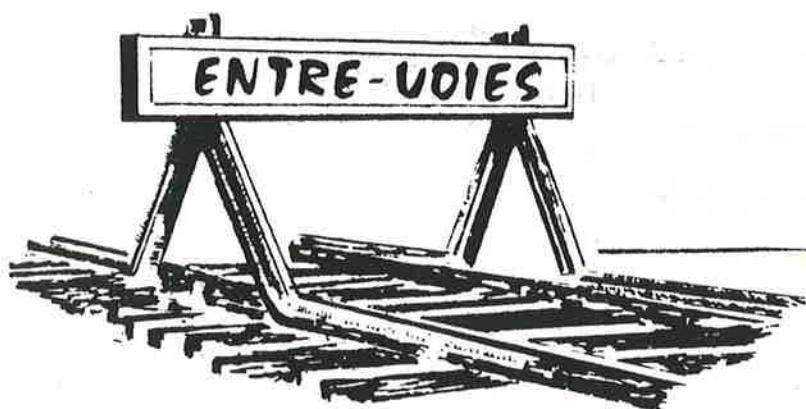


CLUB FERROVIAIRE DE L'EST DE LA BELGIQUE

VERVIERS



ENTRE-VOIES



NOVEMBRE 1982

30 frs

N° 59

EDITEUR RESPONSABLE : MOSSAY. L. 6 Av. de la Vecquée 4121.NEUPRE

ENTRE - VOIES

CFEB

sommaire

<u>NUMERO 59</u>	<u>NOVEMBRE</u>	<u>1982</u>
EDITORIAL		3
ACTIVITES DU CFEB		4
NOUVELLES DIVERSES		5
AMELIORONS NOTRE 59 ROCO		7
L'AUTORAIL Br 628 DE LIMA		14
LE WAGON Shs SNCB DE ROCO		16
LES SVB (suite 2 et fin)		24

couverture

La locomotive série 59 de la SNCB, un tournant dans l'histoire du modélisme belge.
(cliché A. Damhaut)

Abonnement *ENTRE-VOIES* (11 numéros = 1 an) ~~450 frs~~ 300 frs
virement au CCP 000-0067855-52 de CFEB ~~4800~~ 4800 Verviers

ENTRE-VOIES est envoyé gratuitement aux membres du CFEB

Le comité du CFEB n'est pas responsable des textes signés
sauf mention les textes publiés sont la propriété du CFEB, ils
peuvent être reproduits dans un but non lucratif et à condition
de citer la source et l'auteur, et d'envoyer un exemplaire à
l'édition

CFEB a.s.bl (réunions bimensuelles) cotisation annuelle 600 frs
- courrier 20 rue Jardon 4800 Verviers
- local 62 rue de la Chapelle 4800 Verviers
- SECRETARIAT tél 087/33.96.93 de 9 à 18h00 sauf le lundi

VISITE ECLAIR AU CHEMIN DE FER DES TROIS VALLEES

Mariembourg-Treignes, ligne située dans un paysage pittoresque où l'Eau Blanche, l'Eau Noire et le Viroin enlacent les prés et les vallons.

Le voyageur du petit train vapeur se retrouve plongé dans une atmosphère dépassée depuis 30 ou 40 ans.

Des locomotives crachant cette fumée noireâtre ou blanche, des wagons de bois dont les fenêtres encastrées dans les portes s'ouvrent à l'aide de sangles de cuir inusable, des banquettes de bois vieillies par les ans.

Tout un passé, proche encore, mais inconnu et révolu pour les jeunes d'aujourd'hui.

Ce qui était encore le moyen de locomotion normal des années 1940 et 1950 peut encore être découvert dans ce coin de pays merveilleux.

Le président de cette association dynamique confiait, avec fierté, que la saison 1982 avait connu un réel succès, que le matériel, dont l'acquisition et la remise en ordre était effectuée, pouvait être un sujet de pavoiser. Mais il soulignait aussi que ces succès, ces entretiens demandaient un bénévolat soutenu et sans cesse mis à contribution. N'est-ce pas là problème important dans notre société où tout se monnaie?

Souhaitons très sincèrement que de telles initiatives soient poursuivies et encouragées. Ne sont-elles pas le témoignage vivant d'un récent passé et moyen didactique intégral pour la génération de demain?

N'est-ce pas, aussi, quand on parle de civilisation de loisirs une pierre de cet édifice que notre société voudrait arriver à construire?

J.M. SIMONIS

ACTIVITES du CFEB

REUNION

VENDREDI 26 NOVEMBRE

Tractionnaire émérite, Jean Claude Elsdorf nous parlera de la gare de Luxembourg, gare particulière à plus d'un titre puisqu'elle est le point de rencontre des réseaux DB, SNCB, SNCF et naturellement CFL. Cette causerie sera agrémentée par la projection de diapositives.

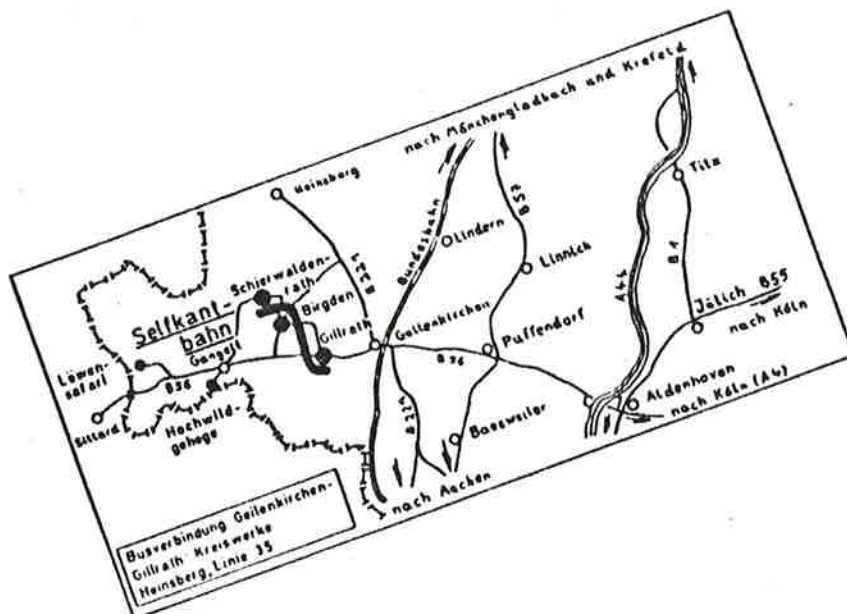


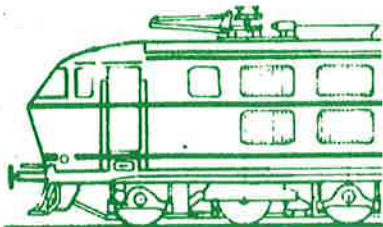
VOYAGE DE SAINT NICOLAS

Le chemin de fer touristique du SELFKANTBAHN, situé à quelques kilomètres d'Aix la Chapelle, organise les dimanche 28/11, samedi 4/12, dimanche 5/12, samedi 11/12 et dimanche 12/12/82 des journées consacrées aux enfants. Au cours des voyages, Saint - Nicolas effectuera des distributions de friandises aux enfants de plus une petite fête sera prévue dans un établissement au terminus de la ligne.

Le prix du voyage est de 5DM pour les enfants et 7 DM pour les adultes (considérés dans le présent cas comme des grands enfants)

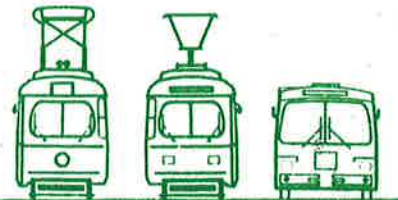
Le départ du train s'effectue depuis la station de Gillrath à 13.45 et 16.00 les dimanches et à 15.00 les samedis





NOUVELLES DIVERSES

ML et JC MICHEL



A LA SNCB

● SALZINNES

la 5947 de FKR passe en grande révision

la 6215 de FKR est sortie d'atelier et a assuré un train d'essai avec quatre voitures K sur le trajet Namur-Jemelle et retour les 21 et 22/10. Cette locomotive est peinte exactement comme les 55 bleues.

