

Ferro Flash Namur

2

FÉVRIER '83

BULLETIN DE LIAISON ET D'INFORMATION DU RAIL MINIATURE MOSAN

BIMESTRIEL



avec les nouveautés de Nuremberg!

ÉDITEUR RESPONSABLE : JEAN-MARIE WARZÉE ROUTE DE GEMBOUX



RAIL MINIATURE MOSAN
— NAMUR —

FERRO FLASH NAMUR

N°2 FÉVRIER 1983

Revue bimestrielle du Rail Miniature Mosan - paraît les mois pairs.

AU SOMMAIRE DE CE NUMÉRO :

Programme des prochaines réunions	page 1
Vie du club	page 2
Nouvelles du réseau R.M.M.	page 3
Actualités S.N.C.B.	page 5
S.N.C.B. rétro : la renumérotation des locos à vapeur après la guerre, par M. HERBIET.	page 7
Courrier des lecteurs : à propos de la suppression de la 3ème classe...	page 12
Dans la presse : Chemin de fer et modélisme Coup d'oeil à l'Est.	page 13
Modélisme : Le Programme Märklin 1983/84	page 14
Modélisme : amélioration d'un wagon couvert Gas de la SNCF, par O. FONCOUX.	page 16
Réseaux modulaires : appel.	page 18
Statuts du Rail Miniature Mosan.	page 19
Les échos de la foire de NUREMBERG.	page 21
Tarif des annonces.	page 23

Secrétariat : J.C. CHEVALIER rue de Gembloux 46
5840 RHISNES

Compte bancaire : 001 - 0013804 - 09 Michel HERBIET NAMUR

Local : Centre Socio-Culturel Communal
Plateau de Belle Vue; rue du Trèfle
5100 JAMBES (Montagne)

Les articles de Ferro Flash - Namur ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord de leur auteur.

calendrier

AU PROGRAMME DE NOS PROCHAINES RÉUNIONS :

25 / 2 * Premiers échos de Nuremberg : les nouveautés belges (s'il y en a) et les autres...

- * SNCF et modélisme : - modèles améliorés ou réalisés par O. FONCOUX.
- THIONVILLE et les "crocodiles" SNCF : dias présentées par E. LABAR.

Apportez aussi vos propres photos, dias ou modèles de matériel français actuel.

- * SNCV Charleroi, décembre '82 : les derniers trams 65 et 66. Dias de E. LABAR.

25 / 3 * Une alimentation "haut de gamme" pour votre réseau : présentation et démonstration par S. PAITONI.

- * Les autorails SNCB : autorail triple série 40 réalisé et présenté par J. FALQUE.

autorail Brossel type 551 : kit assemblé par S. PAITONI.

apportez vos images et/ou vos modèles.

- * RONET, deux époques : adieu aux HLE série 29, dias de E. LABAR.

vapeur à Ronet, film n/b, par G. SERESSIA.

Pour rappel, les réunions suivantes auront lieu les vendredis 22/4, 20/5, 24/6, 29/7, 26/8, 23/9, 28/10, 25/11 (et non 29/11 comme annoncé par erreur en page 1 du numéro précédent) et 23/12. Les réunions "réseau" ont lieu en principe tous les autres vendredis, à partir de 19 h 45.

BIBLIOTHEQUE R.M.M.

VALEUR : F

DATE D'ENTREE : 11 SEP. 1986

VISA :

Le comité et les membres du Rail Miniature Mosan tiennent à remercier tout spécialement Monsieur Christian RIVIERE qui nous a si aimablement invités à visiter son merveilleux réseau à l'échelle "0". Une visite que nous n'oublierons pas de si tôt!

Nos remerciements vont aussi à MM. Willy BONGE et Eric VAN HEMELRIJCK du club malinois MSCM "DE PIJL" venus nous présenter de fort beaux modèles belges en résine et discuter avec nous de notre passion commune.

vie du club

LE NOUVEAU COMITÉ,

Lors de l'Assemblée Générale du 21 janvier, le comité a été élargi. Il comprend désormais sept membres au lieu de cinq, afin de prendre en charge des tâches nouvelles comme l'édition de Ferro Flash Namur et la construction d'un grand réseau HO.

Le 23 janvier, le nouveau comité se réunissait et décidait la nouvelle répartition des tâches. Charles FOURNY et Roger MOSSERAY demeurent respectivement Président et Vice-président. Pas de changement non plus pour notre trésorier, Michel HERBIET. Jean-Marie WARZEE abandonne le secrétariat du club à Jean-Claude CHEVALIER, et devient Editeur responsable du Ferro Flash Namur. Il sera assisté par André-Marie DUCARME, secrétaire-adjoint. Michel ARCHAMBEAU assurera la coordination des travaux du réseau, des expositions, etc...

A toutes fins utiles, voici leurs coordonnées :

ARCHAMBEAU Michel	quai de l'écluse, 8, bte 107	5000 NAMUR	
CHEVALIER Jean-Claude	rue de Gembloux, 46	5840 RHISNES	081/568458
DUCARME André-Marie	rue de l'église, 53	5150 WEPION	460852
FOURNY Charles	rue Delimoy, 9	5004 BOUGE	210299
HERBIET Michel	avenue de La Plante, 47b, bte 4	5000 NAMUR	712668
MOSSERAY Roger	rue de Dave, 651	5100 JAMBES	302171
WARZEE Jean-Marie	route de Gembloux, 33	5002 SAINT-SERVAIS	711122

APPELS Pour le FERRO FLASH NAMUR, nous avons besoin d'articles, de photos, plans...

Si vous avez réalisé un modèle, observé une curiosité ferroviaire, fait un beau voyage sur un réseau étranger... ou si vous êtes (peut-être par profession) au courant de l'actualité du rail, n'hésitez pas à proposer à la rédaction votre collaboration (même tout à fait occasionnelle).

D'aucuns reprochent aux réunions le manque de variété ou regrettent de voir toujours les mêmes têtes...

N'avez-vous pas, vous aussi, à votre actif une réalisation que vous pourriez présenter lors d'une réunion? En particulier des maquettes à l'échelle N ou Z, ou dans un grand écartement (O, 1, LGB...) Le HO n'occupe pas tous les membres du RMM. Alors?

Notre petite salle, aménagée pour l'inauguration, est bien sympathique. Par contre, le grand local a besoin d'un peu de peinture et de quelques aménagements. Notre ami (et spécialiste ès pinceaux) Jean VANDELOISE a déjà retroussé les manches. Qui viendra l'assister? (les vendredis, à partir de 19 h 45)

COTISATIONS Si vous n'avez pas encore renouvelé votre adhésion, vous pouvez encore le faire par virement au compte 001-0013804-09 de Michel HERBIET, avec la mention "cotisation RMM '83". Pour rappel, cette cotisation est fixée comme suit :

membre adulte : 500.-

membre âgé de moins de 18 ans : 250.-

UN DÉVOUEMENT DISCRET

Il pleut souvent chez nous, comme chacun sait. Il arrive même qu'il pleuve fort et longtemps. Dans ce cas, qui n'est pas rare, notre local est inondé. Qui vient alors voir si tout est O.K., éponger, nettoyer? Qui vient aussi approvisionner le bar, vider les poubelles?... Notre ami Michel RODRIC. Qu'il en soit remercié, car il le mérite bien.

à la S.N.C.B.

Comme chacun sait, le matériel de notre compagnie nationale est en constante évolution: mises en service, radiations, modifications diverses, changements d'affectation... Tout cela est bien normal. Notre ami Jean DUBUFFET résume pour nous les changements les plus récents.

TRACTION ÉLECTRIQUE.

Avec la livraison à la SNCB de la hle 2730 s'est achevée la première série des hle 27.

Le 27.1.83, la 2731, première hle de la 2e série, a été livrée à l'atelier de Kinkempois.

Depuis le 9.1.83, toutes les hle 27 sont affectées à l'atelier de Kinkempois qui en assurera désormais l'entretien.

Pour permettre l'initiation des conducteurs des dépôts de Monceau et Charleroi, les trains suivants sont remorqués par hle 27 jusqu'au début d'avril (sauf les vendredis, samedis et dimanches):

LERE 6262 Monceau - Chatelineau	10 h 58 - 11 h 19
RE 6262 Chatelineau - Charleroi	11 h 49 - 12 h 02
6262 Charleroi - Namur	12 h 27 - 13 h 18
6213 Namur - Charleroi	13 h 46 - 14 h 36
6265 Charleroi - Namur	15 h 27 - 16 h 17
6216 Namur - Charleroi	16 h 46 - 17 h 37

La mise en service progressive des hle 27 entraîne le retrait des hle 29 pour la remorque des trains. Elles seront affectées au préchauffage et à la mise à quai des rames à voyageurs dans certaines gares.

TRACTION DIESEL.

Les 6 hld à transmission hydraulique de la série 64 sont déclassées. La 6401 a déjà été mise hors service le 1.7.81 et la 6402 le 1.7.82.

Les 3 hld de la série 66 deviennent la série 71 après passage à l'AC Salzinnes.

Les hld à transmission hydraulique de la série 65 (moteur GM) deviennent la série 75 et sont affectées à Antwerpen (FNDM).

