

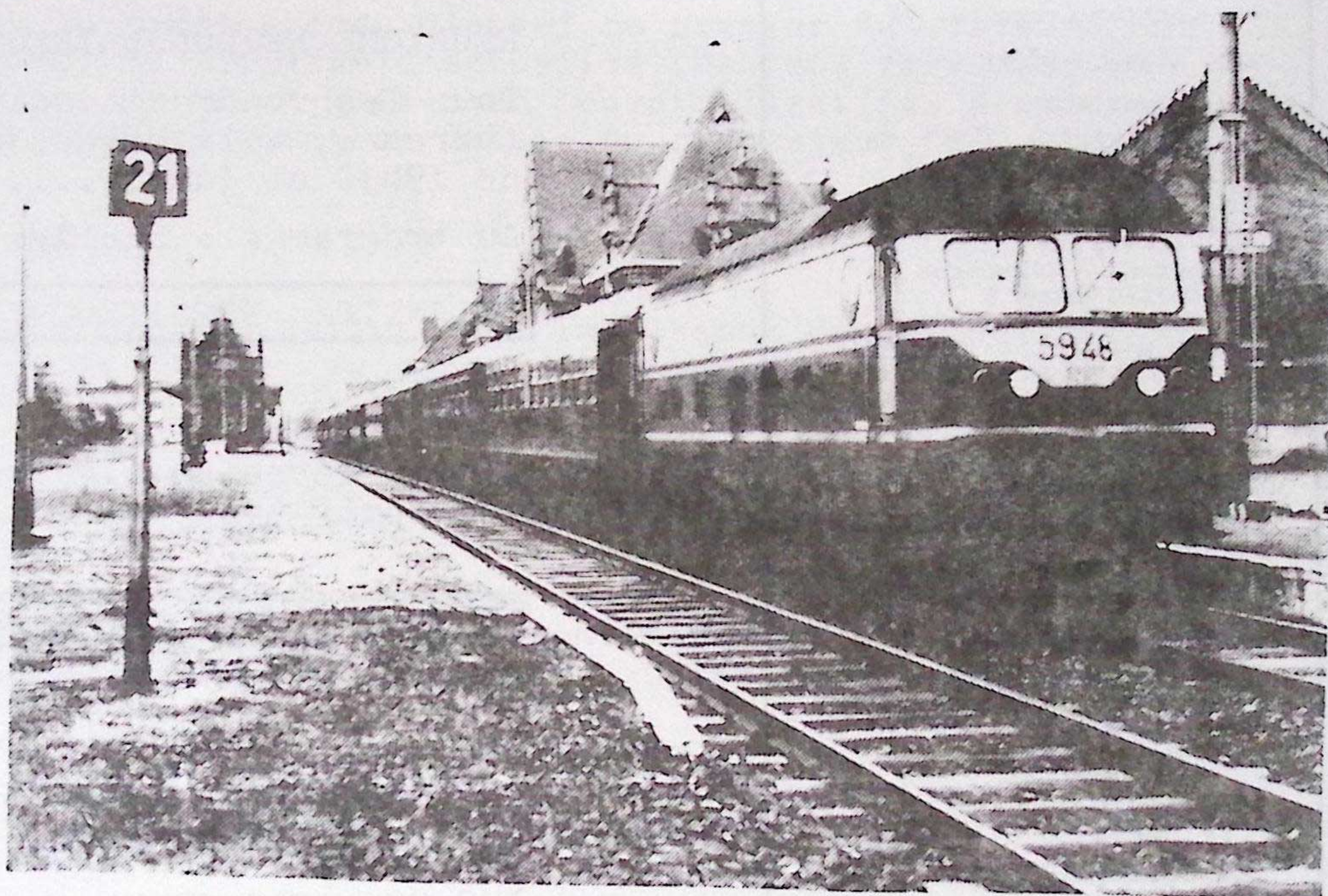
FERRO FLASH



POSTE - si retour :

J. DELCOURT
Rue E. Hulin, 22
7111 Saint-Vaast

EDITEUR RESPONSABLE: DEBLIQUIT RICHARD
28, Rue St Donat - 7070 - Houdeng Goegnies.



N°98 JANVIER 1985
CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

MENSUEL

DOCUMENTATION
MODELISME

INFORMATIONS FERROVIAIRES

C.F.C.

Relations Publiques et
Secrétariat **BRUXELLES:**

Michel PROIGNIEZ
Allée des Jonquilles, 18
5865 - WALHAIN-SAINT-PAUL

Secrétariat CENTRE:

Henri HAUBE
Rue Docteur Grégoire, 51
7100 - LA LOUVIERE

Les demandes de renseignements
et les changements d'adresses,
sont à faire parvenir à votre
secrétariat respectif.

Les articles et photos pour
FERRO-FLASH sont à faire
parvenir à :

Henri HAUBE
Rue Docteur Grégoire, 51
7100 - LA LOUVIERE

Les revues à :

Pierre HAUTEFIN
Chaussée de Mons, 125
7160 - HAINE-ST-PIERRE

Les demandes d'anciens
FERRO-FLASH sont à
adresser à votre secré-
tariat respectif.

Comptes Bancaires

CENTRE

271-0061822-65
Club Ferroviaire du Centre

HOUDENG-GOEGNIES

BRUXELLES

061-2027267-91
Club Ferroviaire du Centre

SECTION BRUXELLES

Montants des cotisations

Membre avec service
FERRO-FLASH : 500 Frs

Membre sans service
FERRO-FLASH : 250 Frs

Membre bienfaiteur :
800 Frs et plus

N'oubliez pas de mentionner
vos noms et adresses ainsi
que votre numéro.

PRIERE DE JOINDRE POUR TOUTE
CORRESPONDANCE S.V.P UNE
ENVELOPPE TIMBREE ET SELF-
ADRESSEE POUR LA REPONSE.

Les articles publiés
dans **FERRO-FLASH**,
n'engagent que leurs
auteurs.

C.F.C.

C.F.C.

Nos réunions

Mois de Février : REUNION MENSUELLE

Samedi 9 février au local, rue
A. Renard à Houdeng-Goegnies.

Au programme :

14h30 : ouverture des portes.

15h00 : projection de diapositives

" VOYAGES OU LA FIN D'UNE ÈRE "

(l'adieu aux autorails)

par Henri Haube

REUNIONS HEBDOMADAIRES :

Tous les vendredis soir au local
(adresse, voir ci-dessus) à partir
de 19h30 et jusque....

Au programme : cablage du réseau HO

ATTENTION TRES IMPORTANT!

A dater de la réception de ce numéro,
les demandes d'anciens **FERRO-FLASH**
sont à adresser à votre secrétariat
respectif (voir encadré ci-contre).

PETITES ANNONCES

Achète d'occasion locomotive Fleis-
chmann réf 4000, châssis, moteur et
embiellage en bon état de préférence.
S'adresser à Jean Pierre Blanchart
rue des Erasseurs, -30-7000 - Mons.
Tél : (065) 34.75.75

MARKLIN-T 800 A vendre : carrosserie,
inverseur, essieux et jeux de bielles.
S'adresser éditeur du bulletin qui
transmettra.

NOTRE COUVERTURE CE MOIS-CI:

Image du passé : en gare de Binche,
la 5948 en tête d'une rame composée
de 8 voitures K3 B II et d'une KI B7D
attend le signal de départ pour
Haine-Saint-Pierre.

Electro-flash

LES ALIMENTATIONS

LE REGULATEUR FR3 suivant MODELLELEKTRONIK

Dans FF n° 86, j'annonçais la parution imminente des compte-rendus d'essais de deux régulateurs d'alimentation à impulsions de largeur variable, dont les circuits imprimés avaient été mis sur le marché.