● SPECIALITES

C'est le 18/10 que l'on a vu pour la dernière fois un train rouler sur la ligne 127(Statte-Hannut) dont la section Moha-Hannut était inexploitée depuis plus de deux ans vu le mauvais état de la voie. Une 82 est donc partie à 7h15 du matin pour aller rechercher les wagons garés en gare de Braives et de Hannut, soit plus de 45 wagons! Vu l'état de la voie, le train est rentré à Statte vers 16h00. Il avait été précédé d'une brigade de la voie pour effectuer les 48km du parcours aller et retour.

Dorénavant ne sera plus desservie sur cette ligne que les carrières de Moha situées à quelques 5km de Statte.

Depuis le changement d'horaire, on peut voir une HL 1800 des CFL (conduite par du personnel de FVY) remorquant entre FVY et GMN le 49253 (rame de coke vide; arrivée GMN 14h15). Cette locomotive redescend alors à vide vers Bressoux.

AVIS AUX PHOTOGRAPHES : avec un peu de chance vous pouvez la cliquer en gare de Montzen avec une HL SNCB et une HL DB et si vous êtes vraiment..... vous pourrez encore la photographier à Visé avec une HL des NS!!

Depuis le changement d'horaire également, mutation des HL 55 bleues à NK et FVY. Sont maintenant titularisées à Jemelle les 55 n°01,02, 03, 04, 06, 07.

Autre HKM intéressant: le 47230 coke partant de Bressoux à 10h tous les jours avec une 55 bleue et une 1800 CFL.

● CONSEIL D'ADMINISTRATION

Lors de sa réunion du 29 octobre, le conseil d'administration de la SNCB a approuvé les mesures indispensables pour améliorer, au cours des années 1983 à 1988, le résultat du compte d'exploitation de 1% par année. Il a émis un avis favorable sur le plan de la rénovation de la desserte des cours aux marchandises au groupe de Liège et sur le nouveau plan de réorganisation du service des voyageurs comportant notamment la mise en circulation de trains intervilles IC et interrégionaux IR à partir de mai 1984.

Il a marqué son accord, sous réserve de la ratification ministérielle pour l'exécution de divers travaux dont entre-autres:

- le relèvement du tablier d'un pont situé sur la ligne Welkenraedt-Montzen.
- l'élargissement d'un passage inférieur sur la ligne Welkenraedt-Eupen.
- l'établissement d'un quai à Eupen etc

(l'Echo de la Bourse du 3/11/82)

G. Lejeune

une offre alléchante !!



Durant la période du 25 septembre au 12 décembre 1982, l'offre spéciale "rosarotes Wochenende" de la DB permet d'effectuer des voyages de week-end en Allemagne Fédérale à un prix exceptionnel. Le tarif spécial sera accordé à condition que le voyage d'aller (sur réseau DB) soit entrepris au plus tôt le vendredi, 21 heures, et que le voyage de retour (sur réseau DB) soit terminé au plus tard le lundi à 12 heures. Le voyage d'aller et retour doit se faire durant le même week-end.

Sans tenir compte de la distance tarifaire sur le réseau DB, le prix d'un voyage de week-end - respectivement en 2e et 1re classe - est fixé à

1932 FB et 2522 FB pour une personne

2660 FB et 3448 FB pour deux personnes voyageant ensemble

2956 FB et 3940 FB pour toute une famille.

(une famille = parents ou père/mère avec leurs enfants jusqu'à 18 ans révolus, sans tenir compte du nombre d'enfants).

Dans la limite de la durée de validité du billet, le voyageur a le droit de s'arrêter en cours de route aussi souvent qu'il le désire. Il est également autorisé à faire des détours en direction de la destination du voyage.

Dans les trains TEE et INTERCITY sur le réseau DB, les billets à prix spécial sont valables sans supplément. Pour l'utilisation des voitures-lits ou voitures-couchettes, les voyageurs doivent payer les suppléments prévus dans le tarif.

L'exemple ci-après prouve que l'offre "rosarotes Wochenende" est beaucoup plus favorable que le tarif normal :

Pour un voyage d'aller et retour sur le réseau allemand entre Aachen frontière et Munich, le prix d'un billet "mini-groupe" pour une famille (parents et 3 enfants de 12 à 17 ans) s'élève à 16.668 FB en 2e classe. Lorsqu'on profite de l'offre spéciale de week-end, le billet ne coûte que 2956 FB!

Les billets pour les voyages de week-end sont en vente dans toutes les gares importantes de la SNCB.

Pour des renseignements complémentaires, les intéressés peuvent s'adresser à la Représentation Générale de la Deutsche Bundesbahn à Bruxelles, tél.: 02/512 53 39.

FERRO

MODELISME

III. LA RETOUCHE DU MODELE

Comme nous l'avons constaté à l'occasion du test publié dans l'EV 50, le modèle Roco est loin d'être un BEAU modèle en ce qui concerne le respect des dimensions et ce manque d'exactitude va nous compliquer sérieusement la vie dès le moment où nous décidons d'y faire des retouches et d'ajouter certains détails manquants.

1. Nous nous devons de nous excuser pour le peu de sérieux avec lequel nous allons être amené à traiter le modèle, c'est cependant inévitable. Prenons à titre d'exemple les soutes à batteries situées entre les bogies, leur dimension est de 2558 mm, ce qui donne environ 30 mm au 1/87e. Si nous plaçons un tel caisson sur notre modèle, qui a un écartement de 65 mm entre les essieux 4 et 6 (au lieu de 59 mm), nous constaterons un certain "manque d'équilibre" de notre réalisation. En prenant 35mm contre 38,5mm de Roco, notre souhait a été de nous rapprocher au maximum de la cote effective tout en conservant une marge "esthétique" acceptable.

2. Fait important! les améliorations que nous vous proposons SONT A PORTEE DE TOUS. En effet, certains modélistes éprouvent encore des difficultés à "travailler" un modèle. Nous avons donc veillé à vulgariser cette tâche et à la rendre aisée. Cette concession nous conduira aussi à faire des entorses à la réalité.

PHASE 1 LE STRIP-TEASE DU MODELE

- 1 - enlever la caisse en dégagant les 4 clips latéraux
- 2 - enlever les conduits à lumière des feux jumelés pour accéder aux clips qui maintiennent la toiture
- 3 - enlever la toiture (partie noire)