Sont déjà modifiées :

6504	devenue	7504	le	1.5.82
6506	"	7506	"	1.6.82
6501	"	7501	"	1.12.82
6502	"	7502	"	1.2.83
6503	"	7503	"	1.2.83

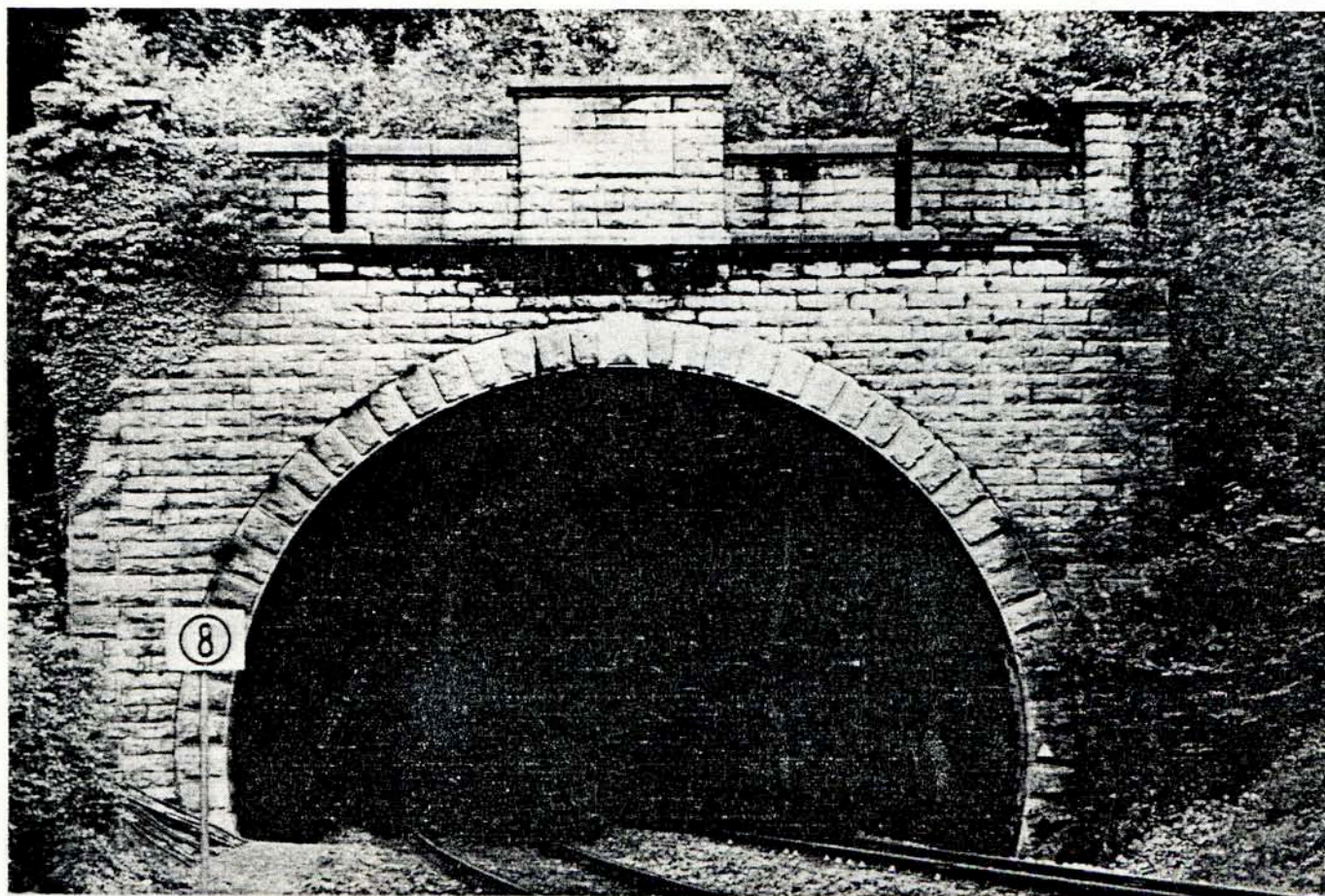
J. DUBUFFET

N.D.L.R. Pour les non initiés, voici l'explication des abréviations utilisées à la SNCB (initiales des parcours)

E	mouvement à traction électrique ou comportant des véhicules avec pantos levés.
Z	mouvement à traction diesel.
LLE (LLZ)	loco d'allège électrique (diesel) pour train un tel.
ELL (ZLL)	loco d'allège " " du " " "
RE (RZ)	rame à vide tractée par loco élec. (diesel) pour train un tel.
ER (ZR)	rame à vide " " " " du " " "
ME	automotrice électrique à vide pour train un tel.
EM	" " " " du " " "
LE (LZ)	loco électrique (diesel) pour train un tel.
EL (ZL)	" " " " du " " "

<i>n° HL</i>	<i>ATD / ATE</i>	<i>Date</i>	
7306	LNC	2.12	Grande révision
8202	FSD	13.12	Grande révision
2613	FEO	6.12	Réparation caisse
5111	LK	14.12	Réparation caisse
5192	FHS	2.12	Révision partie électrique
5520	NK	8.12	Révision partie électrique
6021	LNC	14.12	Révision partie électrique
8406	NK	14.12	Révision moteur diesel
6084	FHS	11.12	Démolition (par A.C. Luttre)
7348	LNC	11.01	Grande révision
5947	FKR	27.01	Grande révision
8009	FSR	17.01	Grande révision
5170	LNC	25.01	Réparation caisse
5201	FEO	12.01	Révision partie électrique
6053	LNC	22.01	Révision partie électrique
7002	FNDM	18.01	Révision moteur diesel
8429	FSD	26.01	Révision moteur diesel

(rens. fournis par Mr Warnier)



SOURCES : Circulaire SNCB n° 9.1.100 direction M bureau 22.1 du 12 décembre 1945.
 Documentation de MM. R. HUYSMAN et M. HAVELANGE.

LE "POURQUOI" DE LA RENUMÉROTATION AU 1 JANVIER 1946. La numérotation précédente remontait à Juillet 1931.

Elle était basée sur 3 ou 4 chiffres. Le premier ou les deux premiers indiquaient le type de locomotive, et les deux suivants le numéro de la locomotive dans la série. Ce système présentait un inconvénient lorsque l'effectif d'un type dépassait la centaine d'exemplaires, et que, de ce fait, il fallait modifier les 2 premiers chiffres. Prenons l'exemple du type 81 dont l'effectif dépassait les 500 unités :

Numérotation de 1931

8101 à 8199
 8200 à 8299
 8300 à 8399
 8400 à 8499
 8500 à 8599
 8600 à 8675

Numérotation de 1946

81.001 à 81.099
 81.100 à 81.199
 81.200 à 81.299
 81.300 à 81.399
 81.400 à 81.499
 81.500 à 81.575

C'est la raison pour laquelle la renumérotation du 1.1.1946 comporte 4 ou 5 chiffres, le premier ou les deux premiers indiquant le type, et les 3 derniers le numéro de la locomotive dans la série.

REMARQUES. 1.- La circulaire du 12.12.1945 de la SNCB précise bien que les derniers chiffres sont précédés d'un point. Ce dernier est souvent omis sur les locomotives restaurées pour le Musée et qui se trouvent à Louvain.

Il y a 29013 alors qu'il faudrait 29.013
 16042 16.042

2.- Le système appliqué en 1931, malgré ses inconvénients reconnus, a été repris en 1971. Pour les diesels de ligne de puissance moyenne des séries 60 et 62, on a :

<u>série 60</u>	de 6001 à 6091	<u>série 62</u>	de 6201 à 6299
	de 6101 à 6125		de 6300 à 6333
			de 6391 à 6393

3.- Le tableau ci-après permettra de corriger certaines erreurs qui figurent dans les livres et revues.
 Si nous ouvrons, par exemple, l'excellent ouvrage de Phil DAMBLY, Nos inoubliables "vapeur", à la page 79, nous constatons que la légende sous la photo de la locomotive 129 fait mention de la "future 1.029" alors que cette locomotive a été enlevée en 1944 par la Deutsche Reichsbahn et n'est jamais rentrée d'Allemagne.

