPTEMBRE AU PLUS TARD. NOUS SERONS INTRANSIGEANTS SUR CETTE ECHEANCE !

Responsable: Jacques Quoitin 083/655528

4) Commission nettoyage

Mise en ordre et nettoyage des locaux avant, pendant et après.

Responsable: Phillippe Segers 081/613942

5) Commission commerciale



Publicité EXPO, club (affichage)

Permanence des entrées, vente des produits " club "

Responsable: Olivier Foncoux 081/460792

6) Commission de promotion du R.M.M.

animation audio-visuelle

tenue du stand R.M.M.

animation générale (jeux, ...)

Responsable: Jean Claude Chevalier 081/568458

7) Commission réseau

Exploitation du réseau

Information du public sur les techniques de construction du réseau par des démonstrations pratiques et des panneaux didactiques.

Réalisation des tentures et des cordages pour le réseau.

LA LISTE DU MATERIEL ROULANT QUE VOUS POUVEZ METTRE A DISPOSITION DU RESEAU POUR L'EXPO DOIT ETRE RENTREE AU PLUS TARD LE 1^{er} OCTOBRE AUPRES DU RESPONSABLE

Responsable: Michel Archambeau 071/362190 (bureau) ou
Quai de l'Ecluse, 8 btel07 Namur

Nous insistons une fois encore sur le fait que personne n'est inutile et que tout membre se doit d'apporter son aide au club pour cette manifestation.

Les bénévoles non membres sont de toute évidence les bienvenu(e)s

Merci beaucoup et
bon amusement pour VOTRE fête

Le comité.

P.S.: Beaucoup de membres semblent croire que c'est "notre exposition" (sous-entendu, celle du comité).
C'est FAUX, c'est l'exposition du R.M.M!!!!
Pensez-y.....
Olivier Foncoux.

nos activités

PROJET DE VOYAGE(S) pour 1986.

Nous envisageons un ou plusieurs déplacements pour l'an prochain. Nous pouvons par exemple visiter des salons de modélisme (CNIT à PARIS, Modélisme à FRANKFURT, ...), des installations ferroviaires ou chemins de fer touristiques (vallée de l'Aisne, Blégny-Trembleur...).

Faites-nous part de vos avis et idées à ce sujet. Nous serons vite en 86 !

Dernière minute : La visite au C.N.I.T. aura lieu un JEUDI pour la raison bien valable d'accès facile aux stands et aux attractions. Le week end, la visite s'avère irréalizable pour les mordus que nous sommes. Il y a projet de location d'un wagon complet, départ par l'international de 5h44 et retour le même jour le soir vers 20h30. (Namur)

* * * * *

★ CNIT. PARIS ★

7^e SALON INTERNATIONAL

FEVRIER 86

* PROGRAMME PROVISOIRE DE L'EXCURSION *

Départ en train par le 234 5h44 à Namur

Arrivée à Paris à 8h38

RER vers La Défense

Visite du CNIT - Repas libre

Fin d'après-midi libre pour le shopping, visite des grandes gares parisiennes, photo, etc...

Chaque participant recevra une carte de Paris avec les transports en commun ainsi qu'une liste des bonnes adresses du modéliste.

Rendez-vous à Paris-Nord pour le train de retour:

Paris D:17h44 Namur A:20h31

➡ Ce voyage est accessible à TOUS, amenez votre famille et amis. ⬅

Les membres des autres clubs sont les bienvenus ! !

petites annonces

* Ne laissez pas moisir dans vos armoires des ouvrages que vous avez lus ou relus. Faites-en profiter les autres membres du club, cela vous sera réciproqué. La bibliothèque attend vos suggestions. S'adresser à Stefan Paitoni 081 / 30.24.02 ou 22.71.34 ←

RECHERCHE toute photo ou diapositive permettant la reproduction en photo de l'autorail allemand du SHAPE (rouge et crème). La dia de cet autorail avait été projetée à la réunion de mars. Prière d'entrer en contact avec Louis DASSET tél: 081/22.35.33. après 16h. Merci d'avance.

A VENDRE : appareil photo reflex 24x36, FUJICA AZ-1, (monture à vis Ø 42mm) automatique avec mémorisation + manuel. Zoom standard f 3,5 43-75mm.
+ télé PENTAX (à visser Ø 42mm) f 2,5 135mm.
+ grand angle PENTAX (Ø 42mm) f 3,5 35mm.
+ zoom PETRI (à visser Ø 42mm) f 3,5 80-200mm.

Prix à convenir avec :

André Marie DUCARME, rue de l'église 53, 5150 WEPION. 081/46.08.52. midi ou soirée.

* * * * *

A VENDRE : locomotive Ae6/6 CFF, ROCO. Version 3 rails, inverseur électronique. DEHASSE Etienne, Rue du Centenaire 28, 5001 SAINT SERVAIS. 081/22.80.30.

* * * * *

A VENDRE pour cause de double emploi :

Encyclopédie visuelle des chemins de fer, éditions BORDAS, format 31 x 24 cm, 256 pages. Nombreuses photos couleurs. Etat neuf. Prix : 1.000 frs.

FIERS Jean Claude, rue Charles Simon 10, 5004 BOUGE. 081/21.16.68.

* * * * *

Je suis intéressé par les séries de la collection "DACKER" modèles prêts à rouler. Dans les références : D25/99-1456, le modèle D25/1416.

D25/99-1000/071, le modèle D25/1000/071.

Je cherche un amateur qui serait intéressé par le second modèle de chaque série étant donné qu'il faut acheter par paire. Voir "nouveau DACKER juin 85".

Merci d'avance pour la suite qu'un membre du club voudra bien réserver à la présente.

LAGRANGE Philippe, rue de la houlette 3, 5850 BOVESSE (La Bruyère).

* * * * *

L'autocollant "I  TRAINS" est en vente auprès de Michel HERBIET (50 frs).

* * * * *

Disponible édition S.N.C.B. : "La naissance et l'évolution des chemins de fer de l'Etat-Belge et des réseaux concédés".

100 frs. 39 pages. s adresser à J.C. CHEVALIER.

Vu dans cette plaquette : au 1/1/1862, le chemin de fer de l'Entre Sambre et Meuse possédait : 24 locomotives, 17 voitures voyageurs, 838 wagons de marchandises.

Ligne : MARCHIENNE AU PONT - VIREUX SUR MEUSE. (65km)

Bifurcations : BERZEE, LANEFFE.

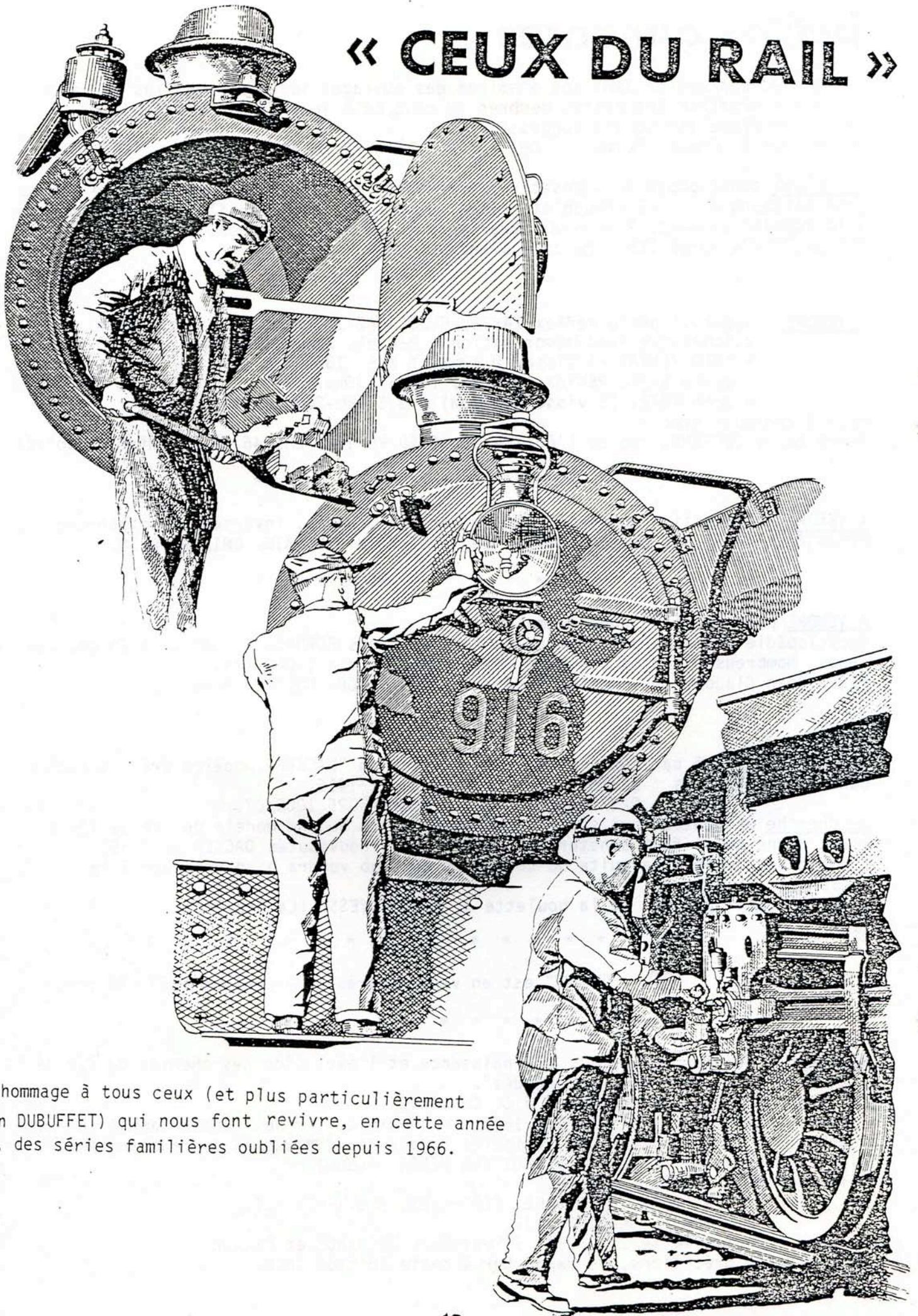
WALCOURT, MORIALME, FLORENNES, PHILIPPEVILLE.

MARIEMBOURG, COUVIN.

Concession octroyée le 27/3/1845 à Messieurs RICHARDS et FEARON.

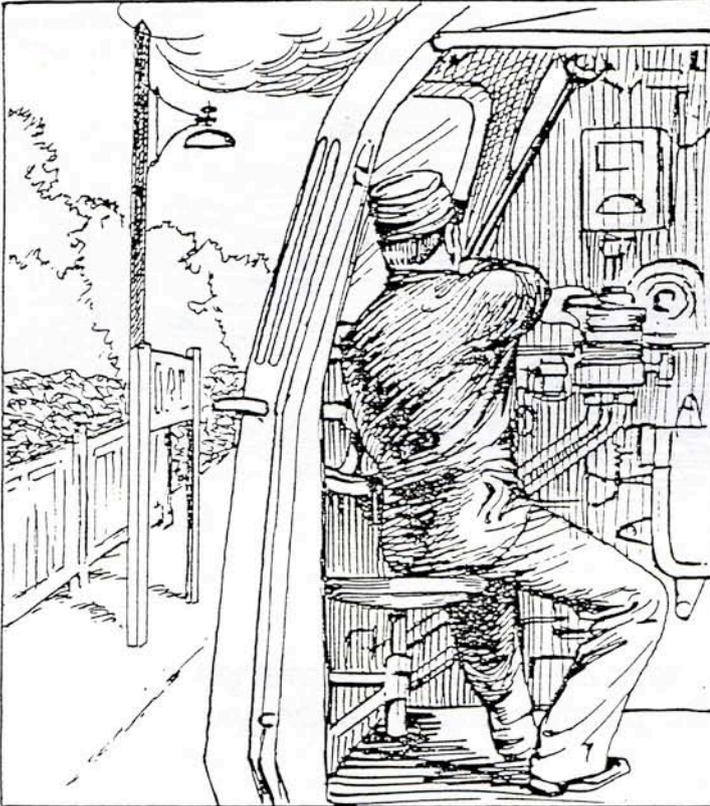
Pour plus de précisions, se rapporter à cette édition SNCB.

« CEUX DU RAIL »

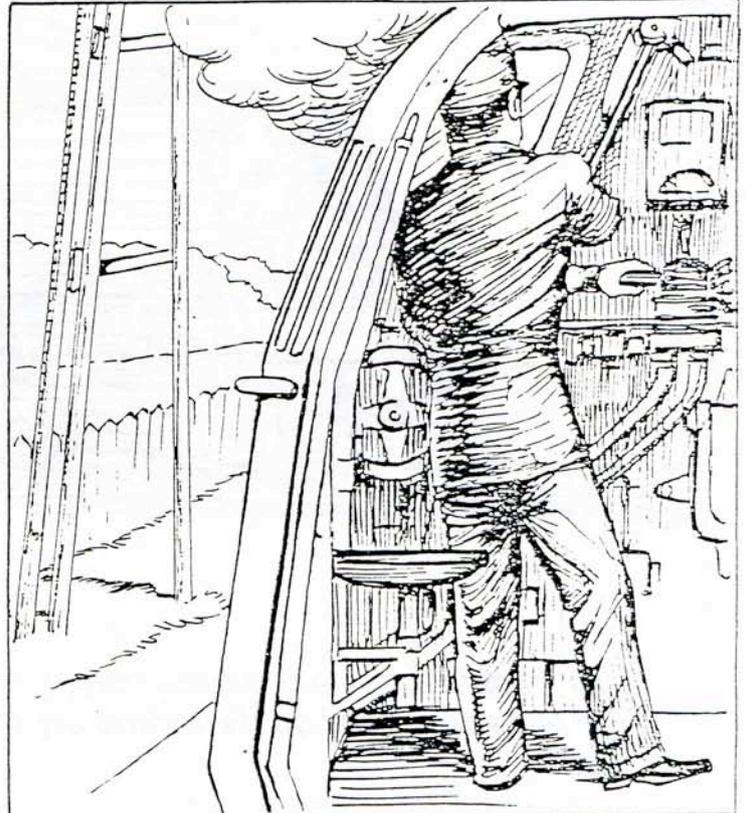


En hommage à tous ceux (et plus particulièrement Jean DUBUFFET) qui nous font revivre, en cette année 85, des séries familières oubliées depuis 1966.

