



Ferro Flash Namur

6

DÉCEMBRE '83

BULLETIN DE LIAISON ET D'INFORMATION DU RAIL MINIATURE MOSAN

BIMESTRIEL

VIE DU CLUB

LA NUMEROTATION DES VOITURES

ESSAIS DE CHAUFFE AU FUEL

LA DERNIERE LIGNE DE TRAM A NAMUR

LES VOITURES "EUROFIMA" AU 1/87

LES WAGONS A MINERAI DE DACKER

UNE ALIMENTATION STABILISEE

POUR VOS TRAINS

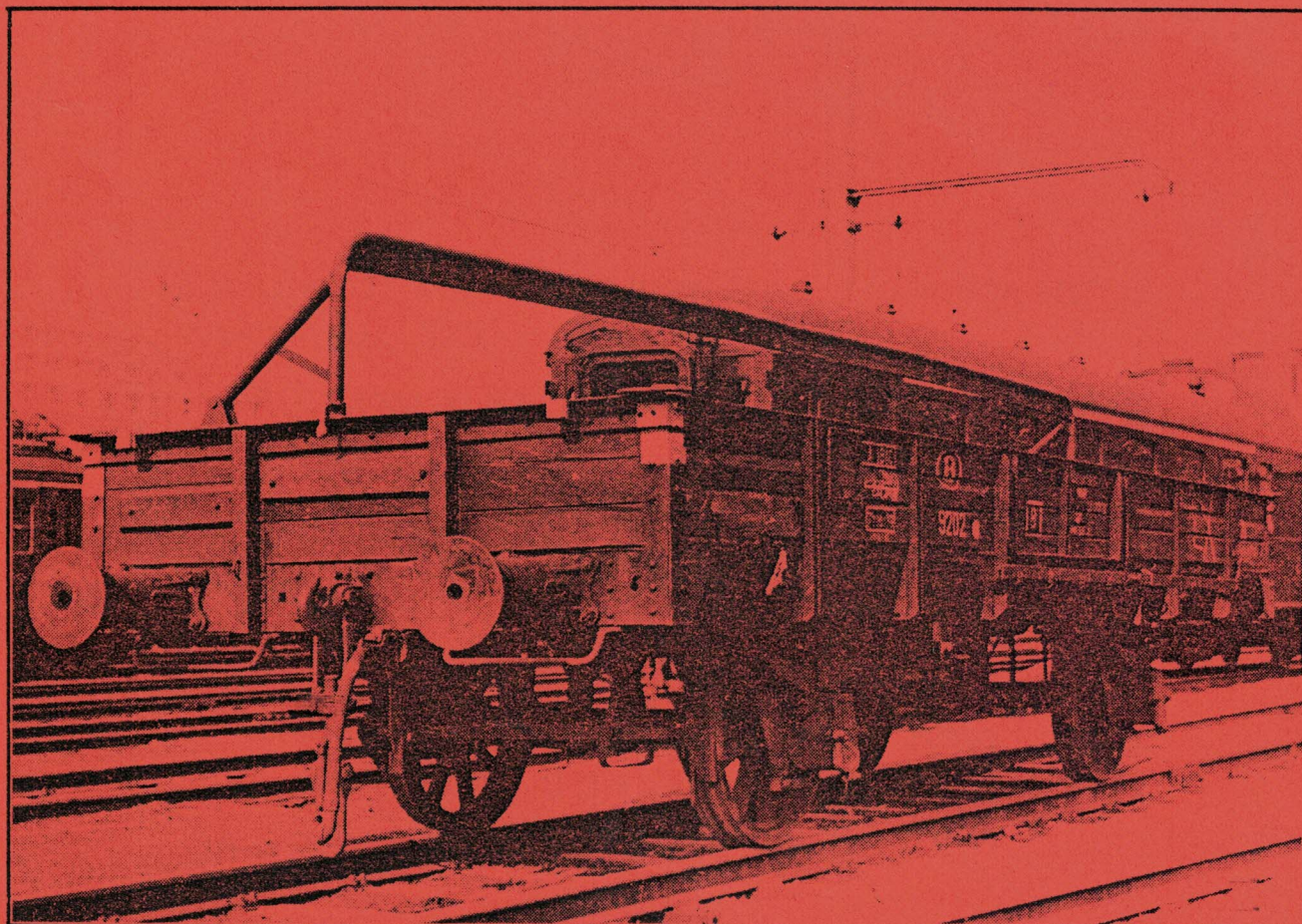


PHOTO SNCF

FERRO FLASH NAMUR N° 6 DECEMBRE 1983

| | |
|--|---------|
| VIE DU CLUB | PAGE A |
| AGENDA DES PROCHAINES RÉUNIONS | PAGE B |
| DOCUMENTATION : LA NUMÉROTATION DES VOITURES | PAGE 1 |
| LES LOCOS DIESEL DE LA SNCB | PAGE 11 |
| HISTOIRE : ESSAIS DE CHAUFFE AU FUEL (T. 31) | PAGE 13 |
| LA DERNIÈRE LIGNE DE TRAM DE NAMUR | PAGE 14 |
| MODÉLISME : WAGON A MINERAI DACKER | PAGE 17 |
| VOITURES EUROFIMA ROCO AU 1/87 | PAGE 18 |
| KITS JOCADIS POUR VOITURES M 2 | |
| KITS JOCADIS POUR LOCOS LIMA | PAGE 19 |
| TECHNIQUE : ALIMENTATION STABILISÉE | PAGE 21 |

ÉDITEUR RESPONSABLE : JEAN-MARIE WARZÉE ROUTE DE GEMBOUX 33
5002 SAINT-SERVAIS

SECRETARIAT : JEAN-CLAUDE CHEVALIER RUE DE GEMBOUX 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)

Chaque année, la réunion de Janvier est celle de l'ASSEMBLEE GENERALE des membres du RMM. A cette occasion sont approuvés les comptes de l'exercice écoulé, et on élit les membres du comité.

Cette année, quatre membres du comité (sur sept) devront être élus.

En effet, Roger MOSSERAY (Vice-Président) et Michel HERBIET (Trésorier) arrivent en fin de mandat et sont rééligibles; Jean-Marie WARZEE (Editeur FFN) et André-Marie DUCARME sont démissionnaires.

Les candidatures pour les élections au Comité doivent être adressées, par écrit, au secrétariat, avant l'Assemblée Générale.

L'année 1983 a été la première année du RESEAU RMM : toute la structure de base est réalisée et les voies sont en cours de montage. L'électronique de commande est, elle aussi, en cours de réalisation avant de pouvoir trouver place sur le réseau. Tout cela a coûté de l'argent, bien que les dépenses du réseau soient restées dans le cadre prévu au dernier budget.

En outre, le grand local a reçu la peinture qui lui manquait, et la bibliothèque a trouvé abri dans une nouvelle armoire.

Si la bibliothèque pourra s'enrichir quelque peu en 1984, il faudra surtout continuer le réseau. On peut espérer qu'il sera assez avancé lors de notre prochaine exposition.

Mais il ne faudrait pas que le réseau ruine le club, ou alors, que ferions nous en cas de difficulté nouvelle ?

C'est pourquoi le Comité a décidé de majorer les cotisations annuelles, restées longtemps assez basses.

Les COTISATIONS 1984 sont donc fixées comme suit :

- membre adulte : 750 F.