TYPES	NOMBRE DE LOCOMOTIVES REPRISES À L'INVENTAIRE AU 12.12.45	NUMEROS						R.M.M. '82
		ATTRIBUÉS		NON ATTRIBUÉS		NON APPLIQUÉS SUR LES LOCOMOTIVES		
		DE	À			NOMBRE	NUMÉROS	MOTIF
1	35	1.001	1.035			1	1.029	VOIR C
5	4	5.001	5.004					
6	6	6.001	6.006					
7	73	7.001	7.074	7.018				

8	30	8.001	8.042	8.006 / 09 / 11 / 12 / 16 8.020 / 21 / 24 / 27 / 31 8.034 / 39			
9	42	9.001	9.042				
10	49	10.001	10.049				
11	21	11.001	11.046	11.002 / 05 / 08 / 09 / 11 11.012 / 13 / 14 / 16 / 17 11.020 / 21 / 26 / 27 / 28 11.029 / 30 / 31 / 32 / 34 11.039 / 40 / 42 / 44 / 45			
12	6	12.001	12.006				
14	30	14.001	14.032	14.015 14.023			
15	46	15.001	15.047	15.035			
16	62	16.001	16.062		2	16.022 16.029	VOIR B
18	17	18.001	18.078	18.001 / 02 / 03 / 04 / 05 18.007 / 09 / 10 / 11 / 12 18.013 / 14 / 15 / 16 / 17 18.019 / 20 / 21 / 22 / 23 18.024 / 25 / 26 / 28 / 29 18.030 / 32 / 33 / 34 / 35 18.037 / 38 / 39 / 40 / 42 18.044 / 45 / 48 / 49 / 50 18.052 / 53 / 54 / 55 / 56 18.060 / 61 / 62 / 63 / 64 18.065 / 67 / 68 / 69 / 70 18.071 / 73 / 74 / 75 / 76 18.077			
19	3	19.001	19.003				
20	10	20.001	20.010				
22	34	22.001	22.034				
24	12	24.001	24.012				
25	21	25.001	25.021				
26	100	26.001	26.100				
27 (EX 28)	3	27.001	27.003				
30 (31 NON TRANSFORMÉ)	67	30.001	30.091	30.005 / 08 / 10 / 14 / 19 30.023 / 24 / 28 / 35 / 40 30.042 / 43 / 47 / 53 / 59 30.069 / 73 / 75 / 76 / 79 30.081 / 82 / 89 / 90			
31	133	31.001	31.200	31.007 / 09 / 10 / 19 / 21 31.025 / 27 / 29 / 30 / 31 31.033 / 40 / 44 / 45 / 48 31.049 / 51 / 60 / 65 / 67 31.073 / 75 / 76 / 77 / 83 31.084 / 93 / 96 / 100 / 102 31.104 / 109 / 110 / 112 / 117 31.118 / 119 / 124 / 128 / 130 31.132 / 133 / 135 / 136 / 138 31.139 / 141 / 142 / 143 / 148 31.149 / 150 / 152 / 157 / 158 31.160 / 162 / 169 / 170 / 181 31.186 / 187 / 188 / 192 / 193 31.194 / 199			

33	8	33.001	33.008				
35	4	35.001	35.004				
36	93	36.001	36.093				
38	149	38.001	38.149		2	38.032 38.061	VOIR B VOIR C
40	69	40.001	40.069		1	40.046	VOIR C
41	215	41.001	41.220	41.042 / 44 / 120 / 131 / 208	2	41.092 41.219	VOIR B VOIR C
44	322	44.001	44.326	44.122 / 132 / 143 / 203	1	44.150	VOIR B
48	35	48.001	48.035		1	48.032	VOIR B
49	5	49.001	49.005				
50	5	50.001	50.005				
51	108	51.001	51.197	51.002 / 06 / 07 / 12 / 14 51.022 / 23 / 27 / 30 / 34 51.037 / 38 / 41 / 50 / 55 51.056 / 57 / 58 / 59 / 62 51.066 / 69 / 75 / 79 / 80 51.081 / 82 / 84 / 88 / 89 51.092 / 93 / 94 / 95 / 96 51.097 / 100 / 101 / 104 / 107 51.109 / 110 / 111 / 112 / 113 51.114 / 117 / 119 / 121 / 122 51.123 / 124 / 127 / 128 / 132 51.134 / 135 / 137 / 139 / 140 51.141 / 143 / 145 / 149 / 150 51.159 / 160 / 162 / 163 / 165 51.167 / 169 / 171 / 172 / 177 51.178 / 181 / 183 / 184 / 185 51.186 / 187 / 188 / 189 / 190 51.192 / 193 / 194 / 196	3	51.029 51.147 51.152	VOIR A VOIR B VOIR A
53	365	53.001	53.375	53.074 / 97 / 100 / 156 / 173 53.194 / 240 / 265 / 278 / 332	44	53.007 / 13 / 18 / 22 53.023 / 51 / 68 / 77 53.096 / 101 / 102 / 112 53.118 / 128 / 137 / 139 53.142 / 146 / 150 / 178 53.187 / 189 / 198 / 203 53.204 / 212 / 219 / 220 53.221 / 242 / 245 / 247 53.259 / 261 / 277 / 295 53.306 / 309 / 310 / 324 53.338 / 342 / 357 / 358	VOIR C
57	62	57.001	57.062				
58	38	58.001	58.038				
59	1	59.001					
60	16	60.001	60.016				
61	3	61.001	61.003		3	61.001 / 02 / 03	VOIR C
62	15	62.001	62.015		8	62.001 / 02 / 03 / 07 62.008 / 11 / 14 / 15	VOIR C
64	168	64.001	64.168		14	64.004 / 05 / 07 / 08 64.026 / 48 / 52 / 60 64.068 / 91 / 142 / 154 64.155 / 157	VOIR C

66	39	66.001	66.039				
67	1	67.001					
69	13	69.001	69.013				
71 (EX 74)	4	71.001	71.004				
71	28	71.005	71.032		26	71.005 / 06 / 07 / 09 71.010 / 11 / 12 / 13 71.014 / 15 / 16 / 17 71.018 / 19 / 20 / 21 71.022 / 23 / 24 / 26 71.027 / 28 / 29 / 30 71.031 / 32	VOIR C
72 (EX 75)	1	72.001					
72	26	72.002	72.027		23	72.002 / 03 / 07 / 08 72.009 / 10 / 11 / 12 72.013 / 14 / 15 / 16 72.017 / 18 / 19 / 20 72.021 / 22 / 23 / 24 72.025 / 26 / 27	VOIR C
76	5	76.001	76.005				
77	4	77.001	77.004				
80	1	80.001					
81	582	81.001	81.582		93	81.010 / 12 / 14 / 24 81.029 / 32 / 34 / 49 81.063 / 64 / 70 / 77 81.087 / 96 / 98 / 114 81.119 / 130 / 131 / 143 81.151 / 154 / 160 / 162 81.174 / 189 / 194 / 196 81.203 / 204 / 214 / 215 81.216 / 222 / 229 / 235 81.244 / 248 / 254 / 270 81.276 / 278 / 282 / 290 81.291 / 300 / 304 / 308 81.320 / 359 / 379 / 384 81.386 / 393 / 406 / 411 81.415 / 422 / 423 / 428 81.440 / 441 / 442 / 450 81.457 / 462 / 466 / 472 81.474 / 475 / 476 / 484 81.485 / 494 / 495 / 497 81.502 / 514 / 518 / 521 81.527 81.537 81.540 / 541 / 542 / 545 81.548 / 556 / 557 / 562 81.564 / 569 / 574	VOIR C VOIR B VOIR C
82 (EX 29)	2	82.001	82.002				
83 (EX 34)	2	83.001	83.002				
87	1	87.001					
88	2	88.001	88.002				
89	5	89.001	89.005				
90	41	90.001	90.041		2	90.001 90.038	VOIR C

91	5	91.001	91.005				
92	6	92.001	92.006				
93	81	93.001	93.081		15	93.007 / 12 / 13 / 23 93.026 / 30 / 38 / 43 93.048 / 52 / 63 / 75 93.077 / 78 / 79	VOIR C
94	6	94.001	94.006				
96	30	96.001	96.030		9	96.004 / 10 / 13 / 18 96.022 / 23 / 26 / 27 96.029	VOIR C
(3 EX 95: 96.012 / 14 / 15)							
97	56	97.001	97.056		21	97.002 / 03 / 04 / 06 97.007 / 11 / 17 / 20 97.022 / 25 / 27 / 30 97.038 / 40 / 47 / 48 97.049 / 51 / 52 / 53 97.054	VOIR C
98	48	98.001	98.048		37	98.001 / 02 / 03 / 04 98.007 / 09 / 10 / 11 98.012 / 13 / 14 / 15 98.017 / 18 / 20 / 21 98.022 / 23 / 24 / 25 98.026 / 27 / 28 / 30 98.032 / 33 / 34 / 36 98.037 / 38 / 39 / 41 98.042 / 44 / 46 / 47 98.048	VOIR C
99	20	99.001	99.020				

A LOCOMOTIVES DISPARUES EN MAI 1940 LORS DE L'INVASION DE LA BELGIQUE PAR L'ARMÉE ALLEMANDE, MAIS PAS ENCORE SORTIES D'ÉCRITURES LE 12 DÉCEMBRE 1945

TYPE 51 : 2

TOTAL : 2

B LOCOMOTIVES SORTIES DES EFFECTIFS ENTRE LE 12 DÉCEMBRE 1945 (PUBLICATION DE LA CIRCULAIRE SNCB POUR LA RENUMÉROTATION) ET LE 1^{ER} JANVIER 1946 (DATE DE L'ENTRÉE EN VIGUEUR DE CETTE RENUMÉROTATION).