Si le circuit décrit dans ELEKTOR n° 11/1983 était effectivement disponible dès décembre, il n'en a pas été de même pour le FR3 de MODELLELEKTRONIK : commandé, et payé, à la même époque, il fut livré fin avril 1984 !

Bref si le compte-rendu d'essai du premier fut retardé par suite de l'abondance de matières d'actualité (heureux rédacteur en chef ...), il fallut attendre juin pour pouvoir tirer les premières conclusions après mise au point et essais du régulateur FR3.

Principe

Le régulateur FR3 délivre des impulsions de largeur variable à la fréquence de 100 Hz, au départ d'une source alternative de 12 à 16 Volts.

L'amplitude des impulsions se situe à environ 1,5V en dessous de la valeur de tension Zener de D2. (ce point est discuté plus en détail ci-après).

Ces impulsions ont un flanc avant "adouci" : le temps de montée est d'une ms (voir FF n° 83 pour la justification de cette caractéristique).

Les constantes de temps d'accélération et de freinage ne sont pas normalement réglables : elles peuvent être ajustées indépendamment, en cours de mise au point, à toute valeur comprise entre 0 et plus de 20 secondes (R4 et R5).

Schéma de réalisation

Une remarque s'impose à propos des schémas publiés :

- le schéma paru dans le n° 2/83 de Modellelektronik comporte une erreur grossière qui pourrait échapper à un électronicien débutant,
- le schéma joint au circuit imprimé qui m'a été livré mentionne des valeurs de composants différentes de celles du schéma original. Il apparut aux essais que ces modifications n'étaient pas toujours judicieuses.

Deux ajouts personnels doivent également être notés.

Une résistance R14 déterminée expérimentalement (18 ou 20k) est mise en série avec le potentiomètre de réglage P1 afin d'en réduire la "course morte". Cette résistance ne trouve pas place sur le circuit imprimé mais est facile à insérer dans la connexion entre le circuit imprimé et ce potentiomètre.

Un interrupteur S3, en série avec R15 = 470 ohms, est placé en shunt sur R4 : il permet un arrêt d'urgence par décharge rapide de C3. L'absence d'un tel dispositif, très utile sur un réseau, me paraît une lacune, heureusement facile à combler.

Une dernière remarque à propos du schéma : par référence à l'analyse théorique (voir FF n° 81, 83 et 84) j'ai opté pour une ZF20 comme diode zener D2, ce qui permet d'obtenir des impulsions de 18V, environ, avec une source alternative de 16 Volts (sortie auxiliaire d'un Märklin, ou Titan, etc).

Avec $\frac{t}{T}$ limité à 0,85 l'on obtient une tension efficace de 16V au réglage maximum.

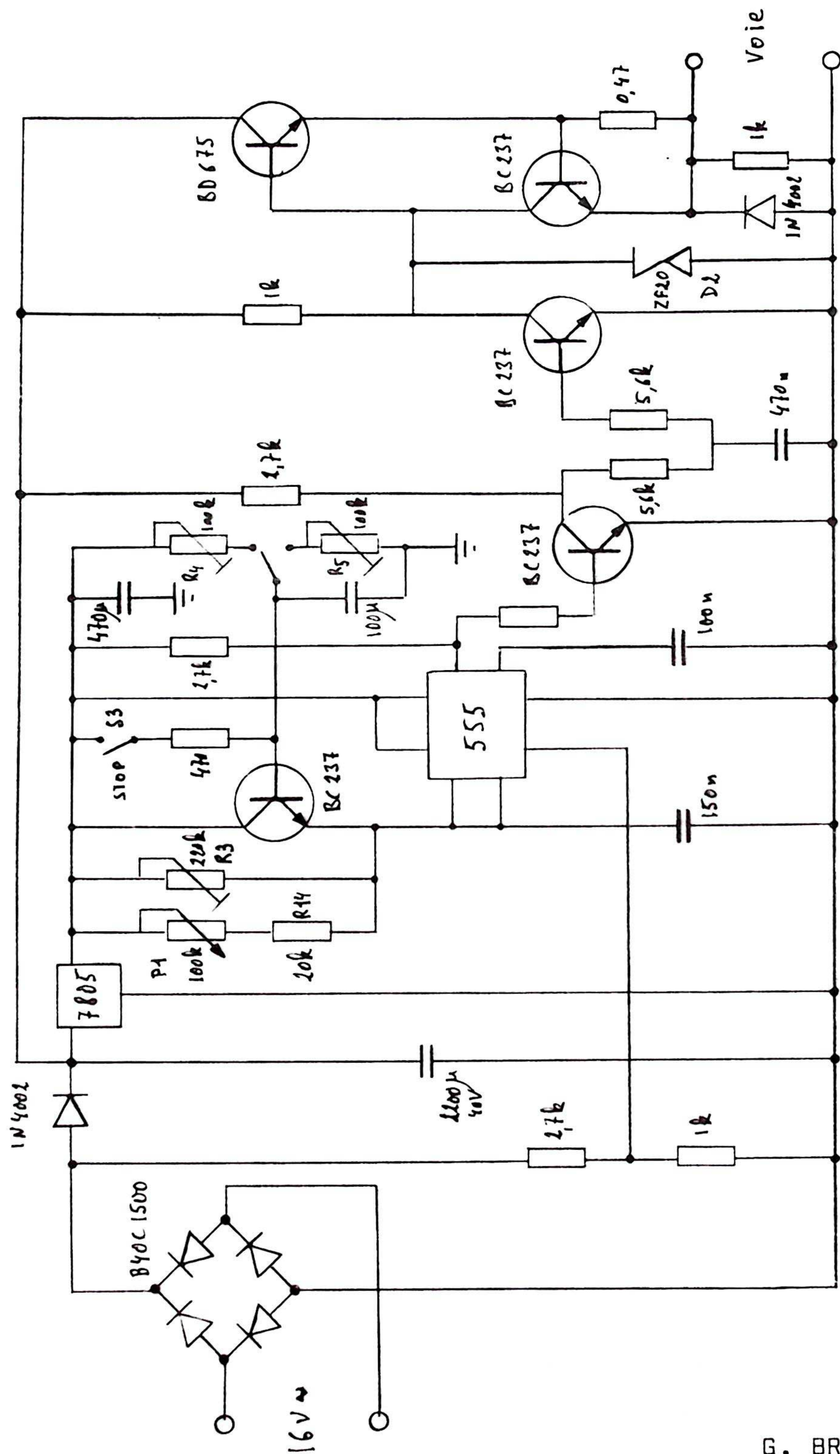
Pour qui ne désire pas dépasser une tension moyenne de 12V, cas de nombreux matériels "deux rails", il faut limiter $\frac{t}{T}$ à environ 0,64 par réglage de R3 (résistance ajustable).

Si, par contre l'on fait appel à une source alternative de 12V, au lieu des 16V suggérés, il convient de prendre pour D2 une ZF15, comme sur le schéma original, et limiter $\frac{t}{T}$ à environ 0,9 à l'aide de R3.

Il faut noter que le réglage de R3 ne nécessite aucun appareillage complexe : un simple Voltmètre à cadre mobile branché en sortie indiquera, par inertie, la valeur moyenne de la tension appliquée à la voie. Procédure : veiller à la position initiale de S1 (position accélération), de P1 (maximum) et de R3 (minimum); augmenter ensuite R3 jusqu'à l'obtention de la tension désirée, 12 ou 16V selon le cas. Ramener P1 à zéro : le Voltmètre doit faire de même et, s'il en est ainsi, le régulateur est prêt à fonctionner.

