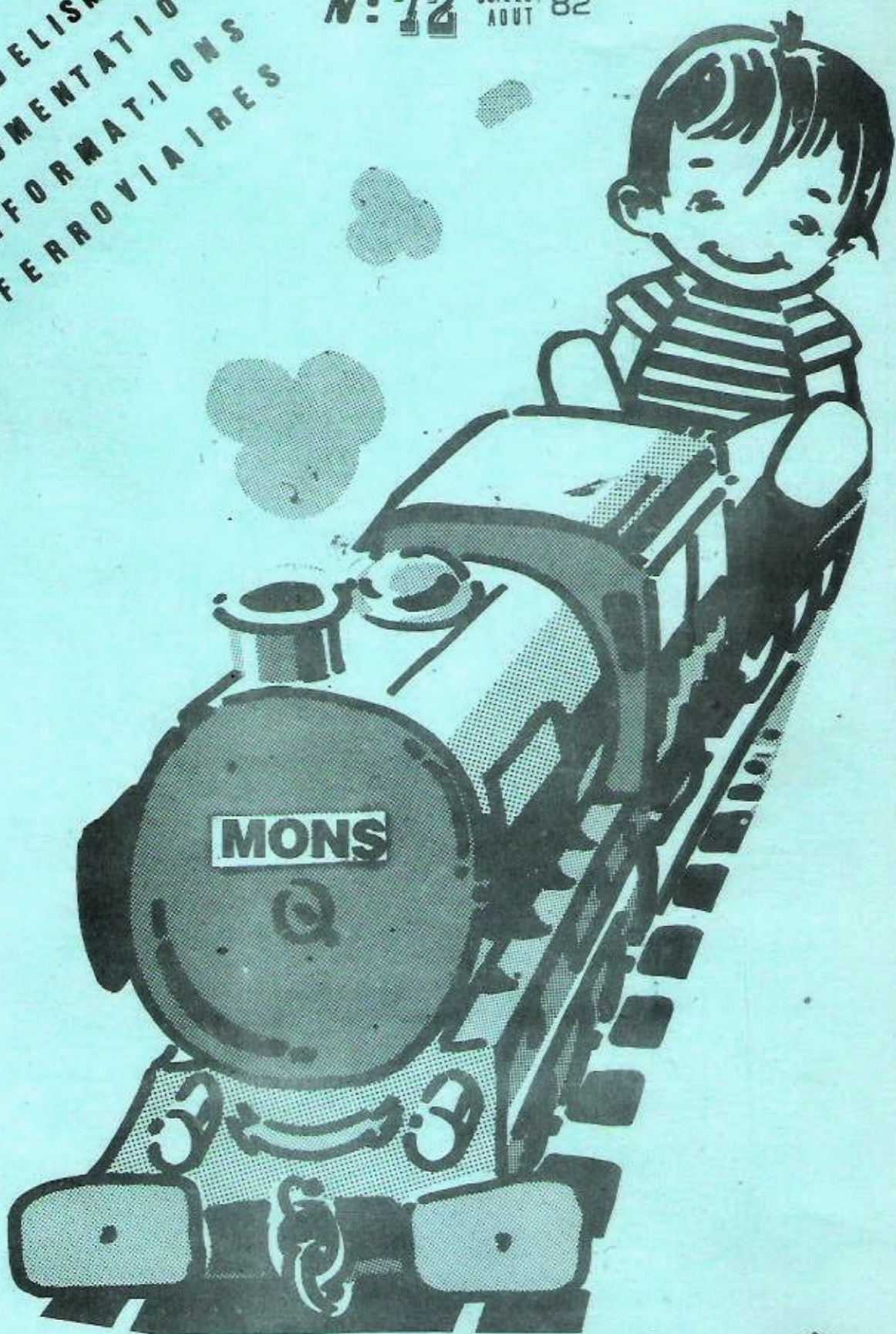


FERRO

L
A
S
H

MODELISME
DOCUMENTATION
INFORMATIONS
FERROVIAIRES

N: 72 JUILLET
AOUT 82



Edi resp.: Jenny DELCOURT Rue E. Hulin, 22 7111 ST VAAST

dimanche 29 août

FERRO-FLASH

N° 72

JUILLET AOUT 1982

Adresse postale:

Chaussée de Mons, 125
7160 HAINE ST PIERRE

SOMMAIRE

Nos activités	3
2ème rendez-vous du modélisme à MONS	4
MODELISME	
Transformation d'une locomotive LIMA série 23 JL VAN LENS	5
Une camionnette FIAT "Praliné" en version SNCB P. PONTIERE	10
Commandes groupées A LA SNCB	12
La série 27 P. TOUBEAU	15
Manifestations	19
Documentation	19
En parcourant	23
Petites annonces	25



C.F.C.

Adresse postale:

Chaussée de Mons, 125
7160 HAINE ST PIERRE

Section BRUXELLES:

resp.: M. M. BOIGNIEZ
Rue de la Victoire 145/9
1060 BRUXELLES

Compte bancaire:

271-0061822-65
Club Ferroviaire du Centre
HOUDENG-GOEGNIES

R.M.M.

Secrétariat:

M. JM. WARZEE
Route de Gembloux, 33
5002 ST SERVAIS

Compte bancaire:

001-0013804-09
M. HERBIET
NAMUR

Les articles de FERRO-FLASH ne peuvent être reproduits qu'après accord de leur auteur.

Tout courrier demandant réponse doit être accompagné d'une enveloppe timbrée self-adressée.

FERRO FLASH est entre vos mains grâce au dévouement des auteurs (cités dans le texte) mais aussi de Mme FRANCOIS, de MM. FRANCOIS DEBLIQUIT, TOUBEAU et HAUTEFIN

NOS ACTIVITES

Nos réunions

C.F.C.

▶ Samedi 21 août 1982 à 14h30 local ALLIANCE Ecole communale
Rue A. Rénard (ex-rue de l'Alliance)
HOUDENG GOEGNIES

Au programme: réunion libre de vacances
▶ Samedi 11 septembre 1982 à 14h30: réunion libre local Alliance

▶ **REUNION HEBDOMADAIRE:** les jeudis de 19h30 à 22h...et plus.
Construction du réseau HO: on ballaste: apportez pelles et pioches!
N.B.: essai en ligne possible 2 rails = (Le 21 août également).

▶ **SECTION VAPEUR VIVE:** la construction de la voie avance à grands pas.
Inutile d'être outillé pour participer aux activités de cette section.
Le travail préparatoire se déroule actuellement chez l'ami Olivier.
Si vous désirez y participer activement (tronçonnage et soudage, outillage mis gracieusement à notre disposition par M. BANNEUX), veuillez contacter M. O. BANNEUX, rue de Luttre 37 6178 GOUY LEZ PIETON
tél: 071/845707

Il est évident que, seuls les membres ayant participé activement et régulièrement aux travaux préparatoires seront admis à l'exploitation future du réseau C.F.C.

▶ **SECTION BRUXELLES:** réunion le vendredi 3 septembre à 20h00
Local mis gracieusement à votre disposition par
M. MATHURIN, Rue Longue, 84 1150 BRUXELLES

DERNIERE MINUTE

• VISITE DU MUSEE DE LOUVAIN le vendredi 27 août 1982

• REUNION SPECIALE X. JACQUET: qui répondra à vos questions sur le modèle-liame SNCB et le travail du plasticard: vendredi 27 août 1982

• ATTENTION: ces 2 activités doivent encore être CONFIRMÉES

• Les membres intéressés par celles-ci sont priés d'envoyer une enveloppe self-adressée et timbrée au CFC c/o P. TOUBEAU, Rue de la Victoire, 37 7230 FRAMERIES

• Nous vous communiquerons tous renseignements sur ces activités par ce moyen rapide et facile.

R.M.M.

Vendredi 17 septembre 1982 à 19h30 au local du R. M. M.
Centre Socio-Culturel Communal
Plateau de Belle-Vue; rue du Trèfle
5100 JAMBES Montagne NAMUR

Les réunions suivantes se tiendront: 29/10, 26/11, 17/12

Manifestation

C.F.C.

RTBF



mons

Dès la fin du mois d'août, le club sera à la fête; en effet, il participera au deuxième rendez-vous national du modélisme au Grand-Large à Ghlin-Mons. Comme l'année dernière, une journée entière sera consacrée à diverses exhibitions et démonstrations, de la part de modélistes issus de tous les coins du pays, dans plusieurs disciplines, sur terre, sur mer et dans les airs; ainsi donc, les petites voitures, les avions et tous engins volants, les bateaux, un train miniature à vapeur vive évolueront toute la journée du 29 août de cet été, pour le plaisir d'un public que tout le monde espère encore plus nombreux que l'année dernière.

Participent bien sûr à l'organisation la Ville de Mons et la RTBF qui, sur les antennes de radio wallonnes, annoncera la nouvelle à de nombreuses reprises. Forts de leur expérience de l'année 1981, les organisateurs apporteront encore de nouvelles attractions pour enfants, petits et plus grands, ainsi que pour tous les adultes désireux de passer un dimanche d'été très agréable. Il faut donc s'attendre à un spectacle de grande qualité auquel sont aimablement invités tous les membres du CFC et autres.