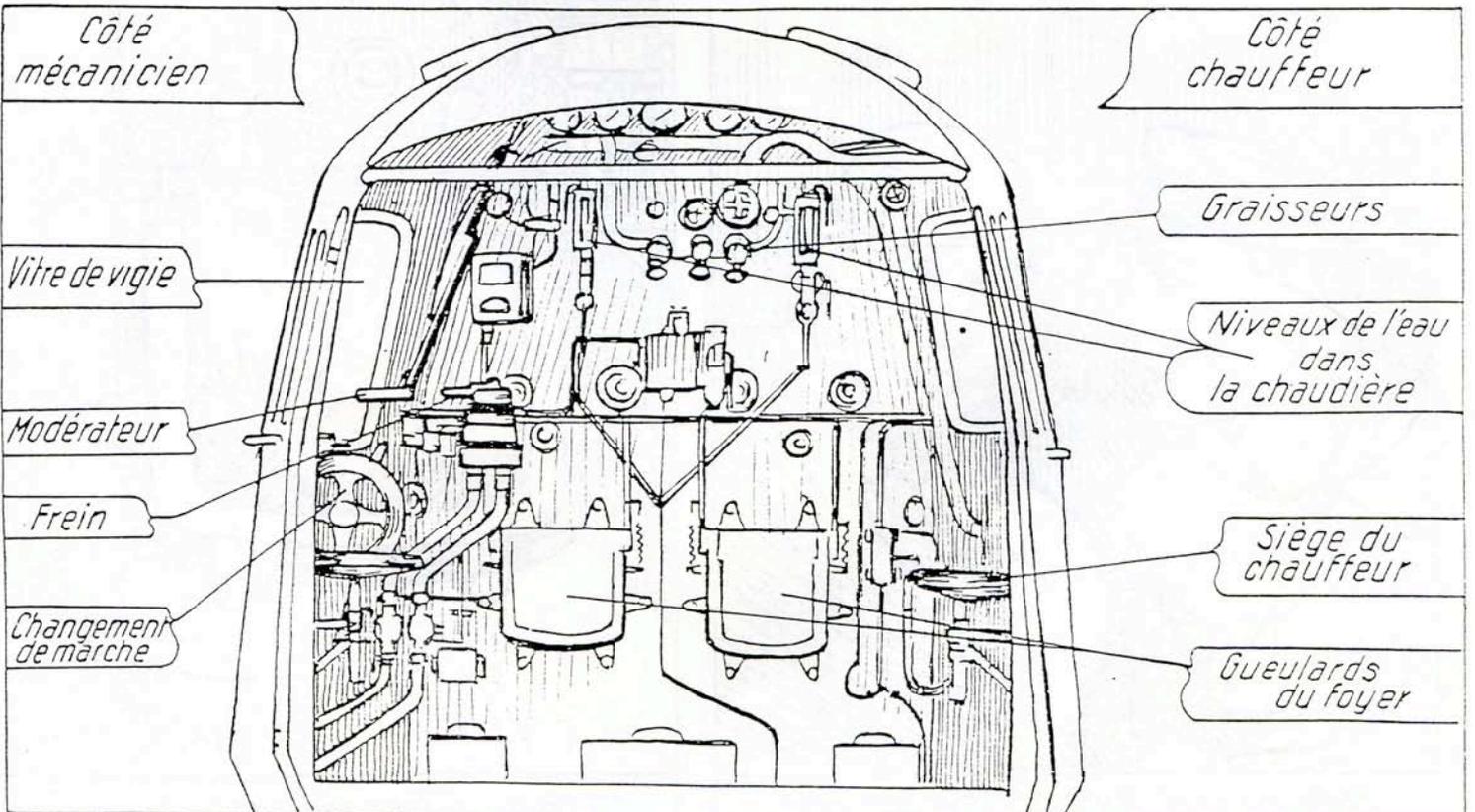
CEUX DU RAIL



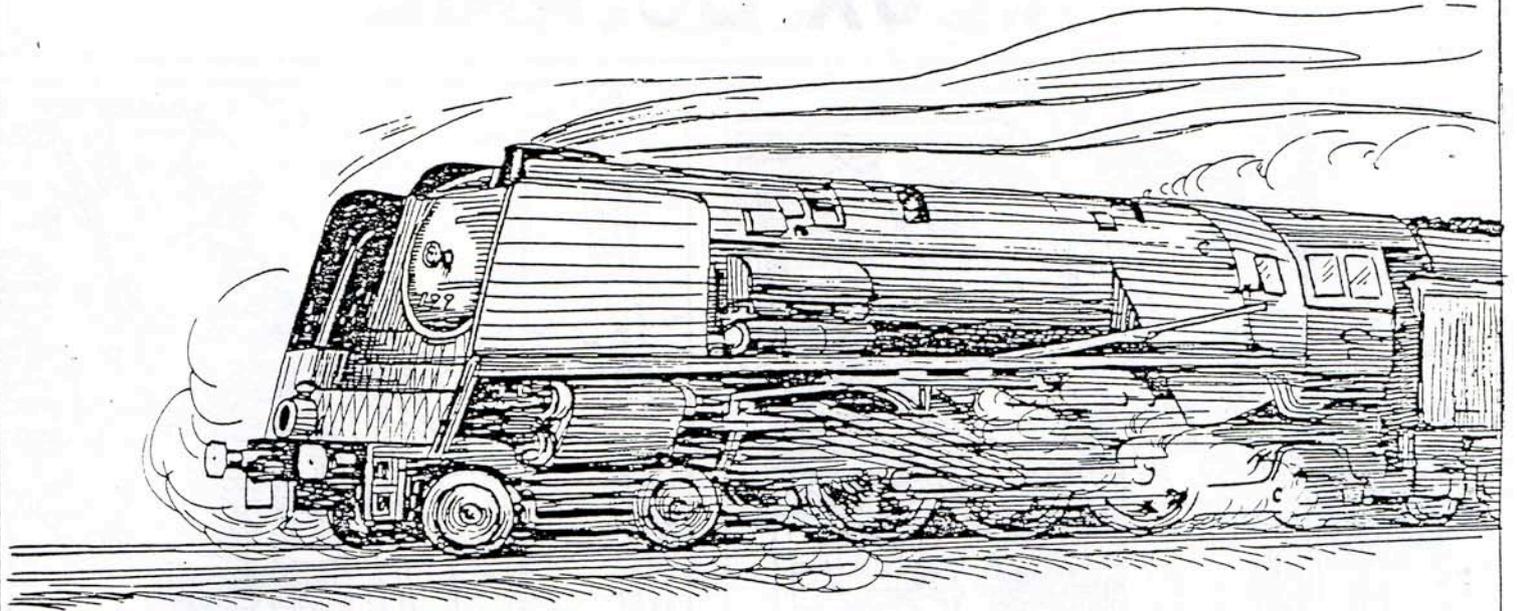
Francois, qui est de taille moyenne, parfois assis,



Souvent debout



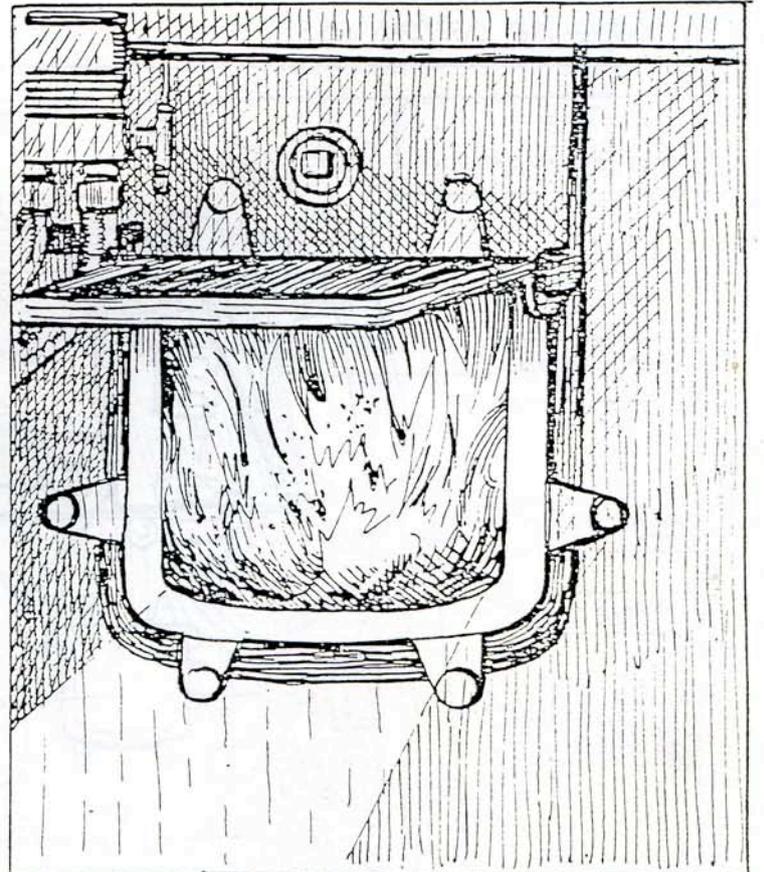
Une main sur le frein, l'autre prête à intervenir sur le modérateur, se tient devant la vitre de vigie.



Les trépidations, le bruit du moteur, les chocs de la voie, la décharge de la vapeur font qu'il vit dans un milieu particulièrement bruyant.



François doit donc donner ses instructions à l'oreille de son chauffeur, Georges.



La chaleur dégagée par la chaudière et le foyer est généralement supportable.

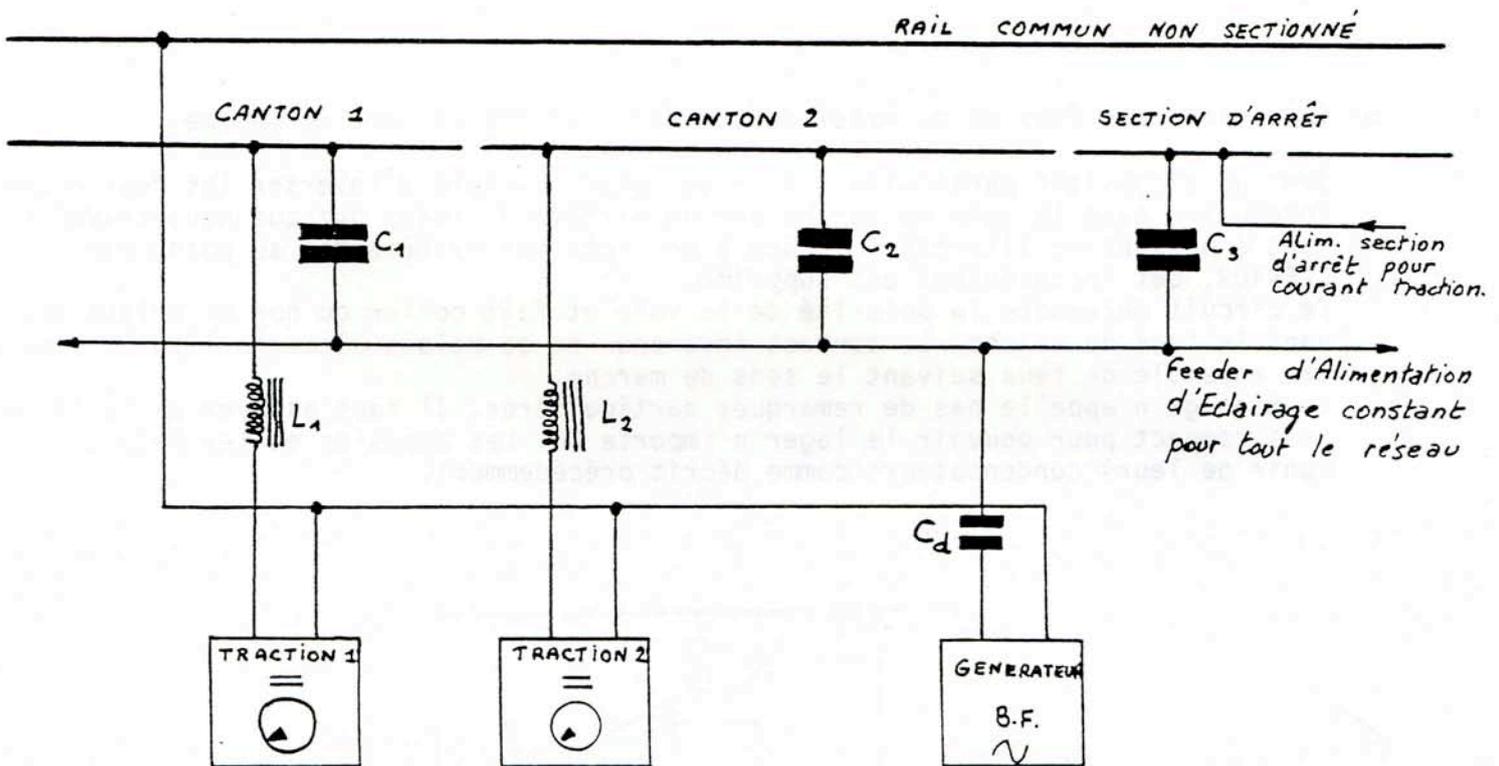
électronique

POUR UN ECLAIRAGE REALISTE DES CONVOIS... suite du F.F.N. n°12.