PHASE 2 LA CAISSE

Comme nous l'avons signalé, le modèle Roco n'est pas si

+ voir EV 50 et EV 52

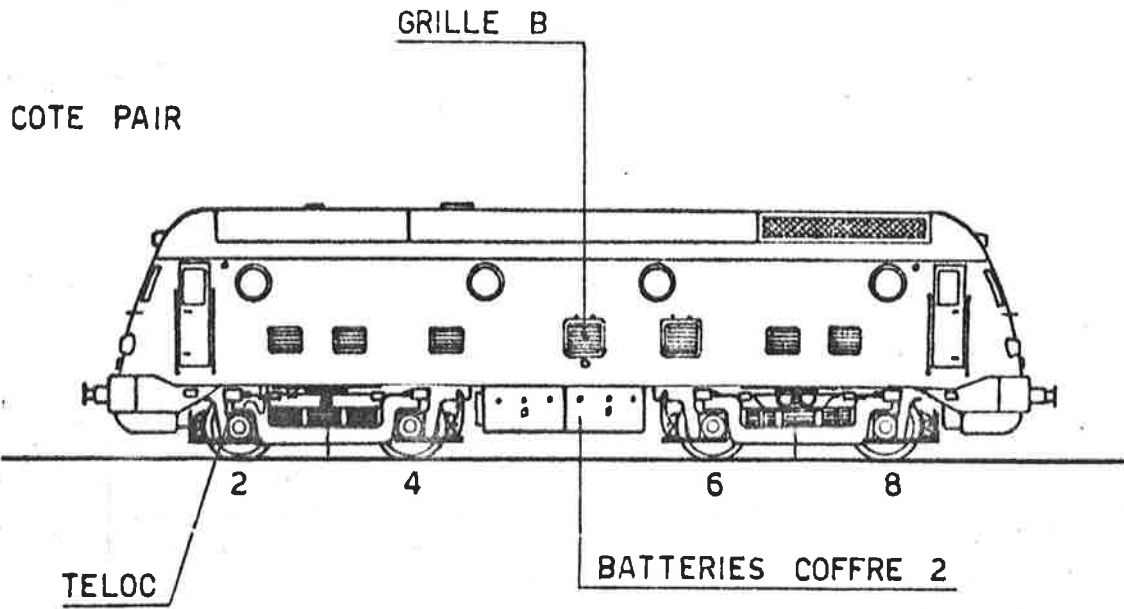
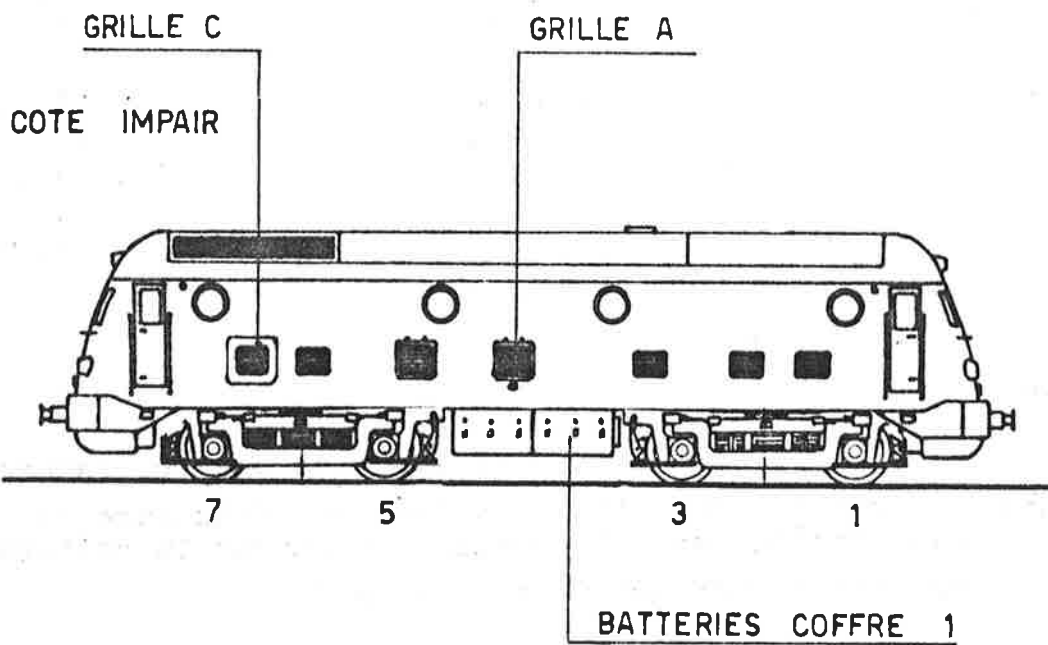


FIG 1



bien réussit qu'il semble paraître. L'examen des faces latérales laisse entrevoir des lacunes dans le positionnement des grilles. En ce qui concerne les grilles centrales repérées A et B sur la figure 1, elles sont situées contraire par rapport à l'axe de la machine et il est difficile d'apporter une modification à cette situation. Par contre pour la grille C, il sera possible de tracer un cadre de 9mm sur 9,5mm à l'aide d'un scalpel comme nous l'indiquons par la figure 2.

NB

Coté pair - coté impair!! Par cette notation, nous entendons: le coté des roues paires et le coté des roues impaires (inscriptions au bas de la caisse à hauteur des roues).

PHASE 3 LA TOITURE

Les techniciens de Salzburg ont très bien étudié le problème du montage de la locomotive en réalisant deux types de clips pour la fixation de la toiture sur la caisse, ainsi le monteur n'a pas l'embarras du choix; le malheur pour nous est que la toiture est inversée par rapport à la caisse. Il suffit de revenir à la figure 1 pour constater que les ventilateurs sont situés à hauteur de l'essieu 7 - 8.

- 1 - notre premier travail sera soit de limer les clips, soit d'élargir les boutonnières de la caisse pour pouvoir y insérer la toiture retournée.
- 2 - limer ensuite toutes les superstructures de la toiture indiquées en pointillé sur la figure 3, en ayant soin de ne pas enlever les 10 crochets utilisés pour les démontage des éléments de la toiture. Ce travail sera réalisé au moyen d'une lime douce et poli avec du papier carrossier très fin.
- 3 - tracer au moyen d'un crayon à mine grasse finement taillée, les deux axes de la toiture XX et YY et reporter sur celle-ci les différents éléments repris sur la figure 3 à savoir:

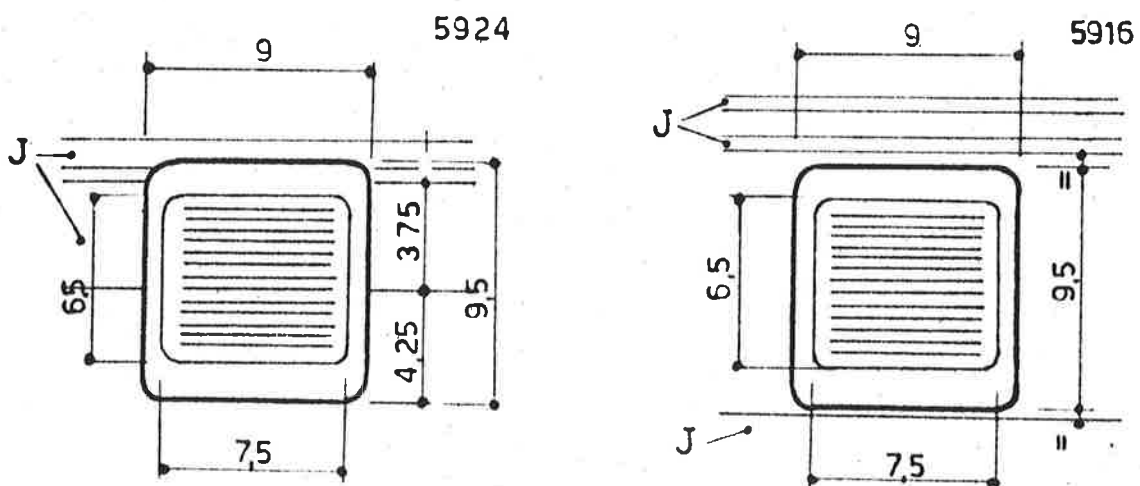
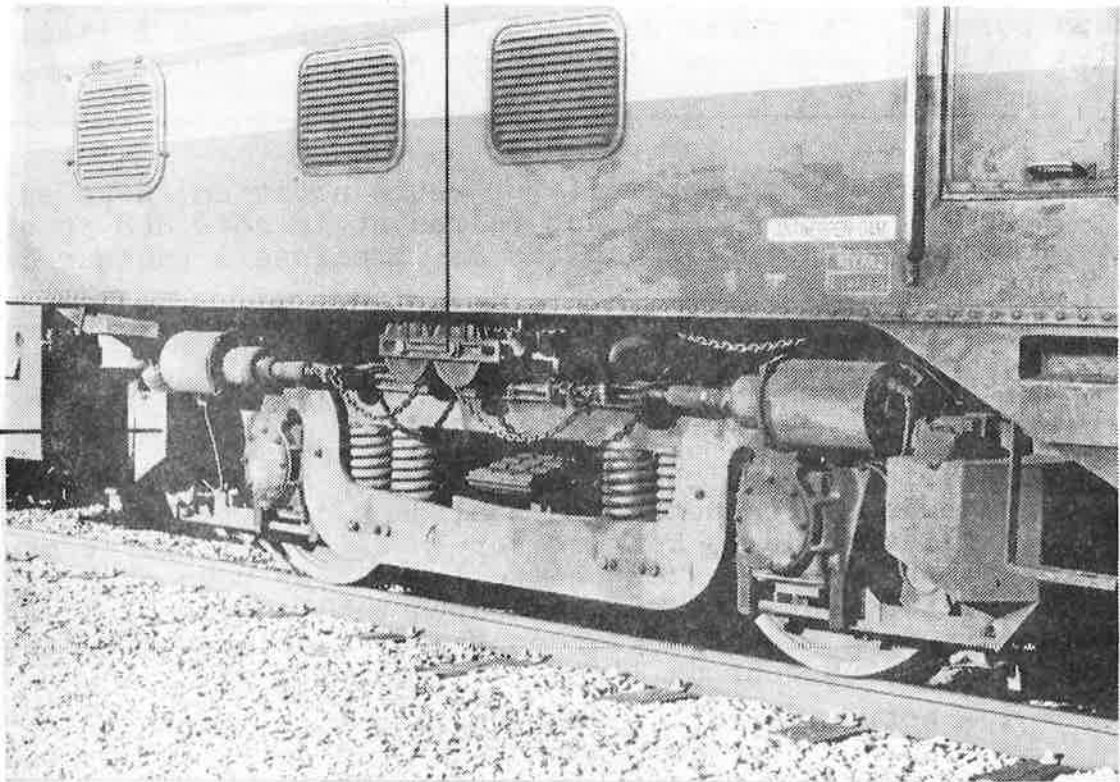