En plus de la présentation du 29 août, une exposition statique de modèles réduits se tiendra salle St-Georges à Mons Grand-Place du 28 août au 12 septembre. Parmi cet ensemble de modèles réduits de dimensions diverses, plusieurs vitrines seront parées de modèles, intéressant plus particulièrement les amateurs de chemin de fer miniature. La section vapeur vive, toujours aussi dynamique et sympathique sera présente au rendez-vous: entre autres, des pièces de locomotive vapeur en construction vous seront exposées et vous permettront d'admirer le travail impressionnant de précision et d'habileté nécessaires à une telle réalisation. Il y aura également une panoplie de modèles à écartements divers, un réseau à l'échelle H0 et encore bien d'autres attractions que vous êtes cordialement invités à venir découvrir à cette occasion. Il est inutile de préciser que c'est le circuit à vapeur vive de M^r Luc Tennstedt qui animera, pour le CFC la journée du 29 août, au Grand Large.

Rendez-vous donc fin août!... mais, vous qui êtes déjà dès maintenant

décidés à participer activement, vous devez contacter les responsables!

Philippe TOUBEAU, rue de la Victoire, 3 à 7230 FRAMERIES 065/662721

Pierre COPPIETERS, rue N. Dame du Petit Niny, 19 à 7000 MONS 065/335771

MODELISME

Une 123 SNCB en livrée d'origine, à partir du modèle LIMA

1. Introduction

Le prototype de ce modèle est suffisamment connu (83 exemplaires) pour qu'un modéliste belge ait l'envie de le faire circuler sur son réseau. Les variantes, et donc les possibilités de personnaliser, sont nombreuses: types 123, 124, 125, 140 et 122 (cette dernière avec quelques modifications supplémentaires) jusqu'aux séries actuelles 22, 23 et 25.

Et pourtant ! Je n'ai-à ce jour-pas eu l'occasion d'admirer de telles réalisations, d'où l'envie d'écrire cet article qui incitera peut-être nos amis à faire des prouesses. La qualité suprême dans ce genre de sport est...d'oser!

Tel qu'il est vendu, ce modèle est imbuvable, il faut bien l'avouer: la hauteur de la caisse au-dessus du rail et les vitres en retrait, dénaturent complètement son aspect. De plus, le mécanisme de traction est bruyant et peu souple, ce qui achève de conférer à cet engin le titre de "jouet".

Il n'a toutefois pas que des défauts. Les qualités sont de taille également: outre le fait d'exister (les modèles vraiment belges ne sont pas légion), on note la très bonne fidélité des dimensions et des formes générales, la bonne gravure des prises d'air et des flancs de bogies et - last but not least - le prix du jouet permet d'"oser" les grandes transformations.

2. Travaux à exécuter:

- remplacer les pantographes et la ligne de toiture
- remplacer les vitrages
- repeinture
- améliorer le châssis existant ou remplacer l'ensemble châssis-moteur-roues

Remarque: si l'on ne veut pas engager de trop grandes dépenses et/ou si l'on désire faire un modèle "vitrine", il est possible de garder le châssis LIMA, mais il est indispensable de surbaisser la caisse. Dans le cas contraire, on s'orientera vers le choix d'un nouveau châssis alliant les qualités suivantes:

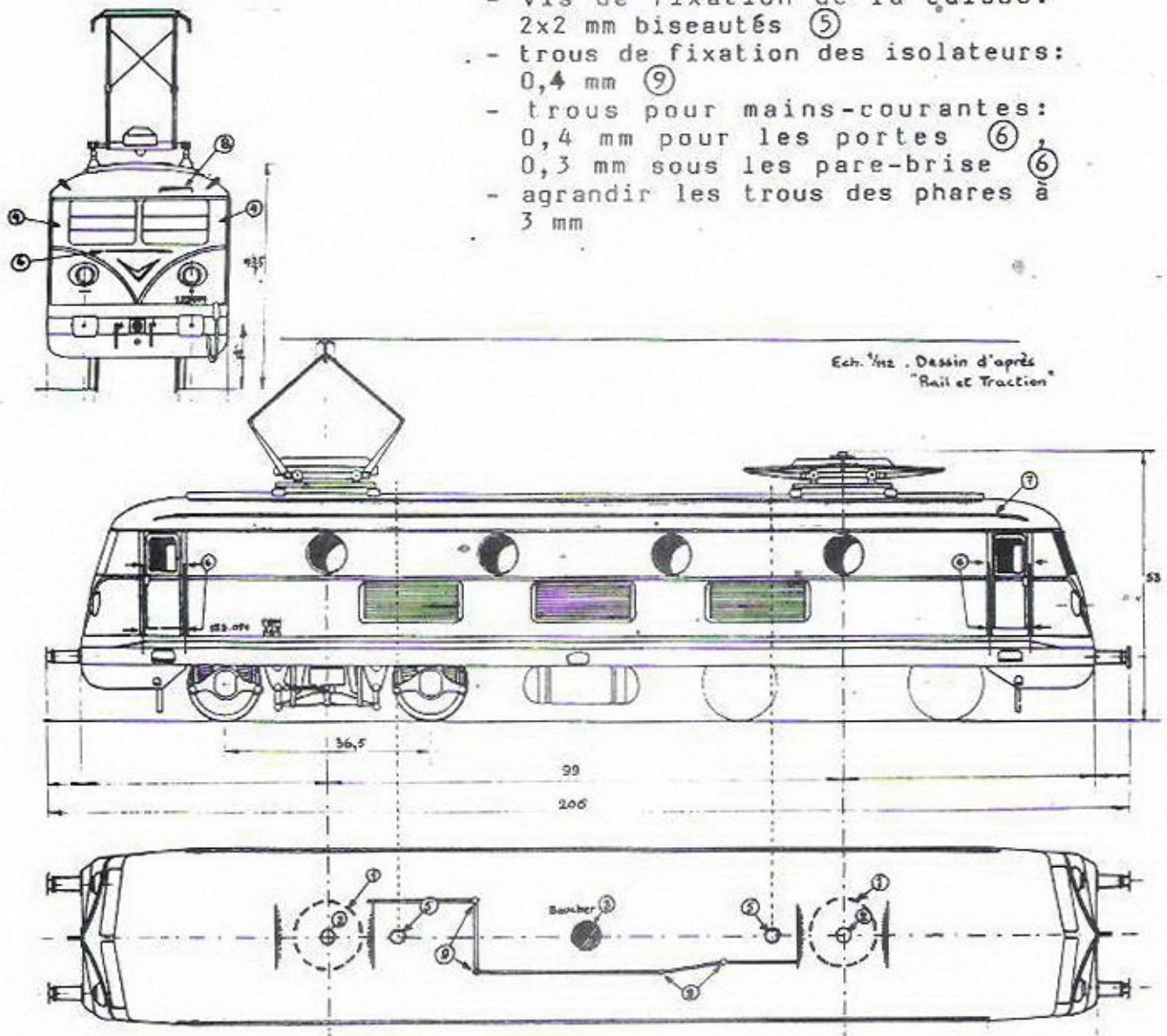
- prise de courant sur les huit roues;
- dimensions et empattement se rapprochant le plus possible du modèle;
- volant d'inertie;
- moteur 5 pôles;
- prix moyen ou faible.

Le châssis ROCO de la BR 212 diesel ou la 59 SNCB convient bien à cet effet. (Ref. 4151 ou 4152)

6

3. Désabillage de la caisse

- (a) Enlever les pantographes LIMA.
- (b) Retirer les vitrages et les conduits de lumière.
- (c) A l'intérieur de la caisse: éliminer les renforts des trous de fixation des pantographes ① et reboucher ces trous à l'aide de mastic ② ainsi que le trou pour la vis de fixation au châssis ③.
- (d) A l'aide d'un couteau X-Acto, araser la ligne de toiture, les deux gouttières, les mains-courantes (des portes et sous les pare-brise) et les numéros en relief. Eliminer également les jointures de plastique sur la face avant ④. Creuser un méplat pour chaque pantographe, permettant de les placer à bonne hauteur.
- (e) Poncer à l'aide de papier abrasif extra fin.
- (f) Trous à forer: - vis de fixation des pantographes: 2x2 mm ②
- vis de fixation de la caisse: 2x2 mm biseautés ⑤
- trous de fixation des isolateurs: 0,4 mm ⑨
- trous pour mains-courantes: 0,4 mm pour les portes ⑥, 0,3 mm sous les pare-brise ⑥
- agrandir les trous des phares à 3 mm



remarque: la longueur des mains-courantes encadrant les portes ne descendait, à l'origine, pas plus bas que la porte de la cabine elle-même (comme sur le modèle LIMA); elles ont été allongées par la suite

- (g) Monter deux nouvelles gouttières à l'aide de fil de 0,4mm ⑦; les coller à l'araldite ou cyanolit, éventuellement ajouter du mastic et biseauter les extrémités.
Un "truc" pour obtenir du fil parfaitement droit: couper un morceau de un mètre environ; une extrémité dans un étau, l'autre tenue par une chignole à main; tendre et faire tourner la chignole jusqu'à ce que le fil soit parfaitement droit
- (h) Placer du tube diamètre 3mm dans les orifices des phares en laissant ressortir d'environ 0,5mm
- (i) Monter deux visières pour la signalisation double-traction située au-dessus de chaque pare-brise gauche (en carton ou plasticard très fin) ⑧

4. Châssis ROCO: démontage complet

Il s'agit de retirer la caisse, déssouder les câbles d'alimentation, retirer la plaquette de circuit imprimé et son support, le moteur et les "silentblocs"; les bogies se retirent par traction vers les extrémités de la loco.