- membre de moins de 18 ans : 400 F.

Les nouvelles cotisations peuvent déjà être versées au Trésorier (par virement ou lors des deux prochaines réunions).

En outre, pour financer la construction du réseau, le club va bientôt lancer un tout nouvel autocollant (sujet = surprise !). Réservez-lui bon accueil, et soyez persuasifs autour de vous...

1982 a vu l'inauguration de notre local et notre première exposition à Jambes.

1983 a vu démarrer la construction de notre réseau.

1984 sera l'année de notre seconde exposition, ici, à Jambes. Cette exposition aura lieu pendant le congé scolaire de Toussaint.

Il y aura une bourse d'échanges et d'occasions, un jeu-concours pour jeunes, doté de prix, des réseaux de différentes marques, des modèles en vitrine, et, surtout, les premières circulations sur notre grand réseau...

En attendant, voici les dates des réunions en 1984 : notez-les dans votre agenda !

20/01 (Ass. Gén.), 24/02, 23/03, 27/04, 25/05, 29/06, 27/07, 24/08, 28/09, 26/10, 3 et 4/11 (Exposition), 23/11 et 21/12.

Le Comité souhaite porter à la connaissance de tous les membres qu'aucune VENTE COMMERCIALE n'est autorisée dans le cadre des réunions du RMM, et que l'affichage de publicités aux valves est soumis à l'autorisation des membres du comité.

AU PROGRAMME DES PROCHAINES REUNIONS :

- 23 DÉCEMBRE 1983 : - PROJECTIONS : LIGNES SECONDAIRES D'ESPAGNE
(G. SERESSIA)
- MODÉLISME : TRANSFORMATION D'UNE BB 63000 SNCF
EN LOCO CFL SÉRIE 900,
(M. ARCHAMBEAU)

- 20 JANVIER 1984 : - ASSEMBLEE GENERALE DU RAIL MINIATURE MOSAN
- PROJECTIONS : AFRIQUE DU SUD
(G. SERESSIA et J.P. COLLIGNON)

- 24 FÉVRIER 1984 - PROJECTIONS : AFRIQUE DU SUD (VOIE ÉTROITE)
(G. SERESSIA et J.P. COLLIGNON)
- MODÉLISME : LES NOUVEAUTÉS DE NUREMBERG
LOCOMOTIVES SÉRIE 23 SNCF
(A.M. DUCARME)

**CES SACRES
PETITS TRAINS**

Le train - jouet d'autrefois a maintenant fait son entrée parmi les objets d'art aux valeurs reconnues.

Le CREDIT COMMUNAL DE BELGIQUE consacre toute une exposition au train - jouet : à travers l'histoire d'une trentaine de marques de plus de dix pays, une vingtaine de collectionneurs européens des plus prestigieux ont joint leurs plus belles pièces à celles prêtées par des musées spécialisés.

Le catalogue de 216 pages, au format 21 x 29,7 cm (80 reproductions en couleurs et plus de 100 documents en noir et blanc) est mis en vente au prix de souscription de 500 F, ou peut être obtenu par virement au compte 057-6370330-16 du Crédit Communal de Belgique, Service Culturel, Bd Pachéco 44 à 1000 Bruxelles, avec la mention "Ces sacrés petits trains".

L'exposition se tiendra au Passage 44, à Bruxelles, du 7 décembre au 22 janvier, tous les jours de 11 h 30 à 18 h 30. Entrée libre.

CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU MATERIEL A VOYAGEURS REMORQUE DE LA S.N.C.B.

| Série | Type | Numéros | Nombre de places | | Tare | Tonnage | Longueur hors tout | Vitesse maximum autorisée | Observations |
|--------|------|-----------------------|------------------|-----------|------|---------|--------------------|---------------------------|--|
| | | | A (1) | B (1) | | | | | |
| TEE | A | 61 88 18 89 980 - 990 | 46 | — | 47 | 52 | 25,50 | 160 | } A8 / couloir central / climatisées |
| | A | 61 88 18 89 991 - 996 | 46 | — | 44 | 49 | 25,50 | 160 | |
| WL | T2 | 71 88 75 70 156 - 161 | — | 36 | 61 | 63 | 26,40 | 160 | 18 x 2 = 36 lits / climatisées |
| I 1 | B | 51 88 28 40 101 - 170 | — | 64 | 47 | 52 | 22,30 | 140 | |
| | AB | 51 88 38 40 111 - 125 | 24 | 32 | 48 | 53 | 22,30 | 140 | |
| I 2 | B | 51 88 21 80 201 - 212 | — | 88 | 33 | 38 | 23,30 | 150 | Buffet = 20 places debout Buffet Railtour |
| | B | 51 88 28 80 201 - 226 | — | 64 | 32 | 37 | 22,30 | 150 | |
| | AR | 51 88 84 80 201 - 212 | 12 | — | 32 | 34 | 22,30 | 160 | |
| | AR | 51 88 84 80 211 | — | — | 34 | 36 | 22,30 | 160 | |
| I 3 | Bc | 51 88 59 80 301 - 340 | — | 48 (2) | 45 | 50 | 23,34 | 160 | |
| I 4 | A | 51 88 19 70 402 - 409 | 54 | — | 44 | 49 | 25,38 | 160 | réversibles BENELUX comprend des HV réversibles |
| | A | 51 88 19 80 410 - 421 | 54 | — | 44 | 49 | 25,38 | 160 | |
| | B | 51 88 29 70 401 | — | 54 | 47 | 52 | 24,10 | 160 | |
| | B | 51 88 29 70 402 | — | 54 | 46 | 51 | 24,10 | 160 | |
| | AB | 51 88 30 70 402 - 421 | 24 | 36 | 44 | 49 | 25,77 | 160 | |
| I 5 | Bc | 51 88 50 80 501 - 545 | — | 60 (3) | 47 | 52 | 26,40 | 160 | |
| I 6 | A | 61 88 19 70 601 - 620 | 54 | — | 43 | 47,5 | 26,40 | 160 | } EUROFIMA climatisées / convertisseur statique |
| | B | 61 88 21 70 601 - 660 | — | 66+18 | 43 | 48,5 | 26,40 | 160 | |
| PW RIC | Ds | 51 88 95 40 901 - 913 | — | — | 40 | 45 | 19,30 | 140 | capacité 12 t. capacité 9 t. capacité 15 t. |
| | Ds | 51 88 95 40 914 - 921 | — | — | 37 | 42 | 16,16 | 140 | |
| | Dms | 51 88 95 70 901 - 934 | — | — | 39 | 54 | 26,40 | 160 | |
| K 1 | A | 50 88 18 40 001 - 040 | 64+6 | — | 43 | 48 | 23,32 | 140 | (4) |
| | A | 50 88 18 66 001 - 004 | 64+6 | — | 43 | 51 | 23,32 | 140 | |
| | A | 50 88 19 48 001 - 035 | 72+4 | — | 44 | 52 | 23,32 | 140 | |
| | B | 50 88 21 40 001 - 006 | — | 108 | 42 | 53 | 23,32 | 140 | (4) |
| | B | 50 88 21 48 001 - 065 | — | 108 | 42 | 53 | 23,32 | 140 | |
| | B | 50 88 21 66 001 - 114 | — | 108 | 42 | 53 | 23,32 | 140 | |
| | B | 50 88 29 48 001 - 008 | — | 68+2 | 43 | 51 | 23,32 | 140 | (4) |
| | AB | 50 88 39 48 001 - 004 | 28+3 | 38+1 | 41,5 | 49 | 23,32 | 140 | |
| | AB | 50 88 39 66 001 - 006 | 28+3 | 38+1 | 41,5 | 49 | 23,32 | 140 | (4) |
| | AD | 50 88 81 48 001 - 025 | 48+2 | — | 41,5 | 51 | 23,32 | 140 | (4) |
| | AD | 50 88 81 66 001 - 008 | 48+2 | — | 41,5 | 51 | 23,32 | 140 | |
| | AD | 50 88 81 66 009 - 010 | 48+2 | — | 42 | 51 | 23,32 | 140 | (4) |
| | BD | 50 88 82 48 001 - 014 | — | 69 | 42 | 52 | 23,32 | 140 | (4) |
| | BD | 50 88 82 66 001 - 018 | — | 69 | 42 | 54 | 23,32 | 140 | |
| | BD | 50 88 82 66 019 - 031 | — | 69 | 42 | 52 | 23,32 | 140 | (4) |
| | AR | 50 88 84 48 001 - 004 | 58+6 | — | 44 | 51 | 23,32 | 140 | (4) |
| | ADR | 50 88 87 48 001 - 015 | 36+3 | — | 43 | 52 | 23,32 | 140 | |
| K 2 | B | 50 88 21 48 151 - 276 | — | 108 | 33 | 43 | 23,32 | 140 | |
| | BD | 50 88 82 48 151 - 160 | — | 69 | 33 | 43 | 23,32 | 140 | |
| K 3 | B | 50 88 21 48 300 - 399 | — | 108 | 36 | 47 | 23,32 | 140 | (4) |