2. Raccordement du générateur au réseau.

Il doit y être branché autant de fois qu'il y a de cantons et de zones d'arrêt isolées. Le pôle commun des générateurs (continu et Basse Fréquence (B.F.)) est à raccorder au rail non sectionné. Le branchement de la B.F. doit se faire via un condensateur non polarisé afin de garder le découplage du courant traction entre sections.

Schéma de branchement :



POUR $C_1, C_2, C_3 \dots$



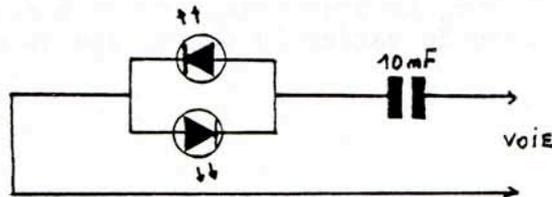
$L_1, L_2 = 10 \text{ à } 20 \text{ mH}$

Pour C_1, C_2, C_3 : plus C sera élevé, plus faible sera la chute de tension alternative et donc meilleur sera le rendement. On choisira donc des condensateurs électrolytiques cablés tête-bêche (47 ou 100 uF par exemple).
N.B. C_d est facultatif si on emploie $C_1, C_2, C_3 \dots$ il est incorporé à la plaque de circuit imprimé ELEKTOR.

3. Equipement électrique du matériel roulant.

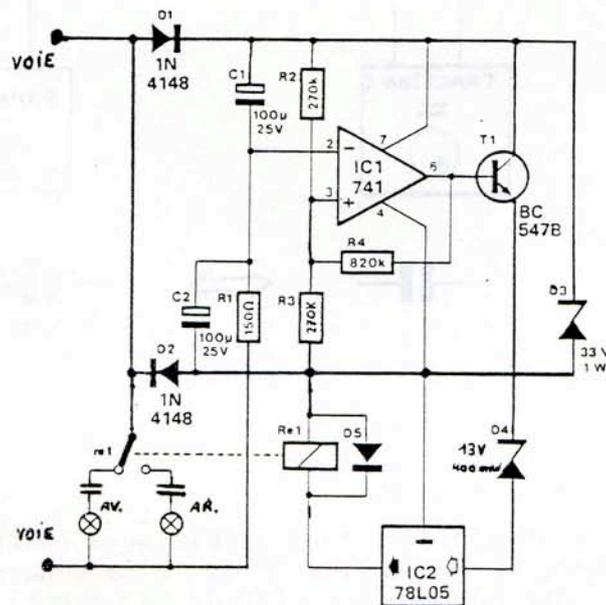
a) raccordement des ampoules et leds :

Il est nécessaire d'installer des condensateurs en série avec les ampoules (0,1 uf par ampoule est une bonne valeur moyenne). Dans le cas où l'on désire une intensité lumineuse plus faible dans certains véhicules (voitures anciennes à faible éclairage incandescent), il suffit de diminuer la valeur du condensateur raccordé. Ici l'expérience guidera mieux que des calculs. Il est également possible de raccorder des leds (feux rouges de fin de convois) à condition de les monter en antiparallèle et d'adjoindre à ce groupe un condensateur de faible valeur (environ 10nf).



b) inversion des feux du matériel de traction suivant le sens de marche :

Sans un dispositif particulier, il n'est plus possible d'inverser les feux d'une locomotive avec le sens de marche par un système à diodes puisque nous travaillons à présent en alternatif. Grâce à un ingénieux système mis au point par ELEKTOR, cet inconvénient est supprimé. Ce circuit détermine la polarité de la voie et fait coller ou non un relais suivant le sens de marche. Le contact inverseur de ce relais alimente l'un ou l'autre ensemble de feux suivant le sens de marche. Le montage n'appelle pas de remarques particulières. Il faut essayer de le faire très compact pour pouvoir le loger n'importe où. Les ampoules et les leds sont à munir de leurs condensateurs comme décrit précédemment.



Liste des composants : (disponibles chez LABORA sprl rue Turenne CHARLEROI.)

3 diodes 1N4148 (D 1,2,5)
1 diode Zener 33v 1w (D 3).
1 diode Zener 13v 40mv (D 4)
1 circuit intégré 741 (IC 1)
1 support pour dito
1 régulateur de tension 78L05 (IC2)

Transistors :
1 BC 547 B (T 1)

Résistances :
2 270 K 1/4w (R 2,3)
1 820 K 1/4w (R 4)
1 150 ohm1/2w (R1)

Condensateurs :
2 100uf/25v (C 1,2)

Divers :
1 relais DIL avec diode incorporée (dans ce cas, supprimer D 5) type SIEMENS V23100-V4305-C11 ou tout relais compact 5 volts 1 contact inverseur et 1 résistance de bobine supérieure à 200 ohms.

Conseils de quelqu'un qui l'a déjà monté : bien respecter les valeurs et la polarité des composants. Installer le circuit intégré (IC) en dernier lieu et sur son support (IC se clipse sur son support soudé). Bien tout vérifier avant une mise sous tension ! Le circuit a été testé et fonctionne parfaitement !

4. Amélioration de la prise de courant :

Pour éviter les clignotements ou l'extinction totale à l'arrêt suite à une prise de courant défectueuse, il est impératif que toutes les roues captent le courant. Pour un véhicule à bogies, cela fait donc 8 points de contacts ! Il y a pour cela 2 solutions :

a) Lamelles de contacts sur les dos des roues (fig 1)

Efficaces mais le roulement devient exécrable et bruyant. Ce système est à proscrire en particulier pour les longs convois.

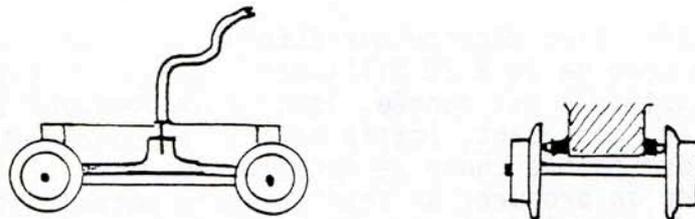


FIG.1.

b) Prise de courant par le palier de roulement (fig 2)

C'est le système employé par A.D.E. et plus récemment par ROCO sur les voitures allemandes réf 44232A-44233A-44235A. Ceci garantit un roulement optimal et une prise de courant fiable et régulière.

Dans ce dispositif, le courant est transmis depuis la roue au palier (où vient se raccorder par soudure le fil d'alimentation des ampoules) via l'axe de l'essieu. Cet axe doit donc être sectionné en 2 demi-axes joints par une bague isolante sous peine de court-circuit. Les roues ne sont donc plus isolées de leurs demi-axes respectifs.

On peut se procurer ces essieux spéciaux comme pièces détachées ROCO. Quant aux paliers de roulements, ce sont les excellentes pièces GULI BLEU disponibles en paquets de 50 ou à la pièce (notamment chez JOCADIS)

A noter que ces roulements peuvent très bien être utilisés simplement pour améliorer le roulement d'un véhicule ou rénover ses "boîtes d'essieux". Je conseille de les placer en les enfonçant à chaud à l'aide d'une pointe de fer à souder. Attention à l'ajustage afin qu'ils soient bien positionnés symétriquement. Ici l'essieu tourne dans une bague en métal au lieu de plastique...

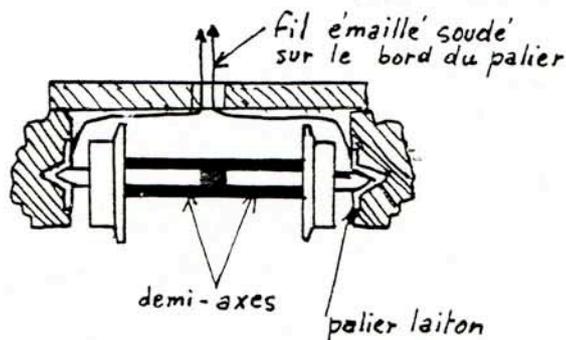


Fig.2

5. Pour économiser l'énergie :

En ces temps de crise il est hors de question de laisser nos véhicules éclairés en plein jour. C'est pourquoi je conseille de mettre en série avec l'éclairage un interrupteur miniature à levier ou glissière qui permet de mettre hors service l'éclairage en plein jour. Cet interrupteur se place dans le plancher du wagon. Pour les voitures dotées d'un éclairage de fin de convoi supplémentaire, on raccordera celui-ci sans passer par l'interrupteur.

6. Pour terminer :

A l'intention des personnes intéressées par la réalisation du générateur d'éclairage constant d'ELEKTOR, nous donnons ici quelques conseils :

- Se procurer le numéro 11/82 d'ELEKTOR ou à défaut l'article à la bibliothèque RMM qui comporte un positif destiné à réaliser le circuit imprimé.
- Pour ceux qui ne veulent pas réaliser ce circuit imprimé, il faudra le commander prêt. SI LES DEMANDES SONT SUFFISANTES, nous ferons une commande groupée. (se manifester à l'auteur de l'article à la prochaine réunion.)
- La réalisation est très bien décrite par ELEKTOR, le seul problème est celui posé par la self de choc de 10 à 20 Milli-Henri (mH) à propos de laquelle aucune indication de réalisation n'est donnée. Inutile de demander à votre détaillant en électronique un tel composant, (cette self doit pouvoir supporter 2 ou 3 ampères et provoquer une faible chute de tension ohmique), il ne le possède pas. Le plus simple est de se procurer un petit transfo basse tension dont on utilise uniquement le secondaire qui doit pouvoir tenir 2 ampères au moins ou une bobine de filtre de haut-parleur.
- Les meilleurs résultats sont obtenus si l'alimentation continue de traction est du type stabilisée. Je déconseille d'employer le générateur BF avec des alimentations du type "impulsionnelle". L'alimentation décrite dans F.F.N. n°3 s'harmonise très bien avec ce générateur d'éclairage constant.

J'espère que cet article vous donnera envie d'animer les scènes nocturnes de votre réseau d'une manière réaliste et agréable à l'oeil.

Faites vos FRRTZZ* à la DIGITALINE !

Premier contact pratique avec le nouveau système de commande électronique MÄRKLIN Digital.

Question à 5 Fr.

Quel est le bouton de commande le plus utilisé du système ?

Réponse (à 5,50 Fr.)

L'arrêt d'urgence !

C'est vrai ! Si, comme moi, vous n'êtes pas le Mozart du Keyboard, faut pas se jeter là-dessus comme une mouche sur un morceau de viande (j'aurais pu dire autre chose).

Te faut d'abord bien écouter ce que Monsieur va te raconter sur son appareil. D'ailleurs, tu peux voir qu'il se sert aussi souvent que toi de l'arrêt d'urgence...

oooooooooooooooooooooooooooo

Donc : allegro, ma non troppo !

La table de présentation surprend un peu, par son design, d'abord, par son amalgame de l'ancien et du nouveau système ensuite, ce qui déroute le novice. Pratique, elle ne l'est certainement pas si l'on en juge par les RRRGNTUDJUUU entendus ici et là (vous savez, quand la loco choisit de s'arrêter précisément à un endroit qui n'est pas accessible ? Vous connaissez ? Moi aussi !)

Bref, tout est transparent, les locos aussi, puisqu'elles possèdent une caisse en plexi.

Pour ce qui concerne la description des composants, je vous renvoie à l'article paru dans un FF précédent. Nous n'y reviendrons pas en détail.

L'impression générale de cette première prise en main est bonne, mais j'ai la désagréable impression de rester quelque peu sur ma faim. Peut-être parce que j'attendais trop de cette nouveauté, peut-être aussi parce qu'il ne s'agit encore que d'une base de travail sur laquelle viendront se greffer ultérieurement d'autres possibilités (programmation d'itinéraires, par exemple).

En fait, ne vous attendez pas à autre chose qu'à une forme évoluée (oh, combien !) de votre commande classique. Si la qualité du roulage et des ralentis est très bonne, elle ne présente pas un bon en avant extraordinaire par rapport à ce que nous offrait déjà le poste de conduite 6600. Lors de forts ralentis, les convois continuent à stopper intempestivement sur des passages de voie plus délicats.

D'autre part, il est assez amusant de faire démarrer une loco, de lui imposer une vitesse donnée, et puis de ne plus s'en occuper et d'en appeler une autre. Quelque soit la vitesse imposée à la seconde, la première continuera son petit bonhomme de chemin, comme si de rien était, mais c'est bien de cela qu'il s'agit : comment la stopper ? (d'où les arrêts d'urgence). On voit donc que la signalisation doit jouer plus que jamais son rôle de sécurité, d'où Block Système efficace, c'est-à-dire, avec un rail de détection. Mais comment le système s'en accommodera-t-il ?