Essais

- Avec une ZF20 pour D2, comme indiqué ci-avant, l'impulsion atteint 18V sur une charge d'essai de 40 ohms,
- R4 et R5 ajustés à 20k entraînent des temps d'accélération et de décélération d'environ 13s.
A l'expérience les démarrages paraissent encore un peu brutaux mais chacun appréciera en fonction de ses critères, de la taille du réseau, etc.
- Un fonctionnement en douceur, et de beaux ralentis, sont obtenus avec des matériels de toutes marques. Le fonctionnement des moteurs à courant continu est, ici aussi, supérieur à celui des moteurs à courant alternatif.



SCHEMA DU REGULATEUR FR-3 : VERSION AMELIOREE

G. BRIDOUX

HISTOIRE

LES TRAINS DE RELEVAGE

La modernisation des techniques de relevage:

Un train de relevage est un convoi spécialisé, composé habituellement de deux voitures, dépêché sur les lieux d'un déraillement pour rétablir la situation normale. Une grue de relevage est un engin qui intervient lorsque les ressources du train de relevage sont estimées insuffisantes.

Au cours des deux dernières décennies, le réseau belge a modernisé son matériel, son infrastructure et ses méthodes d'exploitation (cfr. le Plan de Restructuration). ... La modernisation se poursuit...

Il est cependant un domaine peu connu du grand public qui, au cours de la même période a subi une profonde restructuration dont une nouvelle étape vient d'être franchie avec l'achat par la SNCB de deux grues puissantes qui pourront néanmoins remplir d'autres tâches que celles des élémentaires "relevages" (déchargement ou rechargement de matériel ou d'appareils lourds par exemple, éventuellement pour compte de tiers).

Histoire et évolution technique des trains de relevage:

Pour la période précédant 1926, les auteurs sont peu prolixes à ce sujet. Il est difficile d'établir un schéma complet et fiable de l'organisation des trains de relevage. On les appelait communément "les Wagons de secours", mobilisés lors d'accidents, mais en général de déraillements.

Jusque la première guerre mondiale, le matériel roulant et les locomotives restaient relativement légers: une voiture GCI en bois pesait 20 tonnes, un wagon 10 et tout au plus 15 tonnes et les locomotives "vapeur" restaient loin du gabarit massif des futures locos des Types 1, 7 ou 10.

Les trains de relevage, nombreux sur le réseau, intervenaient dans un périmètre restreint.

Les Remises aux locomotives:

En 1920, et y compris ceux des Compagnies, on enregistrait environ quatre-vingts dépôts de locomotives vapeur souvent situés très près les uns des autres, souvenir d'une époque où, à côté des Chemins de fer de l'Etat, les Compagnies s'étaient développées d'une façon souvent anarchique. Par exemple, sur les lignes 78/75: Mons, Quaregnon-Central, Saint-Ghislain, Blaton, Tournai et Mouscron. Mons, Saint-Ghislain et Tournai furent maintenus après 1926.

En 1945, le nombre de Remises oscillait encore autour de cinquante. Au Groupe de Liège, par exemple, on dénombrait onze dépôts: Kinkempois, Renory, Pépinster, Herbestal, Visé, Ans, Trois-Ponts, Gouvy, Statte, Montzen et Saint-Vith. A l'exception de Ans, tous ces Ateliers disposaient d'un train de relevage.

Avec la disparition de la traction vapeur, la diesélisation et l'électrification des dépôts, la SNCB a organisé son service "Traction" autour de quatorze Ateliers autonomes. Neuf circonscriptions "de Relevage" ont été organisées: Schaerbeek, Anvers-Dam, Kinkempois, Ronet, Merelbeke, Hasselt, Monceau, Saint-Ghislain et Stockem, soit une réduction de plus de 80% des Circonscriptions du début des années 60. Si l'on ajoute à cette liste, les dépôts d'Ostende, Courtrai, Bruxelles-Midi, Haine-Saint-Pierre et Latour, on obtient la nomenclature des quatorze Ateliers de Traction, dont trois ATE (électrique: Ostende, Bruxelles-Midi et Stockem) et onze ATD.

Le matériel de relevage:

7

Au fil du temps, le matériel équipant les "wagons de secours" a évolué vers une sophistication technologique de plus en plus poussée. Aujourd'hui, le train de relevage est composé habituellement de deux voitures métalliques déclassées et adaptées à leurs nouvelles missions.

- Une voiture avec cuisine équipée et réserve de vivres, table et sièges, une quinzaine d'armoires vestiaires abritant, outre des vêtements, des bottes, lunettes, gants et casques. (Deux équipes de six agents spécialistes en relevage commandées par un chef de brigade sont prévues. Elles interviennent à tour de rôle ou en relais.)

- Une voiture avec groupe électrogène de 40 KVA pour souder ou découper des pièces métalliques.

Des bonbonnes de gaz et des chalumeaux.

Un groupe moto-pompe hydraulique pour alimenter en énergie des crics de levage de 10, 15 et 25 tonnes.

Une potence et un palan d'une puissance de 750 kg.

Un compartiment "atelier" avec banc et étau.

Une poutre de ripage avec chariots et crics de poussée et de rappel pour tous véhicules et à toutes distances.

Des tire-forts, des blocs de bois cerclés de toutes dimensions.

Des lorries, une civière.

Le matériel de protection du chantier: girouettes lumineuses, signaux mobiles, pétards, talkie-walkies et farde de documentation pour formalités de mise hors service de voie ou de caténares (par exemple).

Il appartient au chef d'équipe ou au fonctionnaire technique accompagnant le "Train" dans certains cas, de réquisitionner une grue de relevage lorsqu'il estime que les moyens dont il dispose seront insuffisants ou pour faire disparaître l'obstruction des voies dans des délais raisonnables.

Les grues de relevage:

Il s'agit d'une longue histoire liée à l'évolution de réseau.

Les premières grues de relevage à puissance élevée furent mises en service au début du siècle. Elles prenaient la relève de grues à main, habituellement 5 tonnes, montées sur un wagon plat ou autonomes. Le hasard a préservé, à la sortie de l'ancienne Remise de Braine-le-Comte, peut-être le dernier d'un groupe d'engins de ce type. Cette grue était dotée d'un socle métallique débouchant sur une petite voie d'un écartement d'environ septante centimètres sur laquelle elle pouvait opérer quelques courts mouvements. Elle a été adaptée pour être utilisée par le service de la voie.

Dépôt d'attache	Motorisation	Force max. levage	Constructeur	Année de constr.	Vitesse max.
Schaerbeek	Diesel	55 T	A.B.R.	1971	80 kmh.
Anvers-Dam	Diesel	55 T	A.B.R.	1971	80 kmh.
Ronet	Diesel depuis 1969	55 T	F.U.F.	1954	80 kmh.
Kinkempois	Vapeur	35 T	Craven Brothers (GB)	1912	35 kmh.
Merelbeke	Vapeur	20 T	Cowans Sheldon (GB)	1905	25 kmh.

Référence à Trans-fer n° 2 de 1982.

La grue actuelle de Merelbeke a été "extraite" en 1980 de l'officieux musée de Louvain (ancienne remise) où elle reposait depuis une dizaine d'années. Elle a remplacé une grue de 35 T de construction britannique qui avait été reprise à l'armée anglaise en 1919. Elle pouvait se déplacer à 40 kmh. Cette dernière grue de 35 T s'est renversée et a été jugée irréparable lors d'un relevage à Ostende en 1980.

On constate, à la lecture de ce tableau, que la SNCB ne pouvait jusqu'il n'y a guère se targuer d'être à la pointe du progrès dans un domaine aussi délicat que le lever d'obstructions à l'aide de grues spécialisées. Ensemble, elles effectuent environ cent septante sorties par an.

