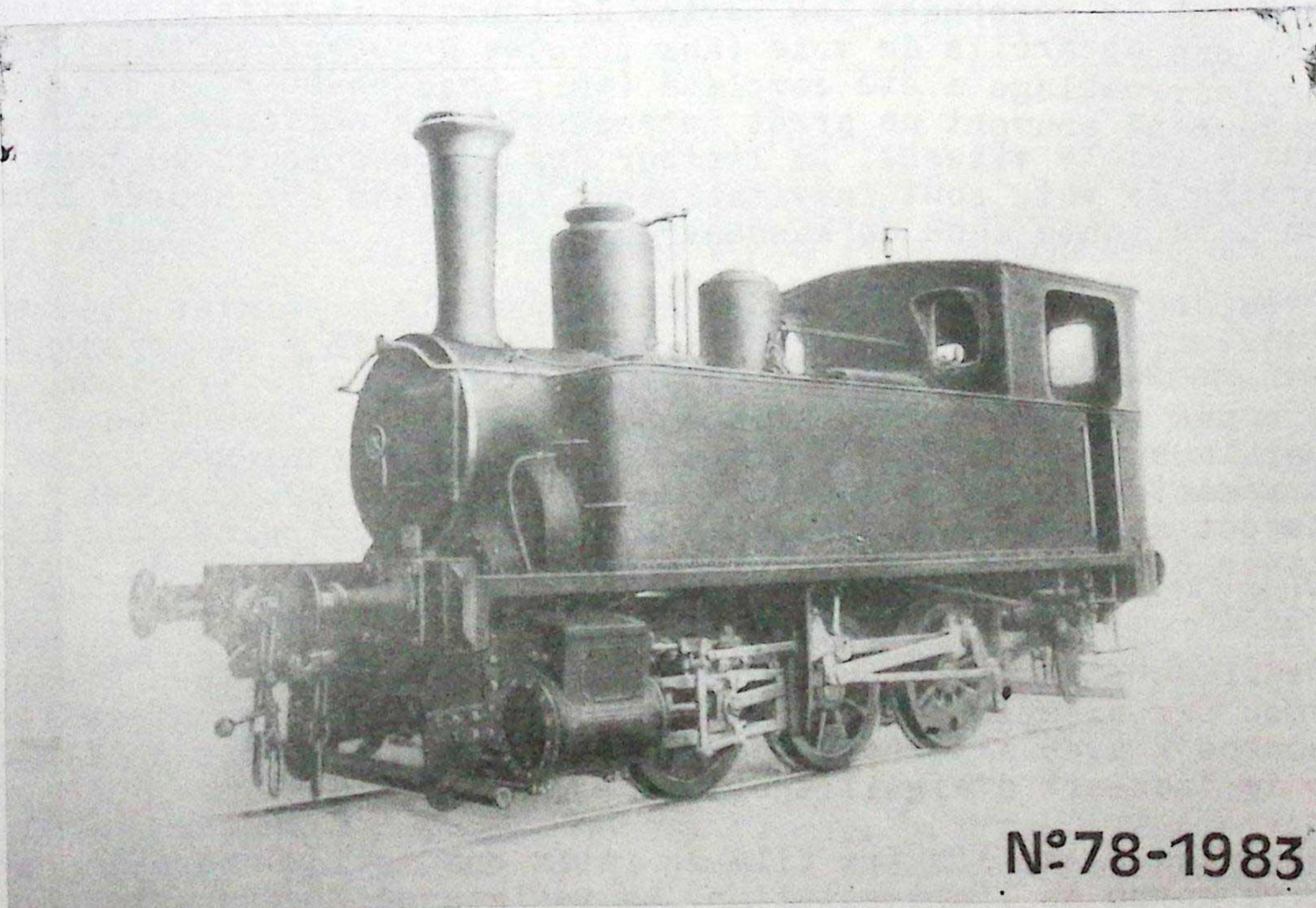


FERRO FLASH

POSTE - si retour :
Ed. resp. J. DELCOURT
Rue E. Hulin, 22
7111 Saint-Vaast



ED. RESP. JENNY DELCOURT - 22, R. E. HULIN - 7111 - ST-VAAST



N°78-1983

AVRIL

CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

MENSUEL

MODELISME
DOCUMENTATION

INFORMATIONS FERROVIAIRES

Les propos d'As et Stuce

Compensation de la perte de courant subie lors du passage d'engins de manoeuvres (à faible empattement) sur les appareils de voie.

Par Ph. Van Zandycke.

Les aiguillages et TJD qui équipent nos réseaux sont essentiellement de 2 types : à pointes de coeur conductrice ou non-conductrice. Je propose 2 solutions testées avec succès sur mon réseau et qui ont pour but de compenser les pertes de courant inévitables qu'engendrent ces appareils de voie (aux pointes de coeur surtout), même lorsque leur cablage a été complété (voir Loco-Revue n° 427). Ces pertes causant souvent un arrêt intempestif des motrices "courtes" évoluant à faible vitesse. La lenteur des mouvements et la présence des appareils de voie sont inévitablement associées aux abords d'une gare ou dans toute zone de manoeuvres.

Première solution, destinées aux appareils à pointes de coeur non-conductrices (voir fig.1) : la portion du rail, de longueur *ÉGÈREMENT, SUPÉRIEURE* à l'empattement du plus court engin de traction, est isolée comme indiqué par sectionnement du rail et alimentée directement par la source de courant 1 (c'est-à-dire courant non-freiné par la résistance R). Le restant des voies qui la prolongent et la précède est alimenté par la source 1' (= courant "freiné" par la résistance R montée en série sur le conducteur provenant de l'alimentation).

Deuxième solution, *à combiner avec la première,* pour pointes de coeur conductrices (isolées) type Roco par exemple ; la pointe de coeur est directement reliée à la source 1 avec alternance commandée par les contacts de fin de course du "moteur" d'aiguillage.

Dans les 2 cas l'autre file de rails est reliée "normalement" à l'autre borne de l'alimentation. La résistance progressive permet de régler au plus faible la différence de tension entre les sources 1 et 1', de manière à faciliter le passage des engins moteur par un apport momentané de courant supplémentaire mais sans pour autant causer de "bond en avant" dans leur progression. Le résultat est très efficace et infaillible.

(J'ai personnellement employé une résistance variable Fleischmann, réglable de 10 à 35 ohms).