| Série | Type | Numéros | Nombre de places | | Tare | Tonnage | Longueur hors tout | Vitesse maximum autorisée | Observations |
|--------------|-----------------|--------------------------|------------------|--------|------|---------|--------------------|---------------------------|--|
| | | | A (1) | B (1) | | | | | |
| M 1 | B | 50 88 27 26 601 | — | 70/50 | 42,5 | 54 | 20,04 | 120 | (4) |
| | B | 50 88 27 26 602 | — | 77/46 | 39 | 50 | 19,5 | 120 | (4) |
| | B | 50 88 29 18 601 — 730 | — | 94/50 | 44 | 55 | 22,76 | 120 | |
| | B | 50 88 29 26 601 — 683 | — | 94/50 | 44 | 55 | 22,76 | 120 | (4) comprend des HV réversibles |
| | AB | 50 88 38 18 601 — 666 | 38/25 | 36/25 | 42 | 52 | 22,76 | 120 | |
| | AB | 50 88 38 26 601 | 38/25 | 36/25 | 45 | 55 | 22,76 | 120 | (4) |
| | AB | 50 88 38 26 602 — 651 | 38/25 | 36/25 | 42 | 52 | 22,76 | 120 | (4) comprend des HV réversibles |
| | BD | 50 88 82 18 601 — 659 | — | 77/40 | 42 | 56 | 22,76 | 120 | |
| | BD | 50 88 82 26 601 — 658 | — | 77/40 | 42 | 56 | 22,76 | 120 | (4) comprend des HV réversibles |
| BD | 50 88 82 26 600 | — | 50/25 | 42 | 56 | 19,50 | 120 | (4) | |
| M 2 | A | 50 88 18 38 601 — 604 | 68/30 | — | 34,5 | 43 | 24 | 140 | |
| | A | 50 88 18 48 602 — 635 | 68/30 | — | 34,5 | 43 | 24 | 140 | |
| | B | 50 88 20 38 620 — 950 | — | 106/30 | 34 | 45 | 24 | 140 | comprend des HV réversibles |
| | B | 50 88 20 48 601 — 949(5) | — | 106/30 | 34 | 45 | 24 | 140 | comprend des HV réversibles |
| | AB | 50 88 39 48 601 — 704 | 36/15 | 47/15 | 34,5 | 44 | 24 | 140 | comprend des HV réversibles |
| | BD | 50 88 82 38 622 — 660 | — | 75/15 | 32,5 | 44 | 24 | 140 | comprend des HV réversibles |
| | BD | 50 88 82 48 601 — 716 | — | 75/15 | 32,5 | 44 | 24 | 140 | comprend des HV réversibles |
| | BDR | 50 88 87 48 601 — 615 | — | 65/15 | 32,5 | 44 | 24 | 140 | |
| M 3 | ABD | 50 88 81 26 951 — 960 | 44/15 | 29/15 | 30 | 42 | 24 | 120 | (4) |
| | B | 50 88 21 26 951 — 986 | — | 114/30 | 30 | 42 | 24 | 120 | (4) |
| M 4 | A | 50 88 19 78 001 — 050 | 72/30 | — | 38 | 46 | 24,26 | 160 | } air pulsé / convertisseur statique |
| | B | 50 88 20 78 001 — 430 | — | 104/40 | 39 | 50 | 24,26 | 160 | |
| | AD | 50 88 81 78 001 — 042 | 56/15 | — | 37 | 45,7 | 24,26 | 160 | |
| PW INT | D | 50 88 92 26 001 — 010 | — | — | 31 | 41 | 15,6 | 120 | (4) capacité 8 t. |
| | | 50 88 92 26 011 — 018 | — | — | 31 | 41 | 15,6 | 120 | (4) capacité 8 t. |
| | | 50 88 92 66 901 — 905 | — | — | 34 | 44 | 15,6 | 140 | (4) capacité 8 t. |
| GEN | | 50 88 92 66 906 — 911 | — | — | 46 | 47 | 15,5 | 140 | Générateur 3000 V |
| POST | | 50 88 00 40 954 — 974 | — | — | 41 | 49 | 22,32 | 140 | (4) |
| | | 50 88 00 26 055 | — | — | 42 | 52 | 23,32 | 120 | |
| | | 51 88 00 40 959 — 978 | — | — | 41 | 49 | 22,32 | 140 | |
| BAR DAN-CING | SR | 51 88 89 80 001 | — | — | 45 | 50 | 22,30 | 160 | |
| | SR | 51 88 89 70 002 | — | — | 39 | 54 | 26,40 | 160 | |
| CIWLT (6) | WR | 51 88 88 50 001 — 085 | 46 | — | 52,5 | 52,5 | 23,45 | 140 | 001 et 085 = self service |
| CINE | — | 60 88 99 10 041 | 48 | — | 44 | 44 | 23 | 120 | + 10 places dans la salle des conférences / climatisée |
| EXPO | | 60 88 99 40 021 — 024 | — | — | 40 | 45 | 22,30 | 140 | de HV 17801 à HV 17804 |
| PW | | 60 88 99 40 025 | — | — | 45 | 45 | 19,30 | 140 | force motrice — basse tension — HV 17805 |
| MED | | 60 88 80 69 031 | — | — | 49 | — | 23,40 | 140 | climatisée HV 31 |
| | | 60 88 80 69 032 | — | — | 44 | — | 22,80 | 140 | climatisée HV 32 |

S.N.C.B.

notes:

(1) Dans les voitures offrant des "strapontins" le nombre de places offertes est présenté sous la forme d'une addition: le premier nombre représente les places assises, le second les places "strapontin". Dans les voitures offrant des places debout, le nombre de places offertes est représenté sous la forme de fraction: le numérateur indique les places assises, le dénominateur les places debout.