TYPE 16 : 2 TYPE 44 : 1 TYPE 51 : 1

TYPE 38 : 1 TYPE 48 : 1 TYPE 81 : 1

TYPE 41 : 1

TOTAL : 8

C LOCOMOTIVES ENLEVÉES DURANT L'OCCUPATION ALLEMANDE (MAI 1940 - SEPTEMBRE 1944) PAR LA DEUTSCHE REICHSBAHN, ET NON RESTITUÉES À LA SNCB.

TYPE 1 : 1 TYPE 61 : 3 TYPE 81 : 92 TYPE 98 : 37

TYPE 38 : 1 TYPE 62 : 8 TYPE 90 : 2

TYPE 40 : 1 TYPE 64 : 14 TYPE 93 : 15

TYPE 41 : 1 TYPE 71 : 26 TYPE 96 : 9

TYPE 53 : 44 TYPE 72 : 23 TYPE 97 : 21

TOTAL : 298

A la suite de la publication dans Ferro Flash Namur n°1 d'un document SNCB qui concernait la suppression des compartiments de 3ème classe à partir du 3/6/56, Monsieur M. HAVELANGE précise:

Le 1.7.1952, la 1ère classe a été supprimée en fait dans tous les trains du service intérieur, sauf les 403 et 448 (plus les 416 et 461 à partir du 23.5.1954, lorsque leur marche fut également accélérée, avec charge réduite). Le premier indicateur édité après le 1.7.1952, soit le 5.10.1952, fournit toutes les précisions nécessaires à cet égard; en page 5, il est indiqué:

- qu'en l'absence d'indications contraires, les trains internationaux comportent des 1e, 2e et 3e classes,
- que les trains électriques et les M comportent des 2e et 3e classes, les TA n'ayant que des 3e classe.
- et enfin, qu'en service intérieur, il n'existe plus que des 2e et 3e classes, sauf indications contraires, ce qui était seulement le cas pour les 403 et 448 précités. Les anciens compartiments de 1e classe existaient donc toujours, mais n'étaient plus utilisés comme tels.

Les mêmes dispositions restaient prévues dans les indicateurs suivants: voir 17.5.53 (page 2), 4.10.53 (page 2), 23.5.54 (page 36), 17.10.54 (page 41), 22.5.55 (page 35) et 2.10.55 (page 37)

Enfin, l'indicateur du 3.6.56, en annonçant la suppression de la 3e classe sur la plupart des réseaux, mentionne qu'"En Belgique, les 3 cl. n'existaient déjà plus que dans les trains internationaux. La nouvelle mesure n'apporte donc guère "de changements sur notre réseau..."

Rien de ce qui précède n'est contredit par le bulletin du service E du 9.12.1955 du Groupe de Namur. Au 3e alinéa, 1e ligne, on y prévoit en effet la suppression des compartiments de 1e cl. en service international, mais, avec raison, on ne dit rien des compartiments de 1e cl. du service intérieur, puisqu'ils avaient pratiquement disparu en tant que tels depuis 1952.

Les précisions aimablement fournies par notre correspondant trouvent d'ailleurs confirmation dans un avis de la Direction Commerciale (n°100 C) daté du 17.11.52.

SUPPRESSION DE LA 1re CLASSE DANS LES TRAINS DU SERVICE INTERIEUR.- DETAXE DES BILLETS DE 1re CLASSE DU TRAFIC INTERNATIONAL.

Depuis le 1er juillet 1952, les trains du service intérieur ne comportent plus de compartiments de 1re classe.

Ceux-ci subsistent toutefois dans les trains internationaux, n° 1 à 199.

Le voyageur venant de l'étranger et muni d'un billet de 1re classe, délivré conformément aux dispositions d'un tarif direct, ... peut être amené pour atteindre sa destination définitive, à utiliser dans une gare de coïncidence en Belgique un train en correspondance du service intérieur, dans lequel la 1re classe a été supprimée.

L'avis précise ensuite la façon dont doit s'opérer la régularisation sur demande de l'ayant droit, et l'illustre au moyen de l'exemple ci-après:

un voyageur muni d'un billet simple de 1re classe de Paris (Nord) à Bruges via Quévry fre a effectué son voyage de Bruxelles (Midi) à Bruges en 2e classe (99 km).

Prix payé pour le parcours Bruxelles (Midi)-Bruges. 99 km - 1re cl.... 199 fr
Prix dû pour 99 km - 2me cl. 137 fr

Différence	62 fr
moins 5 %	3 fr
à rembourser	59 fr.

dans la presse

En cette période de plans de restructuration en tous genres, il n'est pas rare de trouver dans nos quotidiens quelques colonnes consacrées aux chemins de fer. Ce qui est plus rare, c'est d'y voir traiter de modélisme ferroviaire. C'est dire notre curiosité lorsque nous avons découvert dans LA DERNIERE HEURE - LES SPORTS du 4 février un article intitulé "CHEMIN DE FER ET MODELISME - COUP D'OEIL A L'EST."

Si la partie "modélisme" de cet article ne devrait rien apprendre à la plupart de nos lecteurs, en revanche, les renseignements sur les réseaux de l'Est ne manqueront pas d'intérêt, surtout aujourd'hui...

Depuis le 30 novembre 1982, la présidence de l'Union Internationale des Chemins de fer est assurée par M. Huska, vice-ministre des Transports de la République socialiste de Tchécoslovaquie et chargé des chemins de fer. Cet événement attire l'attention du monde du rail sur les prouesses et réalisations ferroviaires de l'Europe de l'Est. Quelle est la politique des transports dans les pays à économie socialiste ? Quel rôle joue l'industrie ferroviaire dans ces pays ?

Cinquième pays européen par la densité du réseau avec 10,5 km de voies ferrées par 100 km², la Tchécoslovaquie occupe une place essentielle dans le trafic ferroviaire à l'échelle continentale avec les axes Cheb-Kosice, reliant la frontière avec l'Allemagne fédérale à celle avec l'Union Soviétique, et Decin - Breclav sur l'importante ligne Berlin - Vienne. Le trafic international représente 30 % du tonnage kilométrique des chemins de fer tchèques et l'importante gare de Cierna-nad-Tisou à la frontière russe est une tête de pont pour les exportations soviétiques vers l'Europe occidentale. On y voit, entre autre, passer quotidiennement près de 500 automobiles "Lada" destinées aux pays du Marché commun.

Appliquant une politique contraire à la nôtre, donc résolument favorable au rail, et ce malgré la croissante motorisation individuelle, le ministère tchèque des Transports transfère au rail depuis 1981 de plus en plus de lignes secondaires jadis confiées à la compagnie nationale d'autocars. Des autorails légers assurent ainsi le transport des voyageurs sur près de 50 % des 13 313 km du réseau. Pour atteindre ce but, jugé plus économique en consommation d'énergie, l'industrie tchèque a produit en deux ans quelque 500 autorails.

EXPORTER DANS LE MONDE ENTIER

Mais l'étoffement du parc intérieur n'est pas le seul cheval de bataille des arsenaux ferroviaires des pays de l'Est. Depuis 1919, les usines Skoda produisent des locomotives. Actuellement elles fournissent à l'U.R.S.S. de puissants engins électriques destinés au Transsibérien et aptes à circuler par - 50 degrés. La Tchécoslovaquie est également le plus grand constructeur de tramways du monde et environ 4 % de ses recettes à l'exportation sont fournies par l'industrie ferroviaire. La Hongrie voisine où Ganz - Mavag fait figure de pionnier dans la traction électrique depuis le début du siècle livre également dans le monde entier. Des prix plus compétitifs que ceux des pays occidentaux ont récemment fait choisir du matériel hongrois pour équiper les réseaux de banlieues des chemins de fer néo-zélandais. En Allemagne démocratique aussi l'industrie ferroviaire occupe une place importante, les usines Lew et celles de Gorlitz sont également parties à l'assaut du marché mondial et se sont même spécialisées dans la fabrication de matériels destinés aux pays tropicaux.

LE MODÉLISME "MADE IN D.D.R."

Connus sous la marque Piko, les modèles réduits d'Allemagne démocratique offrent à l'amateur une gamme fort étendue de locomotives, voitures et wagons des pays de l'Est à l'échelle H0. Chacun peut ainsi étoffer son réseau de véhicules aux marques et couleurs des chemins de fer allemands, bulgares, hongrois, polonais, roumains, tchèques et yougoslaves. Cette production est complétée de wagons belges, français, luxembourgeois, suisses et autrichiens dont le principal avantage réside dans le prix, sensiblement moins élevé que celui des productions ouest-allemandes, autrichiennes, françaises et italiennes, généralement diffusées chez nous. Il existe ainsi une boîte complète contenant une ancienne locomotive à vapeur et des wagons de la S.N.C.B. à moins de 1 000 F.

La fabrication de ces modèles est assurée par huit petits ateliers différents et centralisée ensuite en vue de l'exportation. Cette méthode de production n'est hélas ! pas toujours des plus efficaces car l'ensemble de la gamme inscrite au catalogue n'est pas en permanence offerte au commerce de détail et l'importateur s'est promis de tout mettre en oeuvre pour pallier ce manque de compétitivité commerciale.