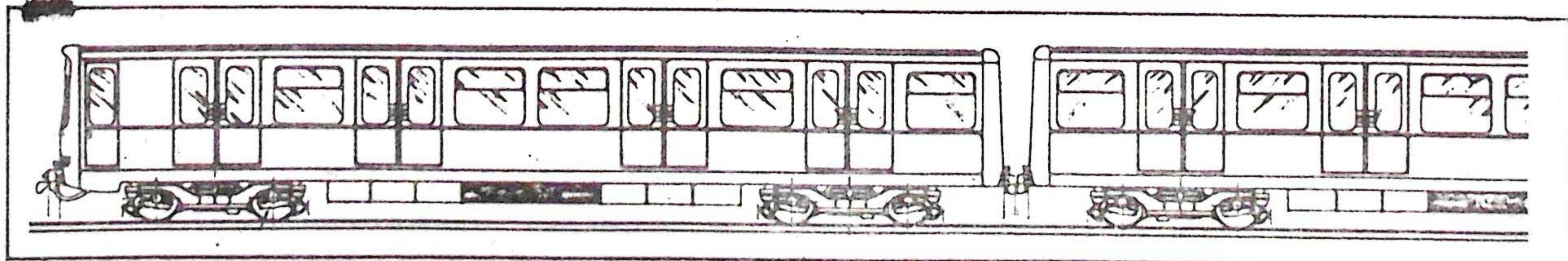


Fig. 1

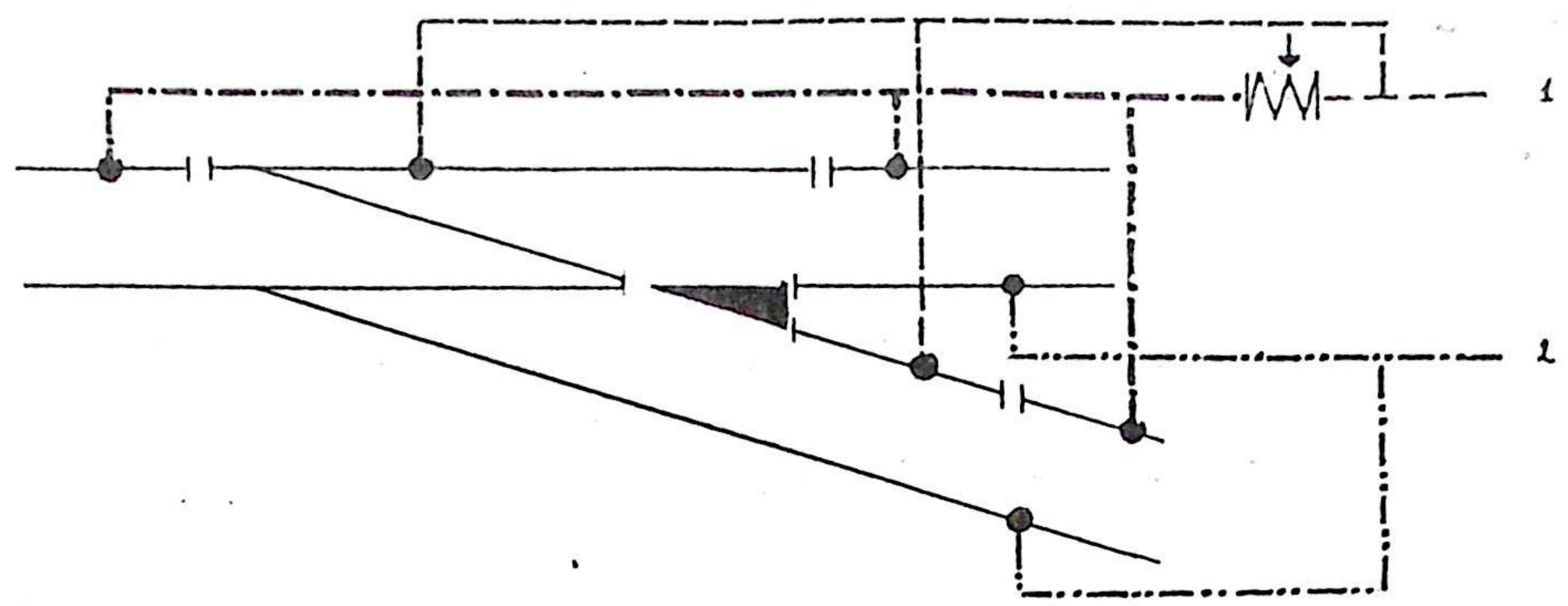
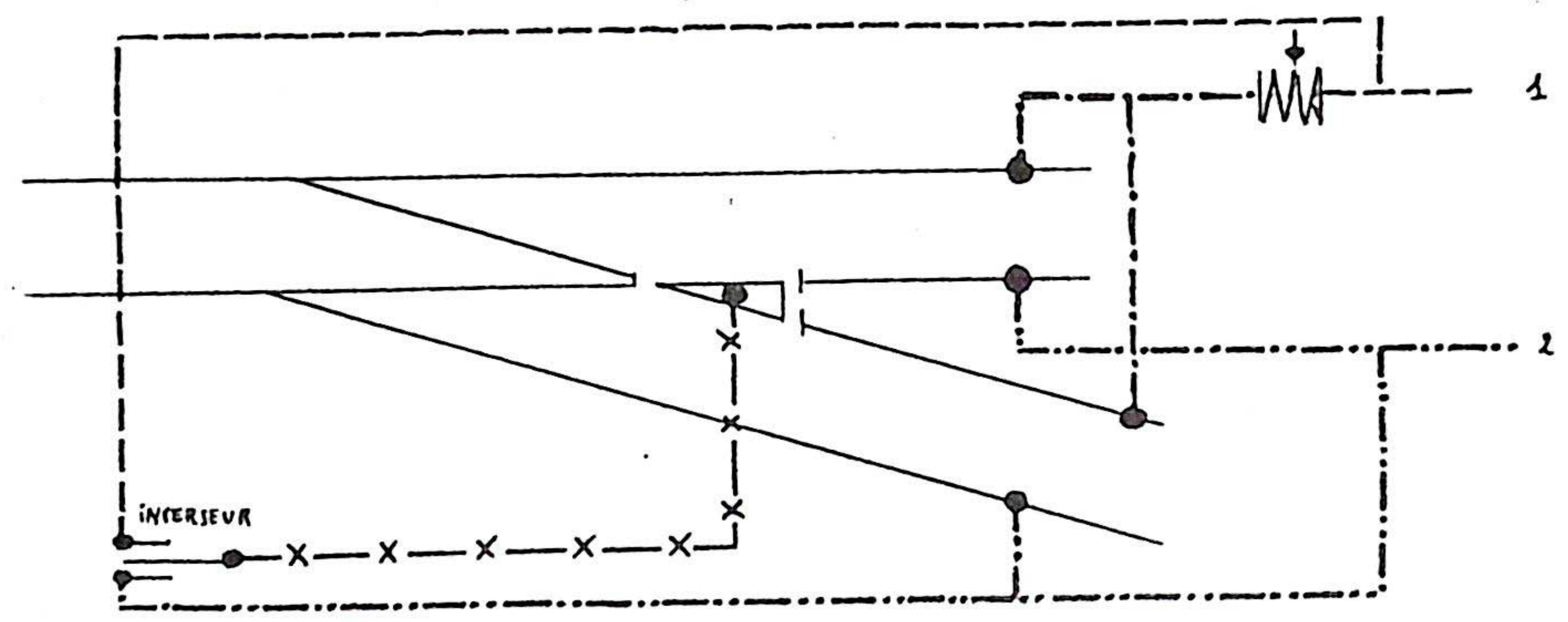