FIG 2

4.6



4.5



3.3c

3.3

2

4.1

4.2

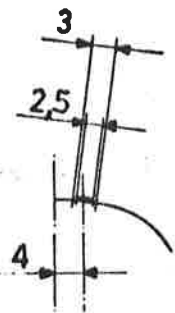
2

4.4

4.3

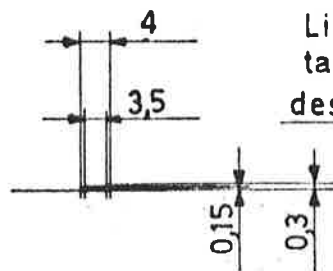
Tabatière

Coupe AA



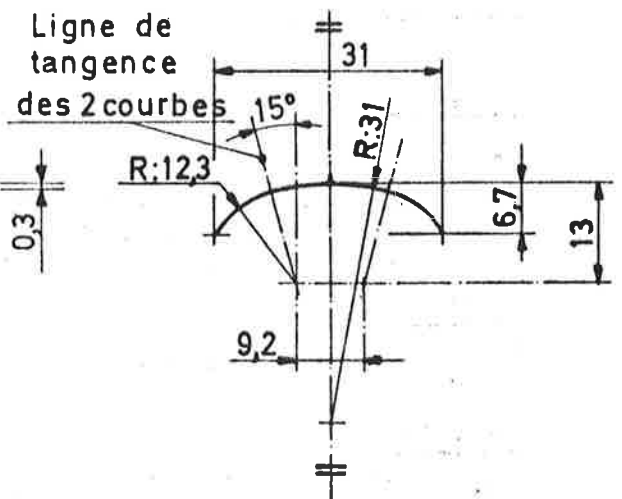
Cheminée de la chaudière

Coupe A'A'

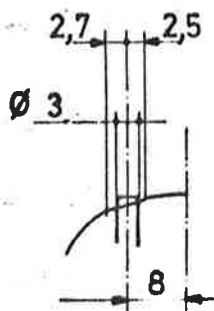


Cheminée turbo-soufflante

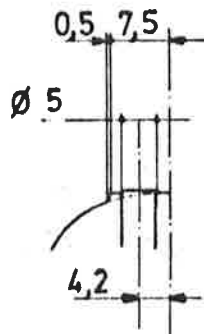
Coupe CC



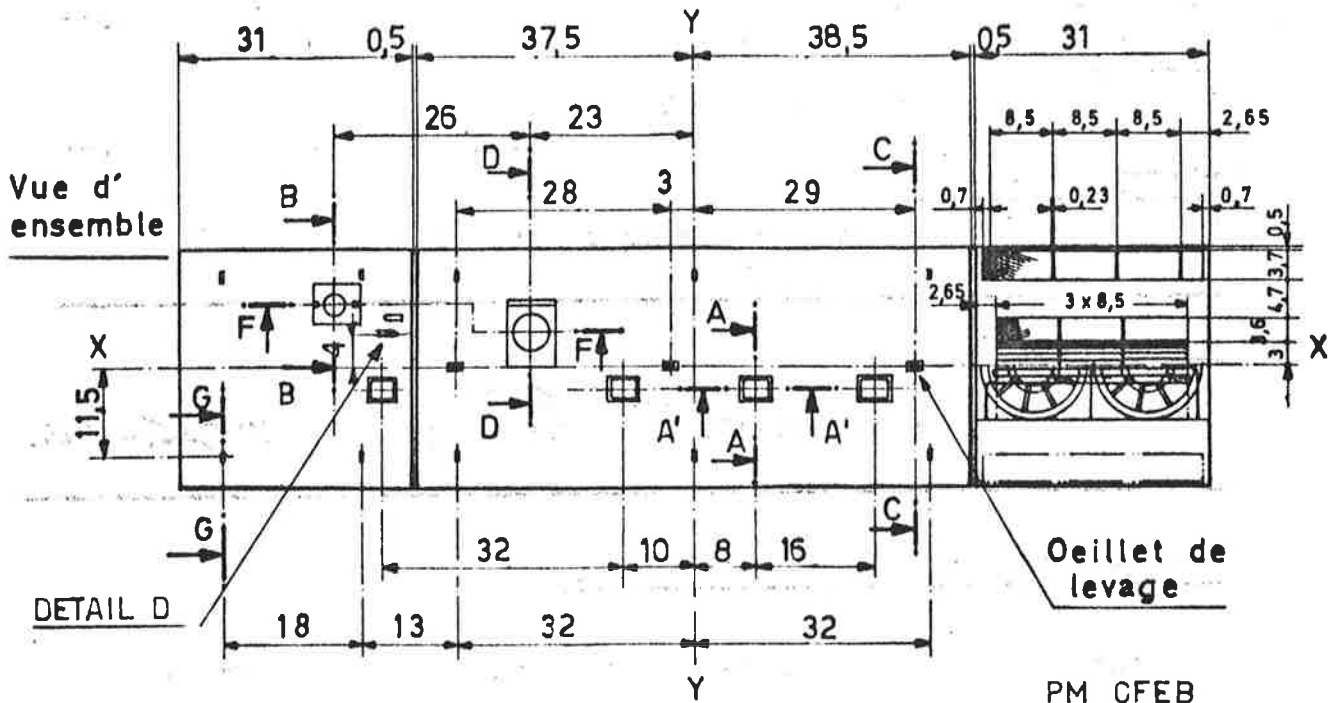
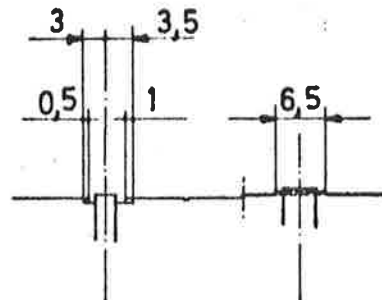
Coupe BB