Une autre marque est-allemande, Berliner TT Bahn, présente quant à elle des trains modèles à l'échelle peu répandue de 1/120ème. Elle possède l'avantage de ne pas occuper beaucoup de place - TT signifiant à l'origine "top table" - et offre plusieurs boîtes complètes et modèles aux couleurs des chemins de fer belges.



modélisme

Le programme Märklin 1983.

Märklin n'a pas attendu la foire de Nuremberg pour dévoiler son programme pour 1983. Un programme "kolossal": nous n'avons pas souvent vu annoncer tant de nouveautés à la fois, à part chez ROCO qui, jusqu'ici, était un "cas"...

Le programme 1983 de Göppingen s'articule évidemment sur les trois échelles pratiquées par la marque, le H0, le Miniclub et le 1. Il est fait de nouveautés réelles autant que de variantes de décoration.

H0 * Pour débiter: un coffret "train de marchandises" et un coffret "aéroport" composé d'une loco et de 3 "silberlinge" en nouvelle décoration à 2 tons de bleu.

* Nouveautés:

- une superbe "vapeur" allemande BR 85 (2.10.2 tender) équipée de l'attelage TELEX: une belle gravure (zamac+plastique) mais qui semble un peu en deça de ce qui se fait aujourd'hui chez Roco. (ref.3309)
- une électrique allemande "old timer" série 152 (2882 bavaroise). (3366)
- BB Alsthom série 1100 des NS, avec les nouveaux capots d'extrémité. (ref.3324) Heureux Bataves! Il ne doit guère rester de loco hollandaise qui n'ait pas encore été reproduite...
- voitures "silberlinge" de la DB, traitées au 1/100ème en longueur (26,4 cm): 3 références, y compris la voiture pilote munie de l'inversion des feux blanc/rouge.
- voiture restaurant TEE/IC (WRmz135) de la DB. (ref.4153)
- voiture Intercity de 1ère classe des NS en livrée bleue et jaune. (4164)
- wagon couvert ancien de la Deutsche Reichsbahn (Gr20).

* Semi-nouveautés et variantes de décoration:

- l'extraordinaire AE 3/6^{II} suisse (2C1) sera disponible en livrée verte sous la ref.3167.
- mise à jour de la CC allemande série 103: suppression des jupes, pantos unijambistes...
- nouvelle décoration bleu et crème pour le locotracteur série 260 .
- locotracteur Y 50 100 de la SNCF (ref.3145), variante de la ref.3146 sortie l'an dernier. Ce modèle est aisément "belgicisable" (231.001 ou engin industriel).
- immatriculation aux CFF pour la voiture "Eurofima".
- marquage UIC pour le tombereau NS bien connu (ref.4639) et le même aux couleurs de la SNCF (ref.4681).
- les inévitables deux nouvelles décorations du wagon frigorifique (ça en fait combien déjà?)

* Accessoires:

- La gamme de voie K se complète d'un croisement à 14° de même encombrement que la traversée jonction double annoncée l'année dernière.
 - Enfin, "last but not least", une alimentation électronique à simulation d'inertie qui promet!
- Avec son ASC 1000, Roco s'était mis à chasser sur les terres de Märklin.

La vieille firme de Göppingen se devait de réagir. Voilà qui est fait, avec ce pupitre simple et beau, bien dans le style de la marque, à brancher sur la sortie "accessoires" de votre transfo. Il sera intéressant, bientôt, de comparer les prix et les performances des deux réalisations concurrentes.

Z Märklin cherche sans doute à diminuer ses frais de recherche et d'étude en sortant les mêmes modèles en H0 et en Miniclub.

- Comme en H0, coffret "train de marchandises" et coffret "aéroport".
- Loco électrique DB série 194 ("crocodile" allemande)
- Loco suisse Ae 3/6 ^{II} brune (modèle déjà disponible en H0)
- Loco suisse Ce 6/8 ^{III} brune (variante de décoration).
- Fourgon "boîte à tonnerre".
- Voiture restaurant DB type WRmzl35 pour trains TEE/IC (comme en H0).
- Voiture et fourgon suisses anciens (déjà en H0).
- Plus, évidemment, les frigos redécorés!

I Pas de nouvelle loco cette année (ça vous étonne?) mais du matériel remorqué:

- Voitures DB à 3 essieux "reconstruites" B3yge761, AB3yge756, BD3yge766.
- Citerne 2 essieux fonctionnel en décoration "BP" verte.
- Tombereau à bogies Eaos en 3 versions: FS, DB, SNCB. Un modèle superbe!

A.M.D.

modélistes !

une seule adresse:

les « **2J** »

RUE A. BEQUET 10
5000 (SALZINNES) NAMUR

MÄRKLIN...FLEISCHMANN...ROCO...LILIPUT...ARNOLD...TRIX...RIVAROSS
PIKO...LIMA...JOUEF...FULGUREX...LEHMAN...DACKER...VOLLMER...KIBRI
FALLER...POLA...PREISER...MERTEN...NOCH...HERPA...BUSCH...BRAWA...
WIKING...HUMBROL...ETC...

VASTE CHOIX PRIX ÉTUDIÉS SERVICE APRÈS VENTE CARTE DE FIDÉLITÉ
ET BIENTÔT DU NOUVEAU !...

COMMENT AMÉLIORER
LE RÉALISME
DE VOTRE
MATÉRIEL ROULANT

Sans doute avez-vous déjà pu admirer, lors d'une exposition, les modèles de wagons détaillés et patinés d'Olivier FONCOUX. On jurerait voir les vrais! Olivier nous explique ici, à l'aide d'un exemple, comment il s'y prend...

Ferro Flash N.

TRANSFORMATION DU COUVERT A BOGIES Gas SNCF (JOUF Ref.6531)

Voici un modèle bien gravé et dont le prototype est intensément utilisé sur tous les réseaux européens. Néanmoins, le 6531 Jouef ne méritera vraiment le nom de modèle qu'après avoir subi les interventions suivantes:

A. FACES ET TOITURE

- 1° Poncer la toiture de telle sorte que les arceaux soient à peine visibles comme dans la réalité. Boucher et poncer l'affreux trou de moulage au milieu du toit.
- 2° Aplatir le plateau des tampons.
- 3° Disposer le modèle avec le côté muni du réservoir de frein tourné vers soi. La paroi d'extrémité droite ne doit pas comporter de poignées horizontales: il faut donc les gratter avec précaution au cutter et remplacer celle du milieu par une petite tige de métal ou plastique pour figurer la moulure absente.
- 4° Par contre, sur l'autre paroi de bout, on ajoutera deux mains montoires (verticales) aux angles de la caisse, ainsi que les deux marchepieds (réalisés en métal, pour d'évidentes raisons de solidité). Voir Fig.1.
- 5° Sur l'autre face latérale, l'emplacement de deux pièces est erroné, il faut les faire disparaître et en placer de nouvelles selon la même disposition que sur la première face. Voir Fig.2. Ces pièces seront découpées dans du plasticard.

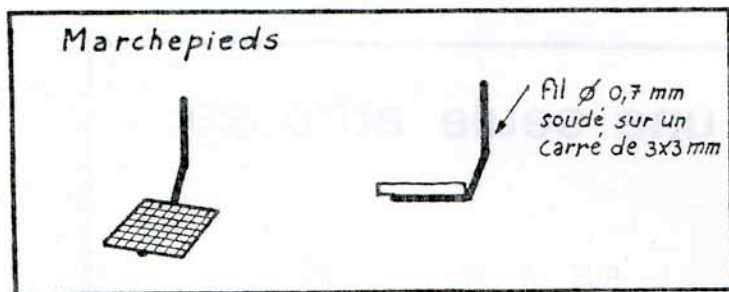


FIGURE.1.

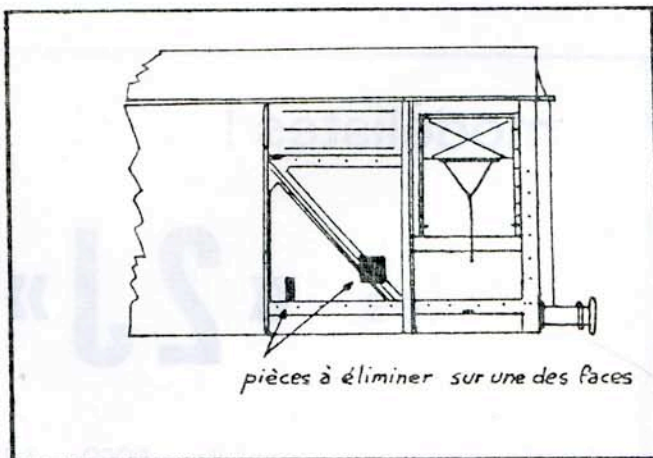


FIGURE.2.

B. CHASSIS

- 1° Dévisser les bogies et coller au trichloréthylène, de part et d'autre du pivot, deux rectangles de plasticard de 0,25 mm d'épaisseur. Ceci permettra d'éviter le dandinement de la caisse lorsque le wagon roulera.
- 2° Remplacer les essieux blancs, énormes et horribles, par des essieux brunis Roco (ou Jouef ϕ 10,5 mm, si vous en trouvez).
- 3° Les volants de frein (5 branches, ϕ 4,6 mm) (*) seront fixés à 1 cm de l'extrémité du marchepied des portes, montés sur une tige de 35 mm au maximum. Voir Fig.3.
- 4° A 3 mm de l'autre côté du marchepied, coller deux plaques avec les manettes de réglage du frein, confectionnées dans du plasticard. Elles seront reliées symétriquement avec celles de l'autre face par des tiges métalliques. Voir Fig.3.