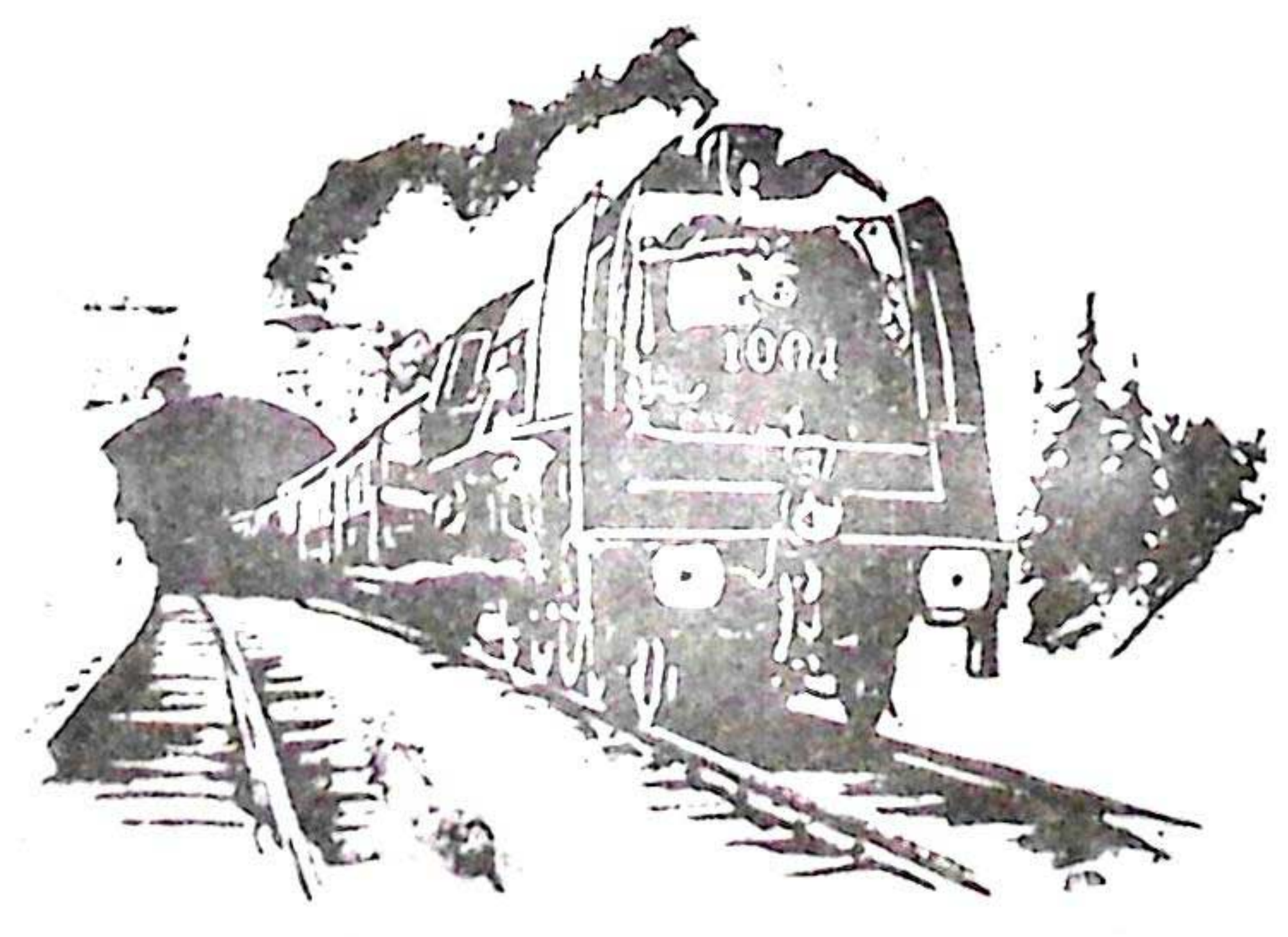
Fig. 2



PETITES ANNONCES

JE VENDS: voies MARKLIN, aiguillages double et triple électriques, rails droits et courbes, heurtoirs, transfo, pn,..... entièrement NEUF jamais utilisé. Valeur actuelle 13.000 francs, laissé pour 9.900 francs
S'adresser Claude BERTIAUX, rue Vanquelefs, 28 7141 EPINOIS 064/335282

JE VENDS: important matériel HO 2 rails continu de marques diverses (FLEISCHMANN, PIKO, ROCO, LIMA, LLLIPUT, JOUEF, DJH)
Valeur globale 1982:202.528,- laissé pour 121.500,- ou vente à la pièce
Liste disponible contre envoi 40,- en timbres ou visible au club.
S'adresser JP LEMAIRE Rue de Forchias, 120 6140 FONTAINE L EVEQUE



FEBELRAIL : SONDAGE:

→ RESULTATS

Ce rapport est basé sur les réponses reçues de 7 associations ALAF, ARBAC/KBVVS, CFC, LMS, RMM, PCSATIB et MoBOV (section mod.VeBOV) au total 272 bulletins dont 244 en HO-2rails, 16 en HO-3rails, 11 en N et un en O. Les souhaits des amateurs en N étaient trop divergents pour en tirer une conclusion et d'autre part nous avons comptabilisé les intentions d'achat HO-2rails avec celles en HO-3rails.