En fait, le Märklin Digital pose plus de questions qu'il n'en résoud. C'est passionnant, bien sûr, mais quand même !

* Ndlr : cri du "Courtjus Vulgaris" nidifiant généralement au sein des raccordements électriques.

Je n'en poserai, pour ma part, qu'une seule, mais d'importance :

Le fait de pouvoir programmer et de tenir en mémoire indéfiniment la vitesse de chaque loco individuellement rend obsolète le trop fameux casse-tête de la circulation automatique dans un block à une allure réaliste. Maintenant, quelle que soit la conception ou la consommation du moteur, les réductions d'engrenages, les résistances internes, il suffira de tourner le potentiomètre et de mémoriser (ce qui se fait automatiquement en appelant une autre loco). Un convoi marchandise roulera à la vitesse d'un marchandise et un TEE, à la vitesse d'un TEE. (Chouette, n'est-il pas ?). Rien que cela justifie, à mes yeux l'achat du matériel.

M A I S ! (car il y a un "mais"), étant donné qu'il y a toujours la même intensité de courant dans la voie, je ne vois pas comment il sera possible, de façon simple, d'imposer un RALENTISSEMENT après un feu jaune ou avant un feu rouge ! Il faudrait, pour cela, que la position du signal puisse agir sur la mémoire, par l'intermédiaire de l'Unité Centrale. Question à poser, donc.

Dans un réseau normal, il suffit simplement d'alimenter les zones désignées, soit par un transto ouvert au ralenti, soit par un transto ouvert à une plus grande valeur, ces deux appareils étant reliés à un inverseur, lui-même commandé automatiquement par la position du signal. Tout le monde connaît ça.

Or, un block système sans ralentissement, c'est comme un cornet sans ses frites, comme une chaussette sans ses trous, et comme le Mississippi...sans lit.

Allez, encore deux autres petites questions à poser :

- Quelle est la compatibilité avec l'ancien module 6600 ? qui proposait quand même l'inversion, ou le ralentissement automatique que l'on ne trouve pas encore ici ! Malheureux tout de même de remplir sa poubelle avec ça, non ?
- Comment réagiront les locos d'autres marques, transformées ? Tout le monde en a. Mais ici, Märklin n'est pas forcé de répondre !

Vous voyez comme tout cela est encore trop neuf et mérite mûre réflexion.

Il faut néanmoins saluer la réalisation, car, non seulement, il fallait proposer des performances séduisantes, mais, merci Märklin, on ne laisse pas tomber les anciens clients, leur matériel étant tout à fait compatible, même en rail "M". et ça devait représenter un sacré travail de conception, croyez-moi ! Seules les locos devront posséder la nouvelle puce, pour le prix très raisonnable de 1.640 F. à monter soi-même. Quant on sait qu'un simple inverseur électromécanique coûte déjà plus de 500 francs...

Ceux qui rechignent à la dépense pourront, comme sur ce circuit de démonstration, utiliser un système mixte, mais je ne leur conseille pas, en tout cas, pas comme il est présenté. En effet, quand une loco vapeur non équipée de la puce va se retrouver accidentellement dans la zone digitale des 16 V, équipez-la de bielles de "qualification". En plus, pour la stopper, vous allez rire ! En digital pur, il n'existe pas de zone de coupure de courant traction devant un signal !

Enfin, il serait intéressant de consulter la brochure réf. 0300 "Märklin Digital" que nous pouvons espérer rédigée en français et qui nous donnera un aperçu des possibilités, notamment pour ce qui concerne les liaisons avec un ordinateur domestique dont, vous en conviendrez, on attendait pas une aussi belle application ! C'est bien vu commercialement de la part du constructeur. Par contre, on peut se demander pourquoi les autres marques de trains ne pourront bénéficier de cette commande électronique qui, c'est spécifié dans le mode d'emploi, ne convient absolument pas aux moteurs équipés d'un aimant !

C'eût été une main sympathiquement tendue vers les autres fabricants, dont certains ne possèdent pas de tels systèmes. La réputation de sérieux de Märklin aurait fait le reste et, qui sait, peut-être ramené des enfants au bercail ! De plus, un tel investissement pourrait bien mieux s'amortir. Mais, ne rêvons pas !

(*) P O T E

"Un petit cochon pendu au plafond. Tirez-lui la queue, il pondra des...sous.
Combien en voulez-vous ?"

Bon, ben ici, ça n'a pas l'air trop dramatique, surtout, depuis que l'on est assuré de pouvoir équiper l'ancien matériel. Comptez 12 à 13 mille francs pour débiter, sans le tableau de commande des appareils (Keyboard) qui, à mon sens, n'offre aucun intérêt pour ceux qui sont déjà équipés de commandes classiques, tant qu'il n'y aura pas de possibilité de programmation d'itinéraires. Vive le bon vieux TCO qui n'oblige pas l'utilisateur à connaître par coeur les numéros de ses aiguillages et signaux. Oui, je sais, on peut mettre des pancartes ! A plus de cinq mètres, je conseille le format 30 X 40 CM...

Que ceci ne vous trompe pas, j'ai bigrement envie, comme vous, de ce bidule !

Conclusion

Un petit essai valant mieux qu'un long discours, je vous engage vivement à rendre une visite de courtoisie à votre revendeur unique et préféré qui se fera un plaisir de vous en mettre plein la vue. C'est la moindre des politesses à lui rendre, vu l'investissement qu'il a consenti à cet effet (eh, non ! Ce n'est pas l'usine qui paie !). Une cassette video est également prévue dans le show.

Bien fait tout ça ! Mais...gare au virus !!!

Michel SUPPLIS

(*) à celle-ci, tu peux toucher !

.....

EXCUSEZ-NOUS DU RETARD ! ! !

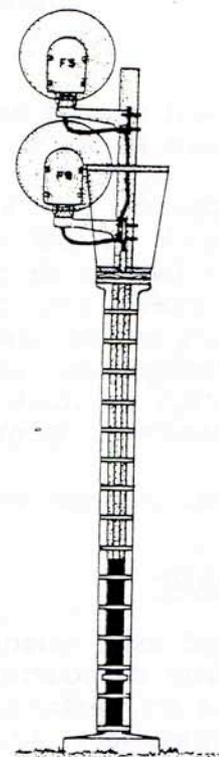
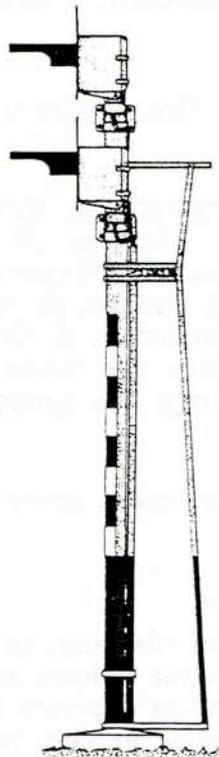
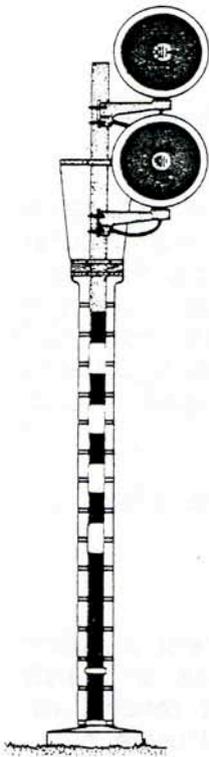
Si votre Ferro Flash arrive en retard, chers membres, c'est parce que les 2 ou 3 personnes qui ont réalisé ce numéro sont débordées. Nous vous avons maintes fois demandé de collaborer, mais nous n'obtenons que de trop rares propositions.

Si vous désirez continuer à recevoir un beau FERRO FLASH NAMUR, il serait temps que quelques-uns d'entre vous pondent des articles et s'inscrivent à la commission Ferro Flash Namur.

S'adresser à Claude Carpet.

Votre président,

Olivier Foncoux



la signalisation des chemins de fer italiens

SUITE FFN.13

ASPECT DES SIGNAUX.

Sens et Respect.

Les signaux de 1^o catégorie peuvent montrer les couleurs suivantes :

- ROUGE : voie occupée. Le train doit s'arrêter sans outrepasser le signal.
- VERT : voie libre sans limitation de vitesse.
- ROUGE au dessus de VERT : voie libre. Vitesse réduite à 30 ou 60 km/h. selon l'indication du signal d'avertissement qui précède.

Le type de signalisation peut être donné par des signaux à double flèche, l'une au dessus de l'autre.

Les signaux d'avertissement sont toujours peints de bandes blanches et noires alternées et horizontales pour les distinguer des signaux de 1^o catégorie en cas d'extinction des feux (panne).

Les signaux d'avertissement peuvent montrer les couleurs suivantes :

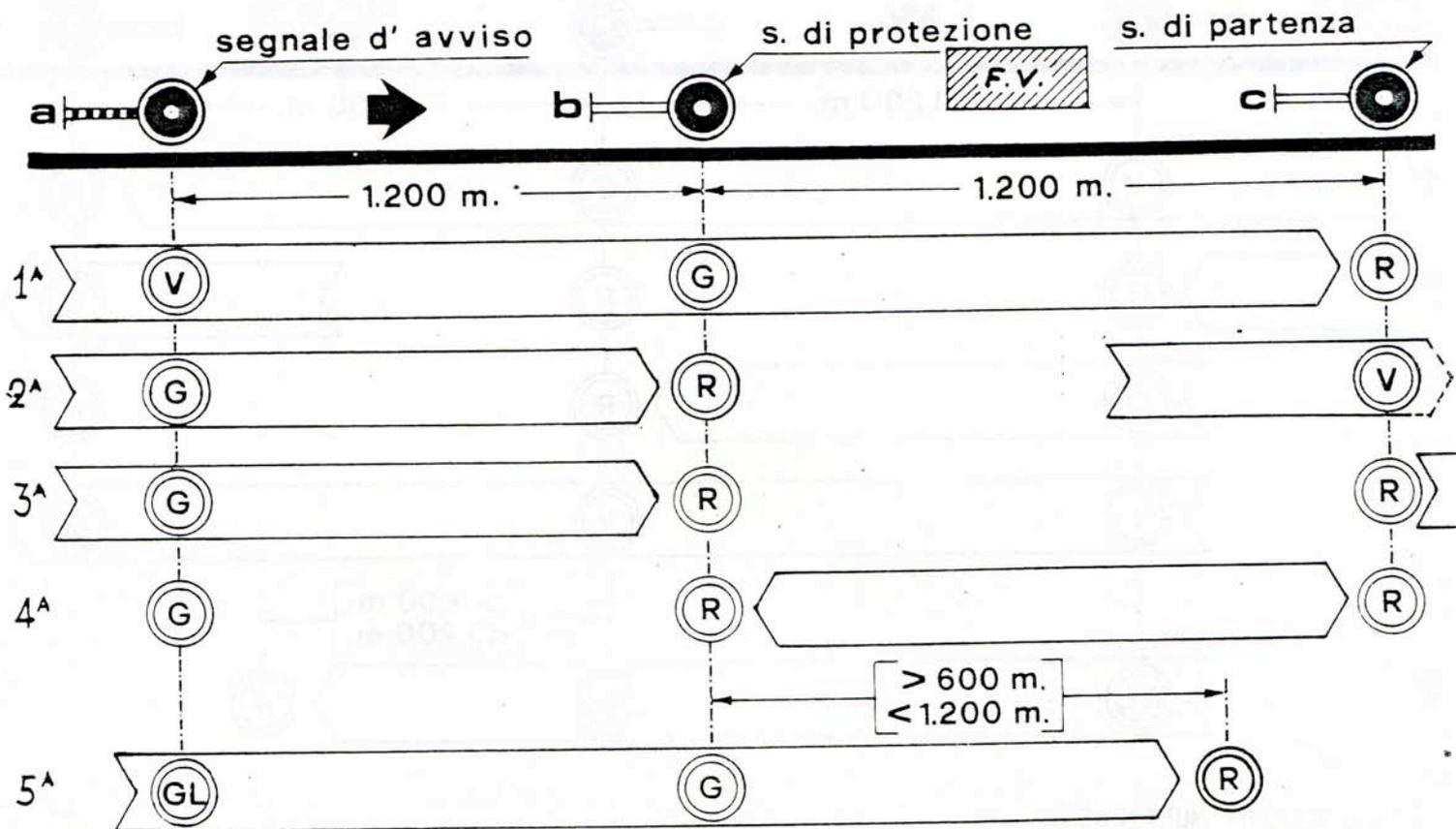
- JAUNE : avertissement de voie occupée. Le train peut avancer mais le signal de 1^o catégorie qui suit à environ 1.200 m indique voie occupée et le train doit réduire sa vitesse pour pouvoir s'arrêter sans outrepasser le signal.

- JAUNE CLIGNOTANT : pré-avertissement de voie occupée. Le train peut avancer mais le signal de 1^o catégorie qui suit se trouve à distance réduite (900 à 1.200 m) lequel indique "voie occupée" ou "voie libre" pour un parcours dévié. Le train doit tenir compte de cette distance réduite pour se mettre en condition de respecter ce dernier signal.

- VERT : Avis de voie libre sans limitation de vitesse. Et le signal de 1^o catégorie suivant indique "voie libre" pour un itinéraire qui n'impose pas de limitation spéciale de vitesse.