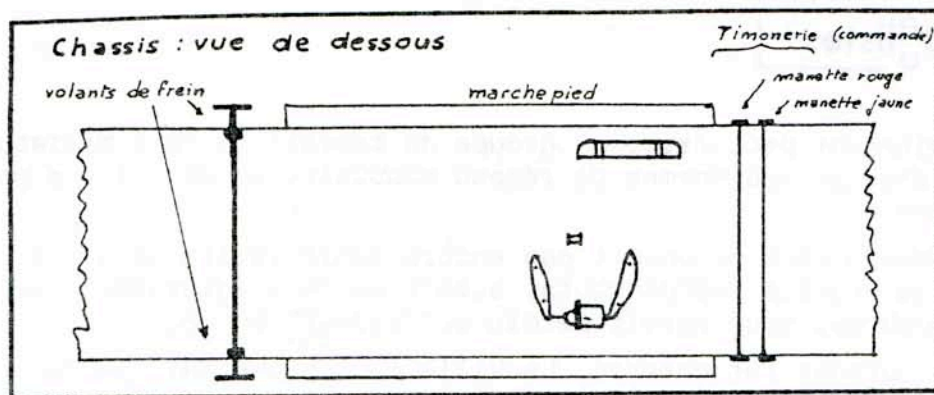


FIGURE 3.

C. PEINTURE ET MARQUAGE

- 1° Peindre les volants de frein en jaune.
- 2° Repeindre toutes les faces en brun havane.
- 3° Rehausser d'une couleur brune plus foncée toutes les parties métalliques.
- 4° Peindre les volets d'aération en gris-brun (métal oxydé).
- 5° Peindre la toiture en brun et repasser avec un gris très dilué, toujours dans le sens de la largeur.
- 6° Salir les bogies: M62 + M33 HUMBROL, plus ou moins dilué selon l'effet désiré.
- 7° Marquage:

Pour ce qui est du marquage: on peut masquer celui d'origine avec du Scotch afin de le conserver.

Personnellement, je préfère le refaire à l'encre de Chine une fois la peinture bien sèche et, surtout, bien mate. Attention! Cette opération est très délicate. Ne la tentez qu'après avoir fait des essais concluants sur des chutes de plastique que vous aurez peintes. La réussite dépend de la surface et aussi de la fluidité de l'encre de Chine blanche.

REMARQUE

On peut tirer plusieurs modèles d'un tel wagon: il en existe des variantes. De plus en plus de Gas possèdent maintenant quatre grands volets latéraux dans le haut des faces latérales. Les petits vicieux qui seraient tentés par cette version (NDLR: l'auteur est évidemment un de ces petits vicieux!) pourront réaliser de tels volets en plastique, ou, par gravure chimique, en métal.

D'autre part, les Gas de la SNCF possèdent trois types de marchepieds latéraux: soit comme le modèle Jouef d'origine, soit un marchepied dont seul subsiste le tiers droit, soit encore une marche deux fois moins longue (toujours du même côté droit).

A vous de choisir votre version. Une dernière remarque: pour ce genre de travail, un ou deux clichés du prototype (qui n'est vraiment pas difficile à trouver) ne seront jamais superflus.

Bon amusement!

(*) Ces pièces peuvent être obtenues en France chez CLAREL (pièces détachées RMCF ou CARMINA) ou chez TELETRAIN, 9 rue Gounod à F-67550 Vendenheim (ref.1055).

O. FONCOUX

Dans un second article, Olivier explique comment réaliser des pièces métalliques en relief par gravure chimique. Il fait allusion à cette technique à la fin du présent article.

En raison de l'abondance des matières, nous réservons cet exposé pour le prochain numéro de Ferro Flash Namur, qui paraîtra en Avril.

NDLR

Avis aux Modélistes!

Certains s'en souviennent peut-être, un groupe de travail du Rail Miniature Mosan s'était efforcé d'établir des normes de réseau modulaire en HO. Il y a de cela un peu plus de deux ans.

A cette époque où notre club ne voyait pas encore venir la fin de son errance, un circuit constitué de modules indépendants, autant de "maxi-dioramas", construits chez eux par nos membres, nous aurait permis de "rouler" en certaines occasions.

A peine élaboré, le projet fut enterré. La Ville nous promettait le local de Jambes, et le rêve d'un "vrai" réseau pouvait devenir réalité.

D'autres que nous, manquant de locaux ou de place, reprennent cette idée. Plusieurs clubs y réfléchissent. La Fédération (FEBELRAIL) entreprend de coordonner ces recherches en vue d'aboutir à une norme nationale (éventuellement compatible avec celles de pays voisins).

L'intérêt de ces projets? Combien de modélistes, à l'étroit, ne doivent-ils pas se résigner à construire un simple diorama, certes soigné, pour y disposer une de leurs plus belles pièces, sans espoir de la voir rouler?

Eh bien, ces mod(u)listes pourraient, lors d'une réunion de club, d'une exposition ou même - pourquoi pas, - d'une convention nationale, joindre leur module à quelques autres, rencontrer d'autres "mordus", échanger des trucs, des idées. Du rêve? Que non! C'est courant aux Etats-Unis et ça se répand en France.

La chose peut se faire en HO - les HOistes du RMM y avaient songé - mais, sans nul doute, plus encore en N. Le module est "dans l'air" et c'est tant mieux...

La section bruxelloise du CFC s'attelle en ce moment à la tâche et a voulu sonder le RMM en vue d'une collaboration éventuelle.

Les membres intéressés peuvent me le signaler lors d'une prochaine réunion (générale ou "réseau"), ou bien entrer directement en contact avec

Michel BROIGNIEZ, rue de la Victoire, 145 bte 9 à 1060 Bruxelles (02/538 75 46)
ou Jean-Louis VAN LENS, avenue des Genêts, 21 à 1970 Wezembeek-Oppeem.

A.M. DUCARME

SERVICE "CLUB" réservé à nos membres en règle de cotisation

* COMMANDES GROUPÉES * *adressez-vous, lors de nos réunions, à Michel HERBIET qui groupera les commandes éventuelles.*

* CAISSES DE MODÈLES BELGES EN RÉSINE ÉPOXY (BONGE) *adressez-vous, lors des réunions, à Roger MOSSERAY.*

- Art. 1 -L'association est dénommée "Rail Miniature Mosan", en abrégé: R.M.M.; le R.M.M. est une association de fait, qui a pour but de favoriser les contacts entre amateurs de chemin de fer tant réels que miniatures.
- Art. 2 -Le "Rail Miniature Mosan" a été fondé le 18 septembre 1965 par Mrs HOUBA Gabriel, MOREAU Jules, ARNOLD Freddy, DEWINTER Paul, DEWINTER Louis et DISY Jean-Pierre.
- Art. 3 -Le R.M.M. s'interdit tout débat politique, syndical ou religieux.
- Art. 4 -L'association est constituée pour une durée illimitée.
- Art. 5 -L'association est composée de membres effectifs. Sont membres effectifs ceux qui payent la cotisation dont le montant est fixé en assemblée générale annuelle sur proposition du trésorier. Toutefois la signature du père ou du tuteur est indispensable pour les mineurs d'âge (-21 ans).
- Art. 6 -Chaque nouveau membre reçoit une copie des statuts.
- Art. 7 -Par le paiement de la dite cotisation, les membres adhèrent aux présents statuts et aux décisions que le comité est habilité à prendre.
- Art. 8 -Le paiement de la cotisation donne droit à la carte de membre R.M.M. que le trésorier ou le secrétaire délivre au membre dès réception de la somme correspondante à la cotisation de l'année.
- Art. 9 -Est exclu tout membre qui n'a pas acquitté sa cotisation ou qui a tenté de nuire à la bonne marche du club. Cette décision est prononcée par le comité et ratifiée à la prochaine réunion. Tout membre peut se retirer du club en donnant sa démission par écrit au secrétaire.
- Art. 10 -Les cotisations payées ou à payer pour l'année civile en cours restent acquises à l'association en cas de démission, de décès ou d'exclusion.
- Art. 11 -Le membre démissionnaire ou exclu et les ayants droit d'un membre démissionnaire, exclu ou défunt, n'ont aucun droit à faire valoir sur l'avoir du R.M.M.
- Art. 12 -Le siège social du R.M.M. est établi dans l'agglomération namuroise (Grand Namur au 1er janvier 1977).
- Art. 13 -L'association est administrée par un comité élu (art. 16 et 16bis) composé de 7 personnes (liste des mandats: voir art. 16 et suivants).
- Art. 14 -En principe, une réunion mensuelle réunit les membres. Chaque membre est libre de participer ou non à cette réunion mensuelle. Toutefois, les membres du comité sont tenus de participer aux réunions mensuelles. (sauf excuses valables).
- Art. 15 -Chaque membre reçoit un bulletin informatif lui annonçant la date et le programme des prochaines réunions. Ce bulletin lui donne aussi des informations sur le chemin de fer réel et les nouvelles en modélisme. Le bulletin de décembre rappellera l'assemblée générale de janvier avec les noms des membres du comité sortants.
- Art. 16 -Il est tenu une assemblée générale annuelle, au début de la réunion de janvier, au cours de laquelle ont lieu:
1) L'approbation des comptes pour l'exercice écoulé; cette approbation sera faite par deux vérificateurs des comptes nommés annuellement à tour de rôle pour une période de 2 ans.
2) La modification éventuelle des statuts.
3) La fixation du montant de la cotisation R.M.M. pour l'année nouvelle.