Ci-après ces totaux classés par catégorie et dans l'ordre des préférences, et sous réserve d'un prix approximatif indiqué:

	Série ou Type	Essieux :	Intentions d'achat:
Locomotives à vapeur prix: environ 4000 Fr	29	1-4-0	204
	10	2-3-1	180
	7-4	2-3-0	111
	1	2-3-1	108
	12	2-2-1	82
	53	0-4-0T	77
	40	2-3-0	73
Locomotives électriques prix: environ 3000 Fr	20	C-C	200
	27	B-B	191
	29	B-B	163
Rames automotrices élec- triques doubles prix: environ 3000 Fr	AM 62	A1-1A + A1-1A	239 dont 10 'Sabena'
	AM80-Break	A1-1A + A1-1A	193
Locomotives Diesel prix: environ 2500 Fr	55	C-C	191
	et 18 CFL	C-C	+13
	51	C-C	178
	62	B-B	148
	60	B-B	146
	73 et 82	C	142
Autorails prix: environ 3000 Fr	+3	B-2	173
	46	1A-1A	123
Voitures prix environ 500 Fr	K1	Bogies	748
	M4	Bogies	691
	GCI	3 essieux	475
	(Railtour) Bcl5	Bogies	181
	(Bagages) 16Eurofina	Bogies	202

On demande aux constructeurs de prévoir la possibilité de livrer des modèles non immatriculés avec des jeux de transferts permettant d'avoir des machines numérotées différemment.

On demande aussi des locos non motorisées pour vitrine ou pour simuler la double traction, aussi pour les automotrices.

Concernant les voitures, on demande de reproduire fidèlement une gamme : A, B, A/B, A/D, B/D pour réaliser des convois réalistes.

Le contenu de ce rapport sera communiqué avec quelques explications aux constructeurs et aux importateurs.

DOCUMENTATION

Les appareils de voie à la SNCB.

P. Duvivier

Introduction.

Les appareils de voie rencontrent un besoin essentiel de l'exploitation d'un réseau de chemin de fer. En effet, la voie unique, sans possibilité de dédoublement, de sortie, de croisement ne présente quasi pas d'intérêt.

Les appareils de voie principaux sont les aiguillages, les croisements et les traversées qui, lorsqu'ils sont employés seuls, ou groupés offrent des possibilités d'utilisations étendues.

La SNCB utilise en renouvellement deux profils de rails auxquels correspondent des profils pour aiguilles. Les aiguilles sont usinées dans des profils de rail différents de celui des contre-aiguilles et de la voie courante. Les rails standards de la SNCB sont le 50T et l'UIC60.

Les aiguilles associées aux contre-aiguilles 50T sont tirées de profils 63T. Avec le profil UIC60, on utilise des aiguilles usinées à partir de ZUI60 (profil asymétrique).

Les masses spécifiques de ces profils sont:

50T....	51Kg/m
63T....	63Kg/m
UIC60..	61Kg/m
ZUI60..	73Kg/m

Dans certains appareils à aiguilles articulées et dans d'autres prototypes, on utilise des aiguilles tirées de profils normaux. Pour de plus amples détails concernant les rails, je vous renvoie à l'excellente étude de M. Vandenberghe, intitulée "Les Rails" et publiée aux éditions "Le Rail".

Principes.

Pour sortir sous un angle donné, à un endroit donné, au départ d'un alignement, il existe de nombreuses solutions mathématiques. Les plus courantes en technique ferroviaire sont la courbe circulaire et le raccord parabolique. (Figure n°1)

A la SNCB, on utilise ces deux types de raccordement en ligne et seulement le raccord circulaire dans les appareils de voie. C'est cette courbe qui fixe la vitesse en voie déviée de l'appareil. Dans la suite du texte, le terme appareil de voie est remplacé par la dénomination A.S.

Pratiquement, les raccords ne sont pas tangents, et on réalise en pointe des aiguilles une déviation constante sur une longueur de quelque mètres. (Figure n°2)

Les rayons usuels varient de 175 à 2.000 mètres et les angles de sorties s'échelonnent entre 3 et 7 degrés. Les angles des traversées varient de 6 à 14 degrés. Il existe des traversées dont l'angle est supérieur à 15 degrés, mais il s'agit alors de pièces réalisées sur commande et appelées "traversée spéciale".

Les A.S. (Appareils Spéciaux) sont constitués d'ensembles distincts qui sont les -changements-croisements-traversées et les intercalaires.

1°) Le changement; c'est l'ensemble qui permet à un essieu de changer de voie. On réalise le changement de voie en utilisant des rails usinés, certains sont mobiles, ce sont les aiguilles et d'autres sont fixes, ce sont les contre-aiguilles.

Lorsqu'on ne désire pas la déviation de la roue, l'aiguille est glissée hors du gabarit, et la roue roule sans discontinu sur le contre-aiguille. Pour dévier la roue, on vient coller l'aiguille à son contre-aiguille. Lors de son passage, la roue quitte progressivement le contre-aiguille. (Figure n°3)

En fonction des besoins, les changements sont montés avec des aiguilles "articulées" ou "élastiques". (Figure n°4)