(2) 9 compartiments de 6 couchettes, dont 1 compartiment peut être réservé au conducteur. En cas d'utilisation comme B: 72 places assises.

(3) 10 compartiments de 6 couchettes et 1 compartiment réservé au conducteur. En cas d'utilisation comme B: 60 places assises.

(4) Chauffage vapeur uniquement.

(5) Dans cette série huit voitures ont été équipées avec "suspension pneumatique".

Le 7^e chiffre de leur numéro UIC est devenu 3 au lieu de 4.

L'inscription "PNEUM" est apportée sous leur numéro UIC.

50 88 20 38 674-8 50 88 20 38 835-5 50 88 20 38 932-0

— — — — 723-3 — — — — 893-4 — — — — 941-1

— — — — 745-6 — — — — 926-2

(6) Conversion

51 88 88 50 001 = 4203 = self service

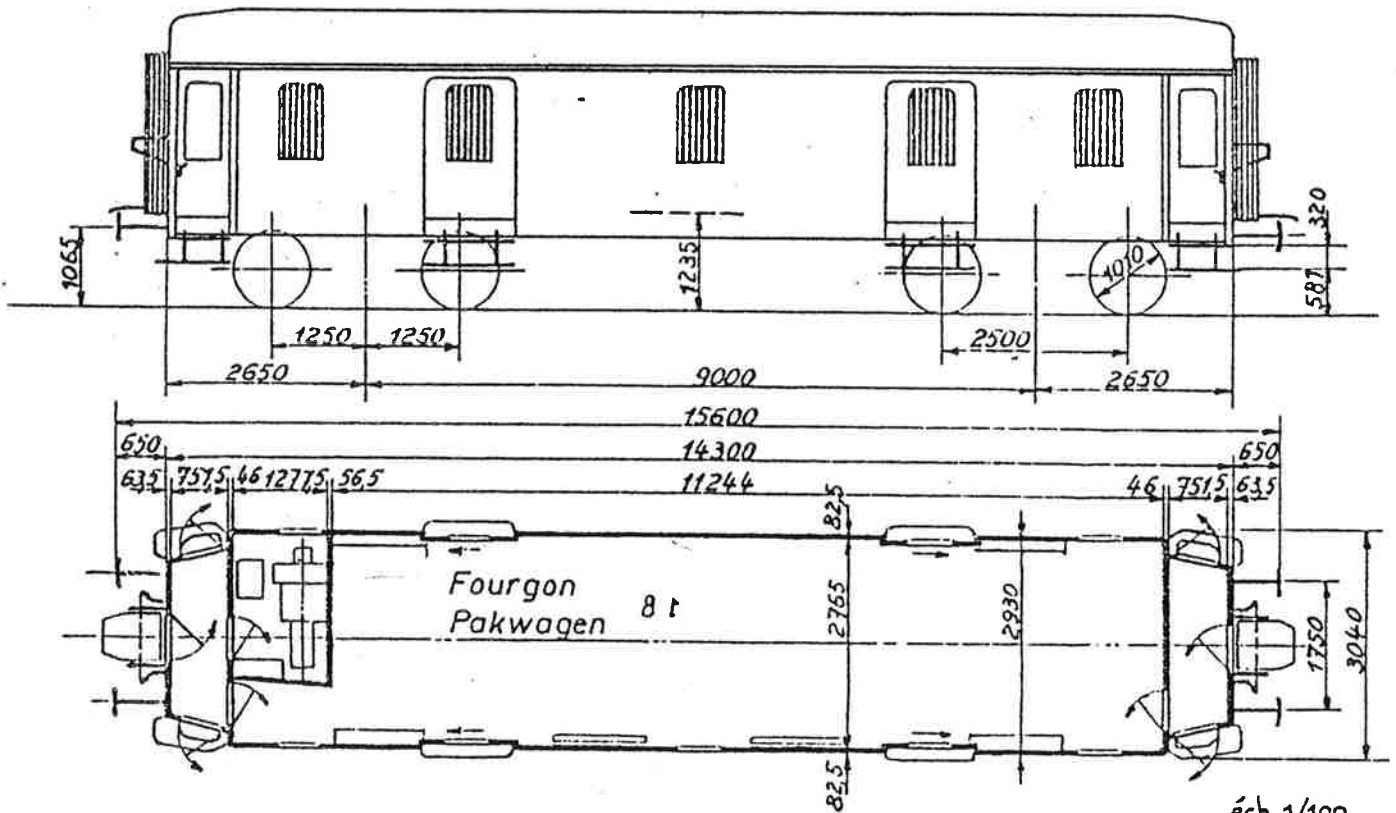
— — — — 011 = 4212

— — — — 012 = 4213

— — — — 013 = 4215

— — — — 074 = 4230

— — — — 085 = 4243 = self service



fourgon Série I1 17301 à 17304
140 km/h 51 88 92 40934 à 937

éch 1/100

Principes généraux de la numérotation unifiée UIC du matériel à voyageurs remorqué (1).

| Régime d'échange | Administration propriétaire | Caractéristiques d'exploitation | | | | | | N° d'ordre dans sa série | Auto-con-trôle |
|--|---|--|--|--------------|-------------------|--|---|--------------------------|----------------|
| | | Catégorie du véhicule (3) | Nombre de compartiments ou type de véhicules (3) | Vitesse max. | Type de chauffage | Caractéristiques chauffage | | | |
| 1+2 | 3+4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9+10+11 | 12 | | |
| 60 Hv utilisée en service intérieur | Voir annexe II | 0 Véhicules particuliers y compris Hv poste | 0 10 ou Hv Post | 0 120 | E | 0 | Toutes tensions et ou V | | |
| 51 Hv utilisée en service international | | 1 A | 1 11 | 1 120 | E+V | 1 | régimes variables autres que 3000 volts continu ou régime vapeur. | | |
| 60 Hv utilisée pour les besoins propres du réseau et ne participant pas au trafic commercial (Ex. voiture exposition) | 2 B | 2 12 | 2 120 | Vou E+V | 1 à 7 | S.N.C.B. 5 et 6 = V | | | |
| 61 Hv à confort augmenté et climatisée non exploitée en commun (Hv TEE et Hv à places assises, couchettes, restaurant et buffet) | 3 AB | 3 cc à 3/1 ^e classe 5/2 ^e classe | 3 140 | E | 8 | 3000 volts continu + V | | | |
| | 4 Ac ou Ac Bc | 4 { cc à 4/1 ^e classe 5/2 ^e classe - AR | 4 140 | E+V | 9 | autonome | | | |
| 65 Wagon pour le transport d'automobiles non RIC, en service train autos-couchettes (2) | 5 Bc | 5 { cc à 5/1 ^e classe 3/2 ^e classe - BR - D - WL 18 cpt. | 5 140 | V | 8 | | | | |
| | 6 WL | 6 { - BR - D - WL 18 cpt. | 6 160 | E | 9 | | | | |
| 71 Hv à confort augmenté et climatisée exploitée en commun (Hv autres que Hv TEE, Hv à places assises et couchettes) | 7 | 7 { - 6 - Le Leq | 7 160 | E+V | | | | | |
| | 8 Hv de construction spéciale (AD, ABQ, WR, ..) | 8 { - 6 - Le Leq | 8 160 | Autonome E+V | | | | | |
| | 9 D + Matériel spécial (Le-Leq-Laeq) | 9 { - 7 - ADR/BDR - Laeq | 9 +160 | | | | | | |
| | | 8 { - 8 - DD | | | | (V = chauffage à vapeur) (cc = couchettes) | | | |
| | | 9 { - 9 - Salon/Dancing | | | | | | | |

(1) L'annexe 1 du R.G.E. 122.24 donne les caractéristiques principales du matériel à voyageurs remorqué de la S.N.C.B.