Coupe DD



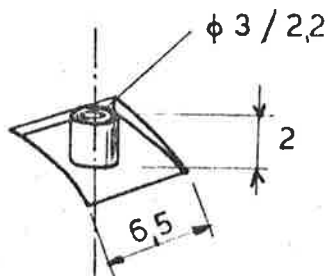
Coupe FF



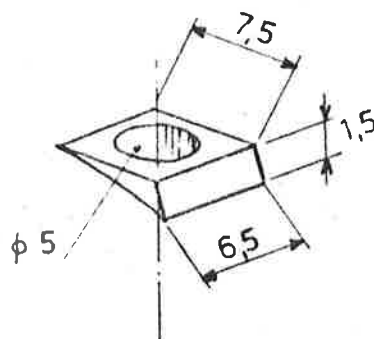
- 3 tabatières (coupes AA et A'A')
constituées de fins éléments de plastique de 3 x 4mm et de 2,5 x 3,5mm sur 0,15 d'épaisseur qui seront collés successivement sur la toiture et l'un sur l'autre.
- la cheminée de la chaudière (coupe BB et détail A)
elle sera réalisée au moyen d'un élément cylindrique de 3mm de diamètre et foré intérieurement à 2,2mm. Ce tube sera placé par collage dans une cuvette de 5,5 x 6,5mm d'où il débordera de 2mm.
- la cheminée de la turbo-soufflante (coupe DD et détail B)
d'un diamètre de 5mm, elle sera placée sur une rehausse de 6,5 x 7,5mm légèrement bisautée.
- une tabatière couverte (détail C)
réalisée en plasticard épaisseur 0,15mm
- deux reniflards (détail D)
réalisé au moyen de morceaux de fil de cuivre ou de laiton profilés comme l'indique le croquis.

Au niveau caisse tout est pratiquement terminé, si vous désirez faire une version sans phare frontal nous vous conseillons avant de remonter la caisse de coller les conduits en Lucite avec une colle plastique et de limer les phares après séchage. Avant de repeindre la toiture, veiller à reboucher les irrégularités.

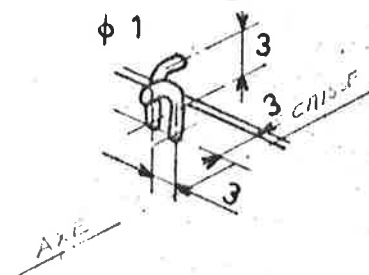
DETAIL A



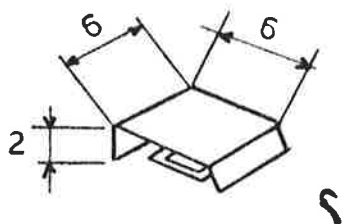
DETAIL B



DETAIL D



DETAIL C

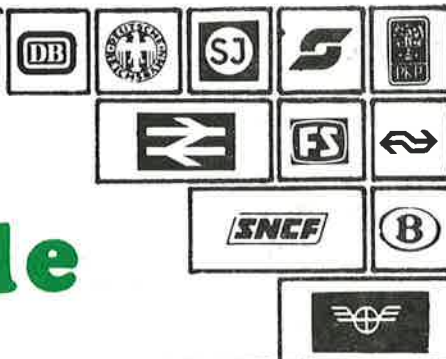


PLASTICARD

(à suivre)

Dessins	P.Mawet L.Mossay
Documentation	A.Damhaut P.Mawet
Texte	L.Mossay

Un prototype ... un modèle



1

L'AUTORAIL Br 628 DE LIMA

Pour prendre la relève des vaillants "Schienenomnibusse" qui assurèrent pendant plus d'un quart de siècle la desserte des lignes secondaires non électrifiées de son réseau, la DB se trouva dans l'obligation de mettre en chantier la construction de nouveaux engins diesel répondant mieux aux exigences de sa clientèle actuelle. Les études devaient aboutir à la création, en 1974, de deux séries d'autorails, le Br 627 qui est un engin à bogies du type B'2' de 20.260mm de longueur totale et le Br 628 qui est un autorail double B'2'+ 2'B' de 42.150mm. Outre l'esthétique et l'aménagement intérieur largement issus des ET 420, chacun de ces véhicules dispose d'un compartiment bagages; coté moteur c'est un diesel de 350 CV qui assure la traction. Cet équipement leur permet d'atteindre la vitesse max de 120km/h ce qui constitue une nette amélioration vis-à-vis des Schienenomnibusse qui étaient limités à 90km/h.

LE MODELE

Sur le plan dimensionnel, comme le montre le tableau ci-dessous, le modèle Lima n'est pas une réussite. C'est même étonnant car à notre connaissance c'est la première fois qu'un fabricant force sur la longueur d'un modèle, à noter que les roues sont également trop grosses.

Sur le plan esthétique, c'est tout différent, le modèle du Br 628 a été réalisé dans le même esprit que le Br 403; reproduction haut de gamme avec fenêtres rapportées, munies d'un encadrement chromé, aménagement intérieur, inscriptions relativement fines et conformes. Toutes ces notes positives confèrent au modèle un aspect agréable au regard et lui permet de cotoyer sans honte les engins des autres fabricants.

Le nouveau moteur, loin d'être une merveilleuse mécanique, ne nous a pas déçu, il tourne bien (on est loin des engins bruyants de la marque), et son ralenti est très acceptable. Un dernier point à signaler, seul l'élément moteur est éclairé à

l'avant et ces feux ne s'éteignent pas en marche arrière. Défaut mineur qu'il sera facile d'améliorer.

	1/1	1/87	LIMA
longueur totale	42.150	484	504
axe en axe bogies	15.000	172,4	173
empattement bogies	1.900	21,8	23
φ roues	760	8,7	11,5
longueur de la caisse (x2)	20.600	236	247

CONCLUSION

Comme nous l'avons dit dans notre test de l'ET 403 (voir EV 52 et 55), Lima s'implante lentement mais sûrement sur de nombreux marchés. Les BB 67.000, CC 40.100 en France, la CC 1800 (la malheureuse 800 sera mise à part!!) en Belgique, l'ET 403 et maintenant le Br 628 en Allemagne en font un concurrent plus que dangereux pour les autres fabricants. De plus il y a les prix Lima qui sont très abordables.

Dois-je acheter cet autorail?

Oui, si vous faites la DB après 1974 c'est-à-dire sans vapeur.

L.Mossay

CÂZÎ PO RIN

Recherche matériel roulant et accessoires en écartements O et I ainsi que vieux jouets pour Musée.

Achat ou échange

Secrétariat Musée du Jouet
44 Av des Azalées
1030 Bruxelles

A vendre transfo Fleischmann 28VA 1000frs
transfo PowerMaster (construction anglaise)
6 sélections + 1 système de ralenti
AC 16 V - DC 12 V

R. Christophe rue L. Pasteur 27
4624 Fléron (tél 58 74 83)

Achète ou échange matériel GILS écrire ou téléphoner à
R.Paquay 63 rue Bois d'Avroy
4000 Liege (tél 53 04 47)

Un prototype ... un modèle



2

LE WAGON TRANSPORT DE COILS TYPE 3614 A8 DE ROCO

LE PROTOTYPE

Ces wagons ont été mis progressivement en service par la SNCB à partir d'avril 1978 pour répondre aux besoins de l'industrie privée. L'infrastructure du Shs est similaire au wagon type 3614 B0 Shis (produit également par Roco sous la référence 4395 C), il en diffère par la suppression des capots télescopiques, des bras d'arrimage pour coils, par l'adjonction de haussettes d'abouts fixes. Les deux châssis ont été étudiés conjointement et les essais réalisés à la mi-77.

La suppression des capots, de ces accessoires et des bras d'arrimage a permis de réaliser un gain de 4t sur la tare, ce qui offre une charge utile de 62t (à la masse maximum sur rails de 80t(c3-c4)).