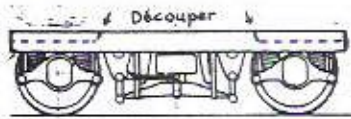
Le bloc-châssis est à ce moment à nu. Il faut maintenant en dégrossir les côtés d'environ 1,5 mm de chaque côté pour que la caisse puisse y glisser avec une légère résistance. On utilisera pour ce faire une grosse lime bâtarde. Les extrémités du châssis doivent également être biseautées. Lorsque la pièce est à la largeur voulue, on poncera à l'aide de papier de verre et on passera une couche de peinture matte noire ou gris foncé.

Remontage:

Le support du circuit imprimé devra être fixé de manière différente qu'au départ: on pourra soit le coller sur le châssis à l'aide de colle araldite, soit le fixer à l'aide d'une vis auto-taraudeuse. Prévoir aussi la fixation de la caisse sur le châssis, par 2 vis de 2 mm à tête triangulaire sortant sur le toit, près des pantos pour être plus discrètes ⑤. Il faut souder deux écrous en laiton sur le circuit imprimé, en regard des trous ⑤; prévoir également deux trous dans le circuit imprimé.

5. Bogies

L'empattement des bogies ROCO est un peu trop faible, mais ce défaut n'apparaît pas trop. La gravure des flancs de bogies LIMA étant très respectable, nous allons opérer l'échange suivant: séparer les flancs des traverses et recoller les flancs LIMA sur les traverses ROCO. Auparavant, pour que le bogie puisse pivoter librement, découper les extrémités des longerons.



6. Peinture: (si possible au pistolet pour les (a), (b), (c))

- (a) vert foncé pour la moitié inférieure de la caisse: vert Humbrol No. 3 ou vert Empire Levis, + bleu foncé mat + quelques gouttes de noir;
- (b) vert clair pour le haut: vert Humbrol + jaune (ce vert n'existant plus à la SNCB, il est assez difficile de trouver la teinte exacte, même en se référant à des photos couleur); un commerçant pourrait-il prendre l'initiative de produire ces couleurs?
- (c) noir mat + un peu de gris et brun, pour la toiture;
- (d) couleur aluminium pour les lisérés. Quant à la "moustache" de l'ex-123, elle peut être découpée dans du carton très fin et collée avec précaution;
- (e) ligne rouge très fine pour souligner les lisérés d'aluminium, tirée à la plume à dessin et de l'encre de chine rouge;
- (f) peindre en noir l'encadrement des fenêtres et des prises d'air latérales. Les fenêtres des portes de cabine sont, elles, encadrées de peinture aluminium (peindre aussi dans cette couleur les poignées de portes), ainsi que les cercles des phares;
- (g) la numérotation est faite à l'aide de transferts de 1,1 mm. Les noms des dépôts sont représentés par les codes du dépôt d'affectation normal au-dessus du dépôt d'entretien. La plaque constructeur située au centre n'a pas été modifiée depuis les origines et est de couleur vert pâle et lettres blanches.

7. Fenêtres

Peut-être la partie la plus fastidieuse: découper dans du cellophane transparent chaque fenêtre et hublot, de façon à les encastrent exactement dans les orifices et à apparaître au raz de la caisse. Matériau utilisé: le cellophane de votre calendrier Edi-Blanchart (surtout gardez-le en bon état, c'ad sans griffes!). Les "barres" de dégivrage des pare-brise sont exécutées par une petite incision au couteau X-Acto.

Une fois en place, les vitres sont collées à l'aide d'une goutte de trichloréthylène (colle liquide) à utiliser avec parcimonie car dissolvant la peinture.

8. Ligne de toiture

Les photos d'origine laissent apparaître une barre montée sur isolateurs entre les deux pantographes, contrairement à la situation actuelle du câble sous isolant. Aucune photo ni plan de la toiture n'existent, ni à la SNCB, ni chez le constructeur; l'heureux possesseur d'un de ces documents gagne donc un apéritif s'il peut nous les faire parvenir. Pour l'instant, on en est dès lors réduit à faire confiance à l'exécution de LIMA en remplaçant bien évidemment le moulage plastique par de la corde à piano (0,5 mm) fixée sur des isolateurs (Sommerfeldt ref. no. 157, coupés en 2 éléments et peints en brun foncé).

9. Finition et divers:

- (a) Placer les mains-courantes en corde à piano de 0,4 mm, repliées aux extrémités (6). Mains-courantes sur face avant, fil 0,3 mm.
- (b) Ampoules 2 mm sans socket, à coller légèrement.
- (c) Limer les tampons pour obtenir la forme SNCB correcte + trous (les Ets. Dacker produisent maintenant ces tampons: en vente chez les bons détaillants).
- (d) Monter les pantographes: les plus proches de la réalité sont les Sommerfeldt No. 950. Les passer au préalable au graphite en bombe (en vente chez les vendeurs de matériel électronique, p.ex. Colubex à Bruxelles).
- (e) Cabine: vous pouvez figurer la silhouette du tableau de bord et de la paroi de séparation de la salle des machines en utilisant simplement du carton fin de couleur grise.
- (f) Le montage d'essuie-glaces améliore l'aspect du modèle (à trouver chez les très bons détaillants ou à fabriquer à l'aide de fil de 0,2 ou 0,3 mm).
- (g) Ajouter les tuyaux de frein sur la traverse avant et les câbles haute-tension de chauffage.
- (h) Reste à trouver une solution pour l'attelage: le plus simple et le plus discret consiste à utiliser de la corde à piano 0,5 mm, repliée pour obtenir un crochet.

Toutes ces explications ne sont données, bien sûr, qu'à titre purement indicatif.

Les camionnettes Fiat "PRALINE"

Présentés cette année à la Foire de Nuremberg, les premiers modèles "PRALINE" des camionnettes Fiat 242 et Fiorino viennent d'apparaître sur le marché, nous donnant ainsi la possibilité d'augmenter notre (maigre !) parc de véhicules routiers de la SNCB.

Nous vous proposons ici la "242", la "Fiorino" passera sous la loupe le mois prochain.

L'ORIGINAL

La camionnette Fiat "242" est à l'effectif de plusieurs directions de la SNCB, notamment une variante Minibus qui est utilisée par le service V pour le transport des brigades sur les chantiers.

Deux versions sont actuellement en service : 242/18 D et 242/15 D. On peut en outre distinguer ces véhicules par certains aménagements : nombre de vitres arrières (2 entières, $\frac{1}{2}$ côté cabine ou pas du tout), ceinture de bas de caisse (absente sur certains modèles), accessoires divers (nous étudierons différentes versions, dont celles de E.S. dans le prochain numéro de FerroFlash).

La reproduction de "PRALINE" est satisfaisante quoiqu'on puisse lui reprocher un certain manque de reliefs et surtout un mauvais ajustement de la calandre avant.

Dans ce qui suit, nous avons choisi de reproduire le véhicule d'une brigade V qui stationne à la gare de Wavre (près du FN, côté Louvain).

LE MODELE

1. Modifications à la carrosserie

La carrosserie est encliquetée par un ergot à l'avant du châssis et par un léger épaulement au niveau des pare-chocs arrières. Il suffit d'exercer une légère traction vers le bas sur ceux-ci pour la dégager.

On peut ensuite procéder au découpage des vitres en suivant les moulures (les angles doivent être arrondis - cfr figure).

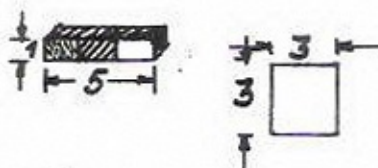
2. Pièces à réaliser en plasticard

Rétroviseurs gauche et droit :

Support d'attelage (la boule est une bille de pointe bic)

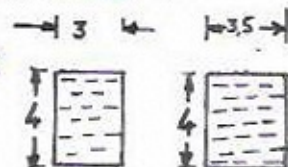


Combiné feu de brouillard AR/
feu de recul / plaque



Aérateur de toiture
(couleur jaune carrosserie)

Marche pied arrière



3. Peinture et décoration



Noir mat HU 33

Argenté HU 11

Orange HU 18 (réf.Humbrol)



Vert dragon HU MC 7

Rouge HU 60

L'ensemble du véhicule est peint en jaune canari. En fait, plusieurs " jaunes " sont possibles, la couleur pâlisant avec le temps: jaune citron MO-LAK (chez DESPONTIN-Wavre) par exemple ou éventuellement bombe ALTONA N° 345 , en vente notamment dans les GB.