Sur la figure ci-après sont résumées graphiquement les situations que l'on vient d'évoquer en référence à un cas concret : celui des signaux qui protègent une gare située sur une ligne à voie unique et qui régissent le départ des trains, le sens de marche étant de gauche à droite.

Sur l'exemple on a prévu un signal d'avertissement, un signal "adjoint" (dit dans ce cas de "protection" parce qu'il protège la voie de la gare) et un autre de 1^o catégorie de "départ".



SIGNAUX ACCOUPLES (1^o catégorie + avis)

Faisons un pas supplémentaire. Nous avons indiqué dans les "généralités sur les signaux lumineux" qu'à un signal de 1^o catégorie peut être joint le signal d'avertissement du signal de 1^o catégorie le suivant immédiatement, sans expliquer en quelles circonstances cela arrive.

Nous avons précisé que "les sections de block" pour remplir efficacement leur fonction doivent avoir une longueur au moins égale à la distance d'arrêt complet des trains les plus rapides. En réalité, il peut arriver par des nécessités géographiques d'implantation ou pour d'autres raisons compliquées comme la proximité d'une gare, d'un poste de mouvement, d'une bifurcation que l'on se trouve dans la nécessité de devoir constituer plusieurs sections de block très brèves pour lesquelles l'emplacement du signal de 1^o catégorie coïncide quasiment avec celle du signal d'avertissement du signal suivant de 1^o catégorie.

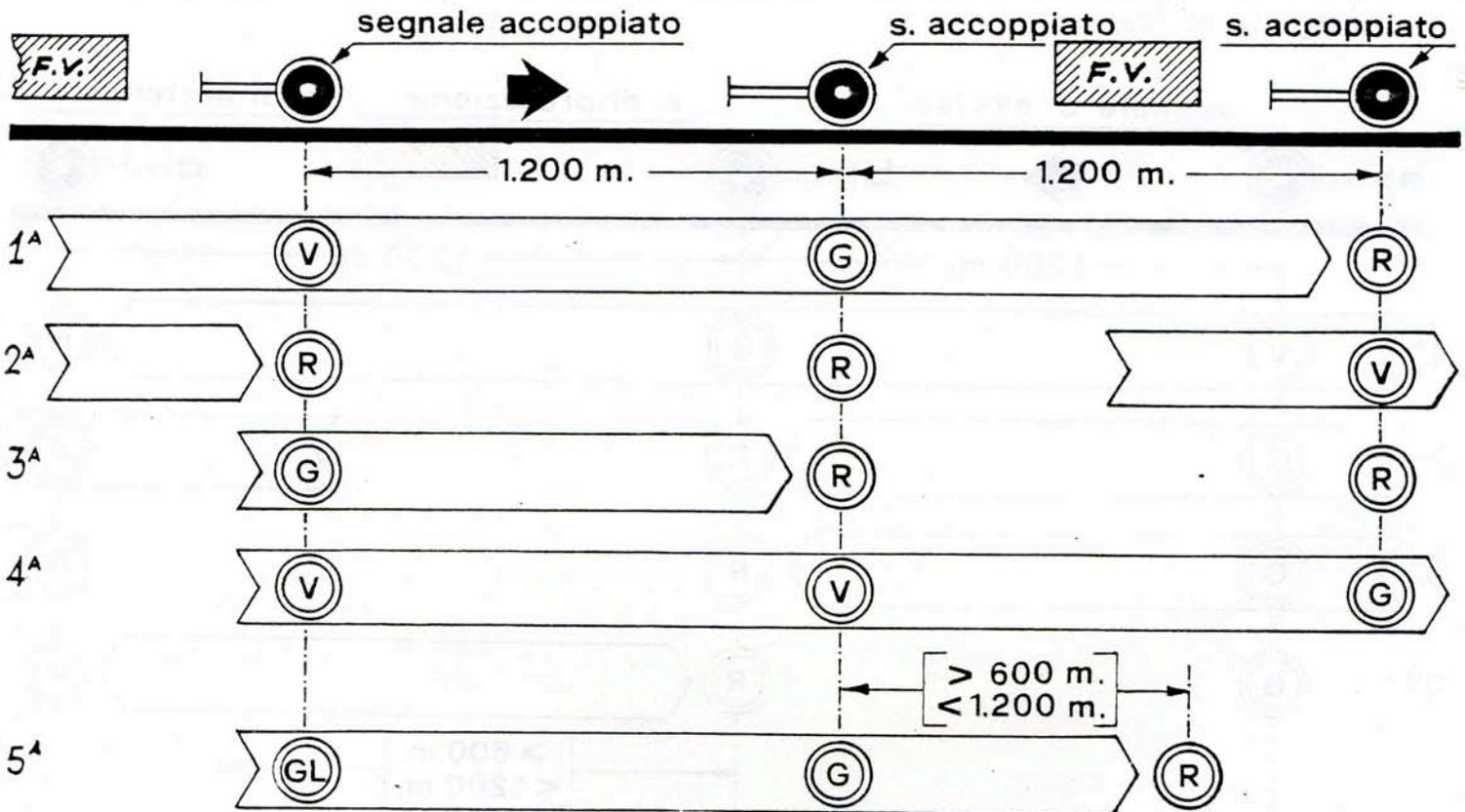
En théorie, et nécessité fait loi, il devrait y avoir 2 signaux différents au même endroit, signaux qui pourraient utiliser économiquement le même poteau.

On a alors pensé à donner à 1 seul signal une triple signification.

- ROUGE : voie occupée sur la section protégée et sur la section suivante. Le train doit s'arrêter sans dépasser le signal.
- JAUNE : voie libre sur la section protégée, avec "avertissement" de voie occupée sur la section suivante.
- VERT : voie libre sur la section protégée, avec "avertissement de voie libre sur la section suivante.

Pratiquement (résumé figure 1) tous les signaux de 1^o catégorie assurent le rôle de signaux d'avis pour le signal suivant de 1^o catégorie.

- JAUNE CLIGNOTANT : sens du code des signaux d'avertissement précédemment illustré.



SIGNAUX MULTIPLES.

A proximité d'une bifurcation ou du tracé dit "direct" d'un ou plusieurs faisceaux de voies s'éloignant de la ligne principale (dite "tracé correct") afin de prévenir le machiniste du tracé sur lequel il va s'engager et lui permettre de conformer sa vitesse aux caractéristiques de la voie, il était en usage sur les sémaphores (à ailes) (n.b.: on dit chez nous "palettes") de disposer les ailes à des hauteurs différentes sur le même mât, de façon que :

1. l'aile supérieure se réfère toujours à la voie du "tracé direct" et, quand la voie est libre, autorise la continuation sans limitation de vitesse.
2. les ailes placées à des hauteurs inférieures à l'aile haute se rapportent aux voies ou groupes de voies situés à gauche ou à droite selon la lecture de haut en bas des ailes inférieures.
A "voie libre" ces ailes empêchent le machiniste de dépasser la vitesse de 30 km/h. au passage du groupe suivant d'aiguillages.

A ce type de disposition (dite "droite") on ajouta puis on préféra un autre type dit du "chandelier" où l'aile haute qui commande la voie du tracé correct est toujours en position plus élevée que les autres tandis que les ailes inférieures, placées en succession verticale sous la précédente, sont placées toutes à la même hauteur sur le mât.

La structure horizontale d'un tel mât est dite du "chandelier". L'aile haute répète l'indication précédemment trouvée, tandis que les ailes inférieures ou "basses" correspondent (si on lit de gauche à droite) aux diverses lignes dans l'ordre où celle-ci se succèdent sur le terrain.

En cas de bifurcation symétrique, les ailes sont toutes placées à la même hauteur. (il n'y a donc pas d'aile haute)

Ce système à ailes adjacentes requiert un ensemble très lourd de "ponts" métalliques ou de consoles d'une particulière complexité.

Il a élevé notablement le coût des installations et a compliqué l'usage de ces complexes de signalisation à tel point qu'au début des années 30 on était à la recherche d'un système qui remédierait à ces aspects négatifs des sémaphores à ailes.

La solution vint, justement, de la diffusion progressive des signaux purement lumineux (d'inspiration américaine) sur les F.S. à la place des sémaphores mécaniques.

Actuellement on se soucie de :

1. obtenir une amélioration qualitative de la signalisation en sécurité, efficacité, multiplicité des indications données grâce à une gamme de "feux de couleur" (ou clignotants à des rythmes divers). Multiplicité rendue nécessaire par la rapidité et la fréquence accrue des trains et par les exigences d'utilisation.
2. obtenir une diminution des coûts d'implantation et de manutention, en simplifiant les signaux dans leur structure externe et dans celle de soutien. Dans la mesure du possible on éliminera ou réduira au minimum indispensable les dispositions "en chandelier", "en pont", "à console", tandis que la disposition droite marque le début d'une "nouvelle" série de signaux purement lumineux c.à.d à 2 feux différents dont un (le supérieur) porte les indications propres aux signaux "accouplés" de 1^o catégorie - avertissement et l'autre (inférieur) porte les indications d'avertissement.
3. maintenir par contre une "tradition" dans l'aspect et la disposition générale des feux de couleurs, en évitant de créer dans l'esprit du machiniste des motifs de confusion dans l'interprétation des signaux si bien que les dispositions traitées ici plus haut, valent encore aujourd'hui mais simplifiées.

SIGNAUX ACCOUPLES A 2 FEUX.

Dans les années 60, pour augmenter en même temps la vitesse du train et les exigences du service ferroviaire, on pensa à augmenter surtout les indications de vitesse maximum permise aux trains pour poursuivre leur route sur des chemins déterminés.

Moyennant l'installation d'un type nouveau de signal : obtenu par l'usage de 2 "cibles" indépendantes et superposées sur le même poteau.

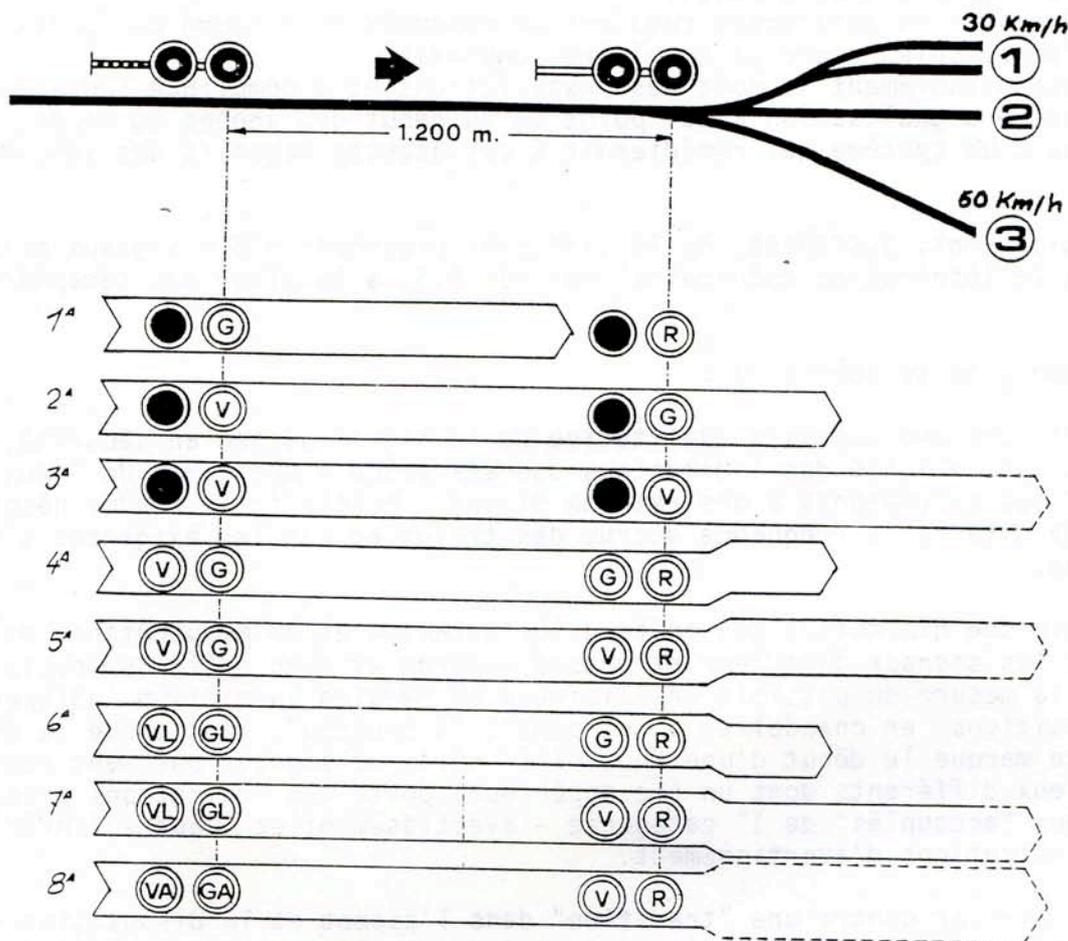
- la SUPERIEURE : peut présenter l'aspect rouge, jaune, vert (avec possibilité de clignotement pour le jaune et le vert) et constitue donc un signal "accouplé" à elle seule.
- l'INFERIEURE : peut présenter l'aspect éteint, jaune, vert (possibilité de clignotement pour jaune et vert) : aspects typiques, sauf pour éteint et vert clignotant, du signal d'avertissement. Ces aspects donnent lieu à la série suivante (simplifiée) de significations.