Les dirigeants responsables de la SNCB ont compris et ont tenté de remédier à une situation délicate. Le 17 septembre dernier, deux grues nouvelles très sophistiquées, d'un maniement très simple, ont été présentées au Ministre des Communications. Elles ont été construites par l'Association momentanée A.B.T. (Ateliers de Braine-le-Comte et Thiriau) et Gottwald de Dusseldorf, selon un cahier des charges réalisé en 1981 par la Direction de la SNCB.

(à suivre)

En librairie

VEBOV KOERIER N°78 mai, juin, juillet 84

Brochure de 59 pages donnant un inventaire complet de tout le matériel roulant (moteur et tracté) de la SNCB et de la SNCV (I), avec numérotation et caractéristiques techniques principales, la longueur des lignes exploitées et la méthode de tarification de chaque sociétés.

Une page est consacré aux Lignes Musées et aux différents Musées ferroviaires de Belgique.

La deuxième partie de cet ouvrage est une classification par Province des dépôts et du matériel qui s'y trouve affecté. (SNCB, SNCV, STIB, STIC, STIL, STIV, MIVA et MIVG) .

Un encadré est réservé au T.A.U.

Prix : 150 francs + 30 francs de frais de port.

En vente au Club lors de la prochaine réunion.

(I) Y compris les autobus.

COMMANDES GROUPEES

Les membres qui avaient commandés des caisses Bonges, pourront en prendre livraison lors de la réunion de janvier et/ou février, ou lors d'une réunion hebdomadaire le vendredi soir.

DOCUMENTATION

Si vous êtes l'heureux possesseur du dernier volume (en vente au Club) consacré par Julien Casier aux locomotives type 38, vous n'y aurez pas trouvé la liste des tenders accouplés à ces machines. Les renseignements retrouvés étaient trop fragmentaires pour pouvoir être publiés. Grâce à l'amabilité de l'auteur, nous publions quelques renseignements commençant au mois de mars 1948. Vous pourrez ainsi numéroter correctement le tender de votre modèle.

HT 24.005	accouplé à HL 38.043	de 03/48 à 07/54,	puis à HL 7.013.
HT 24.020	HL 38.040	de 03/48 à 07/57.	
HT 24.052	HL 38.036	de 10/52 à 10/57.	
HT 24.046	HL 38.001	de à 03/54,	puis HL 38.068,
	HL 38.068	de 03/54 à 05/58.	
HT 24.091	HL 38.144	de à 12/57.	
HT 24.130	HL 38.102	de à 11/54,	puis HL 31.106.
HT 24.145	HL 38.147	de à 05/58.	
HT 24.174	HL 38.080	de à 03/51,	puis HL 38.124,
	HL 38.124	de 03/51 à 06/51,	puis HL 38.080,
	HL 38.080	de 06/51 à 03/53,	puis HL 7.068.
HT 24.197	HL 38.062	de à 10/49,	puis HL 38.046,
	HL 38.046	de 10/49 à 08/57,	puis HL 7.045.
HT 24.225	HL 38.079	de à 06/53,	puis HL 38.092,
	HL 38.092	de 06/53 à 02/60.	
HT 24.220	HL 38.007	de à 11/49,	puis HL 38.110,
	HL 38.110	de 11/49 à 09/53,	puis HL 7.056.
HT 24.219	HL 38.005	de à 02/49,	puis HL 38.044,
	HL 38.044	de 02/49 à 03/57,	puis HL 40.043.
HT 24.207	HL 38.107	de à 02/57,	puis garé jusque 02/60.
HT 24.228	HL 38.129	de à 12/51,	puis HL 38.013,
	HL 38.013	de 12/51 à 02/57,	puis HL 40.066.
HT 24.209	HL 38.058	de à 05/57,	puis HL 40.049.
HT 24.258	HL 38.071	de à 02/49,	puis garé...
	HL 38.042	de ? à 06/50,	puis HL 7.066.
HT 24.257	HL 38.023	de à 04/57,	puis HL type 53.
HT 24.303	HL 38.098	de à 02/51,	puis HL 40.041.
HT 24.300	HL 38.006	de à 02/50,	puis HL 7.051.
HT 24.317	HL 38.136	de 05/48 à 05/55.	
HT 24.378	HL 38.065	de à 11/52.	
HT 24.332	HL 38.123	de à 12/57,	puis HL 40.028.
HT 24.355	HL 38.055	de à 02/52,	puis HL 38.087,
	HL 38.087	de 02/52 à 03/57,	puis HL 40.018.
HT 24.333	HL 38.104	de à 04/55,	puis HL 38.122,
	HL 38.122	de 04/55 à 07/55,	puis HL 38.002,
	HL 38.002	de 07/55 à 08/57,	puis HL 40.017.
HT 24.331	HL 38.045	de à 12/53,	puis HL 31.088
HT 24.389	HL 38.010	de à 08/51,	puis HL 38.094,
	HL 38.094	de 08/51 à 12/57.	

Recopié par Marcel Thibaut.

1) Automotrices :

AM 105 à 108 passées de NK à FEO (au lieu de MKM comme prévu !)

109 à 125	"	de NK à MKM
126 à 128	"	de NK à FSRd
129 à 150	"	de GT à MKM
151 - 153	à 184	passées de NK à FKR
185 à 206	passées	de FHS à FKR
211 à 233	"	de NK à FHS
234 à 244	"	de MKM à FHS
245 à 250	"	de MKM à NK
301 à 334	"	de FSD à MKM (311! HS)
502 à 506	"	de FSD à FSRd
508 à 525	"	de FSD à FSRd
527 à 532	"	de FSD à FSRd
534 à 539	"	de FSD à FSRd
601 à 629	"	de MKM à GT
630 à 640	"	de MKM à FSRd
641 à 655	"	de MKM à FKR
657 à 662	"	de MKM à FKR
663 à 664	"	de MKM à FSRd
726 à 730	"	de NK à FSRe
731 à 734	"	de FHS à FSRe
736 à 740	"	de FHS à FSRe
757 à 782	"	de FSRe à FHS

2) Locomotives Electriques :

HLE 2301 à 2338	passées	de FBMz à FEO
2339 à 2363	"	de MKM à FEO
2364 à 2368	"	de MKM à NK
2369 à 2383	"	de FBMz à NK
2601 à 2635	passées	de FEO à MKM

3) Autorails :

a) Série 40 : 4001 à 4007 LK passés HS réserve à LK

4001 réservé pour Musée FLV.

b) Série 43 : 4301 passé de MBX à GMN

4304 " de MBX à GMN

4305 LK passé HS réserve à LK

4306 LK " HS réserve à LK

4308 LK " HS réserve à LK

4309 LK " HS réserve à LK

4310 passé de MBX à GMN

4313 LK passé HS réserve à LK

4314 MBX passé HS réserve à MBX

4315 passé de MBX à MKM en prêt

4316 " de MBX à MKM en prêt

4318 MBX passé HS réserve à MBX

4320 LK passé HS réserve à LK

4321 GMN passé HS réserve à GMN (cannibalisé)

4324 MBX passé HS réserve à MBX

4325 LK passé HS réserve à LK

4326 LK " HS réserve à LK

4327 MBX passé HS réserve à MBX

4328 LK passé HS réserve à LK

4330 MBX passé HS réserve à GMN (cannibalisé)

4332 FVY passé HS réserve à MBX

4333 LK passé HS réserve à LK

4334 FVY passé HS réserve à MBX

4336 FVY " HS réserve à MBX

c) Série 44 : 4401 à 4410 passés de FKR à LK.

d) Série 45 : 4501 à 4507 " de GT à MBX

sauf 4502 et 4503 passés à la date du 18/06/84.

e) Série 46 : 4613 - 4614 - 4616 à 4620 GT passés HS réserve à GT.

f) Remorques : 732.09 et 732.10 MBX passées HS à MBX

734.06 passée de LK à MBX

734.07 et 734.10 passées de FKR à MBX.