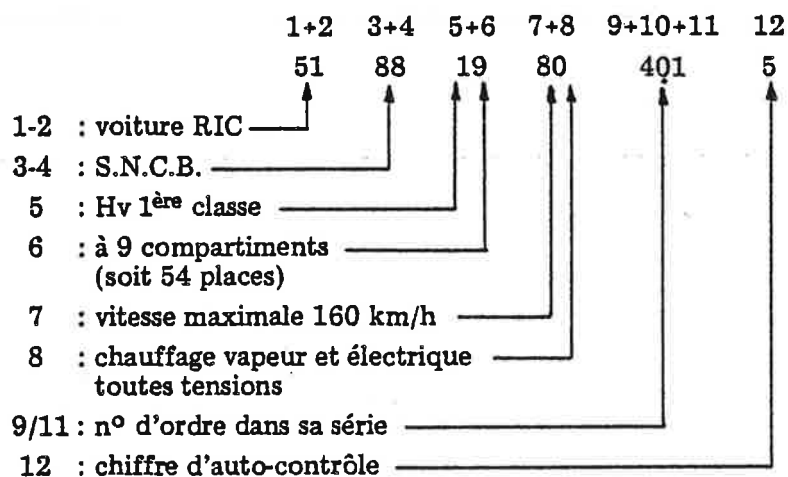
(2) Les wagons pour le transport d'automobiles portent, lorsqu'ils circulent dans les trains auto-couchettes du service international, le marquage d'identification voyageurs. Les wagons de ce type utilisés périodiquement en service auto-couchettes et en service marchandises, portent, suivant le cas, le marquage voyageurs ou le marquage marchandises; la substitution d'un marquage à l'autre se fait au moyen d'une plaque ou d'un autre dispositif amovible que seule l'administration propriétaire peut manœuvrer.

(3) Exemples de combinaison des 5^e et 6^e chiffres: 00 = voitures poste;

81 = voiture à places assises 1^e classe ou 1^e/2^e classe avec compartiment bagages (AD-ABD);

69 = voiture de 2^e classe à 9 compartiments de 6 couchettes.

Exemple.



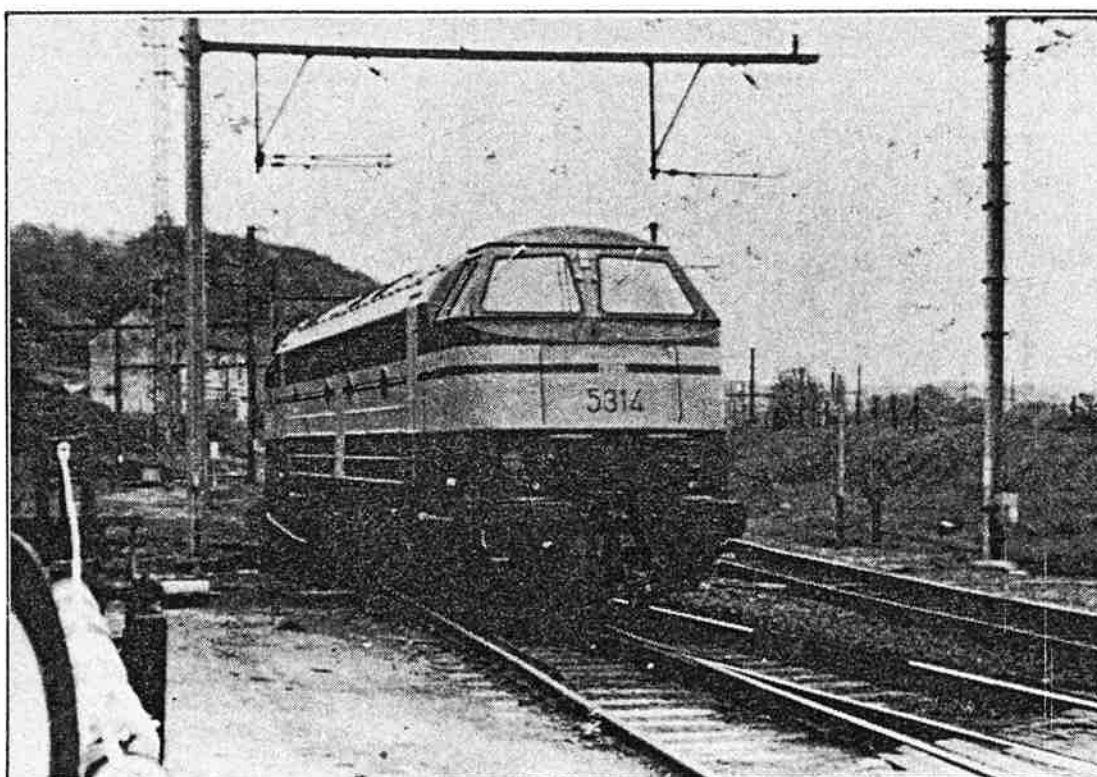
Le chiffre d'auto-contrôle s'élabore comme suit :

- prendre les chiffres de rang pair (comptés à partir de la droite) à leur valeur décimale propre;
- multiplier par 2 les chiffres de rang impair comptés à partir de la droite;
- additionner la suite des chiffres ainsi formée et retenir le chiffre des unités de la somme obtenue;
- compléter à 10, le chiffre des unités. Ce complément est le chiffre auto-contrôle.

| | | | | | | | | | | | |
|------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Soit | <u>5</u> | <u>1</u> | <u>8</u> | <u>8</u> | <u>1</u> | <u>9</u> | <u>8</u> | <u>0</u> | <u>4</u> | <u>0</u> | <u>1</u> |
| | x | | x | | x | | x | | x | | x |
| | 2 | | 2 | | 2 | | 2 | | 2 | | 2 |
| | 10 | 1 | 16 | 8 | 2 | 9 | 16 | 0 | 8 | 0 | 2 |

$$1+0+1+1+6+8+2+9+1+6+0+8+0+2 = 45$$

Complément à 10 du chiffre 5 = 5 : chiffre auto-contrôle.