ROUGE/ETEINT (code R) : passage interdit.

JAUNE/ETEINT (code G) : voie libre mais avertissement de passage interdit au signal suivant.

VERT/ETEINT (code V) : voie libre avec avertissement de voie libre pour un itinéraire de "tracé correct" au signal suivant.

Ces trois cas où le feu inférieur est toujours éteint correspondent exactement aux 3 premières combinaisons de lumière que rencontre un train qui arrive devant 2 signaux (accouplés et à 2 feux) situés le long de la ligne. (voir figure)



JAUNE/VERT (code G.V.) : voie libre, avec avertissement de voie libre pour une vitesse de 30 km/h. Le train sera acheminé en déviation sur le faisceau de voies désigné par 1. Ce sont les cas 4 et 5.

JAUNE/VERT (code GL.VL) avec clignotement simultané des 2 feux : voie libre avec avertissement de voie libre pour une vitesse de 60 km/h maximum. Le train sera acheminé en dérivation sur l'embranchement n°3, sur lequel est permise la même vitesse de 60 km/h. Cas 6 et 7.

JAUNE/VERT (code GA.VA) avec clignotement alterné des 2 feux : voie libre avec avertissement de voie libre pour une vitesse de 100 km/h maximum. Le train sera acheminé en déviation sur un embranchement sur lequel cette vitesse est permise.

Dans le cas de la figure, cette 8° séquence est en effet purement donnée à titre d'exemple puisque les déviations 1 et 2 ne peuvent être parcourues respectivement qu'à 30 et 60 km/h; en réalité, ce type de signalisation n'est utilisable que dans les bifurcations équipées d'appareils spéciaux de déviation, géométriquement et mécaniquement étudiés pour permettre une telle vitesse même en déviation.

Les 3 dernières combinaisons de JAUNE/VERT sont présentées sur la figure par le premier signal rencontré par le train alors que ce signal utilise les 2 feux de couleur dont il est doté.

Examinons maintenant les aspects que peut présenter au train venant de gauche le second signal et les significations qui en découlent :

Nous négligeons ce qui a été dit pour les 3 premières séquences où le signal inférieur est éteint.

Nous repartons à la séquence 4

- ROUGE/JAUNE (code RG) : voie libre, réduction de vitesse à 30, 60, 100 km/h selon l'indication donnée au signal précédent.
Avertissement de voie occupée sur la section protégée par le signal suivant. Le train sera dévié avec indication de vitesse maximum et avertissement de ne pas franchir le signal suivant.
- ROUGE/VERT (code RV) : voie libre, réduction de vitesse suivant signal précédent, mais tracé direct jusqu'à la section protégée par le signal suivant.

Nous avons ainsi épuisé les différentes séquences de la figure. Il reste cependant d'autres possibilités dans la situation donnée en exemple. En réalité on pourrait rencontrer les aspects JAUNE/JAUNE, ROUGE/ROUGE, VERT/ROUGE, JAUNE/ROUGE et toute la gamme de vert et le jaune peuvent clignoter, simultanément ou alternativement.

En fait, on n'a indiqué que les situations les plus fréquentes qui apporteront au modéliste enseignements et inspiration pour ses propres réalisations.

ACCESSOIRES DES SIGNAUX : réalité et modélisme.

Pour faciliter au personnel de machine le repérage des signaux, les 7 poteaux de la ligne aérienne précèdent les signaux de 1° catégorie et d'avertissement et situés à la gauche du sens de marche des trains (qui roulent normalement à gauche en ITALIE), sont peints de stries blanches et noires alternées.

Les stries sont inclinées à 45° sur les poteaux précèdent les signaux de 1° catégorie et horizontales sur les poteaux précèdent les signaux d'avertissement.

S'il n'y a pas de poteaux, la signalisation s'effectue au moyen de 7 panneaux de bois, peints de la même façon. Ces panneaux peuvent être photocopiés à volonté, collés sur du carton et retaillés avec soin.

Pour les poteaux, on pourra employer des petits morceaux de tubes ou du profilé de cuivre ou de bois. Les fervents du N adopteront des épingles ou des clous sans tête à peindre en noir.

Pour leur emplacement, notez qu'ils doivent être distants de l'axe de la voie ferrée comme les mâts de la caténaire, et être situés du côté de la ligne occupée par le signal qu'ils annoncent. Le bas du panneau se trouve à peu près à hauteur du dessus des roues.

On effectuera une intelligente "compression des intervalles" entre poteaux (intervalles de + la longueur d'une voiture) et leur nombre pourra être réduit à 4 ou 5 maximum.

Traduit de la revue italienne, comme son nom ne l'indique pas, "FERMODEL NEWS" par J.P. STRAUSS (du R.M.M.).

trucs, tuyaux et cie – nouveautés

TECHNIQUES ET NOUVEAUX PRODUITS. (trucs et astuces de modéliste)

Cette rubrique, non publicitaire, est ouverte à **TOUS** nos lecteurs pour communiquer :

1. leurs petits trucs simplifiant les travaux parfois fastidieux du modéliste ferroviaire.
2. faire part de nouveaux produits découverts au fil des rayons.

C'est de l'information, pas de la pub.

- ** Pour retoucher les parties chromées (mains montantes, cadres...) en un tourne-main, le feutre fin ARTLINE argent existe également en or et blanc. (marquages, souillures de chaux, en vente en papeterie.
- ** Pour effacer les marquages sans abîmer la couleur ou finir un ponçage sur matériel roulant : crayon à pointe en fibre de verre pour dessinateur (en vente chez les spécialistes en articles de dessin);.
- ** Pour les dénudages de fils de toutes sections, sans abîmer l'âme en cuivre (multi ou monobrin), sans préréglage, il existe une pince en forme de "bec de perroquet" qui fait également office de pince coupante. en vente dans les magasins de bricolage et présentée au club par Olivier.
- ** Pour marquage UIC de wagons SNCB (Remms, Tads, Elo, Eaos, Fcs, Tbikks, Rs...) Il existe une planche de décalcomanies JOCADIS. (des articles concernant la réalisation de ces wagons sont parus dans F.F.N. (N°s 12:Rs, 10:Remms, 9:Tads)

LES BOURSES D'ECHANGES.

- | | |
|-------|---|
| 6/7 | BRUXELLES, Grand Place. |
| 1/9 | M.S.T.B. en plein air 10/17h centrale électrique Intercom, Willemstraat 200, VILVOORDE. |
| 6/10 | A.S.M.O.C.O. salle Saint Raphael, Avenue de la Porallée 40, AYWAILLE. |
| 11/10 | BRUXELLES, Woluwe Shopping Center, bourse internationale d'échange |
| 13/10 | V.M.V. école communale, Vestenstraat 14, VILVOORDE.
2° bourse d'échange pour trains, autos miniatures. 10/17h. |
| 1/12 | M.S.T.B. salle "Star" à VILVOORDE 9/13h. |

Parmi les modèles que vous avez pu admirer lors de l'exposition R.M.M. qui s'est tenue en gare de NAMUR, ceux repris ci-après provenaient de la maison :
ORIENT EXPRESS à BRUXELLES : transformateur spécialisé "matériel belge" (voir page 13 dans F.F.N. n°13)

AUTORAIL type 600 (600.01), base TRIX.
CEREALIERES à bogies (kits DACKER)
MINERALIERS à bogies " "
LOCO Type 90 (90.017), base ROCO.

ORIENT EXPRESS AVENUE LOUISE 195, 1050 BRUXELLES 02 / 648.64.11.

LE FROID ... UN CAUCHEMARD ???

Cet hiver restera longtemps dans la mémoire des porte-feuilles et des comptes bancaires...

Dans la nôtre il sera vite oublié car il fût si long que l'année est passée à une vitesse... mes enfants que ça a été vite !!!

Rappelez vous, REAGAN et MITTERAND sur les plages de NORMANDIE qui fêtaient le 40^e anniversaire du débarquement. Nous venons de les voir en couleurs à la télévision. C'était le 6 juin, il y a quelques jours.. IL Y A 1 AN !!!

Vous voyez que cette année est passée comme un éclair. C'est ce long hiver qui nous a fait oublier le bon temps et sa notion.

Cet hiver que nous a-t-il coûté exactement ? Avons nous chiffré la dépense en charbon, mazout, gaz propane, appoint électrique, tout électrique ?

Avons nous fait une comparaison avec les années précédentes ? Nous serions sidérés ! Pourtant une saison glaciale comme celle ci peut revenir n'importe quand. Et puis le froid c'est déjà dans 5 mois...peut être moins ? Il est temps d'y penser.

Il y a peu, les médias nous conseillaient, nous matraquaient, pour isoler, calfeutrer tous les petits interstices des portes, fenêtres, greniers, toitures etc...

ERREUR et on commence à s'en rendre compte. Maintenant ils font marche arrière !

ISOLER oui, CALFEUTRER non ! c'est le grand principe.

Isoler par de bons chassis qui ferment bien (bois, plastique, aluminium à coupure thermique), des doubles vitrages efficaces (Thermobel, Thermoplus...), des produits isolants sur les greniers ou en sous-toiture (laine de verre). Mais ne pas oublier de ventiler les locaux, les sous-toitures, les greniers... dans le cas contraire la moisissure noirâtre et les champignons microscopiques s'installent et provoquent des allergies respiratoires (asthme), des décollements de tapisseries, écailllements de peintures... et autres désagréments du genre.

En bref vos locaux deviendront insalubres.

ISOLER c'est cher ?

Il faut rester raisonnable. Dans les pays à climat rigoureux, ils adoptent le système du second chassis placé dans le plan du mur intérieur. C'est parfait mais c'est cher !

1^o cas : Mes chassis sont encore bons. Comment y placer du double vitrage ? comment créer une isolation valable au niveau de la fenêtre.

Dans nos régions, 2 solutions valables se présentent.

A. La pose d'un SURVITRAGE sur le chassis actuel.

Ne parlons pas des plastiques et thermo-rétractables que l'on fixe sur les ouvrants, à l'intérieur ou à l'extérieur : inesthétique, vue déformée.

Abordons le survitrage en verre adapté sur charnières car il DOIT être ouvrant. Car une petite condensation et de la poussière arrive toujours à s'insinuer même si c'est étanche. Il y manque le traitement propre aux doubles vitrages. Ne prenez JAMAIS de survitrage fixe ou difficilement ouvrable par visserie. Pensez que vous devrez tôt ou tard le nettoyer !

Le survitrage (ISOLIT de Glaverbel) est un vitrage clair ou bronze qui est trempé (comme les portes de magasin) il comporte des charnières et un profil en mousse périphérique. Il sert d'isolation thermique et phonique. Son coefficient d'isolation est relativement proche de celui du double vitrage normal.

Avantage : posable soi-même, isolant thermique et acoustique.

Inconvénient : 2 x 2 faces de verres à nettoyer, profil mousse parfois inesthétique.

B. Le DOUBLE VITRAGE avec profil d'adaptation pour pose en châssis à simple battée.
Une solution "miracle" quand les châssis sont en bon état.

Le châssis est blanc ? c'est un profil d'adaptation blanc qui certira le Double Vitrage. (D.V.)

Le châssis est brun ? c'est un profil d'adaptation en brun foncé qui remplira son office.

Comment celà se passe-t-il ? Le vitrage existant est retiré, le profil s'adapte dans le jour vu de la fenêtre et cache la battée. Il y a une diminution du "jour vu" de 35 mm. sur la largeur et sur la hauteur.

Le double vitrage ? au choix.

- 2 glaces claires (THERMOBEL) coefficient d'isolation de 2,4 au lieu de 5 pour le vitrage simple.
- 2 glaces claires dont 1 traitée (THERMOPLUS PRESTIGE) coefficient d'isolation 1,4.
- compositions spéciales avec vitraux incorporés, verres d'intransparence etc...

2° cas : mes châssis ne sont plus fameux, il y a même des pourris.

A. J'ai à ma disposition des :

- châssis en bois (chêne : hors de prix; méranti : c'est le sapin exotique; merbo; afzelia...)
- châssis en P.V.C. blanc, colorés, imitation bois etc...
- châssis en aluminium à coupure thermique (2 profils réunis par une matière isolante) ceci permet d'avoir l'extérieur d'un aspect différent de l'intérieur. (laqué blanc extérieur, laqué brun à l'intérieur, par exemple)

B. Mais dans ces nouveaux châssis, je prévois le placement de doubles vitrages (THERMOBEL, THERMOPLUS etc...) bien entendu.

Tout ceci est une affaire de SPECIALISTES, d'hommes de métiers compétents, responsables et qui ont des références !!!

Il faut un Artisan Menuisier pour confectionner et placer les châssis et un Artisan Vitrier pour placer les doubles vitrages correctement.

JE SUIS LA POUR VOUS AIDER. Je travaille en étroite collaboration avec ces Artisans Menuisiers indépendants. Ce ne sont pas des placeurs de grandes usines de fabrications de châssis en séries. Ils réalisent et posent eux mêmes leurs châssis. Moi, je place les doubles vitrages le jour même où ils garnissent vos fenêtres. Ainsi, les fenêtres sont ouvertes un minimum de temps.

Nous travaillons UNIQUEMENT SUR DEVIS... pour votre bien et le nôtre.

Nous ne sommes certainement pas les moins chers du marché... mais nous remettons des prix pour exécuter le travail dans les règles de l'Art.