Un total de 350 Shs ont été construits, 210 sans frein à main 31.88.437.1.000 à 209 et 140 avec frein à main 31.88.437.1.210 à 349. Ces wagons sont utilisés dans les principaux centres sidérurgiques belges et leur conception permet la circulation sur les réseaux étrangers.

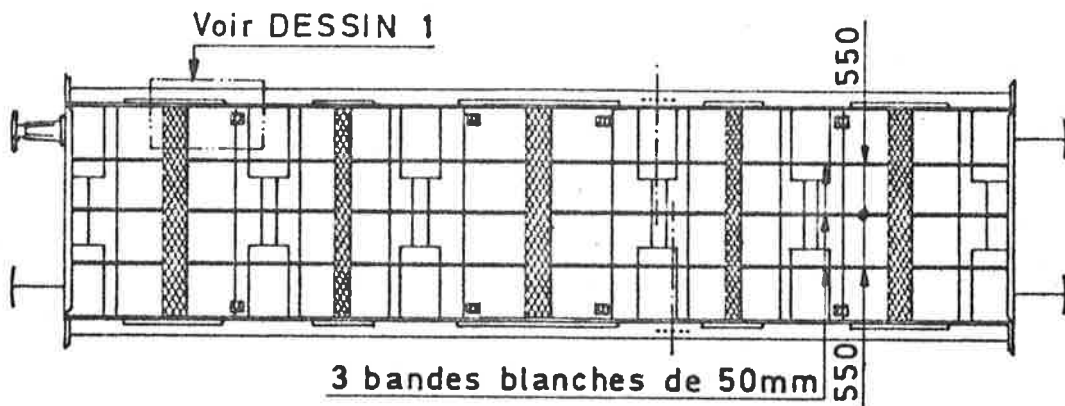
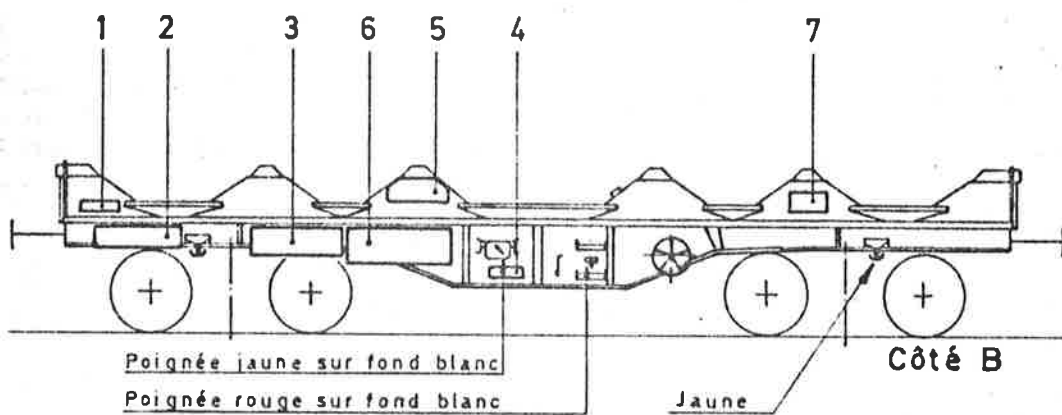
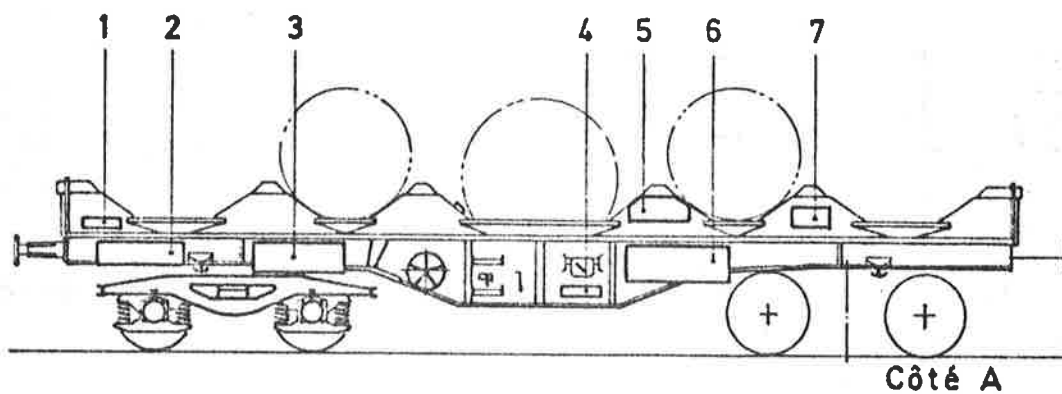
Le châssis du Shs repose sur deux bogies Y.25Cs, ces bogies de même que l'emploi d'un système de freinage adéquat permettent à ce wagon de circuler, à vide, comme en charge, à une vitesse maximale de 100 km/h.

LE MODELE

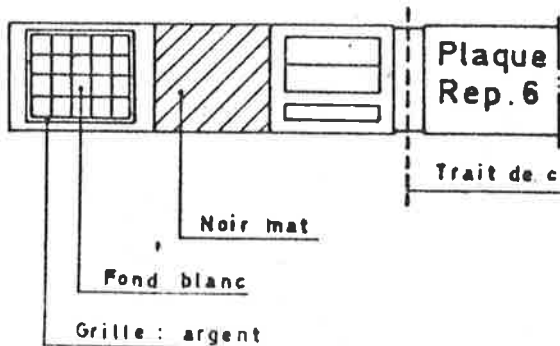
Malgré quelques inexactitudes ou omissions que nous allons passer en revue, le Shs de Roco est un modèle valable. Le wagon retenu par Roco porte le n° 38.88.437.1.232 -0, il se situe donc bien dans la série des wagons munis d'un frein à main, le chiffre d'autocontrôle est correct.

Du point de vue mécanique, le wagon Roco offre de bonnes quali-

DESSIN D'ENSEMBLE / WAGON Shs Ech.:1/87



Détail
Rep. 3



Plaque
Rep. 6

Ech.: 4/87

Trait de coupe : côté A

tés de roulement, les bogies en matière plastique et en deux parties (partie châssis + partie timonerie de frein) sont fixés au châssis du wagon par encliquetage. Les essieux pivotent dans des boîtes d'essieux en matière plastique ce qui peut provoquer à long terme des problèmes d'usure. L'aspect des bogies est bon, il correspond aux dimensions de l'Y.25Cs, seul les traverses de tête et les boîtes d'essieux laissent à désirer.

Le châssis est constitué de 2 parties: la partie inférieure (châssis proprement dit) est moulée d'une pièce, seuls les 4 tampons de chocs et les 2 volants de frein à main y sont fixés. La partie supérieure (berces, chapeaux, flasques, rehausses latérales) est également moulée d'une pièce et fixée par encliquetage sur la partie inférieure.

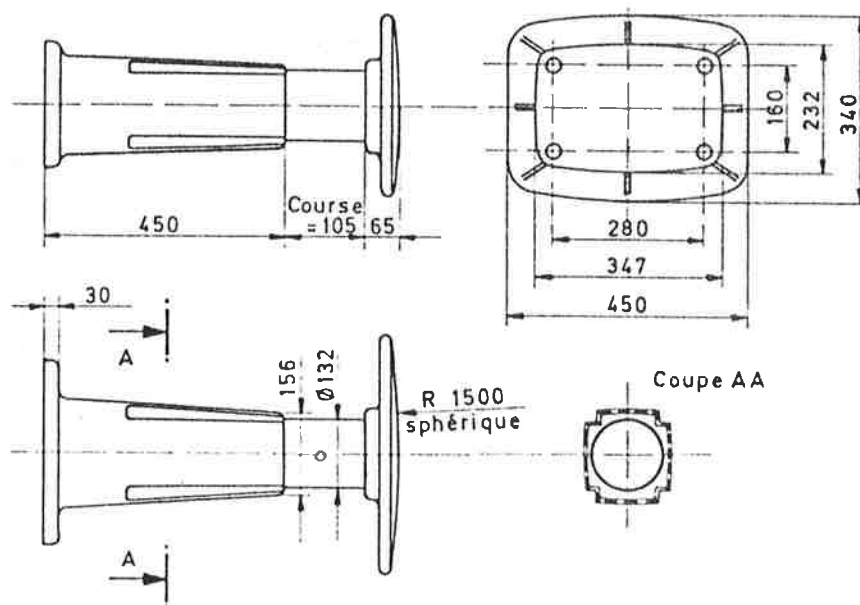
Les attelages sont montés chacun sur un système à élongation fixé sous le châssis, ce dispositif est indépendant des bogies.