SYMBOLES DES ADMINISTRATIONS.

| SYM-BOLES | PAYS | ADMINISTRATIONS DONT LE RESEAU PEUT ETRE PARCOURU | | | | |
|-----------|------------------------|---|---|-------------------|--|---|
| | | Code | Désignation | Sigle | Adresse télégraphique | Restrictions |
| A | Autriche | 81 | Chemins de fer fédéraux autrichiens | ÖBB | Genbandion, Wien III/3 | |
| B | Belgique | 88 | Société Nationale des Chemins de fer Belges | ⓑ | Railbelex Brussel | |
| BG | Bulgarie | 52 | Chemins de fer de l'Etat bulgare | BDZ | Bulfer Sofia | |
| | Grande-Bretagne | 70 | Chemins de fer britanniques | BR | Britsearail London | |
| CH | Suisse | 85 | Chemins de fer fédéraux suisses | SBB CFF BLS | Ferex Bern BLS Bern | |
| | | 63 | Chemins de fer des Alpes bernoises Berne-Lötschberg-Simplon | | | |
| CS | Tchécoslovaquie | 54 | Chemins de fer de l'état tchécoslovaque | ČSD | Ministère des Transports Praha | |
| D ou DR | Allemagne Démocratique | 50 | Chemin de fer allemand du Reich | DR | Minver-Hbli Berlin 11314 | |
| D | Allemagne Fédérale | 80 | Chemin de fer fédéral allemand | DB | ZTL Mainz | |
| DK | Danemark | 86 | Chemin de fer de l'Etat danois | DSB | Dtj København | |
| E | Espagne | 71 | Réseau National des Chemins de fer espagnols | RENFE | Movimiento - Estacion de P. Pio - Madrid 8 | |
| F | France | 87 | Société Nationale des chemins de fer Français | SNCF | Sonafermov Paris | <ul style="list-style-type: none"> - Circulation uniquement sur le réseau EST (1) - Circulation uniquement sur le réseau NORD (2) - Circulation uniquement entre Mouscron et Lille et entre Blandain et Lille |
| F 1 | France | 87 | idem | SNCF | Sonaferest Paris | |
| F 2 | France | 87 | idem | SNCF | Nafermord Paris | |
| F 2 Lille | France | 87 | idem | SNCF | idem | |
| GR | Grèce | 73 | Organisme des Chemins de fer Helléniques | CH | Cheferetat Thessaloniki | |
| H | Hongrie | 55 | Chemins de fer de l'Etat hongrois | MÁV | MÁV. Min. Budapest | |
| It | Italie | 83 | Chemins de fer Italiens de l'Etat | FS | Fermovimento Roma | |
| J | Yougoslavie | 72 | Communauté des chemins de fer yougoslaves | JŽ | Jugofer Beograd | |
| L | Luxembourg | 82 | Société Nationale des Chemins de fer Luxembourgeois | CFL | Raillux Luxemburg | |
| N | Norvège | 76 | Chemins de fer de l'Etat norvégien | NSB | Dc Oslo distrikt Oslo | |
| NS NS* | Pays-Bas Pays-Bas | 84 84 | Chemins de fer Néerlandais idem | NS NS | Treindienst Utrecht idem | <ul style="list-style-type: none"> - Circulation uniquement sur les lignes : <ul style="list-style-type: none"> - Essen, Roosendaal, Rotterdam, La Haye, Amsterdam - Lanaken, Maastricht - Visé, Maastricht - Hamont, Weert |
| P | Portugal | 94 | Compagnie des chemins de fer Portugais | CP | Ferpol P Lisboa | |
| PL | Pologne | 51 | Chemins de fer de l'Etat polonais | PKP | Polfer Warszawa | |
| R | Roumanie | 53 | Chemins de fer roumains | CFR | CFR Bucuresti | |
| S | Suède | 74 | Chemins de fer de l'Etat suédois | SJ | Statsbanan Da Stockholm | |
| | U.R.S.S. | 20 | Chemins de fer de l'U.R.S.S. | SZD | M.P.S. 107 174 MOSKWA | |
| TC | Turquie | 75 | Chemins de fer de l'Etat de la République turque | TCDD | TCDD Istanbul | |

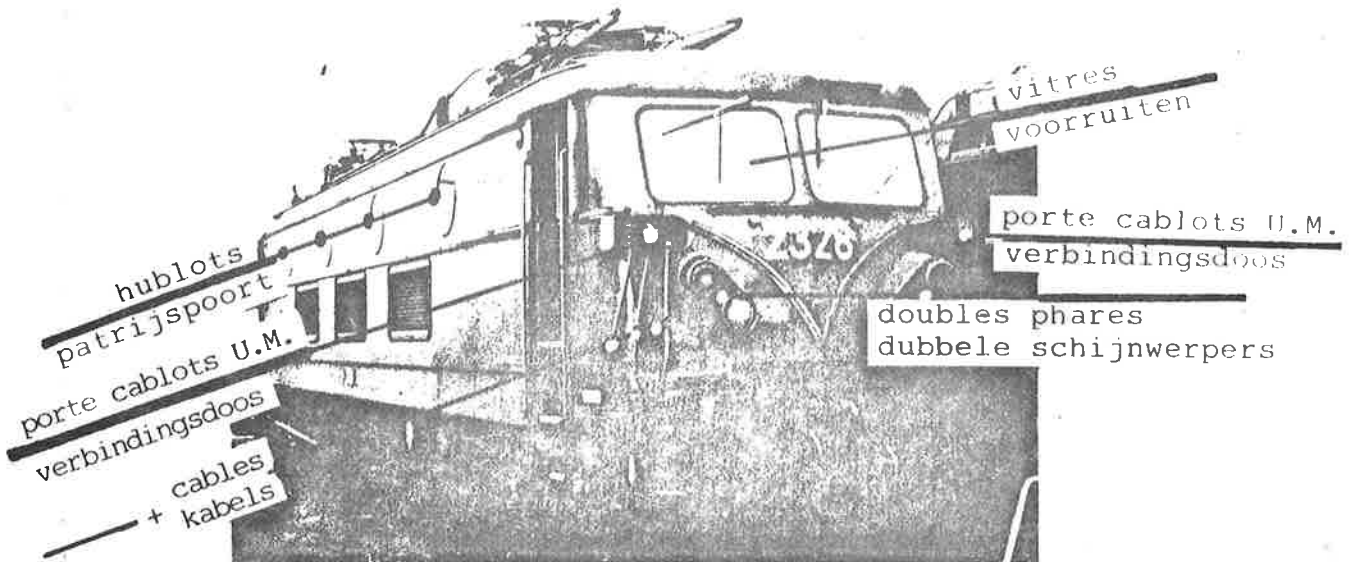
(1) Réseau «EST»: lignes qui peuvent être atteintes via Heer-Agimont, Lamorteau, Athus et le Grand-Duché de Luxembourg.

(2) Réseau «NORD»: lignes qui peuvent être atteintes via les gares d'échange situées entre la Mer du Nord et Heer-Agimont exclu.