Si vous ne voulez plus avoir la douche froide quand vous recevrez votre facture énergétique, mettez vous bien au chaud en isolant vos fenêtres correctement.

N'oubliez pas : ISOLER oui ! CALFEUTRER non !

ARTISAN DU VERRE sa. (Responsable : Claude CARPET, 5° génération dans le verre) Rue de Prée 7 A 5650 BIESME (mettet) Rue des Guides 52 6080 MONTIGNIES SUR SAMBRE (Charleroi) 071 / 72.87.41 & 72.87.42. Enregistrement : 425.236.419. 082101
--

Travaux en nouveaux ou en réparations exécuté par du personnel qualifié qui prend ses responsabilités.

Membre de la Confédération Nationale de la Construction et de l'Association des Entrepreneurs de Vitrages et Métiers Connexes de Charleroi et Environs.



XXXIle Congrès MOROP du 15 au 21 septembre 1985

FEBELRAIL et l'ARBAC rappellent que le XXXIle Congrès MOROP aura lieu en Belgique du 15 au 21 septembre 1985. Le programme détaillé du Congrès peut être obtenu au Secrétariat du Congrès MOROP 85, Rue des Palmiers, 12 à 1150 Bruxelles. Les frais d'inscription s'élèvent à BEF 9.500,-

En outre, conformément aux décisions prises en Assemblée Générale FEBELRAIL, il sera donné aux membres des associations affiliées la possibilité de participer par jour à certaines activités du Congrès MOROP 85. A cet effet, les membres intéressés renverront leur bulletin d'inscription mentionnant leur numéro de carte de membre 1985 (accompagné d'une enveloppe timbrée self-adressée) à FEBELRAIL - Secrétariat du Congrès MOROP 1985 - C/O Wouter Janssens - Rue des Palmiers, 12 à 1150 Bruxelles.

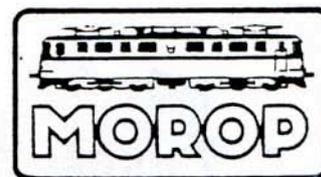
Leur participation sera payée par versement/virement uniquement, avant le 31 août 1985, au compte n° 068-2032471-57 du Congrès MOROP 1985 - C/O Wouter Janssens - Rue des Palmiers, 12 à 1150 Bruxelles. La vérification de la validité des bulletins d'inscription sera effectuée dès réception.

Il est bien entendu que:

- les inscriptions seront prises sous réserve du nombre de places disponibles
- le nombre cumulé de journées "à la carte" sera limité à deux.

PARTICIPATION PAR JOUR AU MOROP 85

1. MARDI 17 SEPTEMBRE: 1A Variante A: - Bruxelles - Malines en rame électrique historique 1935
- Visite de l'Atelier Central SNCB
- Visite du réseau HO de "De Pijl"
- Repas de midi BEF 715,- par personne
- Malines - Louvain en train
- Visite du matériel du futur musée
- Louvain - Bruxelles en train
- 1B Variante B: Au lieu de la visite à l'Atelier central SNCB et à "De Pijl", visite guidée de Malines BEF 715,- par personne
2. MERCREDI 18 SEPTEMBRE: 2A Variante A: - Bruxelles - Bruges en train
- Visite Ateliers de construction BN
- Bruges - Ostende en autobus BEF 1.315,- par personne
- Repas de midi
- Parcours SNCV au littoral (matériel historique et moderne)
- Ostende - Bruxelles en train
- 2B Variante B: Au lieu de la visite aux Ateliers de construction BN, visite guidée de la ville de Bruges BEF 1.315,- par personne
3. JEUDI 19 SEPTEMBRE: 3A Variante A: - Louvain - Ottignies - Charleroi - Couvin - Mariembourg en rame vapeur spéciale MOROP 85
- Parcours historique vapeur CFY3V Mariembourg - Treignes et retour
- Mariembourg - Charleroi en rame vapeur BEF 1.340,- par personne
- 3B Variante B: - Mariembourg - Couvin - Mariembourg en rame vapeur spéciale MOROP 85
- Parcours touristique vapeur CFY3V Mariembourg - Treignes et retour
- Mariembourg - Charleroi en rame vapeur BEF 375,- par personne
4. VENDREDI 20 SEPTEMBRE: 4A Variante A: - Bruxelles - La Louvière en train
- Parcours en matériel SNCV historique La Louvière - Houdeng
- Visite des ascenseurs pour bateaux sur le Canal du Centre à Houdeng
- La Louvière - Anderlues en tramway vicinal
- Anderlues - Thuin en matériel SNCV historique: ASVi
- Repas de midi BEF 1.030,- par personne
- Thuin - Anderlues en matériel ASVi
- Anderlues - Charleroi en tramway vicinal et métro léger de Charleroi
- Charleroi - Bruxelles en train
- 4B Variante B: - Le matin, même programme que pour la variante A
- Après le repas de midi: Thuin - Strépy - Thieu en autobus
- Visite du chantier du nouvel ascenseur pour bateaux sur le Canal du Centre à Strépy-Thieu
- Visite du Plan Incliné de Ronquières
- Ronquières - Nivelles en autobus BEF 1.380,- par personne
- Nivelles - Bruxelles en train
5. SAMEDI 21 SEPTEMBRE: 5 - Visite du réseau du métro STIB avec dispatching, école des conducteurs et atelier
- Repas de midi
- Dépôt DELTA - Dépôt de Woluwe en autobus
- Visite MTUB (animations) BEF 680,- par personne
- Visite réseau vapeur vive au 1/8e
- Parcours en tramway historique en forêt de Soignes



BULLETIN D'INSCRIPTION

A renvoyer, dûment complété, avant le 31 AOUT 1985 à l'adresse suivante:

Congrès MOROP 1985
c/o Wouter Janssens
Rue des Palmiers, 12
1150 Bruxelles

accompagné d'une enveloppe timbrée self-adressée.

Je, soussigné, NOM
 Prénom
 Adresse



membre du club (mention obligatoire)

N° de membre pour l'exercice 1985

m'inscris par la présente de façon ferme et définitive aux activités du Congrès MOROP 85 indiquées ci-dessous (indiquer d'une croix) (deux activités au maximum)

- 17/9: 1A ou 1B
18/9: 2A ou 2B
19/9: 3A ou 3B
20/9: 4A ou 4B
21/9: 5

Nombre de personnes:

Je verse/vire ce jour la somme de BEF au compte n° 068-2032471-57 du Congrès MOROP 85 - c/o Wouter Janssens, Rue des Palmiers, 12 à 1150 Bruxelles (Attention: pas de chèques!)

Date:

Signature:

tarif

- Les petites annonces NON COMMERCIALES par les membres du club en règle de cotisation, sont gratuites.
- Les petites annonces NON COMMERCIALES pour les autres personnes :
prix de base pour une annonce de 10 mots maximum : 50 frs.
par mot supplémentaire : 5 frs.

Pour les annonces COMMERCIALES :

(donnée par ou en faveur d'un commerce ou d'une activité à caractère commercial)

1. vous composez votre publicité, vous nous fournissez le prototype (non plié)
TARIF 2.
Les annonces doivent parvenir pour le 10 du mois pair (dernier délai) chez
l'éditeur responsable : Claude CARPET rue de Prée 7 A 5650 BIESME.
2. nous composons votre publicité selon vos directives. TARIF 1 + 2.
Les annonces doivent parvenir pour le 1 du mois pair (dernier délai) chez
l'éditeur responsable : Claude CARPET rue de Prée 7 A 5650 BIESME.

	TARIF 1	TARIF 2	TARIF 3
FORMAT	composition et mise en page par nos soins	1 publication	publication supplémentaire même texte (avec préavis)
1/4 page A4	50	175	100
1/2 page A4	100	300	150
1/1 page A4	150	450	250
couverture 3 ou 4	150	500	300

Tirage actuel : **180** exemplaires, 6 fois par an, distribué 20/25 du mois pair.

Un exemplaire justificatif est adressé pour les annonces commerciales.

AU LOCAL : seul l'affichage des petites (et grandes) annonces NON commerciales est autorisé après approbation par le comité.
Un demi-panneau est prévu à cet effet près de la bibliothèque.

FERRO-FLASH : Les annonces à titre COMMERCIAL peuvent être insérées dans le FERRO-FLASH NAMUR au tarif des publicités commerciales.

calendrier



RETRORAIL 1985

Demandez, au secrétariat, le dépliant gratuit de FEBELRAIL concernant les chemins de fer touristiques belges.

Les personnes désirant être tenues au courant des manifestations ferroviaires du pays et des nouvelles publications peuvent s'abonner à "FEBELRAIL AGENDA" un trimestriel très complet. FEBELRAIL asbl, BP 44, 1040 BRUXELLES 42.

Consulter également le calendrier des manifestations du 150^e anniversaire.

- 1985 A.MU.TRA. 02/268.05.40. les w.e. de Pâques à septembre ouverture des musées SCHEPDAEL (tramways vicinaux), EDEGEM (transports publics d'ANTWERPEN).
- 1985 B.V.S. espère débiter l'exploitation de la ligne musée : ligne 52 (ex-SNCB) DENDERMONDE-PUURS. Tous aidants et volontaires sont bienvenus.
- 1985 C.F.S. (SPRIMONT) 041/82.22.27. ligne industrielle voie étroite 60 cm. circulation dès 14h : 4,5,19/5; 2,16/6; 7,21/7; 4,16,24,25/8; 1,15/9.
- 1985 D.B.W. (DE BLAUWE WIMPEL) 050/36.11.52. : circulation vapeur à voie étroite 60 cm. + musée vapeur de MALDEGEM. samedi et dimanche de Pâques à fin septembre.
- 1985 T.T.Z. (ZOLDER) ligne musée ZOLDER-GENEBOS. : circulation vapeur. 12,26,27/5; 9,23,29,30/6; 7,14,21,28/7; 4,11,15,16,17,18,25/8; 1,8/9.
- 30/3 au 29/9 C.F.V.3.V. 081/71.11.22. MARIEMBOURG-TREIGNES. ligne musée. samedi et dimanche + lundi, mardi, jeudi en juillet et août.
- 6/4 au 6/10 M.T.U.B. 02/660.65.32. samedi, dimanche et fêtes ouverture du musée à WOLUWE. Circulation de tramways historiques entre TERVUREN et WOLUWE.
- 22,23,29,30/6 WAREMME : portes ouvertes chez : "les troubadours du rail" Internat St. Louis, ancien collège à côté de la gare. Réseaux en animation et en construction HO et autres, vitrines.
- 29/6 T.T.Z. (ZOLDER) : journée de l'amateur ferroviaire, trajet en train dans les installations du charbonage, circulations spéciales sur la ligne de GENEBOSS avec arrêts-photos.
- 6 et 7/7 BRUXELLES : Grand place : vapeur vive.
- 16 au 21/7 CERFONTAINE (musée). exposition sur la ligne 132 (CHARLEROI-VIREUX). prêt de matériel, documents ou photos : 071/64.44.51. ou asbl musée de CERFONTAINE.
- 20 au 28/7 A.S.M.O.C.O. d'AYWAILLE, salle du cercle, avenue Fr.Cornesse : exposition de modèles réduits trains et autos, réseaux ferroviaires O, HO, N, Z. (voir également rubrique "bourses")

- 21/7 M.T.U.B. grande cavalcade historique des véhicules des transports en commun. à BRUXELLES : rue Royale, place du Luxembourg. 2 passages A/R à 16h et à 19h30.
- 02 au 05/8 B.V.S. 053/70.38.37. excursion de groupe à NURNBERG participation aux festivités du 150^e anniversaire des chemins de fer allemands, excursions en train vapeur, grande expo ferroviaire, musée du chemin de fer.
- 15 au 18/8 T.T.Z. festival vapeur, circulations spéciales et expositions.
- 21 au 23/9 C.F.C. HOUDENG expose dans le réfectoire de l'atelier de HAINE SAINT PIERRE.
- 1/5 au 30/9 R.R.R. (REBECQ-ROGNON) 067/63.82.46. voie étroite 60 cm. dimanches et jours fériés.
- 8/9 au 31/10 BRUXELLES station STIB ANNEESSENS: exposition de modélisme ferroviaire
- 12 et 13/10** R.M.M. (NAMUR) : exposition annuelle et fête du club dans les locaux rue du Trèfle à JAMBES. (centre culturel de Belle-vue)



La SNCB accordera des réductions de 50% (avec minimum de prix correspondant à une distance de 2 x 40 km) sur le prix de tous les trajets effectués pour se rendre aux manifestations commémoratives du 150^e Anniversaire.

TRAINS-EXPO DANS LES GARES.

Histoire du chemin de fer, l'offre contemporaine, les spots cinéma de la SNCB, expo, shop.