Le wagon est lesté par deux poids de 20 gr chacun, placés dans les coils 2 et 4 (+).

Du point de vue esthétique, le châssis Roco représente bien le châssis des wagons Shs - Shis, les dimensions sont bonnes et les renforts sont bien placés, quelques remarques pourtant; dans la partie inférieure, les marchepieds fixés le long du wagon sont incorrects (voir dessin d'ensemble), de plus la traverse de tête diffère légèrement sur les wagons SNCB (voir dessin 2); dans la partie supérieure, les distances entre-axes de berces sont incorrectes ainsi que la forme des rehausses latérales et des berces (partie inclinée à 30° et 45° voir dessin 1).

Les tampons montés par Roco sur son Shs sont également incorrects, en effet les tampons utilisés sont des Domange - Jarret et non des tampons du type standardisé (voir dessin 4).

DESSIN 4: TAMPON DE CHOCS DOMANGE-JARRET



wagon et fournies dans un sachet séparé, la notice Roco étant peu explicite pour le positionnement de ces plaques.

a) Plaques mal placées ou non conformes

1. type de frein et poids frein: incomplète et placée trop haut (rep 4 sur dessin d'ensemble)
2. longueur hors tampons: normalement au dessus du crochet de halage, malencontreusement du côté A à l'emplacement normal du volant de frein à main.
3. indication de chargement de rouleaux sur berces (rep 5 et dessin 3): correct mais du côté A, devrait se trouver l'aplomb des marques ABC. Ce défaut est du au marquage identique sur les deux faces de la maquette.
4. marques d'identification (rep 2) correcte sauf le code UIC qui doit être Shs et non Shis
5. Dadelijk terug naar Chatelineau (rep 1)
Retour immédiat à
bien placé et correct mais texte néerlandais en tête des deux côtés

b) Marques manquantes

1. ONDERHOUD DOOR CHW RONET
REV - Voorzien en toevallig onderhoud
van de bijzondere uitrusting
ENTRETIEN PAR CHW RONET
REV - Entretien prévu et accidentel
de l'équipement spécial (rep 7)
2. case de réparation
3. marquage du bogie en général
4. case de révision
5. marque de mise à la terre
etc.....

c) marques correctes ou à compléter

1. écartement des pivots de bogie: correct
2. signes pour appui de levage: correct
3. type M du wagon: correct
4. marque de charge ABC (A B1 B2 C2 C3 C4): conformes, à placer soi-même à l'emplacement indiqué sur le dessin d'ensemble (rep 6).
Du côté A: il est nécessaire de séparer les plaques rep 3 et 6 (fournies attachées), le support de la plaque rep 6 devra être légèrement coupé pour son positionnement correct et collé avec de la colle à deux composants. Il faudra également recouper une partie du marchepieds latéral de toute façon trop long.
Du côté B: les plaques rep 3 & 6 pourront être collées telles quelles.
5. tare du wagon avec frein à main, porte-étiquettes et place pour annotations: ces trois marques sont groupées sur la plaque rep 3. Avant collage, il est bon de détailler cette plaque en la peignant de la façon suivante:

L'équipement de frein des wagons Roco diffère de celui réalisé sur le wagon réel: le volant de frein à main doit être placé plus haut (un trou étant réalisé dans l'âme du longeron pour son montage sur le prototype), d'autre part les poignées de commande du frein sont en surnombre (2 sur le wagon réel) et mal disposées (voir dessin d'ensemble).

Chargement du wagon

Le wagon réel supporte une charge maximale de 62t (c3-c4), la répartition de la charge peut se faire de différentes façons comme indiqué sur le dessin de chargement figurant sur le wagon et reproduit sur le dessin 3. Tous les coils fournis par Roco ne peuvent pas être chargés, une évaluation de leur poids sur base du volume et en considérant que le coil médian a un poids de 45t (densité acier 7,8, facteur correctif 0,586) on obtient: coil 3 = 45t

coils 2 & 4 = 14,2t

coils 1 & 5 = 20,4t, de ce fait les possibilités de chargement sont les suivantes:

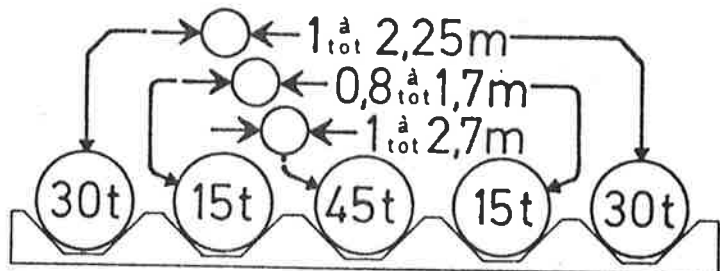
1. 40,8t = 2 coils extrêmes (1&5) à leurs emplacements
2. 28,4t = 2 coils intermédiaires (2&4) à leurs emplacements
3. 45t = le coil médian (3) à son emplacement
4. 48,8t = 2 coils intermédiaires (2&4) à leurs emplacements
+ 1 coil extrême (1) placé au milieu

Les coils de Roco sont bien réalisés et répondent en dimensions aux normes de chargement du wagon réel. Il serait toutefois préférable de les repeindre: noir pour la partie centrale et argent + black gun pour les toles.

Les dispositions des coils telles qu'elles sont prescrites pour obtenir un chargement conforme laisse des berces vides que l'on peut éventuellement aménager comme décrit dans le paragraphe "Modification".

DESSIN 3 : CHARGEMENT DES ROULEAUX DE TOLES
SUR BERCE / WAGONS Shs & Shis

indications masse max.
diamètre max. par berce



Marques et inscriptions

Bon nombre de marques et inscriptions existantes sur le prototype sont inexistantes ou incorrectes sur la maquette Roco. Vu la difficulté de remédier à ces défauts, la description qui suit est donnée pour information. Une attention plus particulière est portée sur les plaques d'inscription à ajouter au

- porte-étiquettes: fond blanc; treillis argent. } v.dét. 3
 - place pour annotations: noir mat
- pour la fixation du coté A, la plaque rep 3 est collée séparément comme indiqué sur le dessin d'ensemble.

Tableau des dimensions comparées

	1/1	1/87	Roco
longueur hors tampons	12.040	138,39	138,5
lg entre pivots de bogies	7.000	80,46	80,5
longueur du chassis	10.800	124,14	124,1
largeur hors tout (crochets halage)	3.110	35,75	35,5
largeur chassis	2.790	32,07	31,8
hauteur axe tampons/rail	1.060	12,18	12,1
" hausette d'about/rail	1.855	21,32	20,6
longueur du bogie (Y.25Cs)	3.250	37,35	38,1
dist. entre-axes d'essieux	1.800	20,69	20,9
diamètre des roues	920	10,57	11
distance entre berces 1 - 2	1.912,5	21,98	20,9
4 - 5			
" " " 2 - 3	2.220	25,52	28,7
3 - 4			
diamètre coil 3 (milieu)	1.000 à 2.700	11,5 à 31	29,6
diamètre coils 2 & 4 (interm)	800 à 1.700	9,2 à 19,5	17,6
diamètre coils 1 & 5 (extrême)	1.000 à 2.250	11,5 à 25,9	20,6
masse maximum sur rails	80t	121 gr	95 gr

Couleur

Bogies et wagon sont de couleur brun/rouge, le plastique étant teinté dans la masse. Bien que ne valant pas une peinture, la teinte de la maquette est bonne.