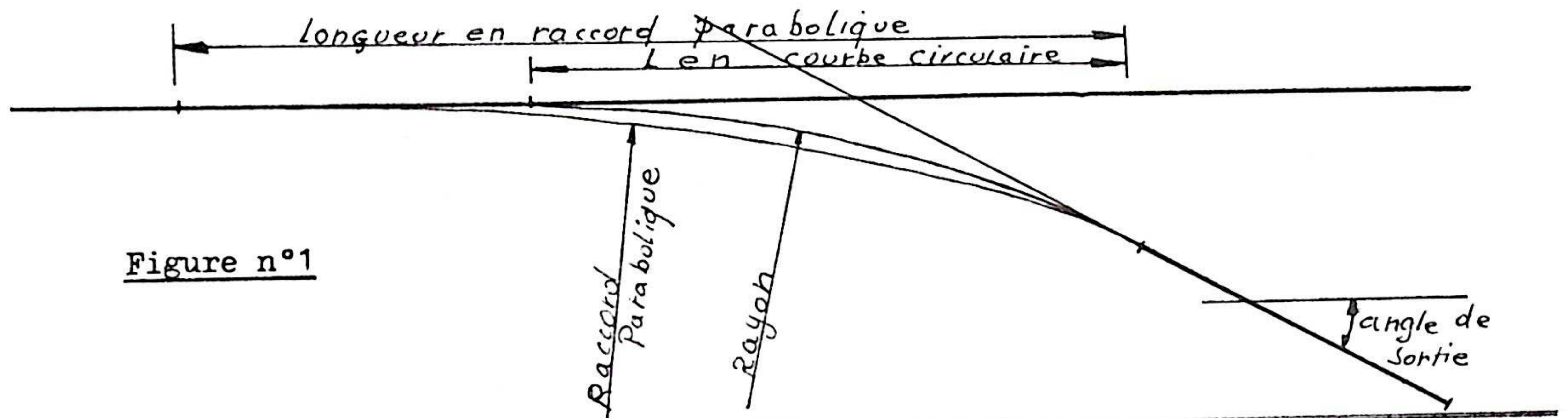


Figure n°1

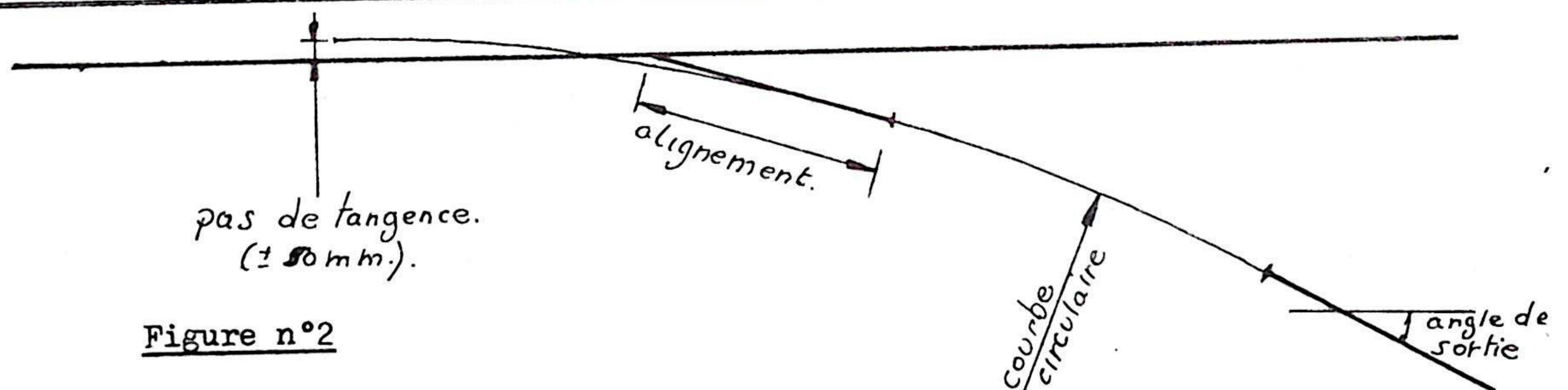
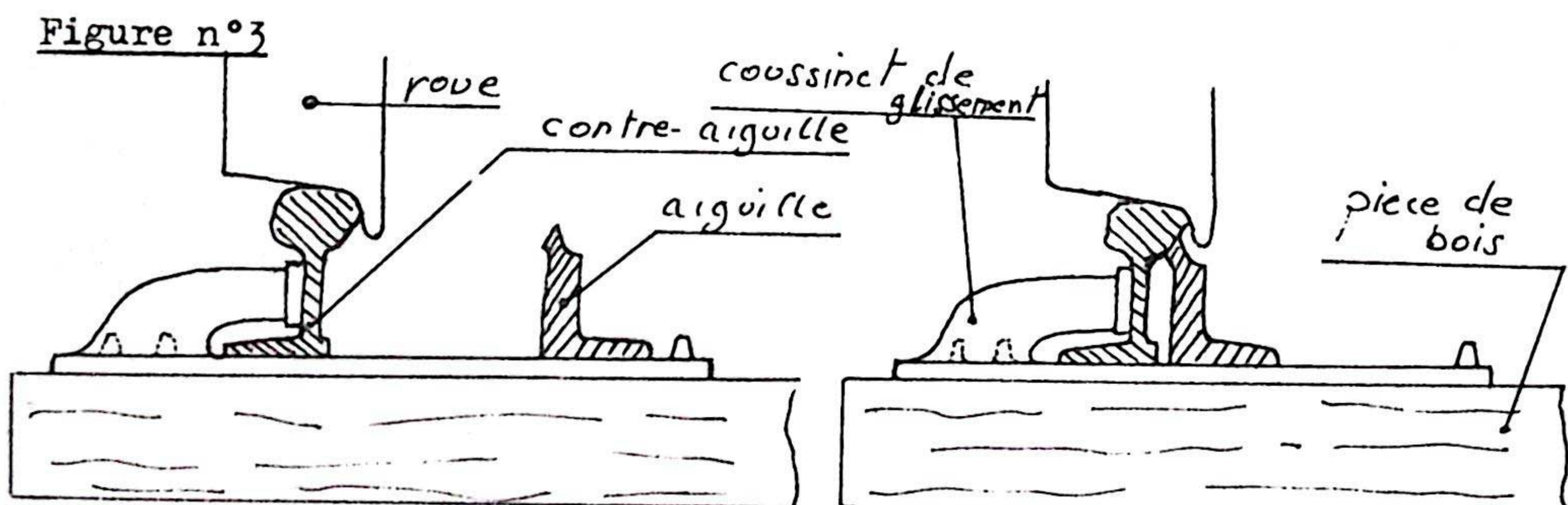