Calandre : peindre le phare et son support en gris clair (HU 40). Dès que sec, peindre le centre en argent.



Poignées de portes }
Essuie-glaces } noir mat

Enjoliveurs de roues: gris Hu 92

Numérotation : le numéro SNCB est 3322. On le réalise simplement selon la technique du papier à cigarette, à l'aide de transferts Jocadis (H=2mm) de même que le monogramme SNCB. Le numéro d'identification (38026 322 60) en chiffres noirs et lettre d' 1mm(!) s'appose à la hauteur de la vitre de la porte arrière gauche, sur le relief situé au dessous de la bande verte .

La plaque est : BFT 773 (bristol blanc dont on passe la tranche au feutre rouge fin)

Intérieur : volant, tableau de bord : noir mat .
sièges : beige clair.

Fenêtres : tracer au cutter sur le vitrage, le montants des fenêtres (traits assez épais). Passer ensuite une couche de peinture argent (HU 11) que l'on essuie immédiatement avec un chiffon. En pénétrant dans les traits la couleur donnera l'illusion des montants.

4. Problèmes particuliers

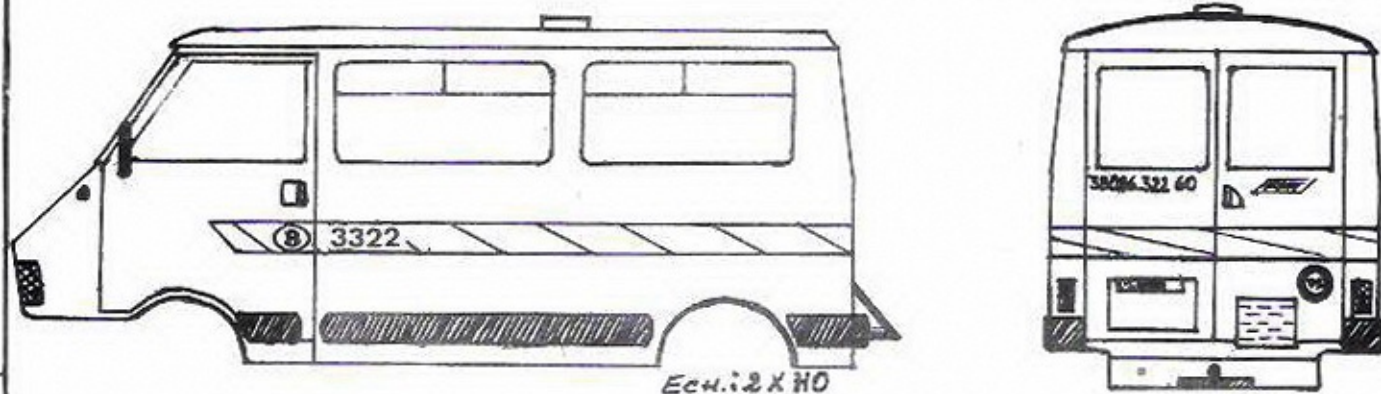
1° plaque de limitation à 75 Km/h : nous avons eu recours au moyen suivant :

les feuilles de transferts LETRASET portent une série de références, fournissant autant de "O" de diamètres différents. Il suffit de prendre une feuille de caractères rouges, de reporter un "O" de diamètre adéquat sur un feuillet blanc que l'on découpe ensuite.

- 2° monogramme SNCB: transférer un monogramme vert sur un fond jaune. Découper ensuite le long du contour extérieur (utiliser un cutter bien affûté).
- 3° ajustement de la calandre : couper les deux ergots de fixation et leurs supports dans la carrosserie. Coller ensuite à la cyanoacrylate en maintenant fermement la calandre en son centre avec une pince pour l'empêcher de gondoler.

Bon travail !

Pierre PONTIERE.



Nos commandes groupées

Malgré la période des vacances , les contacts avec nos détaillants-fournisseurs ne se relâchent pas : nous avons reçu début juillet un petit colis d'Autriche , dans le cadre de notre commande permanente , ainsi que les premiers kits DJH (type 1) provenant d' outre-Manche .

Notre fournisseur britannique nous annonce par ailleurs qu'il peut maintenant nous livrer également les kits KEYSER , modèles continentaux (SNCF) , et bien sûr les fabrications anglaises courantes : PECO , HORNBY , AIRFIX , MAINLINE , etc ...

Nous sommes donc à même de vous fournir les marques courantes de fabrication allemande , autrichienne , italienne et britannique ainsi que d'autres marques de diffusion plus restreinte qu'il ne nous est pas possible d'énumérer ici . Sur demande , nous vous communiquerons volontiers tous les renseignements que vous désirez .

Vos ordres peuvent être reçus en tout temps ; ils sont régulièrement transmis aux fournisseurs . Nous attirons toutefois votre attention sur le fait que ce service est strictement réservé aux membres en règle de cotisation . Veuillez donc nous communiquer votre numéro de carte de membre lors de tout courrier .

Renseignements , centralisation et transmission :

Pierre PIGOLET , rue de Marchienne , 55 , 6100 MONT-SUR-MARCHIENNE
tél. 071/ 36.85.21 (après 19 h) .

Prière de joindre un timbre à toute demande de renseignements par écrit.

COMMANDE GROUPEE DE MODELES REDUITS DE TRAMWAYS A CONSTRUIRE

MOTRICES 7000 et 5000 de la S.T.I.B. (Echelle HO = 1/87^e)

Devant le succès remporté par le kit de la motrice type 7000 de Bruxelles, le MUPDOFER asbl (B.P. 1343 - 1000 BRUXELLES) a fait étudier un autre type de motrice, c'est-à-dire les 5000 à caisse modernisée, le nombre de pièces communes avec les 7000 permettant une réalisation abordable financièrement.

Il vous est possible de commander ces kits par l'intermédiaire de votre club : il suffit de compléter le bon de commande ci-joint, de verser le montant prévu à l'un des comptes mentionnés de façon à ce que ce compte soit crédité pour le 10 octobre au plus tard, et d'envoyer le bon de commande avant cette date sous enveloppe affranchie à l'adresse indiquée.

Le kit se compose d'éléments en métal coulé à assembler, de deux bogies-moteurs en 12 volts CC, d'un ensemble de décalcomanies, d'une flèche et/ou d'un pantographe, selon le kit choisi. Avec un peu d'habileté, il est possible de le transformer en d'autres variantes : 7501 prototype, 2000 d'Anvers, 500 de Saint-Etienne, sans tenir compte des nombreuses variantes de la motrice 7000.

Lors de la commande du kit n° 8, il vous est loisible de demander les gros filets bleus de la nouvelle livrée (à préciser lors de la commande).

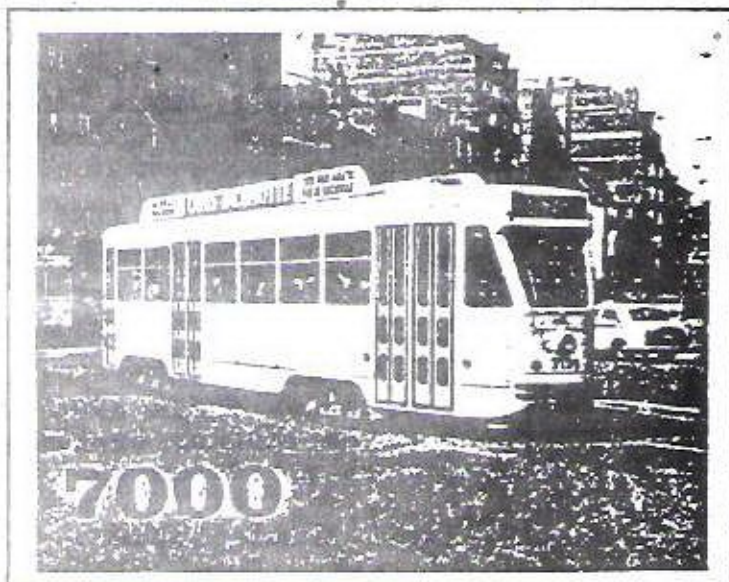
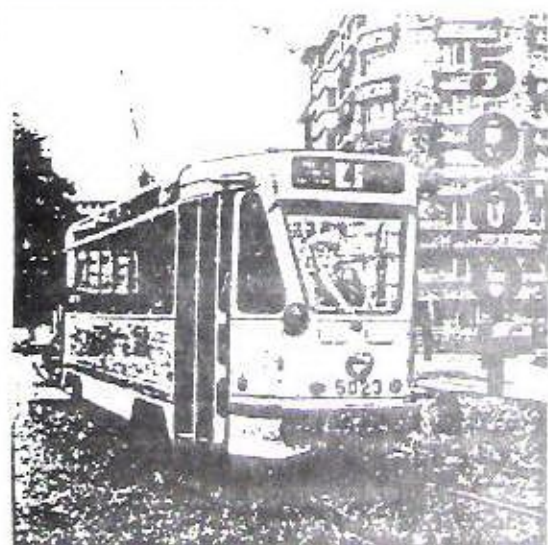
Le MUPDOFER assure l'exclusivité de la fourniture de ces kits en Belgique qui ne seront pas vendus chez les détaillants ; les modèles vendus dans les pays voisins ne seront pas aussi complets que les modèles livrés par le MUPDOFER qui ont été améliorés par l'adjonction de petits détails, entre autres : filets bleus spéciaux, flèches fonctionnelles, pantographe exact, décalcomanies spéciales pour figurer les bourrelets en caoutchouc des portes, et même l'identification KARTRAK de lecture optique en tunnel de pré-méto.