Remarque : la mention "parc" est utilisée officiellement en lieu et place de "Hors Service réserve".

(A SUIVRE)

MONTAGE DES KITS EN METAL BLANC/LAITON

=====

Nous vous rappelons que des séances d'information sur ce sujet ont lieu environ 1 X par mois, le dimanche matin de 9.30 à 12.00 au local (salle du réfectoire).

Notre spécialiste, Jean-Pierre MOULIN prodigue ses conseils à tout membre désirant se perfectionner et dont la motivation est communicative. Il s'agit avant tout d'un échange de bons procédés, chacun apportant son expérience ou sa documentation.

Bienvenue à vous, donc, mais si vous venez à ces réunions avec l'idée préconçue de faire monter votre modèle par les copains pendant que vous feuilleterez LOCO-REVUE, vous risquez d'être déçu. C'est normal, non ? Autant savoir...

Chacun travaille ainsi sur un kit de son choix, avec ses propres outils (*) mais avec l'assistance constante des copains en cas de problème. De plus, on n'oblige personne à s'acheter un fer à souder électronique à 5000 Frs. En cas de besoin, on se fait un plaisir de vous le prêter et même de vous apprendre à vous en servir.

A noter que nous n'utilisons pas le réseau du club, situé dans l'autre local et que nous consacrons une partie du temps à remettre la pièce en ordre avant de partir.

Une saine discipline, librement consentie, assortie d'une motivation certaine. Si vous jouez le jeu honnêtement avec nous, vous serez aux petits oignons...

Les dates de réunion sont fixées d'un commun accord. Téléphoner au préalable (p. ex. Michel SUPPLIS 071/43.27.60 après 18h00)

(*) Outillage de base à prendre avec soi :

- Jeu de limes de bonne qualité (+ une craie)
- Jeu de pinces et pincettes
- mini-étau si possible
- papier à poncer, vaseline, huile.
- forêts à main + mèches de 0.3 à 2.00 MM
- scie à découper
- Tournevis modélisme
- Diluant, dégraissant (Trichlo) en petite quantité
- soudures diverses + pâte décapante
- soudure spéciale pour métal blanc (Jocadis DJH)
- Fer à souder, si possible
- mini-perceuse + accessoires si vous en possédez
- Allonge électrique + domino
- Colles (Cyanolit, Epoxy, etc...)
- Pied à coulisse, latte métallique
- feuilles de laiton, profilés, tubes, à votre choix
- Plasticard éventuellement
- etc... (peintures, pinceaux)

PS. : n'oubliez pas votre modèle !! (c'est déjà arrivé !)

Si vous désirez traiter un problème en particulier (peinture, soudure, vieillissement...) signalez-le au préalable pour éviter de prendre du matériel inadéquat.

A bientôt,

EN PARCOURANT

Rail Miniature Flash: décembre 1984.

Le train métrique à crémaillère suisse au 1/45 (0m) de Fama. Les ouvrages d'art: Ponts et tunnels. Le métal blanc: fin. Cocorico: la 141 TA de Jouef!

Rail Magazine: décembre 1984.

Des bleus à tout faire: les autorails X 2800. Les 141 TA & TB du P.O. Les cahiers Chapelon. Cocorico: la 141 TA Jouef!

Loco Revue: décembre 1984.

Cocorico: la 141 TA Jouef est sortie. Pour l'y loger: la gare de Tulle. Le réseau du Club du Havre. L'art du flochage (1). Traction en Corrèze vers 1950.

En HOm: la Pignet VLN. Test de la 141 TA Jouef.

Model Railroader: décembre 1984.

Deux réseaux pour débutants. Très belles photos de réseaux divers.

La Vie du Rail:

N° 1970: consacré à Toulon. Equateur: Des lignes spectaculaires qui s'acharnent à vivre. Nouvelles de Belgique (deux pages). - N° 1971: Lyon: Le métro "remontepente". Après cette crémaillère à Lyon, crémaillère au Brésil. Journées du Modélisme ferroviaire à Lucerne. "Cocorico" : la 141 TA Jouef!! - N° 1972: Une brésilienne dans le Médoc. Irlande: Le tramway de la Chaussée des Géants. Colombie: Sur un "touristique" vapeur. Le TGV en Californie: sur un immense réseau HO! - N° 1973: Numéro spécial de Noël consacré à l'Australie des Chemins de fer: Un continent - Cinq réseaux - Trois écartements !

Tram 2000: 23 octobre 1984.

Nouvelles de la STIB, MIVA, STIL, MIVG, SNCV, STIV.

Gazet De Pijl: décembre 1984.

Superdétaillage de la face avant des Lima 800.

Fermodel: novembre-décembre 1984. (en italien).

La station du Vatican. Grues à eau italiennes.

INFORMATIONS

Remarque à propos du Calendrier "Loco 85":

L'édition 85 de ce Calendrier que vous n'avez pas manqué de vous procurer nous promettait une photo de l'Autorail Type 600. Joie de courte durée ! Bien que d'excellente qualité, cette photo n'est pas inédite. Pire, la légende est erronée.

L'examen des plans SNCB publiés dans Ferro-Flash n° 93 (août 1984) montre que la photo habituellement publiée représente non le 600.01, mais le 600.02 ou le 600.03. Rappelons que le premier, livré en janvier 1930, est différent des deux autres livrés en juin 1930: disposition des compartiments et des fenêtres. Quant au modèle Trix, il représente le 600.01. Vous voici donc encore mieux documenté pour en entreprendre la modification.

Signalons que tous les modèles vus au Salon de l'Arbac ou dans d'autres expositions étaient faux ! Jugez-vous-même de la valeur de ce que l'on vous propose !!

Marcel Thibaut.

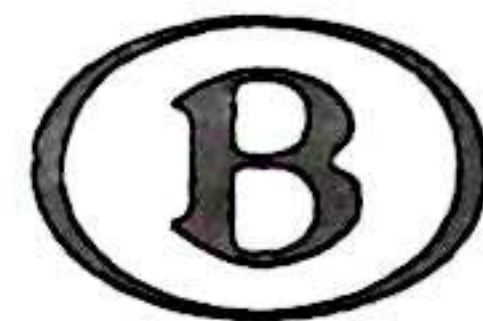
Manifestation

11

ANNEE DES TRANSPORTS EN COMMUN

1985 sera en Belgique l'année des transports en commun. Diverses manifestations internationales seront organisées dans notre pays à l'occasion du 150ème anniversaire des chemins de fer belges et du centenaire des chemins de fer vicinaux. Toutes les sociétés exploitantes, la SNCB, LA SNCV et les six STI collaboreront avec le Ministère des Communications pour l'organisation d'expositions, de voyages spéciaux ou de cortèges dans différentes villes. Le programme définitif n'est pas encore arrêté mais nous pouvons déjà vous annoncer, sous réserve, une série d'activités :

Calendrier des manifestations "150 ans de chemin de fer en Belgique"



programme provisoire sous réserve de modifications !