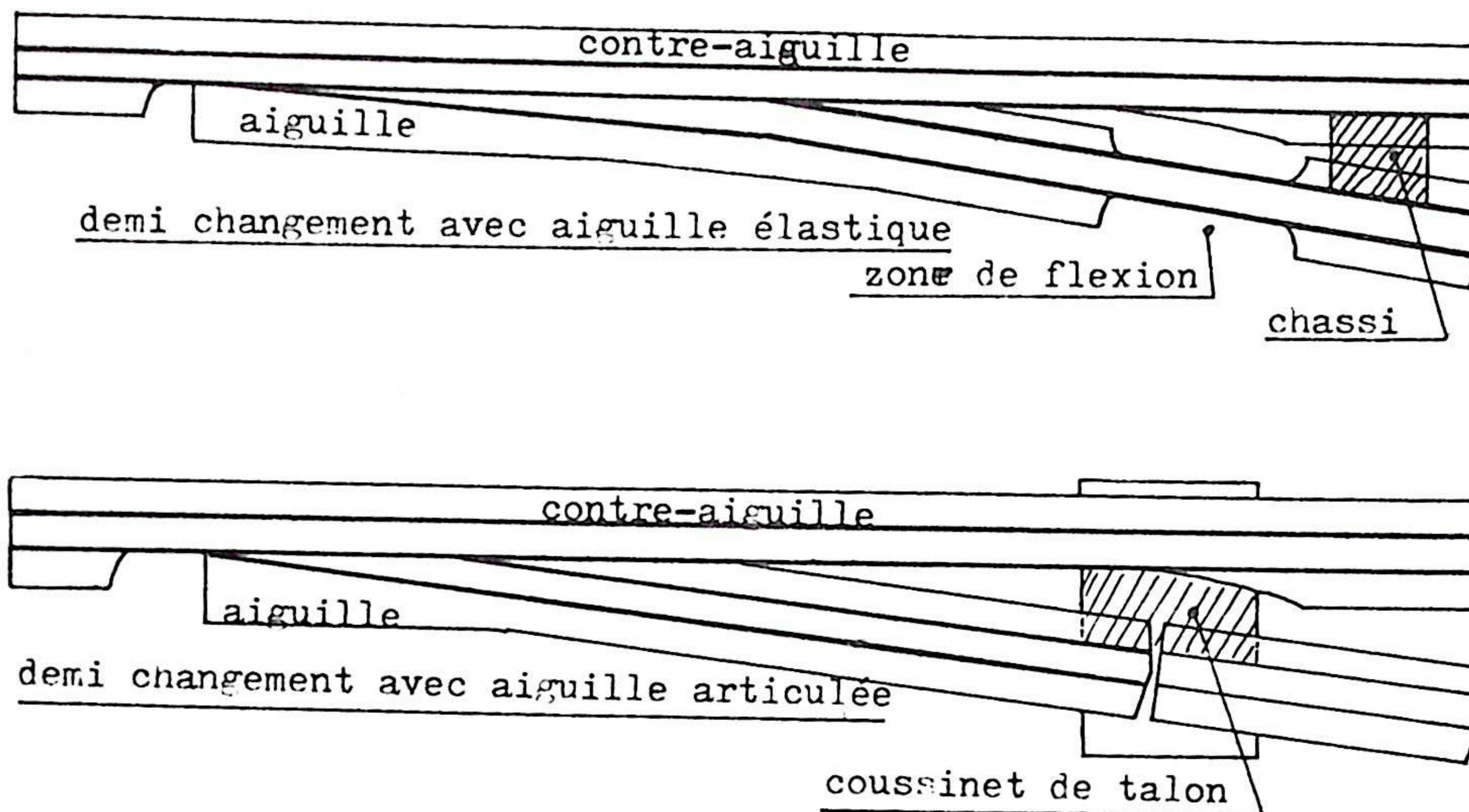
Figure n°2



Passage direct de la roue, l'aiguille est glissée hors du gabarit

Passage de la roue sur l'aiguille avec la pointe effacée sous le contre-aiguille.

Figure n°4



A
S
U
I
V
R
E
...

MODELISME

Nous vous communiquons ci-après la liste des caisses de Willy BONGE actuellement disponibles

AM 1962	=	1.800,-
HLE 27	=	950,-
AR 551	=	750,-
AR 49	=	900,-
CFL Urbinger	=	800,-
HLD 18 CFL	=	950,-
HLD 51	=	850,-
HLD 55	=	950,-
HLD 62	=	750,-
HLDh 65	=	800,-
GCI	=	300,-
Fourgon 16000 avec vigie	=	150,-
Fourgon 16000 sans vigie	=	150,-
Tram SNCV motrice	=	300,-
remorque	=	300,-
motrice littoral	=	300,-
remorque littoral	=	300,-
Tram STIB 9000	=	250,-

Vous pouvez commander ces caisses soit par écrit auprès de notre secrétariat c/o Michel Broigniez Rue de la Victoire, 145 Boîte 9 à 1060 Bruxelles, soit à une réunion auprès de Michel Broigniez.

RETRO

ENTRE LE 1er ET LE 3 SEPTEMBRE 1944

CHEMINOTS ET RESISTANTS

Ont sauvé dans l'épopée du train fantôme

1.500 CONDAMNES A MORT

Le récit que vous lirez ci-dessous est paru dans "LA CITE".

Il fut repris dans la revue "TRAINS" N° 7 de février 1952

=====

Premier septembre 1944. Les Alliés s'approchent à grands pas de la capitale. Certains les disent à Tournai, d'autres affirment qu'ils sont déjà près d'Enghien. En réalité, les forces de libération n'ont pas encore franchi la frontière belge.

Cependant, à Bruxelles règne un chaos invraisemblable. Tandis que les habitants de la capitale dans un état d'exaltation extrême, attendent impatiemment l'arrivée des tommies et des yankees, les derniers Allemands restés dans la capitale s'apprêtent en toute hâte à prendre la clef des champs.

A la prison de Saint-Gilles, l'atmosphère est plus angoissante que jamais. Depuis quinze jours, les boches ont libéré la plupart des prisonniers, ne laissant en cellule que les condamnés à mort.

Mais le nombre de ceux-ci a grandi; à ceux de Saint-Gilles sont venus s'ajouter ceux de Fresne et de Looz...

Entassés dans les petites cellules de la prison, 1500 condamnés à mort attendent... anxieux, ce que le sort leur réserve....

Dans la nuit du 1er au 2, un remue-ménage infernal se produit. Les Allemands vont et viennent dans les couloirs de la prison. Des commandements brefs et nerveux retentissent.

Que se passe-t-il ?

Des soldats armés jusqu'aux dents ouvrent toutes les cellules en criant "transport" . Les prisonniers sont fixés. On va les emmener en Allemagne, sans doute, alors que les troupes alliées ne sont peut-être plus qu'à quelques kilomètres!