Les caractéristiques des modèles livrables sont les suivantes :

n° 5	7000	STIB, non motorisée, flèche fictive	F 1.875
n° 6	7000	STIB, motorisée, flèche fictive	2.045
n° 7	7000	STIB, motorisée, flèche fonctionnelle	2.250
n° 8	7000	STIB, motorisée, pantographe fonctionnel	2.420
n° 9	7000	STIB, motorisée, flèche et panto fonct.	2.605
n°10	3060	HHA (Hambourg) motorisée, flèche fonct.	2.230
n°11	5000	STIB, motorisée, flèche fictive	2.105
n°12	5000	STIB, motorisée, flèche fonctionnelle	2.315
n°13	5000	STIB, non motorisée, flèche fictive	1.935

(n° 11-12-13 : nouveautés : modernisées 5006-5020-5021-5023)

NOUVEAUTE



CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE
RAIL MINIATURE MOSAN

BON DE COMMANDE DE KITS

MOTRICES S.T.I.B.
5000 et 7000
Echelle HO

je soussigné NOM

COMPLÉTER EN PRENOM

MAJUSCULES RUE N° BTE

S. V. P. CODE POSTAL VILLE

commandes:	<input type="checkbox"/>	kit(s) n° 5 à	1875 FB	soit	<input type="text"/>
	<input type="checkbox"/>	kit(s) n° 6 à	2045 FB	soit	<input type="text"/>
	<input type="checkbox"/>	kit(s) n° 7 à	2250 FB	soit	<input type="text"/>
	<input type="checkbox"/>	kit(s) n° 8 à	2420 FB	soit	<input type="text"/>
	<input type="checkbox"/>	kit(s) n° 9 à	2605 FB	soit	<input type="text"/>
	<input type="checkbox"/>	kit(s) n° 10 à	2230 FB	soit	<input type="text"/>
	<input type="checkbox"/>	kit(s) n° 11 à	2105 FB	soit	<input type="text"/>
	<input type="checkbox"/>	kit(s) n° 12 à	2315 FB	soit	<input type="text"/>
	<input type="checkbox"/>	kit(s) n° 13 à	1935 FB	soit	<input type="text"/>
	<input type="checkbox"/>				<input type="text"/>
	<input type="checkbox"/>				<input type="text"/>
	<input type="checkbox"/>				<input type="text"/>
	<input type="checkbox"/>				<input type="text"/>

Livraison : réunion CFC / RMM Port éventuel

voir rem. 3 et biffer mentions inutiles total :

montant que je verse ce jour à l'un des comptes ci-dessous :

Comptes chèques postaux : 000-0832113-47
 Crédit communal de Belg.: 063-0372763-27

établis au nom de Pierre PIGEOLET à MONT-SUR-MARCHIENNE

en envoyant le présent bon de commande sous enveloppe affranchie à
 l'adresse de
 Pierre PIGEOLET , rue de Marchienne , 55 , 6100 MONT-SUR-MARCHIENNE

(Signature)

Remarques :

1. En cas d'annulation de commande par l'acheteur , le montant payé sera remboursé dans les trois mois , déduction faite de la somme de 100 FB pour frais administratifs . Dans ce cas , l'acheteur est prié de nous communiquer un numéro de compte sur lequel le remboursement pourrait être effectué .
2. La commande ne sera acceptée sur la base des prix indiqués ci-dessus que si le bon de commande et surtout le paiement nous parviennent au plus tard le 10 octobre 1982 .
3. Il n'est pas compté de frais d'envoi , à condition que la livraison se fasse lors d'une réunion du club (C.F.C. ou R.M.M.) . Sinon il y a lieu d'ajouter une somme de 100 FB par kit pour frais d'envoi recommandé .

A LA SNCB

APERCU DE LA TRACTION ELECTRIQUE MODERNE : la série 27

Voilà déjà plusieurs années que la SNCB a dû, à de fréquentes reprises, faire tracter ses trains par des locomotives diesel alors que le service eut dû être effectué par une locomotive électrique. Ceci s'est d'autant plus vécu que le kilométrage total des lignes électrifiées de la SNCB a considérablement augmenté ces derniers temps, tandis que le parc de locomotives électriques se voyait toujours aussi peu adapté à la demande, vu le peu de fiabilité offert par certaines locomotives récentes et la fréquence croissante d'entretien des plus anciennes. Voilà pourquoi, il y a quelques années, la SNCB a commandé chez plusieurs entreprises belges responsables de la construction d'engins moteurs divers et d'électronique de commande, deux séries de 30 unités chacune, soit 60 locos livrables une à une jusqu'à novembre 1983; ces machines feront partie de la série 27 de la SNCB. Cette dernière, qui a déjà effectué plusieurs parcours d'essai à 160 Km/h avec cette loco notamment sur la ligne 96 Bruxelles-Mons, a essentiellement affecté ces engins, pour le présent, à la traction de trains rapides lourds sur la ligne Ostende-Bruxelles-Aix-la Chapelle, trains qui sont encore pour la plupart tractés par des locomotives des séries 22 et 23. Ces dernières, bien que très fiables, sont inadaptées à ce service: elles atteignent péniblement le 130 Km/h avec leur puissance de 1880 kW (1kW = 1000W = 1,359CV), soit 2550 CV, alors que la vitesse maximale toujours de 140 Km/h montera dans les prochains temps à 160 Km/h sur certains tronçons du parcours, tandis que la nouvelle type 27 avec ses 4150 kW, c'est-à-dire ses 5640 CV pourra allègrement atteindre le 160 Km/h avec des trains de 600 tonnes soit environ une quinzaine de voitures internationales actuelles, encore faut-il espérer que la type 27 dépasse, par ses qualités techniques réelles et sa fiabilité, son aînée de sept ans la type 20.

Voilà pour le présent, mais l'avenir et les ingénieurs qui en sont responsables, optimiseront leur utilisation en les affectant également à la traction des trains de marchandises, et plus particulièrement sur les lignes à fortes déclivités où les conditions de trafic sont très exigeantes ou plutôt trop pénibles pour les anciennes 22 et 23, qui alors pourront être utilisées sur des lignes moins difficiles; les unités de la série 27 seront donc également des locomotives dites 'mixtes', puisse la SNCB les utiliser au meilleur de leurs possibilités, nous aurons maintes fois l'occasion de le vérifier...

NB: "type" est un abus de langage, tous savent en effet que ce terme est réservé aux ancêtres vapeurs.

Présentons un peu cette machine et, en opposition, les mêmes caractéristiques pour la type 20, sa soeur aînée:

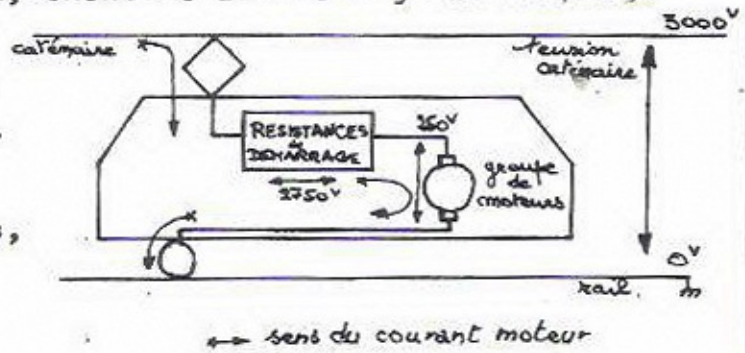
	TYPE 27	TYPE 20
Longueur hors tampons	: 18,650 m	18,110 m
Hauteur à la toiture	: 3,600 m	3,650 m
" pantos abaissés	: 4,220 m	4,185 m
Diamètre des roues	: 1,250 m	1,250 m
Poids	: 84 Tonnes	110 Tonnes
Nombre d'essieux par bogie	: 2	3
Tension de service	: 3000 V	3000 V
Puissance max.	: 4150 kW (5640 CV)	5150 kW (7000 CV)
Effort max. à la roue	: 24 Tonnes	32 Tonnes
Équipement électronique principal	: Hacheur à thyristors	idem
Nbre de moteurs	: 4 (à exc. série)	6 (à exc. indépendante)