VOYAGES EN TRAIN VAPEUR

11/ 5 - 12/ 5 : Bruxelles - Malines
18/ 5 - 19/ 5 : Bruxelles - Malines
25/ 5 - 26/ 5 : Bruxelles - Malines
1/ 6 : Aarschot - Hasselt
9/ 6 : Jemeppe s.S. - Namur - Flémalle
22/ 6 : Liège G. - Flémalle - Seraing
6/ 7 - 7/ 7 : Verviers - Spa
14/ 7 : Trois Ponts - Vielsalm - Gouvy
21/ 7 : Bastogne - Libramont
10/ 8 - 11/ 8 : Courtrai - Ypres
24/ 8 - 25/ 8 : Dinant - Namur
21/ 9 : La Louvière S. - Charleroi
28/ 9 - 29/ 9 : Gand St.-P. - Courtrai

VOYAGES EN PREMIER TRAIN ÉLECTRIQUE

6/ 5 : Bruxelles - Malines
11/ 5 - 12/ 5 : Bruxelles - Malines
18/ 5 - 19/ 5 : Bruxelles - Malines
25/ 5 - 26/ 5 : Bruxelles - Malines
1/ 6 : Mons - Saint-Ghislain
8/ 6 : Luttre - Charleroi - Châtelet
16/ 6 : Arlon - Mariola
6/ 7 - 7/ 7 : Knokke - Bruges
13/ 7 - 14/ 7 : Blankenberge - Bruges
20/ 7 - 21/ 7 : Ostende - Bruges
24/ 8 - 25/ 8 : Louvain - Aarschot
14/ 9 : Louvain - Aarschot
15/ 9 : Louvain - Malines
28/ 9 - 29/ 9 : Malines - Gand St.-P.
12/ 9 - 13/ 9 : Arlon - Luxembourg
18/ 9 - 19/ 9 : Liège G. - Verviers C.

JOURNÉES "PORTES OUVERTES" DANS LES ATELIERS

Quelques ateliers de la SNCB ouvriront leurs portes au public. Au moment de mettre ce calendrier sous presse, les dates de ces journées ne sont pas encore déterminées.

JOURNÉE "PORTES OUVERTES" SUR LA LIGNE

5/ 5 : voyages gratuits sur la ligne Bruxelles-Malines

JOURNÉES "PORTES OUVERTES" DANS LES GARES

31/ 5 - 1/ 6 : Mons et Hasselt
7/ 6 - 8/ 6 : Charleroi-Sud
8/ 6 : Anvers-Central
9/ 6 - 10/ 6 : Namur
22/ 6 - 23/ 6 : Liège-Guillemins
8/ 9 - 9/ 9 : Bruxelles-Midi
28/ 9 - 29/ 9 : Gand-St.-Pierre

TRAINS-EXPO DANS LES GARES

histoire du chemin de fer - l'offre contemporaine - les spots cinéma de la SNCB - Expo-shop

23/ 5 - 28/ 5 : Bruxelles-Midi
31/ 5 - 31/ 6 : Mons et Hasselt
5/ 6 - 7/ 6 : Charleroi-Sud et Anvers-Est
9/ 6 - 12/ 6 : Namur et Gand St.-P.
15/ 6 - 18/ 6 : Arlon et Courtrai
20/ 6 - 23/ 6 : Liège-Guillemins et Bruges
1/ 7 - 7/ 7 : Spa et Knokke
10/ 7 - 14/ 7 : Vielsalm et Blankenberge
19/ 7 - 25/ 7 : Bastogne et Ostende
28/ 7 - 3/ 8 : Jemelle et La Panne
6/ 8 - 11/ 8 : Bertrix et Ypres
14/ 8 - 19/ 8 : Beauraing
15/ 8 - 19/ 8 : Turnhout
21/ 8 - 25/ 8 : Namur et Diest
2/ 9 - 5/ 9 : Hasselt
3/ 9 - 5/ 9 : Gembloux
6/ 9 - 7/ 9 : Ottignies et Landen
8/ 9 - 11/ 9 : Bruxelles-Midi
12/ 9 - 13/ 9 : Ath
12/ 9 - 14/ 9 : Louvain
14/ 9 - 17/ 9 : Tournai
15/ 9 - 17/ 9 : Malines
18/ 9 - 19/ 9 : Turnhout
18/ 9 - 20/ 9 : Mons

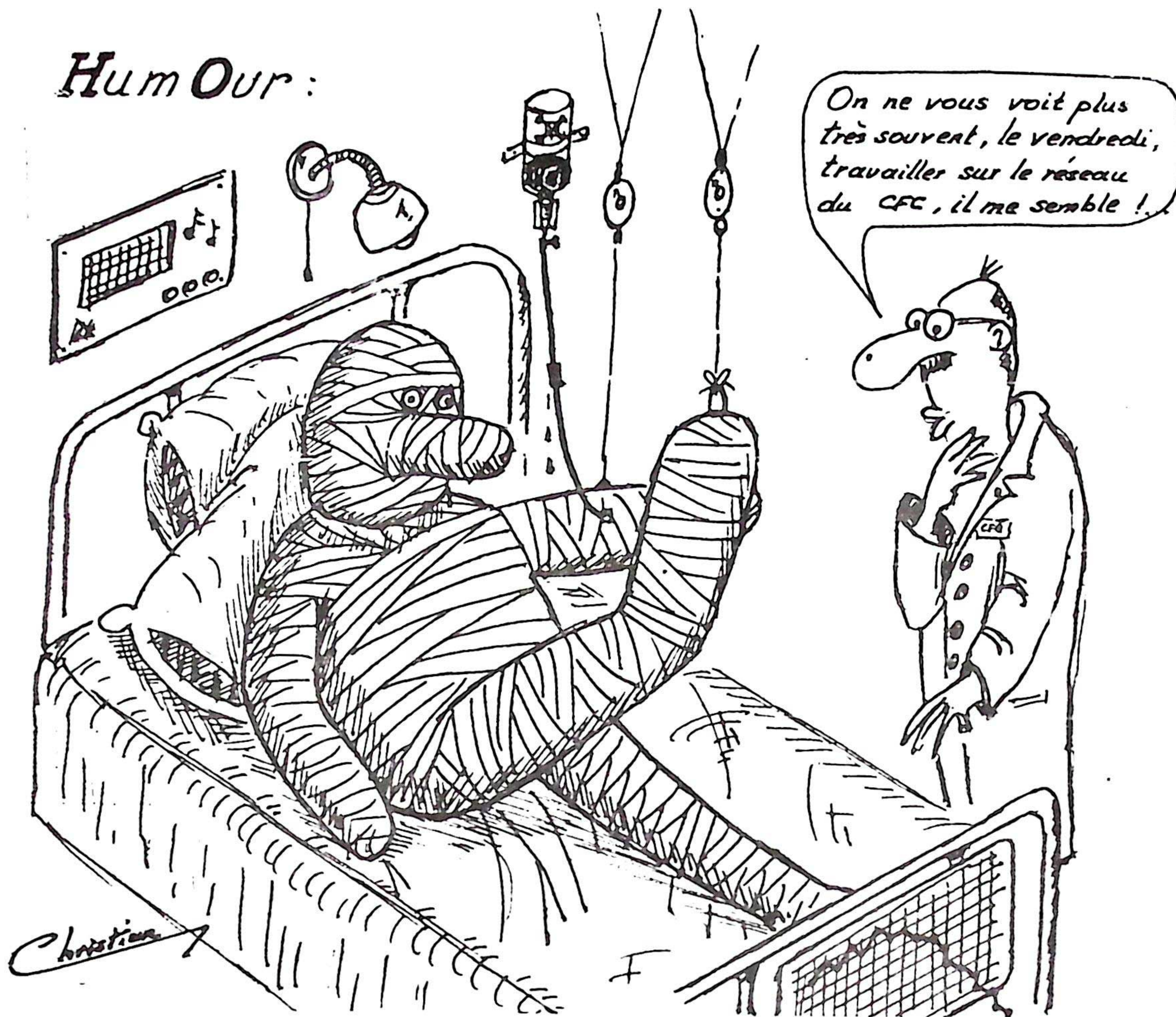
20/ 9 - 24/ 9 : Anvers-Est
21/ 9 - 24/ 9 : La Louvière-Sud
25/ 9 - 26/ 9 : Saint-Nicolas
25/ 9 - 27/ 9 : Nivelles
27/ 9 - 30/ 9 : Gand St.-Pierre
28/ 9 - 30/ 9 : Mariembourg
1/10 - 4/10 : Charleroi-Sud et Bruges
6/10 - 8/10 : Ciney
7/10 - 8/10 : Ostende
9/10 - 10/10 : Furnes
9/10 - 11/10 : Libramont
11/10 - 14/10 : Roulers
12/10 - 15/10 : Arlon
15/10 - 16/10 : Courtrai
16/10 - 17/10 : Verviers-Central
18/10 - 20/10 : Liège-Guillemins
20/10 : Alost