S'être senti si près de la libération, et ne pouvoir en connaître les joies!

Chacun a pris sa couverture et les quelques objets qu'il a pu conserver lors de son internement. Dans les couloirs à travers lesquels défilent les prisonniers, des boches armés de mitraillettes sont placés tous les deux mètres environ, pour prévenir toute tentative de fuite! Le silence est lugubre, interrompé seulement d'ordres gutturaux. Les détenus sont chargés dans des camions. Leur convoi se met en route vers la gare du midi. Quelques hommes sont parvenus à cacher un crayon; c'est le moment de s'en servir. Vite, on arrache du papier, n'importe où, là où on en trouve et on griffonne quelques lignes à l'intention de sa famille; des ses amis. "On nous emmène vers l'Allemagne. Ne perdez pas courage, je reviendrai..." Les papiers sont roulés en boule et jetés dans les rues où ils sont aussitôt ramassés par les habitants, malgré la forte opposition des gardes armés qui entourent le convoi. Une femme qui s'acharne à suivre les camions pour ramasser tous les messages est rouée de coups par un boche que ce manège énerve. Mais malgré cela, la chasse au message continue. Les prisonniers ne sont plus seuls comme

à Saint-Gilles. Ils ont la foule avec eux, ils le sentent, et cette sensation leur rappelle un bien-être oublié.

Gare du Midi.

Depuis la descente des camions jusqu'aux quais de la gare, même déploiement de force. Les détenus sont chargés dans des wagons à bestiaux, à raison d'une centaine par voiture. Les wagons sont complètement entourés de fils de fer barbelés. Sur un toit, des Allemands sont installés à côté d'une énorme mitrailleuse, prêts à toute éventualité. Au bout du train, deux ou trois wagons confortables sont réservés au chef de camp de la prison de Saint-Gilles et à ses acolytes.

Les gardiens sont nerveux et mécontents. Ils ont peur et voudraient bien partir au plus vite. Malgré les mitrailleuses qui les protègent, ils craignent affreusement cette foule hostile, qu'ils sentent toute proche. Ils lancent autour d'eux des regards anxieux et énervés.

Cependant, un mécanicien vérifie si les wagons sont bien accrochés, si les freins sont en ordre. Devant chaque fenêtre, il s'arrête et souffle avec un air de victoire "ne vous en faites pas, vous ne quitterez pas la gare".

à suivre...

MODELISME

LES PRODUITS MICRO SUPER

Les produits MICRO pour la pose des décals de toutes marques sont indispensables en vue d'obtenir des résultats réalistes.

Il s'agira d'abord de bien préparer la surface qui sera propre et BRILLANTE (au besoin, vernir les peintures mates, de préférence avec un aérographe. On étendra à la fin des opérations, toujours à l'aérographe, un vernis donnant le rendu désiré, mat, semi-mat...)

MICRO SET (solution bleue)

1. Repérer l'emplacement de la décal et y étendre au pinceau un peu de MICRO SET. Il s'agit en fait d'une colle supplémentaire.
2. Tremper la décal de façon classique et l'appliquer sur le MICRO SET. Eponger le surplus avec un mouchoir en papier. Ajuster exactement la décal avec un objet pointu (manche de pinceau). Au cas où la décal collerait déjà un peu trop, remettre un peu de MICRO SET sur celle-ci en débordant légèrement. Eponger et réajuster.

MICRO SOL (solution rouge)

Permet de ramolir la décal et de lui faire épouser, en séchant, le moindre relief (creux, rivets, etc...)

1. Après pose de la décal au MICRO SET, attendre $\frac{1}{4}$ d'heure environ
2. Etendre au pinceau un peu de MICRO SOL en débordant légèrement afin que le produit puisse "fondre" le bord du film dans le plastique. Insister avec le pinceau car le MICRO SOL se rétracte facilement.
3. Au bout d'un petit moment votre décal va gondoler et se ratatiner. **NE RIEN FAIRE.** Il s'agit d'une réaction indispensable.
4. Laisser sécher 12 heures
5. Nettoyer à l'eau et au savon car le MICRO SOL a tendance à laisser des traces brunes autour des décals. Revernir éventuellement.

A noter que le MICRO SOL s'emploie également pour enlever les bulles d'air sous les décals (même anciennes). Percer avec une aiguille et étendre un peu de produit. Appuyer légèrement et laisser sécher 12 heures.

MICRO KRISTAL-KLEER

Solution d'aspect laiteux destinée à imiter les fenêtres ou les verres d'instruments de tableaux de bord. Elle intéressera particulièrement les amateurs d'avions commerciaux ou de navires où les fenêtres sont simplement figurées par des petits trous pas tellement réalistes.

Elle s'emploie après peinture de la maquette et devient transparente en séchant. Je l'utilise également pour les hublots plus grands qui, eux, sont généralement fournis avec la maquette mais qui ne s'adaptent pas toujours de façon rigoureuse au ras du fuselage. Il suffit donc d'en

appliquer soigneusement avec un fin pinceau dans les creux laissés par la tolérance d'ajustage. L'effet est réaliste et le hublot est comme sur les avions réels, confondu avec la courbure du fuselage lui-même.

MICRO-MASK

Il s'agit d'un produit analogue au célèbre MASKOL de Humbrol et il s'étend de la même manière. Il est d'un emploi un peu moins commode car beaucoup plus fin et donc difficile à enlever. L'idéal est d'utiliser une brosse à dents ou un pinceau dur et de l'eau tiède, en veillant à ne pas abîmer la peinture.

MICRO-WELD

Le MICRO-WELD est une colle liquide très volatile et beaucoup moins épaisse que la classique PACTRA. Elle peut s'appliquer au moyen d'un pinceau très fin (0,00,000) qui sera immédiatement rincé dans du thinner cellulosique. Elle convient bien pour les très petites pièces car elle pénètre dans les joints par capillarité (attention aux empreintes digitales sur les cockpits !). Le principe est de joindre les deux morceaux à sec et de poser une goutte sur le bord du joint qui se remplit de colle. Le séchage est très rapide.