Comme nous pouvons le remarquer dans ce tableau, deux différences fondamentales sont à souligner: d'abord, la puissance tout à fait impressionnante de la série 20, nettement supérieure à la série 27 suite au fait que la série 20 possède deux moteurs de plus, mais ensuite le type de moteur employé dans ces engins; la série 27 est entraînée par des moteurs à excitation 'série' qui, bien que nettement plus encombrants que les moteurs à excitation 'indépendante', présentent l'avantage de simplifier la commande électronique et donc l'étude de façon très intéressante. En effet, l'excitation indépendante, comme le mot l'indique est indépendante du moteur lui-même c'est-à-dire, plus précisément, qu'elle nécessite une commande tout à fait spécifique et donc plus complexe, ce qui augmente les risques de panne et d'ennuis graves tels que les 'Flash au collecteur' bien connus des conducteurs des 20 et sûrement très beaux à voir de nuit... Il faut également espérer pour la nouvelle venue que sa transmission, l'avenir nous l'apprendra, soit de meilleure constitution, qualifiée et conception que celle de sa consœur série 20; pour cette dernière, en effet, un méchant virus dévastateur, le phénomène de résonance, redouté de tous les mécaniciens les plus avertis, a agi tel la peste et a conduit beaucoup d'entre elles à un repos aussi imprévu et forcé qu'inopportun. Du côté de l'électronique, conçue et mise au point par une firme spécialisée en la matière, de la région de Charleroi (ACEC), il convient de souligner le recours au système hacheur à thyristors utilisé à la SNCB dans la traction électrique depuis 1972 sur certaines AM et les

série 20 d'abord, ensuite sur tous les engins moteurs et automoteurs conçus ultérieurement, ce qui veut dire que la série 27 profitera de cette longue expérience et par la même occasion échappera aux nombreuses mises au point inhérentes à l'application de techniques d'avant-garde.

Succintement, examinons ce système et expliquons ses avantages; de façon grossière, on peut faire varier l'effort de traction et la vitesse de l'engin en modifiant la tension aux bornes du moteur; plus particulièrement, lors de la phase de démarrage, la tension aux moteurs doit être la plus petite possible pour éviter la destruction irrémédiable du moteur ou le déclenchement des disjoncteurs. Mais attention, la tension caténaire est fixée à environ 3000 Volts et varie très peu. Donc, au stade du démarrage, seulement plus ou moins 250 V peuvent être appliqués aux moteurs, c'est-à-dire qu'il faut éliminer 2750 V; alors, comment? Deux façons bien distinctes:

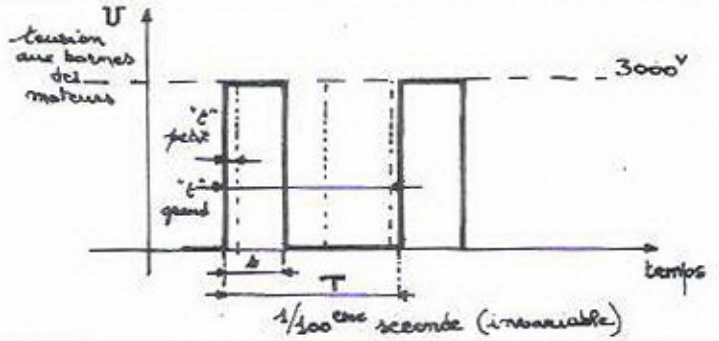
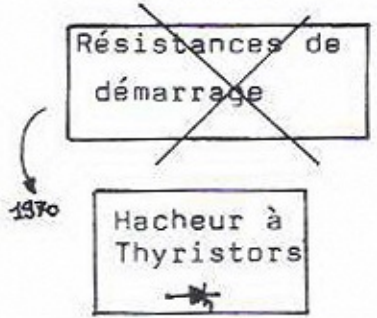
- Anciennement: utilisation d'un rhéostat qui introduisait, en série avec les moteurs, un groupe de résistances, appelées résistances de démarrage, qui reprenait ainsi la tension superflue de 2750 V et laissait une tension de 250 V aux bornes des groupes de moteurs. Au fur et à mesure de l'augmentation de vitesse de l'engin, on supprimait les résistances une à une pour finalement arriver aux 3000 V à une vitesse de l'ordre de 20 Km/h, moment où l'on change le couplage des moteurs en série-parallel.



Ce système reste très fiable car robuste mais présente un désavantage qui de nos jours devient inacceptable: dans les résistances, est perdue plus d'un tiers de l'énergie nécessaire pendant la phase de démarrage.

C'est pourquoi, a été mis au point dans les années 70 un nouveau système d'un rendement presque maximum, le hacheur à thyristors présenté ci-après.

- Depuis le début des années 70 : utilisation généralisée du hacheur; son principe est relativement simple, on découpe (voir schéma)



la tension caténaire de 3000 V à intervalles réguliers en créneaux de largeur variable. Ainsi, l'intervalle "T" reste constant, tandis que l'on fait varier la largeur du créneau "t" ce qui modifie la tension moyenne aux bornes du moteur entre 0V pour "t"=0, et 3000 V pour "t"="T". On obtient, dans la pratique, les créneaux en faisant "conduire" le thyristor pendant l'intervalle "t" et, pendant le reste de l'intervalle, on "coupe" le thyristor ce qui ramène la tension "U" aux bornes des moteurs à une valeur totalement nulle (*). Le hacheur permet donc d'alimenter des moteurs de traction à tension continue variable à partir d'une tension continue fixe.

Quant à la commande des thyristors, elle est bien sûr très complexe et sophistiquée, et a donc nécessité de longs mois d'étude et c'est d'elle que provient la majorité des pannes survenant au hacheur. A côté de cet inconvénient, il se présente un avantage qui fera pencher la balance à tout jamais en faveur de cette technique dans le domaine de la traction en 3000 V continu: plus de pertes considérables d'énergie dans les résistances de démarrage devenues inutiles par la même occasion, c'est-à-dire un rendement nettement supérieur et plus appréciable surtout pour les convois destinés à démarrer fréquemment (omnibus). La série 27 est donc pourvue de ce système et, faut-il le croire, jamais les voyageurs ne s'en plaindront car il confère, par élimination des à-coups engendrés par les différents crans du rhéostat installé sur les locomotives anciennes, une plus grande souplesse de conduite et en plus augmente l'adhérence de manière sensible par un démarrage plus progressif, donc plus doux.

Notons également plusieurs dispositifs de freinage traditionnels:

- Le frein direct utile pour les parcours dits 'à vide'.
- Le frein automatique agissant, quant à lui, à la fois sur la loco et la rame tractée.
- Un frein auxiliaire: le frein moteur ou rhéostatique utile pour la stabilisation de vitesse lors des déclivités ou pour un apport d'énergie de freinage, ce qui évite l'usure prématurée des sabots commandés par les freins direct et automatique.
- Un frein de secours ou d'urgence.

D'une manière générale, tous ces équipements sont destinés à apporter le plus grand confort à la fois au voyageur et au conducteur qui a vu, à sa plus grande satisfaction, son poste de conduite faire l'objet des plus grandes attentions: insonorisation, siège confortable, air pulsé, etc... Quoiqu'il en soit, 4.500.000 heures de travail auront offert et offriront encore un débouché précieux à l'industrie belge, nul ne doit s'en plaindre! Un bel avenir est réservé à la 27, encore puisse-t-elle

(*) Théoriquement

faire honneur à tout le bien qu'on peut attendre d'elle, au détriment de tous ses détracteurs, mais cela aussi, seul l'avenir pourra le révéler.

Toubeau P.

(*) Ce n'est pas pour autant que la force contre électromotrice est elle aussi nulle.

Manifestation

11/09 et 12/09 atelier SNCB de VOROUX COREUX (LIEGE): visite des installations avec démonstrations et exposition de matériel. En même temps animation permanente d'un réseau HO par l'ALAF et exposition de matériel miniature.

Fléchage depuis la sortie BIERSET de l'échangeur LONCIN-LIEGE.

18/09: autorail spécial G.T.F. Ardennes flamandes et Hainaut au départ de LA LOUVIERE. Pour toutes informations complémentaires, une enveloppe self-adressée ^{et timbrée} au GTF, BP 191 à 4000 LIEGE

02/10 et 03/10: exposition du LMS à LIERRE (Vleeshuis Grote Markt)

03/10 5ème bourse d'échange à AYWAILLE par ASMOCO

25/09 et 26/09: CFV3V MARIEMBOURG: festival vapeur avec exposition de modèles réduits.

DOCUMENTATION

Grâce à l'amabilité de plusieurs d'entre vous, nous avons pu centraliser des doubles des vignettes "L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER" éditions La Vie du Rail-Panini.

ATTENTION: ces vignettes sont celles du premier album dont la page de couverture représente le TGV. Actuellement nous ne possédons aucun double du deuxième album "VAPEUR VIVANTE" dont la couverture représente la 230 G SNCF.