- 01/07 au 07/07 : SPA et KNOCKE
 10/07 au 14/07 : VIELSALM et BLANKENBERG
 19/07 au 25/07 : BASTOGNE et OOSTENDE
 28/07 au 03/08 : JEMELLE et DE PANNE
 06/08 au 11/08 : BERTRIX et IPER
 14/08 au 19/08 : BEAURAING
 15/08 au 19/08 : TURNHOUT
 21/08 au 25/08 : NAMUR et DIEST

JOURNEES "PORTES OUVERTES" DANS LES ATELIERS

21/09 BASCOUP

VOYAGES EN TRAIN VAPEUR (locomotives 12.004 et 29.013)

- 06/07 et 07/07 : VERVIERS - SPA.
 13/07 et 14/07 : TROIS PONTS - VIELSALM - GOUVY
 21/07 : BASTOGNE - LIBRAMONT
 10/08 : MENEN - COMINES - IEPER
 11/08 : KORTRIJK - OUDENAARDE
 24/08 et 25/08 : NAMUR - DINANT
 19/09 : spécial MOROP
 21/09 : CHARLEROI - MARCHIENNE - PIETON - LA LOUVIERE SUD
 22/09 : spécial CFV3V : FCR-LMG
 28/09 et 29/09 : GENT SINT PIETERS - DEINZE

TRAIN A VAPEUR TYPE 12 & TYPE 29.

6/7 juillet Type 29 + 4 L VERVIERS - SPA cheminée en avant 4 x
 SPA - VERVIERS tender en avant 4 x
 Arrêts à PEPINSTER et THEUX.

VERVIERS	08h56	11h05	14h00	16h12
PEPINSTER	09h01	11h10	14h05	16h17
	09h06	11h15	14h10	16h20
THEUX	09h12	11h21	14h16	16h26
	09h28	11h26	14h21	16h28
SPA	09h42	11h40	14h35	16h42
SPA	10h00	12h02	15h01	17h01
THEUX	10h14	12h16	15h15	17h15
	10h19	12h21	15h20	17h20
PEPINSTER	10h27	12h29	15h28	17h28
	10h36	12h35	15h43	17h33
VERVIERS	10h44	12h43	15h51	17h41

13/14 juillet Type 29 + 4 L TROIS PONTS - VIELSALM - GOUVY cheminée en avant 3x
 GOUVY - VIELSALM - TROIS PONTS tender en avant 3x

TROIS PONTS	09h30	12h39	15h33
VIELSALM	09h45	12h54	15h48
	09h50	13h24	15h52
GOUVY	10h08	13h42	16h10
GOUVY	11h32	14h02	17h42
VIELSALM	11h53	14h23	17h57
	11h58	14h28	18h02
TROIS PONTS	12h20	14h50	18h16

21 juillet Type 29 + 4 L BASTOGNE - LIBRAMONT cheminée en avant 3x
 LIBRAMONT - BASTOGNE tender en avant 2x

BASTOGNE	10h00	14h00	18h00
LIBRAMONT	10h35	14h35	18h35
LIBRAMONT	11h57	15h57	
BASTOGNE	12h47	16h47	

10 août Type 12 + 4 L MENEN - COMINES - IEPER cheminée en avant 4x
 Type 29 en exposition IEPER - COMINES - MENEN tender en avant 4x

MENEN	09h17	11h36	14h36	16h36
COMINES	09h28	11h47	14h47	16h47
	09h33	11h52	14h52	16h52
IEPER	09h51	12h10	15h10	17h10
IEPER	10h32	13h32	15h32	18h32
COMINES	10h55	13h55	15h55	18h55
	11h00	14h00	16h00	19h00
MENEN	11h16	14h16	16h16	19h16

11 août	Type 12 + 4 L	KORTRIJK - OUDENAARDE tender en avant 4x		
Type 29 en exposition à LK		OUDENAARDE - KORTRIJK cheminée en avant 4x		
KORTRIJK	09h20	11h20	14h35	16h35
OUDENAARDE	10h05	12h05	15h20	17h20
	10h25	12h25	15h40	18h16
KORTRIJK	10h49	12h49	16h04	18h40

24/25 août Type 12 + 4 L NAMUR - DINANT cheminée en avant 3x

Type 29 exposée à DINANT DINANT - NAMUR tender en avant 3x

NAMUR	09h05	11h33	15h33
LUSTIN	09h21	11h49	15h49
	09h26	11h54	15h54
YVOIR	09h36	12h04	16h04
	09h41	12h09	16h09
DINANT	09h51	12h19	16h19
DINANT	10h10	12h50	16h50
YVOIR	10h24	13h04	17h04
	10h28	13h09	17h09
LUSTIN	10h41	13h22	17h22
	10h45	13h27	17h27
NAMUR	11h09	13h51	17h51

VOYAGES EN PREMIER TRAIN ELECTRIQUE (rame quadruple de 1935, restaurée état d'origine)

06/07 et 07/07 : KNOKKE-BRUGGE.
 13/07 et 14/07 : BLANKENBERG-BRUGGE.
 20/07 et 21/07 : OOSTENDE-BRUGGE.
 24/08 et 25/08 : LEUVEN-AARSCHOT.
 14/09 : LEUVEN-AARSCHOT.
 15/09 : LEUVEN-MECHELEN.
 28/09 et 29/09 : MECHELEN-GENT-SINT-PIETERS.
 12/10 et 13/10 : ARLON-LUXEMBOURG.
 18/10 et 19/10 : LIEGE-GUILLEMINS-VERVIERS-CENTRAL.

AUTOMOTRICE 1935.

6 et 7 juillet BRUGGE - HEIST - KNOKKE 5 x

BRUGGE	09h39	toutes les 2 heures	39'	jusque	17h39
KNOKKE	10h02	" " "	02'	"	18h02
KNOKKE	10h41'	" " "	41'	"	18h41
BRUGGE	11h04	" " "	04'	"	19h04

13 et 14 juillet BRUGGE - BLANKENBERGE 9 x

BRUGGE	09h19	toutes les heures	19'	jusque	17h19
BLANKENBERGE	09h32	" " "	32'	"	17h32
BLANKENBERGE	09h42	" " "	42'	"	17h42
BRUGGE	09h55	" " "	55'	"	17h55

le 14 juillet : le 10h19 ne roule pas.

20 et 21 juillet

BRUGGE - OOSTENDE 6 x

BRUGGE	09h30	11h00	12h25	14h00	15h25	17h00
OOSTENDE	09h49	11h19	12h44	14h19	15h44	17h19
OOSTENDE	10h15	11h39	13h15	14h39	16h15	17h39
BRUGGE	10h34	11h58	13h34	14h58	16h34	17h58

24 et 25 août

LEUVEN - AARSCHOT 6 x

LEUVEN	09h45	11h15	12h45	14h15	15h45	17h15
AARSCHOT	10h00	11h30	13h00	14h30	16h00	17h30
AARSCHOT	10h30	12h05	13h30	15h05	16h30	18h05
LEUVEN	10h45	12h20	13h45	15h20	16h45	18h20

28/06	BRUXELLES	métro ligne 1B, prolongement à partir de la station SAINT-GUIDON et mise en service de la station VEEWEYDE.
21/07	BRUXELLES	cortège de vieux trams (rue Royale, place des palais, rue du Luxembourg, place du Luxembourg)
19/08	BRUXELLES	métro, prolongement des lignes souterraines de la petite ceinture + station PLACE LOUISE.
02/09	BELGIQUE	concours national de dessins d'enfants sur le thème "transports en commun dans ma région".
04-19/09	NAMUR	palais des expositions : "transports en commun, facteur de développement social".
septembre	CHARLEROI	S.T.I.C. métro : mise en service des stations : WATERLOO, SAMARITAINE, GAZOMETRE, GILLY, NEUVILLE; CHET, PENSEE, CENTENAIRE, sur les antennes de GILLY et CHATELET.
05/10	CHARLEROI	à JUMET : mise en service du complexe SNCV.
06/10	BELGIQUE	journée nationale "Tram Train-Bus".
07/11	GENT	Journée de démonstration des constructeurs européens de trolleybus et de duobus.
novembre	CHARLEROI	S.T.I.C. métro : mise en service des stations : FONTAINE, PETRIA, sur l'antenne FONTAINE L'EVEQUE.



MOROP RECHERCHE

Des accompagnateurs du congrès pour 1 ou plusieurs jours sont demandés. Ces personnes auront uniquement pour frais leur restauration personnelle. Si vous êtes intéressés, rentrez votre candidature au plus tard pour le 15 juillet au Secrétariat MOROP, Rue des Palmiers 12, 1150 BRUXELLES. Si vous faites partie du congrès MOROP n'oubliez pas de parler du R.M.M. ! des prospectus sont disponibles au secrétariat. Demandez des auto-collants à Michel HERBIET.

DEFILE DU 21 JUILLET à BRUXELLES. M.T.U.B. asbl nous communique :

Il s'agira d'un grandiose défilé de véhicules de transports en commun bruxellois de 1869 à nos jours, qui comprendra 6 voitures chevalines, 1 train à vapeur vicinal présenté sur un camion (dommage), 17 tramways électriques, 1 trolleybus, 6 autobus, 6 autres véhicules de service.

Le cortège circulera 2 fois :

Formation chaussée de HAECHE et rue ROYALE. 16h00. et 20h00

Défilé : rue ROYALE, place des PALAIS, (17h/17h30 et 21h00) rue DUCALE, place du TRONE, rue du LUXEMBOURG, place du LUXEMBOURG, et retour par le même itinéraire. (18h et 21h30)

L'accès aux véhicules ne sera pas autorisé, l'accès le long du parcours est gratuit un programme est vendu sur place.

Le musée sera fermé le 20 et 21 juillet.

Détail des véhicules prévus pour le cortège historique :

- 6 voitures à traction chevaline:

- Compagnie Morris n° 7 à impériale (1869)
- Saint-Michel n° 31 de la "Brésilienne" (1873)
- Tramways Bruxellois 240 (1884)
- Déraillable 6 des Chemins de Fer Economiques (1892)
- Tram-Car Nord-Midi 2 (1891)
- Vicinaux Belges 1

- 1 train à vapeur de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux sur camions:

- locomotive type 19 n° 979
- voitures 10782 et 11751

- 17 tramways électriques:

- Motrice ouverte 830 avec 2 balladeuses ex Ixelles-Boondael (1902)
- Chemins de Fer Economiques mixte 346 à plate-formes ouvertes (1903)
- Chemins de Fer Economiques fermée 410 (1905)
- Tramways Bruxellois 984 et balladeuse 301 (1906)
- Tramways Bruxellois 1291 et remorque 671 (1910)
- Tramways Bruxellois 1348 et remorque convertible 244 (1914)
- Tramways Bruxellois 1753 et wagon à haussette (1914)
- Tramways Bruxellois 1763 et balladeuse 29 (1930)
- Tramways Bruxellois à bogies 5025 dans son état d'origine (1935)
- Motrice Standard 1002 et remorque Standard 102 (1948)
- Motrice prototype 5018 (1949)
- Motrice P.C.C. 7104 (1958)
- Motrice métallique à 2 essieux 9079 (1960)
- Motrice articulée à 4 essieux 4032 (1965)
- Motrice Standard modernisée pour service à 1 agent 1505 (1967)
- Motrice articulée bidirectionnelle à 2 éléments "7700" (1975)
- Motrice articulée bidirectionnelle à 3 éléments "7900" (1977)

- 1 trolleybus: 6023 (1939 à 1957)

- Véhicules de service:

- 6 autobus:

- Tramway de service avec wagon porte rails 143
- Voiture-échelle rail-route 423
- Dépanneur Krupp
- Dépanneur Unimog
- Voiture Dispatching
- Voiture radio de contrôleur

- Brossel AB6DS 515 (1944)
- Brossel A96DAR 8024 (1956)
- Brossel A98DAR 8303 (1961)
- VanHool - Fiat 8441 (1969)
- Minibus pour handicapés "8900"
- Autobus articulé "8800" (1985)

Etant donné l'organisation de l'exposition du R.M.M. aux journées portes ouvertes de la gare de NAMUR, toutes les rubriques habituelles ne sont pas au rendez-vous... Veuillez excuser les auteurs et responsables : nous avons difficile d'être à la fois "à la ferme et au moulin" ...

ERRATA relevés dans FERRO-FLASH NAMUR n° 13.

Il n'y a pas à dire... rien ne passe. Les lecteurs sont à l'affût !
Merci à ceux qui collaborent avec nous pour que la revue soit précise et de bonne information.

"en marge d'un anniversaire"

page 9. Type 7, prise écritures
Type 10, 09.56
Type 29, 11.66

il y a : 09/22 il faut : 09/22 f
il y a : FRM il faut : FBM
il y a : 1166 FKR il faut : 1166 FKR
FLS FLS

page 11. 4°§, 5° et 6° lignes

il y a : ...renumérotées 001-008 pour
renforcer les AM35. Il est...
il faut: ...renumérotées 001-008. Pour
renforcer les AM35, il est...

"en train à travers la BELGIQUE"

page 14. 3°§,
page 15. légende photo
page 16. 3°§, 10° ligne

il y a : DUISBOURG il faut : DUISBURG
" " " "
il y a : ... jusqu'à ROSELAAR assurée par une
rame belge GCI)
il faut: ... jusqu'à ROESELA RE) assurées par
une rame belge GCI.

"publications"

page 31. dernier § 'éditions TTZ'

il y a : 65/96 il faut : 95/96

"nos lecteurs nous écrivent"

page 41. 1°§, SCHAERBEEK FSR
STOCKEM MKM

il y a : 15 il faut 16 : ajouter: 3198
il y a : 8 il faut 7 : biffer : 3198

Vu la mauvaise qualité de photos des pages 15,16 et 30. des articles parus dans F.F.N. n°13 "rétrorail", Michel HERBIET tient à la disposition des amateurs de "meilleures" reproductions des photos précitées soit lors de la réunion mensuelle, soit sur demande écrite à Michel HERBIET avenue de la plante 47 B boîte 4, 5000 NAMUR.