JOCADIS

Rue de Bruxelles 53, Brusselstraat - 1390 - ENGHEN EDINGEN

TEL : 02 - 395.22.96

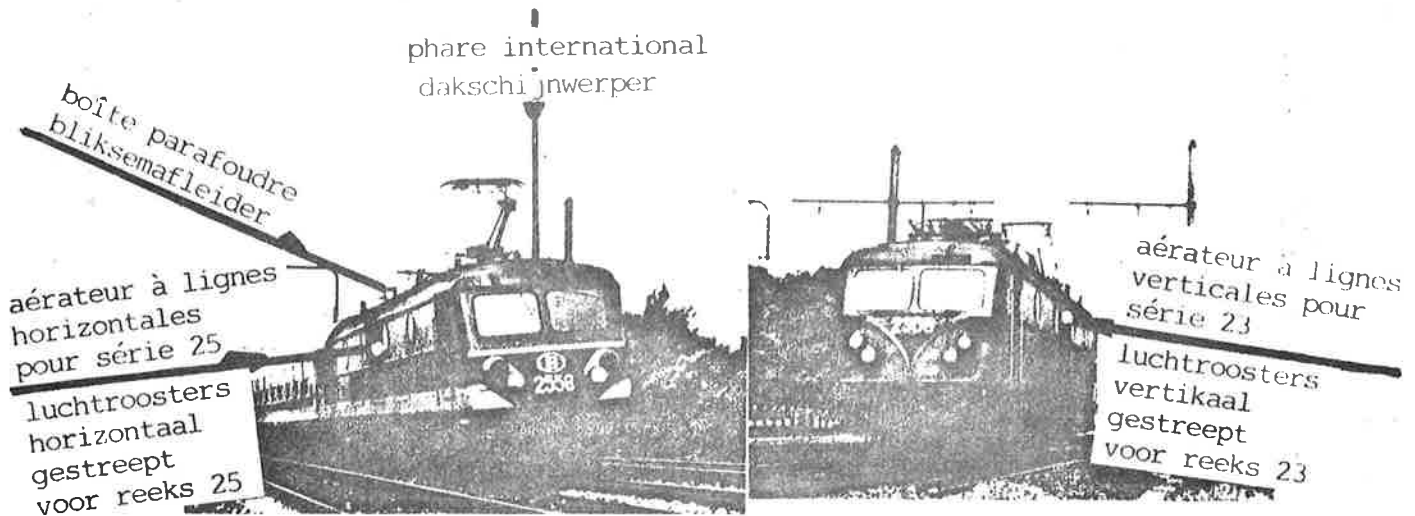


hublots
patrijspoort
porte cablots U.M.
verbindingsdoos
+ cables
+ kabels

vitres
voorruiten

porte cablots U.M.
verbindingsdoos

doubles phares
dubbele schijnwerpers



phare international
dakschijnwerper

boîte parafoudre
bliksemafleider

aérateur à lignes
horizontales
pour série 25
luchtroosters
horizontaal
gestreep
voor reeks 25

aérateur à lignes
verticales pour
série 23
luchtroosters
vertikaal
gestreep
voor reeks 23

kit

- 8 hublots
- 4 pare-brises
- 4 doubles phares + vitres
- 2 porte cablots U.M. fermés
- 2 porte cablots U.M. percés
- 6 cablots
- 2 phares internationaux
- 1 boîte parafoudre

210,-

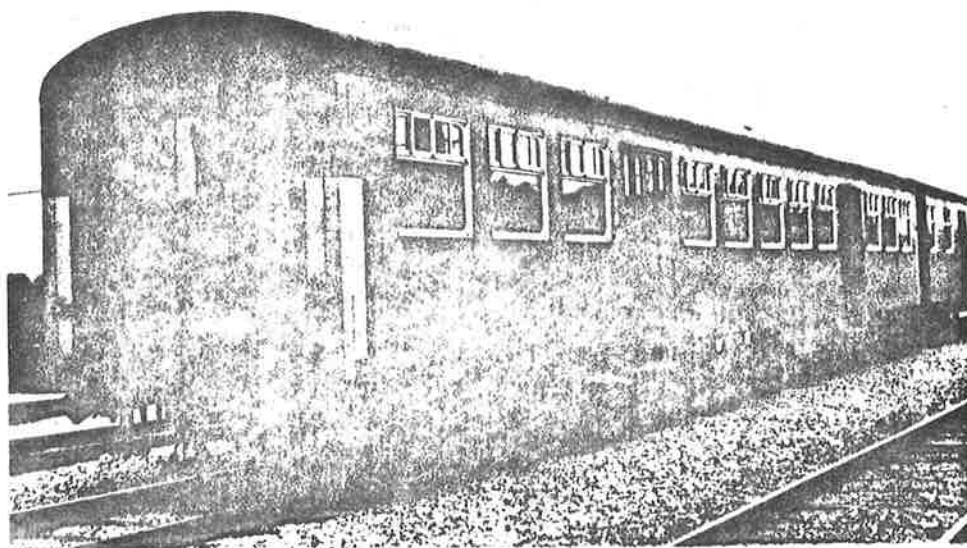
- 8 patrijspoort
- 4 voorruiten
- 4 dubbele schijnwerpers
- 2 verbindingsdoos gesloten
- 2 verbindingsdoos open
- 6 kabels
- 2 dakschijnwerper
- 1 bliksemafleider

aérateurs en laiton

65,-
PIÈCE
STUCK

luchtroosters in messing

Base LIMA M 2



kit de transformation

ombouw kit

fenêtres en relief
à placer par
l'extérieur

AB - 1 ère/2 ème cl. - **125,-**

BD - 2 ème/fourgon. - **125,-**

vensters in relief
langs buitenkant
te plaatsen

AB - 1 ste/2 de Kl.

BD - 2 de/bagagewagen.