MICRO-GLOSS et MICRO-FLAT coating

Ces vernis de finition sont parmi les meilleurs par le fini impeccable qu'ils donnent aux maquettes, particulièrement lorsqu'ils sont appliqués avec un aérographe. Pour les petites surfaces, un pinceau est suffisant. Ils présentent l'avantage d'être déjà dilués et de se conserver dans cet état. De plus, ils peuvent avantageusement se mélanger l'un à l'autre pour varier le rendu (brillant + mat = semi-mat). Il faut savoir cependant que le mat est plus puissant que le brillant. Ainsi un semi-mat sera obtenu par les proportions de 3/4 brillant et 1/4 mat.

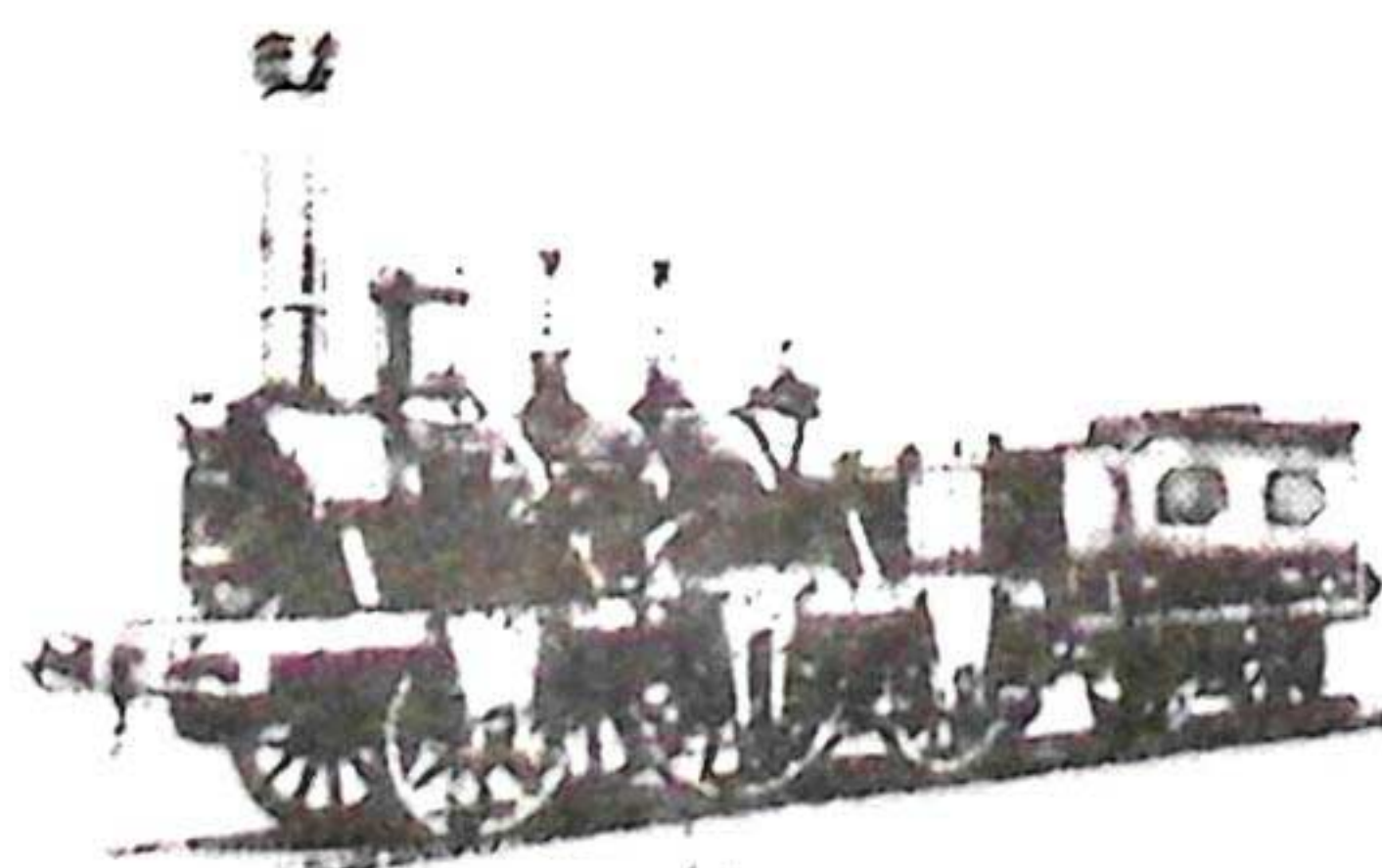
Le micro GLOSS mélangé à de la peinture BRILLANTE verte ou brune déjà très diluée peut simuler parfaitement un verre fumé en l'appliquant sur un canopy ou un pare-brise (obligatoirement avec un aérographe !)

Le micro GLOSS mélangé à de la peinture mate (50%) donnera directement un rendu semi-mat suffisant pour permettre la pose de décals sans risque et sans donc être obligé de passer par un re-vernissage préalable en brillant suivi après la pose des décals d'un re-vernissage semi-mat (deux opérations économisées !). Encore une fois l'aérographe est souhaité.

MICROSCALE DECALS

Gamme et qualité incomparable pour les échelles du 1/144 - 1/72 - 1/48 et 1/32, prix un peu décourageant (120 Frs la feuille) voilà résumées les principales caractéristiques des superbes décals MICRO. Vous pouvez en consulter le catalogue illustré aux réunions.

Michel SUPLIS



Don't forget
Niet vergeten

Pensez-y :

9 ~ 10 août

Expositions

1. RAIL STORY: A l'Institut Communal d'Enseignement Technique (ICET) à Cuesmes.

7 et 8 mai 1983

Avec notre participation:

1. Réseau modulaire en N du CFC
2. Modéliste au travail (***)
3. Modèles statiques (***)

(***) : nous attendons vos inscriptions pour une participation massive; les modèles présentés seront assurés.

2. GRAND LARGE: Août 1983

Réseau vapeur vive en $7\frac{1}{4}$ + ce que vous nous apporterez à exposer.

Mêmes conditions que Rail Story: le transport et l'exposition du matériel seront assurés.

Voyage



Bloquez dès maintenant les dates du 9 et 10 août dans votre agenda ferroviaire: nous organiserons à l'une de ces deux dates notre voyage annuel.

Où? Surprise!!!

REVUE

... que vous lisez maintenant grâce à la collaboration précieuse des auteurs des articles et de:

M. et Mme M. FRANCOIS, MM. DEBLIQUIT, DUCHATEAU, VAN GYSE-
CHEM et HAUTEFIN