- 4) Les membres du comité sont élus pour 2 ans:
-au cours de l'assemblée générale de janvier des années impaires: 4 membres sont sortants et rééligibles.
-au cours de l'assemblée générale de janvier des années paires: sont sortants et rééligibles les 3 autres membres.
Les mandats sont donc valables deux, avec renouvellement possible de la moitié du comité tous les ans.

- Art.16 -L'élection des membres du comité sera faite au scrutin secret, bis à la majorité absolue des membres effectifs présents. Les candidatures écrites devront parvenir au secrétariat avant le 31 décembre; cependant, le comité peut accepter des candidatures en dernière minute.
Au besoin, il peut être procédé à plusieurs tours de scrutin. En cas de démission, d'exclusion ou de décès d'un membre du comité, un nouveau membre sera élu au cours d'une assemblée mensuelle après appel aux candidatures dans le bulletin du club. Dans ce cas, le nouveau membre achève le mandat de celui qu'il remplace.
- Art.17 -Suite aux élections des membres du comité en assemblée générale, le nouveau comité se réunit. Le comité se choisit alors un Président, un Vice-Président, un Secrétaire, un Secrétaire-adjoint, un Trésorier, un conseiller technique et l'Editeur responsable de la revue, l'ensemble pour la gestion de l'association.
- Art.18 -Le Président représente l'association dans tous les actes de la vie civile et notamment dans les relations avec les autres clubs ferroviaires et les sociétés d'exploitation de chemin de fer.
- Art.19 -Le Vice-Président remplace le Président en cas d'absence ou de maladie de ce dernier.
- Art.20 -Le Trésorier est chargé de tout ce qui concerne la gestion financière de l'association. Il tient une comptabilité régulière.
- Art.21 -Le Secrétaire est notamment chargé de rédiger et de communiquer pour l'impression du bulletin, les dates et le programme des prochaines réunions. Il informe le concierge du local de la date de la prochaine réunion. Il se charge de la rédaction de lettres pour des relations avec d'autres clubs, les sociétés d'exploitation de chemin de fer, ou d'autres firmes ou associations pouvant procurer des avantages aux membres du R.M.M.
- Art.22 -Le Secrétaire-adjoint aide le Secrétaire dans sa tâche, le remplace d'il est absent.
- Art.22 -Le Conseiller technique assure la coordination des travaux bis réalisés par les membres du club (construction et exploitation du réseau, présentation de pièces d'exposition, etc...)
- Art.22 -Le Rédacteur en chef assure la coordination de la rédaction ter de l'impression et de l'expédition de la revue du club.
- Art.23 -Les membres du comité se réunissent aussi souvent que l'exige la gestion de l'association. La réunion du comité est présidée par le Président ou par le Vice-Président en cas d'empêchement de ce dernier. Le Président réunit le comité aussi souvent qu'il le juge opportun ou si deux membres du comité au moins en font la demande. Un membre du comité empêché pour raisons majeures peut donner procuration écrite à l'un de ses collègues au choix.
- Art.24 -En cas de dissolution du R.M.M., l'actif sera versé à un club ou association poursuivant les mêmes buts. La dénomination de "Rail Miniature Mosan" R.M.M. reste sa propriété pendant dix années après sa dissolution.

NÜRNBERG

1983

Les premiers échos de la grande foire annuelle du jouet nous arrivent à l'instant grâce à Monsieur COPPIETERS (les "2J") de retour d'Allemagne. Les programmes des différentes firmes vous seront présentés lors de notre prochaine réunion. En attendant, voici un aperçu de ce que nous promettent les constructeurs.

MATÉRIEL BELGE Une grosse déception ! Nous espérions vraiment des voitures K que l'on disait "promises" chez ROCO. Eh bien, il faut en faire son deuil pour le moment : rien de visible à ce sujet.

Pas de nouvelles non plus de possibles voitures modernes M4.

Que nous reste-t-il ? La 29 électrique chez ROCO : 2911 avec simples phares, plus, dans la boîte, de quoi réaliser la version modernisée à doubles phares. Chez ROCO toujours, les voitures "eurofima" à l'échelle exacte de 1/87, qui seront disponibles dans toutes les décorations, SNCB y compris. En outre, chez ROCO, une voiture allemande ancienne "boîte à tonnerre" en version belge à l'échelle 0. En 1, MARKLIN décore du

③ bien connu un de ses derniers modèles de wagon.

C'est tout, et ce n'est pas grand chose à côté, par exemple, des nouveautés françaises de l'année. Mais il est vrai qu'en France il y a une place à conquérir...

PROGRESSION DE L'ÉLECTRONIQUE Quels que soient nos regrets, il convient d'apprécier les nouveautés que présentent les divers catalogues.

Une constatation immédiate : l'électronique entre en force dans le domaine du train miniature (aussi), et pourrait, si cette percée réussit, changer bien des habitudes. Même MARKLIN, le gardien des traditions, est touché par cette vague, bien que très peu encore (voir notre article à ce sujet).

Chez ROCO, l'ASC 1000 n'était, semble-t-il, qu'une "entrée en matière". Voici maintenant le système MCS 120 : unité centrale de commande à touches magnétiques, programmable, pour aiguillages, signaux, relais, etc... Interface pour appareils électromagnétiques (VM) ou pour TCO (AM). Tableau de contrôle optique (TCO)(GBS). A tout cela s'ajoute encore le système multi-train MTS 200 qui permet la commande simultanée de plusieurs trains grâce à des décodeurs si compacts qu'ils peuvent être logés dans la petite BR 80 de la marque (c'est tout dire !). Cette commande MTS 200 garde par ailleurs les possibilités de l'ASC 1000 maintenant dans le commerce. ROCO a donc bel et bien abandonné le système hérité de HORNBY pour développer son propre système.

A propos de TCO : LIMA utilise pour le sien le système déjà vénérable du "crayon électrique" à promener sur l'itinéraire à tracer, inventé semble-t-il par PECO. Un système archi-simple, pour ne pas dire primitif, et qui n'utilise pas d'électronique mais s'avère efficace.

C'est aussi ce que fait TRIX avec un système comparable mais nettement plus évolué (et plus cher aussi, sans doute). Chez TRIX, toutes les fonctions de commande sont équipées de lampes-témoins de contrôle. Mais surtout, TRIX propose un module de détection d'occupation de canton (sensibilité 400 Ohm). Le courant de détection est indépendant du courant de traction, et le système fonctionnerait aussi bien en courant continu qu'en alternatif.

Mais TRIX ne s'en tient pas là et propose un nouveau transformateur électronique avec simulation d'inertie, auquel peut se brancher une seconde commande, compacte, qui permet de circuler le long du réseau en "conduisant" son train d'une seule main. Un tel dispositif est déjà classique outre-Manche ou aux E-U. Ce qui est plus nouveau (encore trop ?) c'est un système à microprocesseurs appelé SELECTRIX 99 : unité centrale (800 bits), commande de marche miniaturisée (elle ressemble à une mini-calculatrice) pour deux locos à la fois, décodeurs (pouvant être installés dans les modèles N !) et d'autres dispositifs encore en préparation...

Les nouveautés TRIX se situent, on le voit, dans des "créniaux" bien différents :

- les techniques classiques auxquelles l'électronique apporte quelques perfectionnements agréables à bon marché (et le qualificatif "professionnel" dont sont affublés ces engins ne trompera personne : vous en connaissez beaucoup des ferroviathes de profession ?)

- les techniques les plus modernes qui supposent une autre conception du réseau, de son câblage, de son exploitation (presque toujours en plus simple).

Les firmes jouent sur les deux tableaux ou, comme les "vieux" MARKLIN et FLEISCHMANN, attendent de voir ce qui s'imposera.

Nous verrons nous aussi...

MATÉRIEL ROULANT Chez FLEISCHMANN, un programme plutôt timide (contrastant avec celui de MARKLIN) : En H0 : - loco T3 (BR 89), parfait exemple de doublon puisque LILIPUT inscrit cette même loco à son programme ! Cette loco exista jadis au catalogue de la firme de Nuremberg mais à une échelle bien éloignée du 1/87 : la grenouille de la fable !

- variante de la 0.10.0 T BR 94 avec toit arrondi et nouvelle hotte, immatriculation ancienne DR.

- pour 1984, FLEISCHMANN annonce une 2.8.4 T BR 65 : une vraie nouveauté, celle-là.