(extrait de l'agenda SNCB 1985)

Exposition En mai exposition de matériel ancien en gare de Bruxelles-Nord du 4/5 au 2/6, exposition ferroviaire "Aspects d'une réalité quotidienne" au Palais des Beaux Arts de Bruxelles du 4/5 au 26/5 exposition "150 ans de progrès technique" en gare de Bruxelles-Central

à la SNCV Plusieurs manifestations sont prévues notamment le 15/7 à Ostende où une rame tractée par une loco à vapeur vicinale circulera et le 21/7 aura lieu à Bruxelles un cortège rappelant le centenaire.

Humour :



Librairie de la Presse

Mr & Mme MONOYER - HANON

Rue Albert 1^{er}, 22
7100. LA LOUVIERE

Tél. 064/22.13.51

Journaux - Librairie

Papeterie - Jeux - Tabacs

ET LES REVUES FERROVIAIRES SUIVANTES :

LOCO-REVUE — RAIL-MINIATURE-FLASH

LA VIE DU RAIL — RAIL MAGASINE-VOIES FERREES

LIVRES FERROVIAIRES

CARTE DE FIDELITE

Si vous y passez, n'oubliez pas de vous recommander du CFC

Chaque possesseur d'un réseau ferroviaire n'est pas forcément un électronicien averti. La majorité d'entre nous ne jongle pas avec les circuits électroniques sophistiqués. Le but des fiches que nous publierons chaque mois est de faire comprendre aux débutants les notions élémentaires nécessaires au bon fonctionnement d'un réseau. Prière donc aux anciens de ne pas venir chahuter les classes préparatoires. Néanmoins nous sommes persuadés que certains chevronnés ou "forts en train" y trouveront incidemment quelques notions qu'ils baptiseront pudiquement de "trous de mémoire"... L'auteur, que nous remercions et félicitons pour son travail a volontairement écarté toute théorie rébarbative ainsi que tout calcul fastidieux.

Un courrier peut être établi dans le sens de ces fiches. La réponse pourra se faire par retour du courrier (enveloppe timbrée self adressée; soit par la revue en cas de question d'intérêt général) Nous espérons que cette initiative recueillera vos suffrages.

La Rédaction.

MINISCIENCE

FICHE N° I

I-LE COURANT

Le courant employé est un courant de faible voltage. Au départ, le réseau de distribution fournit du 220 Volts; à l'utilisation, la valeur maximale employée est de 24 Volts.

Cette réduction est opérée par un TRANSFORMATEUR.

Devenue sans danger, cette tension, ainsi réduite, n'est cependant pas employée telle qu'elle est fournie par le transformateur. Il faut maintenant en moduler le voltage et la forme. Le voltage, afin de faire varier la vitesse de rotation des moteurs. La forme, car, certains moteurs demandent du courant ALTERNATIF et d'autres exigent du courant CONTINU.

Le transformateur fournissant du courant alternatif valable pour la première catégorie, il faudra le rendre continu pour la seconde. Cette opération se dit : REDRESSER le courant.

Les transformateurs d'alimentation de réseau livrés dans le commerce sont prévus pour l'une OU l'autre de ces catégories.

Le courant alternatif est employé presque exclusivement par la marque allemande Märklin tandis que le courant continu est employé par presque toutes les autres marques.



LE MYSTERE DE LA CARRIERE

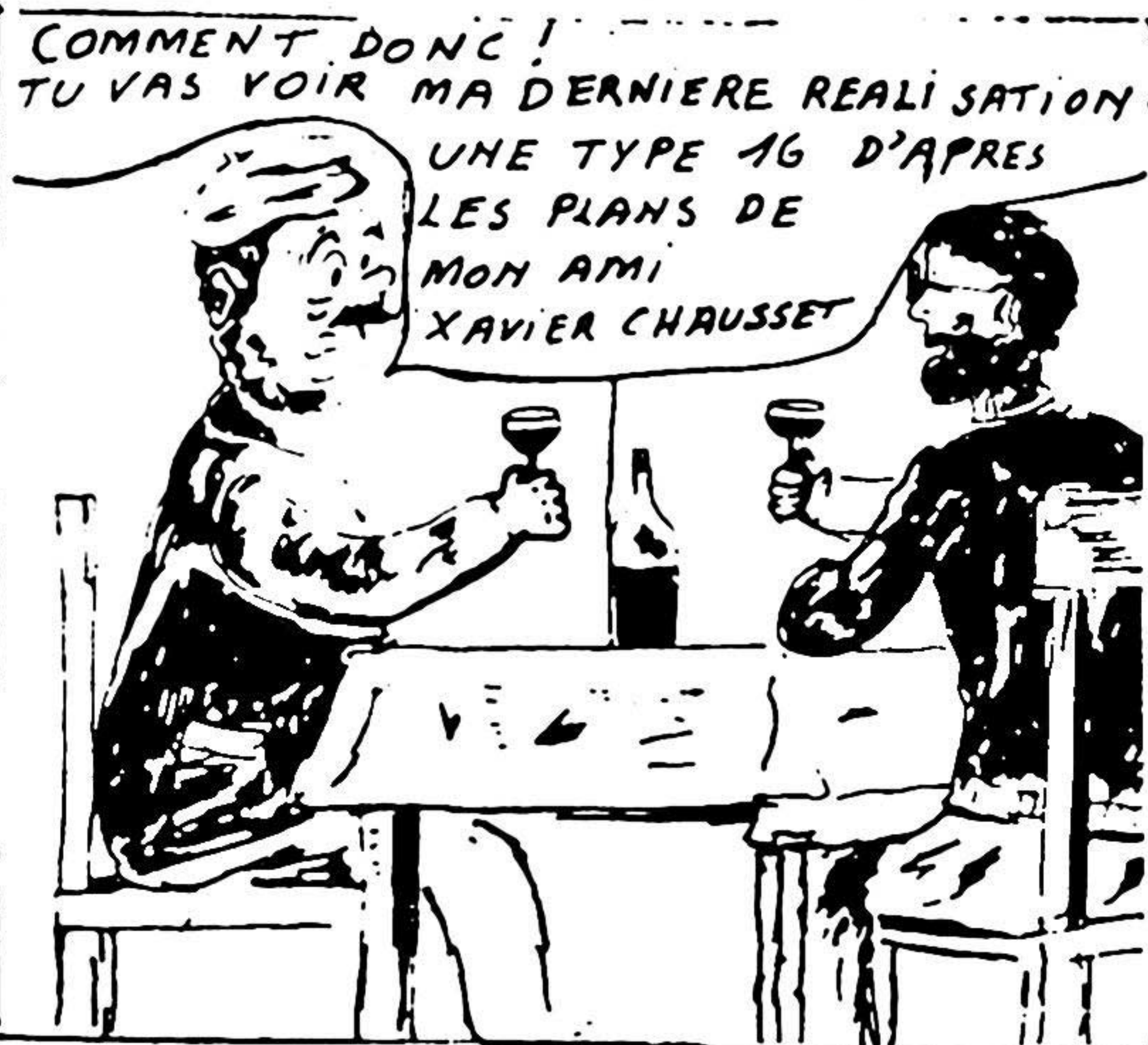


LE CASSAR... MONTRE RENCONTRE MARCE...