Sortez donc votre vil album des archives et faites nous parvenir la liste de vos vignettes manquantes accompagnée d'une enveloppe timbrée et self-adressée. Par retour du courrier, vous recevrez les vignettes en notre possession, le solde paraîtra dans FERRO HASH

VIGNETTES ECHANGE

M. B. DUBUFFET nous a fait parvenir sa liste de vignettes manquantes, bien malheureusement, il s'agit des chromos du deuxième album VAPEUR VIVANTE et nous n'avons pu lui apporter aucune aide mais peut-être possédez ^{vous} ce qui manque à notre ami c'est à dire:

vignettes n° 14, 25, 33, 37, 40, 51, 53, 61, 65, 78, 89, 102
123, 134, 143, 145, 149, 150, 152, 163, 252, 297
304, 327, 333, 334, 336, 337, 348

Envoyez lui à l'adresse suivante: Benoit DUBUFFET, Rue G. ELOY 9 à
5100 JAMBES Merci

Pour compléter l'album du C.F.C. (1er album TGV en couverture), il manque juste quelques chromos, retournez donc vos fonds de tiroir et voyez si vous ne possédez pas en double les numéros suivants: . . .

17, 42, 94 et 302

Envoyez au CFC Chaussée de Mons, 125 7160 HAINE ST PIERRE Merci

LES CANAUX ET CHEMINS DE FER CHARBONNIERS DU CENTRE. Tome I: LES CANAUX.

Par A. DAGANT et P. VANBELLINGEN

édité par LE CERCLE D'HISTOIRE HENRI GUILLEMIN

Deux spécialistes des transports et de l'archéologie industrielle ont uni leurs recherches et leur compétence pour nous présenter ce livre. Le premier tome consacré aux CANAUX est essentiellement l'oeuvre de M. P VANBELLINGEN, il sortira de presse dans le courant du mois de septembre. Le lecteur pourra suivre l'étude des tracés, les adjudications les difficultés de l'entrepreneur et la petite histoire de ces canaux charbonniers.

Vous pouvez souscrire dès à présent en versant la somme de

350 francs au compte G 271-0061822-65 du Club Ferroviaire du Centre en mentionnant: Tome I: les CANAUX

Le livre vous sera remis dès sa disposition lors d'une réunion

400 francs . . . le livre vous sera ^{alors} expédié

LE CHEMIN DE FER VICINAL DE BOURCY A HOUFFALIZE

Par A. DAGANT



Infatigable, notre ami A. DAGANT présente l'histoire savoureuse d'une petite ligne vicinale sur 96 pages largement illustrées (100 photos N et B dont plusieurs originales). Indispensable aux fanas du vicinal.

Pour l'obtenir,

Versez la somme de 320 francs au compte 271-0061822-65 du C. F. C. en mentionnant: "HOUFFALIZE-BOURCY

Vous recevrez le livre à la prochaine réunion.

la somme de 370 francs, vous recevrez le livre franco

P.S.: n'oubliez de rappeler votre adresse correcte dans la communication

L'ASVi nous communique: une série indivisible de 9 sujets vient de sortir de presse: vous trouverez: ART 89 à Trazegnies, ART 300 sur la ligne de Leerbeek, 10284 entre Lobbes et Thuin, 89072 à Mariement, 9888 à Forchies 9888+2354 à Mariemont et à Lobbes, 9888 à Thuin et 9924 à étang du Moulina

140 FB franco à verser au compte 034-0195365-69 d'ASVi-publications, 91 rue Beliard à 1040 BRUXELLES en mentionnant x série(s) cartes postales

FEBELRAIL organise auprès des membres des clubs affiliés un référendum: Celui-ci, d'audience nationale, sera transmis auprès des fabricants de modèles réduits afin de les renseigner sur vos désirs et de les orienter sur le choix des futurs modèles.

Il est PRIMORDIAL d'y répondre.

Adressez votre réponse à M. M. BROIGNIEZ, Rue de la Victoire 145 bte 9 à 1060 BRUXELLES avant le 15/09

ou remettez la à notre prochaine réunion.

ATTENTION, NE DESIGNEZ QUE LES MODELES QUI ONT VOTRE PREFERENCE.

REFERENDUM SUR LES MODELES MINIATURES BELGES

 =====

	Type	combien de pièces de ce modèle achèteriez-vous?
Locomotives à vapeur (± 4000,-)	1 7 10 12 29 40 53	
Locomotives électriques et automotrices (± 3000,-)	20 27 29 AM 62 (vert, Sabena) AM 80 (break)	
Locomotives diesel de ligne et de manoeuvres (± 2500,-)	51 55 - 18 CFL 60 62 73 - 82 90	
Autorail (± 3000,-)	43 46	
Voitures voyageurs (± 500,-)	K1 M4 GCI Bc 15 (Railtour) Bagage 16 (Eurofima)	

Observations:



Modellbahn- Center am Markt

Markt 2-12 · D5100 Aachen

Tel. 0241/33921

M. Hünnerbein oHG



NEU NOUVEAU NIEUW!

Märklin:

Nr.	2855	Evazug	DM	242,00
"	4161	Voiture Corail	"	30,85
"	4671	Kranwagen	"	27,--
"	4422	"Wicküler Pilsener"	"	11,50
"	4691	"Juracement"	"	25,40

Primex:

Nr.	3195	BR 151 grün, Neue Betriebsnummer	DM	125,00
-----	------	----------------------------------	----	--------

Rivarossi:

Nr.	1355	BR 96 ocker	2L= / continu	DM	349,00
"	1007	BR 96 ocker	pour Märklin	"	429,--

Liliput:

Nr.	9103	BR 91 DB-Ausführung	DM	179,--
-----	------	---------------------	----	--------

ROCO:

Nr.	4396D	Waggon SNCB	DM	18,--
"	4368B	Waggon NS Vam	"	18,--
"	44313A	Flachwagen	"	13,30
Nr.	4126A	BR 043 Öl ab Anfang August/debut Aout	"	186,--
"	14126A	BR 043 Öl ca. September pour Märklin	"	229,50

Lima:

Nr.		Transalpin ÖBB	DM	129,--
"		TGV SNCF	"	139,--

S P U R N :

Roco:

Nr.	2365B	Erzwagen	DM	17,25
"	2371A	Gepäckwagen	"	19,50

Arnold:

Nr.	2545	BR 36 ab Anfang August/debut Aout	DM	165,--
"	2276	BR 96 grün, bayrisch	"	239,--

Trix:

Nr.	2974	BR 175 (E 75)	DM	169,50
-----	------	---------------	----	--------

ET MAINTENANT DISPONIBLE ----- NU IN VOORRAAD

Kit DJH TYPE 41 SNCB / NMBS DM 195,--

un dernier minute :

Liliput BR 91 version DR, Liliput "Langenschwalbacher" DB Epoche III
Roco BR 93 en version CFL et debut aout: Roco BR043

EN PARCOURANT

Revue mensuelle "L'ORDINATEUR INDIVIDUEL" de mai 82, pages 148 à 153: première partie d'un article consacré à l'ordinateur et le train miniature, avec schémas d'interfaces. Ceci intéressera certainement nos ingénieurs électroniciens de T.E.R. (que j'ai averti)

Lors de leur visite au CFC ils nous avaient annoncé des recherches dans ce domaine.

Vu dans Loco-Revue de janvier et février 81: le système CS-80 : mieux OU moins bien que TER ? OU du TER dissimulé sous une autre marque ? : les cartes de cantons avec bus de données. Article à lire pour informations si vous ne le connaissez déjà...

Fonctionnement: Chaque train en approche décline son identité et établit une correspondance biunivoque entre son Poste de Commande (PC) et l'unité du canton (UC) qu'il va aborder. Il en résulte un échange d'informations permettant à l'UC de contrôler la marche du train en fonction de la signalisation et des ordres du PC.

- un block système bi-directionnel avec commande des feux de signalisation.
- un sélecteur à codage temporel, dépositaire de l'identité du train (codeur/décodeur) *
- des logiques de commutations.
- un régulateur du courant traction auto-protégé contre les surcharges.

* lorsqu'une information est reçue en provenance du sélecteur du canton précédent, le codeur/décodeur reconnaît le code du train qui arrive, et par suite:

- le conserve en mémoire pendant la présence du train sur le canton.
- code les informations suivantes: = voie libre sur aval, = voie libre sur aiguillag. qui seront reconnues par le PC correspondant via le bus.
- décode les ordres de sens émanant des 4 PC via la ligne bus et ne retient que ceux en provenance du PC correspondant au train présent sur le canton.
- envoie vers l'UC en aval (dans le sens de la marche du moment) l'information codée correspondante au train.

DONC : plusieurs trains peuvent circuler librement sur tout un réseau avec leurs ordres de vitesses et de sens de marche propre indiquée d'avance pour chaque locomotive ! sans tenir compte de l'endroit du réseau où elle se trouve.!

Pour ma part, j'attends avant de remonter mon grand réseau les progrès et les prouesses techniques de T.E.R. suivant les deux premiers § de cette lettre.

Claude CARPET.

Dans RADIO PLANS électronique loisirs août 82: le schéma d'une commande d'aiguillage "tout électronique"

N.B: d'après notre ami Philippe les transistors de sortie T1 et T2 sont trop faibles pour des bobines à forte consommation; prière transmettre votre expérience et vos essais à la rédaction; Merci.