- une curiosité : loco diesel (218) de la DB équipée sous un bogie de deux disques rotatifs, entraînés par un second moteur, pour le nettoyage des rails. La transformation reste assez discrète. Il fallait y penser !

- comme chez MARKLIN, la CC 103 se modernise...

- fourgon ancien et trois wagons à marchandises (dont 2 fort joliment gravés) en série "junior".

- voiture postale ancienne qui complète la belle série d'anciennes voitures prussiennes à bogies.

- voiture-lits TEN (variante de décoration) et voiture postale actuelle pour trains express.

- wagons frigos redécorés, évidemment !

- FLEISCHMANN équipe deux wagons de roues à rayons et cela vous fait deux nouveautés : c'est mince !

En N : variante de la BR 94 (comme en HO), 0.6.0 BR 53 (déjà sortie en HO), variante de décoration de la PS, CC 103 revue (comme en HO).

- voiture restaurant DR/MITROPA ancienne, voitures postales ancienne et nouvelle, frigo redécoré, changement de roues (comme en HO). C'est tout.

En souscription (?), FLEISCHMANN propose la PS HO et trois voitures prussiennes à bogies aux couleurs des anciens Chemins de fer Royaux de Prusse (KPEV) : très très joli !

JOUEF était absent de Nuremberg. Les choses vont de nouveau mal de ce côté-là ! Et comme ROCO est en train de faire un malheur sur le marché français...

LILIPUT était bel et bien là, en dépit de certains bruits alarmants... Cette année devrait voir la sortie effective de modèles déjà évoqués l'an passé.

- Pacific badoise IV h (BR 18) en différentes versions : une belle machine assez semblable à la célèbre pacific du Rheingold.
- BR 89 (T3) : le doublon déjà mentionné.
- nouvelles décorations KPEV et NORD pour la T9 déjà sortie.
- autorail diesel-électrique de vitesse VT 25 et remorque VS 145 de la DRG.
- wagon plat surbaissé à bogies Smmps des CFF, voiture et voiture-restaurant allégées des CFF, plus quelques variantes de décoration.
- en préparation pour 1984, loco tender badoise VI c (BR 75).

LIMA : - locos italiennes (diesel et électriques) nouvelles, e.a. la BBB série E663. - locotracteur SNCF Y 8000 (celui que fait déjà ROCO).

- Les nouvelles voitures (voiture pilote B6Dux "corail", nouvelles séries de voitures FS) sortent maintenant à l'échelle exacte du 1/87 et non plus raccourcies.
- Nouveaux, un wagon articulé à 3 essieux avec bache mécanique de la SNCF et un couvert à bogies Gahss de la SNCF, véhicule de plus en plus répandu.
- en N, on retiendra surtout le TGV et la rame Intercity allemande ET 403/404.

ROCO : Encore un fameux programme chez la firme de Salzbourg qui, décidément, fait le bulldozer ! ROCO annonce désormais l'époque de sortie de ses nouveaux modèles : un progrès réel !

- la 0.10.0 BR 57 annoncée l'an dernier devrait sortir à la fin de l'année. Elle est annoncée en 2 versions (1 dôme entre 2 sablières et 1 dôme plus 1 sablière) et en plusieurs livrées : DB, OBB, JZ pour la Ire version, et SNCF, NS, FS, CFL, pour la 2eme. SNCB type 90 : pas prévu. A vous de faire le travail...
- variantes d'immatriculation pour les BR 44, BR 01, BR 93.
- sortie toute proche de l'autorail TEE VT 601 de la DB qui assura jadis le Parsifal. Un modèle très attendu donc, et qui sera disponible en 2 sets (4 éléments de base et supplément de 3 voitures) et sortira aussi en système 3 rails.
- La loco autrichienne 1110 annoncée sort en deux livrées. C'est aussi le cas de la nouvelle RE 4/4 IV suisse qui sera disponible au cours du 3e trimestre.
- Locotracteur Köf III (début '84).
- BB 300 SNCF (vraiment pas vilaine) et série 29 SNCB (2e trimestre '83). La BB 7236 SNCF, retirée du catalogue, revient après correction des défauts relevés par les clients français. Ceci en dit long sur le souci de perfection (et l'esprit commercial) qui anime les responsables de ROCO.

Voitures : les "Eurofima" sortent enfin à l'échelle exacte (toutes les versions déjà au catalogue). Et la série de voitures "est" de la SNCF se complète : elle comprendra 5 modèles y compris une mixte 1-2 avec compartiment fourgon utilisée sur des parcours omnibus. La toute dernière décoration appliquée par les Français sur leurs voitures "Bruhat" modernisées apparaît aussi chez ROCO. Ils en ont de la chance !

- Les prussiennes à 3 essieux seront disponibles sans guérite, ainsi qu'aux couleurs OBB et SNCF.

Wagons : encore du français. Wagons à 2 essieux pour transport de bestiaux (aie pour le RMA qui les préparait justement) et pour transport de petits animaux, wagon couvert 2 essieux avec plate-forme de frein.

- Quelques variantes de décoration, et une nouveauté annoncée : trémie Fals à bogies. Ce genre de wagon se rencontre un peu partout. Il devrait donc en sortir peu à peu différentes versions...

Les modèles à l'échelle 0 arriveront au début '84 mais on ne parle pas encore de loco (?)

En N, BR 043 déjà annoncée, RE 4/4 IV suisse en 2 livrées, nouvelles décorations pour les "eurofima", voiture suisse récente de la cl. (comme en HO), wagon Fals et variantes de décoration. Le N n'est guère mis en avant cette année, par contre le HO se porte bien, lui, merci !

TRIX donne toujours dans le "retro", avec un programme en partie commun au N et au HO.

- Décoration KPEV pour la S 10.2; voiture-lits, voiture-restaurant et fourgon CIWL d'avant 1914; autorail diesel mécanique ancien VT 62 de la DR; voitures MITROPA des années '30; version française de la 140 bavaroise, voitures d'omnibus de la SNCF, et wagons bavares anciens, le tout en MINITRIX (N).
- En HO, on retrouve l'autorail VT 62 (un engin similaire, aux fenêtres près (?) a circulé en Belgique comme type 600); une élégante loco BR 38 (la PS bavaroise) en livrée noire et rouge; un tombereau rehaussé pour le transport de charbon, des wagons bavares anciens.

VOIE ET ACCESSOIRES

Que retenir, sinon un pont tournant et transbordeur lles deux à la fois!) chez MINITRIX. Nul doute que l'engin devienne plus courant sur nos réseaux qu'il ne l'est en réalité.

Plus modeste, mais bienvenu, un signal de bloc automatique lumineux de la SNCF chez ROCO (pauvre JOUEF !)

FLEISCHMANN complète son assortiment de voie "PROFI-Gleis" avec un croisement à 18° et un aiguillage triple.

Pour les fanas de l'attelage court, une nouvelle tête encliquetable (plus large) qui permet le prédételage au moyen de détecteurs classiques (RIBU), et une tige standard avec tête d'attelage court pour les wagons anciens de ROCO.

EBO (vous connaissiez ?) propose une semelle de ballast en plastique. Universel, souple, facile à poser... Mais il n'y a pas de ballast entre les traverses (moche !) et la teinte évoquerait plutôt celle d'une vieille soutane, ce qui n'est pas très ferroviaire. Pour le reste, cette firme (non encore importée) propose une gamme d'entrées de tunnels, de murs, routes pavées, etc. qui rappelle drôlement les produits WILAND. La ressemblance est pour le moins frappante !

petites annonces

A céder aux prix d'autrefois: - relais bistables BERLINER TT (2inv.), JOUEF (3inv.)
- moteurs d'aiguillage ROCO ref.4555A.
le tout jamais servi.

A.M. Ducarme: (081) 460852 (en soirée) ou lors de la réunion de février.

Les petites annonces NON COMMERCIALES sont GRATUITES pour les membres du club.
Pour les autres personnes, le tarif suivant est applicable :
prix de base pour une annonce de 10 mots au maximum : ... 50.-
par mot supplémentaire (au-delà de 10) : 5.-

Pour les annonces COMMERCIALES, le R.M.M. vous propose les conditions suivantes :
A.- Vous composez votre publicité et nous fournissez le prototype (non plié) :
- pour une seule publication, le tarif de base (colonne 1);
- pour plusieurs publications successives de la même annonce (avec préavis) :
pour la première parution, le tarif de base, et pour chacune des suivantes le
tarif réduit (colonne 2).
B.- Nous composons votre publicité selon vos directives : prix comme ci-dessus
plus supplément pour composition (colonne 3).

	1	2	3
	1ère publication	pour chaque publication suivante (avec préavis)	supplément pour composition par nos soins (*)
1/4 page	125.-	50.-	50.-
1/2 page	250.-	100.-	100.-
1 page	400.-	160.-	150.-
couverture	500.-	200.-	150.-

(*) pour plusieurs parutions successives de votre annonce, ce supplément n'est
compté qu'une seule fois.

Les annonces R.M.M. touchent directement un public intéressé par le train
miniature, ce qui en fait tout l'intérêt.

Ferro Flash Namur est actuellement tiré à 150 exemplaires.