Pour faciliter le positionnement de la charge sur le wagon, trois bandes blanches sont peintes longitudinalement sur les berces (voir dessin d'ensemble).

Peindre également en jaune les crochets de halage.

Modifications

Outre les plaques de marques et inscriptions déjà décrites précédemment, Roco fournit d'autres pièces détachées:

- 2 mains courantes d'ateleur
- 2 mains courantes pour hausettes d'about
- 2 marchepieds d'angle

ces six pièces se placent comme indiqué sur la notice Roco.

Concernant l'aménagement des berces laissées vides, il faudra découper la partie horizontale qui constitue le fond de la berce (voir dessin 1), ensuite coller dans l'entaille une imitation de tôle larmée en prenant soin de ne pas déborder sous les berces pour ne pas surélever la partie supérieure du wagon (dessin 1/II). La découpe du fond des berces 1 & 5 entraîne la suppression du système d'encliquetage de la partie supérieure à la partie inférieure, la liaison devra être effectuée par collage.

Comme autres modifications réalisées, on peut noter:

- la confection de tampons conformes (voir dessin 4)
- la découpe dans les berces de 8 marchepieds manquants (voir dessin d'ensemble et dessin 1)
- couper les marchepieds latéraux à la bonne longueur (voir dessin d'ensemble)
- ajouter deux mains courantes (une par coté) sur le bord de la berce 3, à l'aplomb des marchepieds latéraux (voir dessin d'ensemble)
- ajouter les poignées de frein conformes.

D'apparence simple, le wagon Shs compte de nombreux détails que Roco n'a pas pu reproduire sur sa maquette. Réaliser l'ensemble des modifications citées dans cet article, bien qu'à la portée de tous, demande un temps relativement important, à chacun de choisir celles qui lui semble les plus importantes.

P.Mawet

NEWS

COLLECTIONNEURS A VOS POCHEs !!!

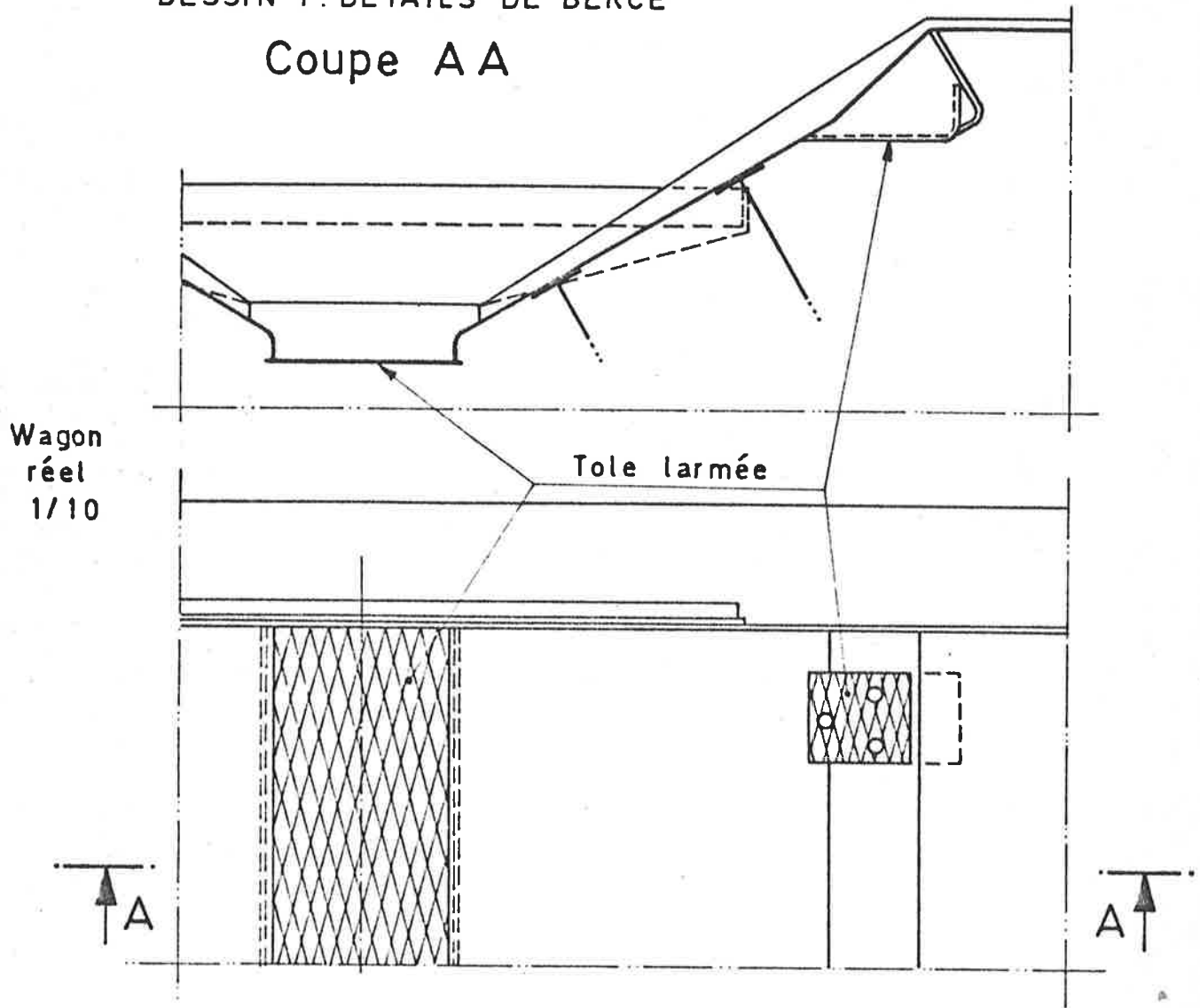
Marklin annonce la sortie de modèles spéciaux pour 1983 (Special Export)

réf. 3143 diesel des NSB
4561 citerne 2 essieux SECA SNCB
4562 fermé Foster's Lager

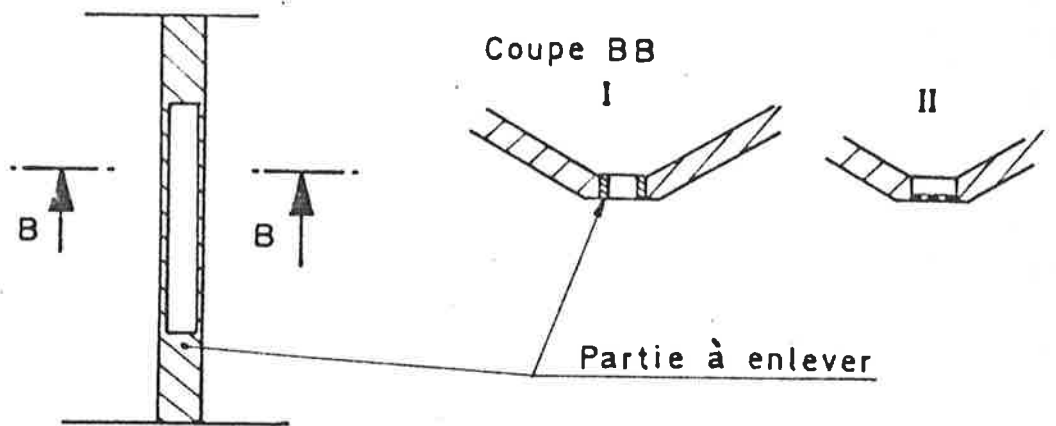
(voir annonce publicitaire dans EV 60)

DESSIN 1: DETAILS DE BERCE

Coupe A A



Maquette
2/87



DESSIN 2: TRAVERSE DE TETE