ÉD. R.



A PROPOS TOUJOURS FAIS-TU DU MODELISME



COMMENT DONC ! TU VAS VOIR MA DERNIERE REALISATION. UNE TYPE 16 D'APRES LES PLANS DE MON AMI XAVIER CHAUSSET

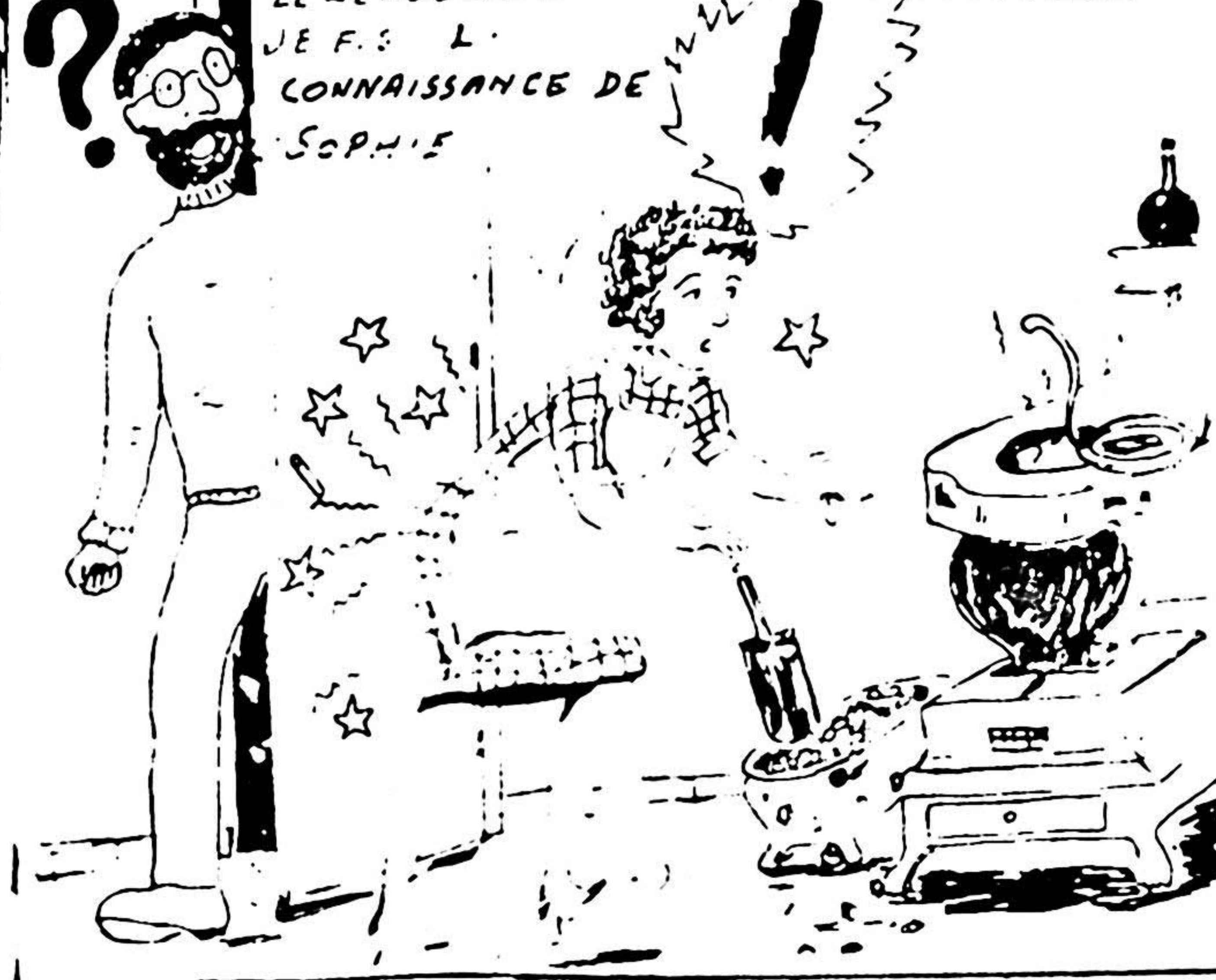


QUEL... P... F... B...
INCROYABLE CURE-RAZINGE

LE CASSAR UNE NUIT PASSE AGITEE



LE LENDEMAIN AVEC L'ELICATESSE



LE LENDEMAIN AVEC L'ELICATESSE JE FIS LA CONNAISSANCE DE SOPHIE



HEM... TOUTES MES FAUTES BONJOUR

BONJOUR VOUS ETES LE MICHEL QUE JE DOIS CONDUIRE ?

A SUIVRE

Nos réunions

C.F.C.

CENTRE

Samedi 9 février en notre local habituel.

14 à 15h30 BOURSE D'ECHANGE

Vous désirez vendre, acheter, échanger modèles réduits, livres, photos....
Des tables seront à votre disposition. P.A.F.: 40 frs la table: c'est minime!

15h30 PROJECTION: voir bulletin

BRUXELLES

Vendredi 8 février en notre local habituel

19h30 PROJECTION: RETROSPECTIVE 1984 SNCB par M. Y. REYNAERT

Manifestation

Nos amis de l'ASSOCIATION FERROVIAIRE SAMBRE-AVESNOIS exposera à l'occasion du 3e SALON DU MODELE REDUIT DE MAUBEUGE (France) du 2 au 10 février 1985 au centre socio-culturel de l'Arsenal à MAUBEUGE (ouverture de 14 à 18 h)
Si vous aimez les modèles français, n'hésitez pas à y aller en arborant votre plaquette C.F.C. vous recevrez le meilleur accueil.

Suite aux mauvaises conditions climatiques, que nous avons connues, votre bulletin arrive avec retard et sans ses pages photo. Veuillez nous en excuser.

Dossier constructeur

On nous annonce une mise en transformation de machines MARKLIN HO de type BB. Cette transformation s'adresse essentiellement à la loc. série 16 SNCB mais les modèles de même genre (BB) sont bienvenus.
Elle consiste en la mise en DEUX RAILS COURANT CONTINU des machines MARKLIN. Elle comprend: isolation des roues, montage aimant permanent, suspension bogie porteur (prise de courant), inversion des feux selon la marche. P.A.F.: 1000 frs
S'adresser à MM. BROIGNIEZ ou HAUTEFIN lors des prochaines réunions chez qui vous pouvez déposer vos modèles à transformer. Livraison fin mars

On nous signale aussi:

-possibilité de fournir machine aux normes NEM: P.A.F. 200 frs

-il reste quelques machines carrosserie bleue 1605 réf. 3152 transformées en 2 rails courant continu: 4700 frs.

Rectification importante:

Suite à une erreur d'interprétation de notre dévoué secrétaire de Houdeng, le Ferro-Flash a mentionné qu'il fallait payer aux deux sections (Houdeng et Bruxelles) pour pouvoir assister aux réunions des deux sections. Il n'y a absolument rien de changé dans ce domaine depuis 1984. Le membre en règle pour une section est toujours le bienvenu dans l'autre. Veuillez excuser cette "coquille" bien involontaire, mais comme chacun sait: il n'y a qu'à (dixit Petrus Hautequinae).