Rail Magazine: juillet 1982.

Numéro très intéressant. Une étude du parcours belge de la ligne Paris-Bruxelles. Agrémenté de photos bien choisies (anciennes et actuelles). Nous y retrouvons la loco vapeur CA 04 bien connue lors d'une excursion en France, à Vieux-Condé! Page Histoire: du temps de la Vapeur, sur Paris-Bruxelles: vous y verrez, à Forest-Midi, une 231 K à côté d'un chandelier à trois branches (c'est vrai: nous manquons de photos de signaux anciens.

Miba: mai 1982.

Comment obtenir des variantes des BR 41, à partir de Piko, Märklin, Roco & Fleischmann, avec photos des différents stages de transformation.

Miba: juin 1982.

En HO, un réseau de métro (Hamburg); reproduction en HO d'une curieuse grue hydraulique en Bavière, pose de voie en HO avec base en Styroplast; signaux mécaniques fonctionnels: potence et palette en laiton photogravé, commande en dessous de la table, mais comme pour un iceberg, la partie cachée est de loin plus imposante que la partie visible.

Loco Revue: juillet & août 1982.

Toujours très intéressante, cette revue maintient son haut niveau! Épinglons: très belles vues d'un réseau américain, le "Daylight", un reportage photo de l'exposition du CNIT, des photos de l'amusante O30 C de l'Ouest avec sa sablière en forme de pot de moutarde, montage en N du poste d'aiguillage de MKD...

RMF: juin 1982.

Construction en N d'une remise à deux voies (parfaitement adaptable en HO); en HO, construction d'une 231 C du Nord; comment superdétailler l'autorail FNC de KS;

Railway Modeller: juin 1982.

Contenu habituel, comportant des photos de réseaux hyperdétaillés, comme savent en faire les anglais; liste des réseaux touristiques en Grande Bretagne; superdétails de locos vapeur; plan du mois: un beau réseau en boucle autour d'une pièce, équipé de garages cachés, permettant de faire rouler 28 trains!!

Model Railroader: juin 1982.

réalisation en HO d'une reproduction d'une loco vapeur dont l'étude serait en cours ou la miniature précède la réalité; construction d'un réseau: le Jerome & Southweter Railway; une remise à loco dont l'intérieur est tellement détaillé que l'on croirait voir la réalité! construction avec autant de détails d'une usine à coton; comment superdétailler une 231 & une 141 Rivarossi, et le contenu habituel, y compris les nombreuses publicités!!

Railway Modeller: juillet 1982.

Réseau du mois qui utilise une boucle en Z, accroissant la perspective sur un réseau en HO. En HO, une collection immense de locos vapeur britanniques. Plan du mois: encore un réseau en boucle autour d'une pièce (qui a dit que les anglais n'avaient que des réseaux de terminus à terminus. Construction en HO, par un garçon de 14 ans, d'une loco (022 T) bien réussie.

La Vie du Rail:

N° 1848 (17 juin 1982): comment réaliser des enseignes en HO; N° 1849 (24 juin 1982): consacré au Cantal; N° 1850 (1er juillet 1982): surtout consacré à la ligne Neussargues-Béziers y compris la reproduction en HO du Viaduc de Garabit.

Entre-voies: revue du Club de l'Est de la Belgique.

mai 1982: comment améliorer la prise de courant des autorails Jouef;
juin 1982: les locos diesel série 80, et leur reproduction en HO.

Mupdofer: n° 1 de 1982.

D'abord un pleur sur la mort du Réseau de trams de Vera-Cruz (Mexique) disparu après une longue agonie: jugez: 5 motrices pour desservir 6 lignes; pour diminuer la facture d'électricité, allègement au maximum avec suppression des moteurs inutiles!, fonctionnement en coopérative avec salaires nivelés!
Bibliographie intéressante pour les amateurs de trams et autres vicinaux.

Tourail CFTY: mai 1982.

Début d'un historique des P8 (Type 64 SNCB.).

M. THIBAUT

N'HABITE PLUS A L'ADRESSE INDIQUEE

...et n'a pas reçu son FERRO FLASH que l'administration des postes nous a retourné: M. José EVRARD, Rue des Bans, 10
6001 MARCINELLE

Qui peut nous communiquer sa nouvelle adresse

PETITES ANNONCES

JE VENDS: HO 2 rails: 2 type 64 HAMO (1250.-frs^{DC9}), I type 64 LELIPUT (1250.- frs), I loco vapeur ELECTROTREN type I20 (1000.- frs)
S'adresser à M. Arthur BETTE, rue d'Havré, 68 à 7000 MONS
Tél.: 065.346728

JE VENDS: série I6 transformée en 2 rails - avec aimant permanent et inversion des feux: 4500 frs.
S'adresser M. P. HAUTEFIN, chée de Mons, 125 à 7160 HAINE ST PIERRE

A VENDRE: Matériel Märklin n'ayant jamais ou peu servi ;
Conditions de vente très intéressantes.

7263	2X	5200	10X	5107	8X	5206	2X	7042	1X	
7262	2X	5106	25X	5201	1X	5140	2X	7039	1X	(*) hors catalogue
7267	19X	5100	7X	5101	4X	5117	1X	7036	1X	
7268	4X	5103	3X	5146	2X			7079	1X	
7251	30X	5111	2X	7190	2X	7072	3X	4029	1X	
7252	40X	(5105)	2X	5110	5X	7209	2X	(4082)	1X	
7253	34X	(5104)	2X	5109	1X	7076	1X	3050	1X	
7250	2X	5112	2X	5210	1X			3044	1X	
		5113	2X	5207	1X	+divers (rails très anciens,...)				

Intermédiaire: Toubeau Ph., 3 rue de la Victoire, 7230 Frameries

RECHERCHE: P.S.S (plans schématiques de signalisation ou schémas

d'implantation des voies et signaux)

les plus anciens possible de toutes les lignes SNCB, encore en service ou démontées, et plus particulièrement ceux de la région du centre et de l'entre Sambre et Meuse (Walcourt, Mariembourg, Florennes, Ermeton/Biert,...). De simples photocopies suffisent, mais les originaux sont toujours les bien venus.

Contactez TOUBEAU PHILIPPE
3, rue de la VICTOIRE
7230 FRAMERIES TEL: 065 / 662.721 **D'AVANCE, MERCI !**

AVIS IMPORTANT:

Un membre propose d'innover une nouvelle rubrique dans le F.F.
En quoi pourrait-elle consister?

Amis photographes, c'est à vous que l'on s'adresse: si, dans vos périples, vous remarquez des événements hors du commun, des travaux importants en cours, des convois spéciaux, etc., ne soyez pas égoïstes faites-en profiter à d'autres, transmettez alors ces informations à l'adresse habituelle, sur carte postale par exemple. Si possible, soyez précis et complet. Une fois centralisées, les informations pourront être éditées dans le bulletin et profiter à quiconque saura en faire cas.

JOCADIS

ENGHIEN 1390 EDINGEN

RUE DE BRUXELLES 53 BRUSSELSTRAAT

TEL. : 02 - 395.22.96

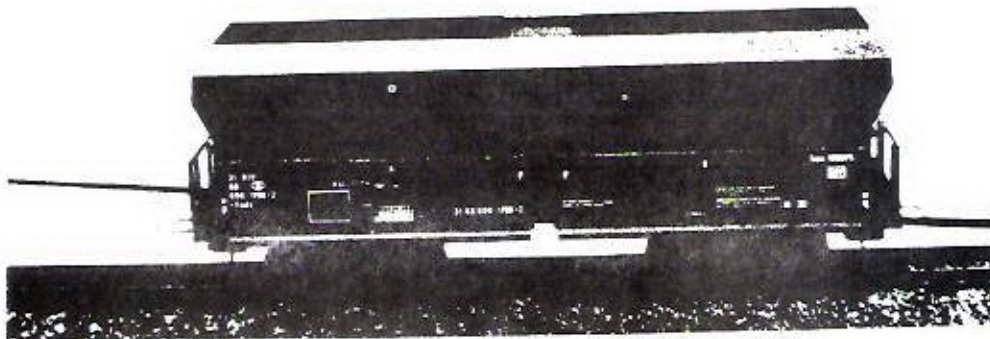
WAGONS Fads Type 1000 F5

Base Lima entièrement
repeinte-

Boqie brun conforme.

6 numérotations
différentes.

Prix pièce : 675.- net
(à réserver)



ⓑ ⓑ ⓑ ⓑ



ⓑ



Autocar Sabena.

175.-



90.-

camionnettes Fiat Ho.
(versions blanches)

Prochainement disponibles en versions
S.N.C.B. (verte ou jaune)

185.-



75.-

170.-

EN STOCK : LES KITS HO RAI-MO-

LES NOUVEAUX MODELES DE VOITURES ANCIENNES BREKINA HO

LES NOUVEAUTES ROCO, MARKLIN, LILIPUT,.....

•
•
•