JOCADIS

Rue de Bruxelles ENGHEN
53, Brusselstraat - 1390 - EDINGEN

TEL : 02 - 395.22.96

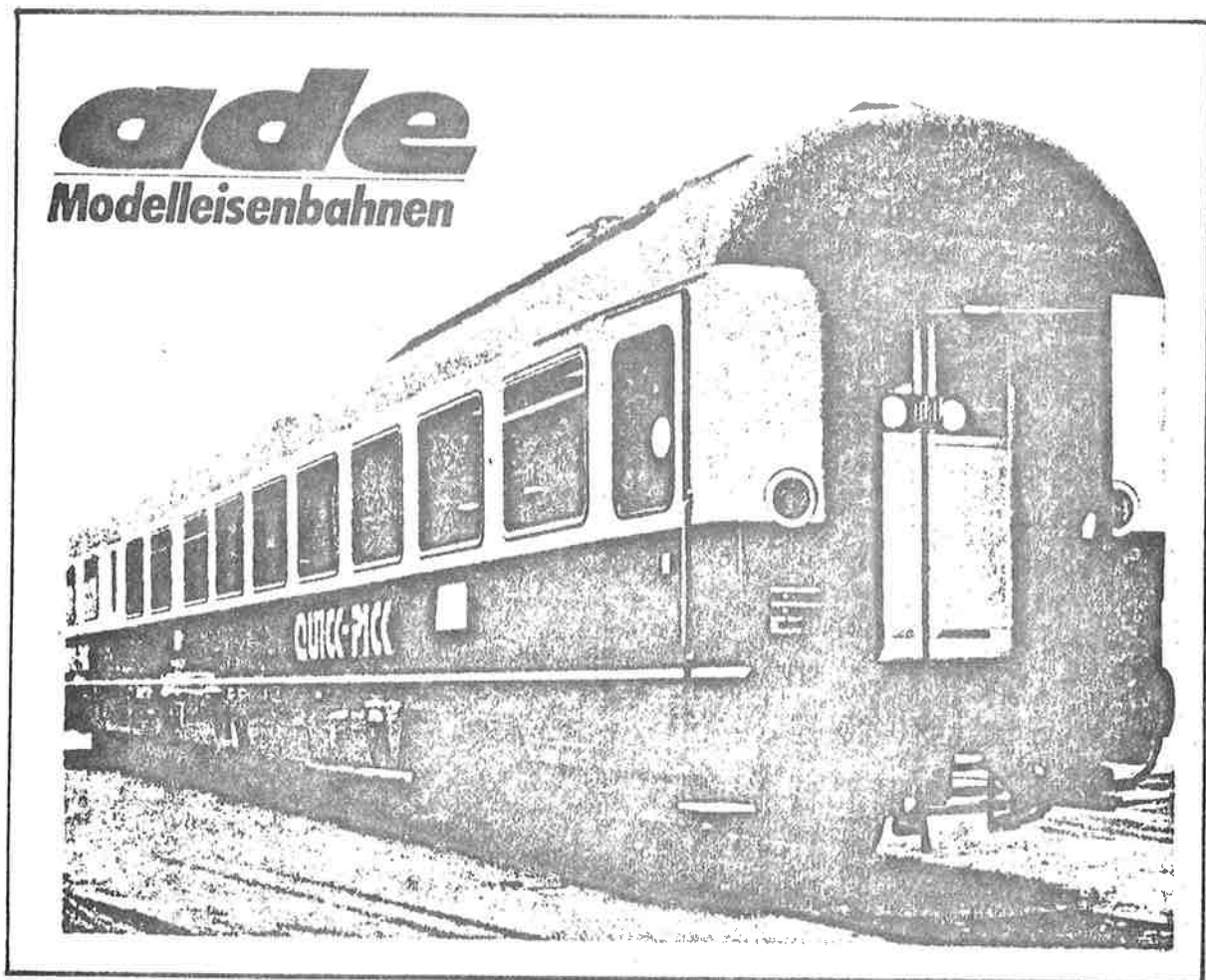
**OFFRE
SPECIALE**

30 %

**SPECIAAL
AANBOD**

Voitures: en kit et montées

Rijtuigen: in kit en gemonteerd



+ de **350**
dan

Références
Referenties

à partir
vanaf

~~1.295,-~~ = 895,- FB

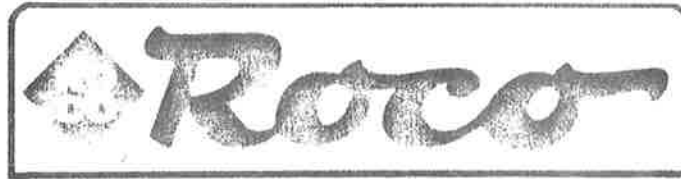
Fermé le lundi

Maandag gesloten

JOCADIS

53, Rue de Bruxelles
Brusselstraat - 1390 - ENGHEN
EDINGEN

TEL : 02_395.22.96



GRANDE

GROTE

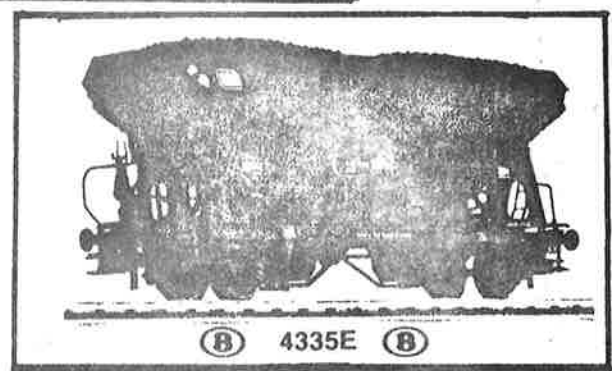
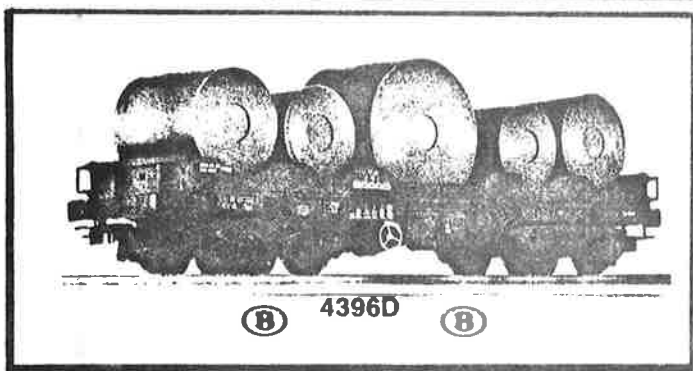
PROMOTION

PROMOTIE

- 25 %

Au Choix
par 6 pièces.

Naar Keuze
per 6 stuks.



essais de chauffe au fuel

- sources : documentation de Mrs R. Huysman et M. Havelange -

En janvier et février 1947, C.W. Mechelen a modifié cinq type 31 en vue d'essais de chauffe au fuel lourd.

Il s'agissait des locomotives suivantes, appartenant au dépôt de Schaerbeek (FSR)

| | | |
|--------|---------------------|--------|
| 31.005 | accouplée au tender | 24.204 |
| 31.016 | " " " | 24.095 |
| 31.041 | " " " | 24.062 |
| 31.059 | " " " | 24.041 |
| 31.191 | " " " | 24.110 |

Au roulement de FSR, ces cinq locomotives faisaient partie de la série F, en compagnie de quatre locomotives alimentées au charbon.

On a pu noter leur apparition à Namur, par la ligne 161, comme suit :

Roulement du 9 mai 1948

a) service "voyageurs"

| | | | | | |
|--------------------|-------|----------------|-------|----------------|-------|
| le lundi seulement | 1414 | Bruxelles (QL) | 9.43 | Namur | 10.49 |
| rame du 1414 | Namur | | 12.10 | Bruxelles (QL) | 13.29 |

b) service "marchandises"

5 aller-retour Schaerbeek - Ronet, dont 2 retours au départ de Namur pendant la nuit (N° 69102 et 61103)

Roulement du 3 octobre 1948

a) service "voyageurs" et "marchandises"

| | | | | | |
|----------|-----------|----------------|-------|------------|-------|
| (V) 5088 | (V) 5088 | Bruxelles (QL) | 18.14 | Namur | 20.06 |
| | (M) 61398 | Namur | 22.06 | Schaerbeek | 1.14 |

b) service "marchandises"

idem roulement du 9 mai 1948.

Ces essais de chauffe au fuel lourd n'ayant pas été concluants, les cinq locomotives furent retirées du service à la fin de 1948 et renvoyées, au début de 1949, à C.W. Mechelen pour être réadaptées à la chauffe au charbon.

Dès leur sortie d'atelier en 1949 (en avril : 31.191 / en septembre : 31.016 / en octobre : 31.041 et 31.059 / en décembre : 31.005), ces machines furent mutées au dépôt de Landen (FLD) et accouplées à d'autres tenders du type 18.

En effet, les cinq tenders qui avaient été équipés pour les essais furent envoyés à l'A.C. Salzinnes où ils ont été garés puis réformés séparément au cours de 1952. Le tender 24.110 a cependant été réutilisé comme véhicule de service (N° 82 930) pour le transport de chaux.

Michel HERBIET

la dernière ligne de tramway électrique à namur

PAR C. BISET

LIGNE 67 : NAMUR - ONOZ - VELAINE - FLEURUS - RANSART - CHARLEROI

Les sections NAMUR - ONOZ et ONOZ - FLEURUS sont en exploitation vapeur en 1893 et 1898 respectivement.

En 1934, des autorails font leur apparition sur la section FLEURUS - ONOZ, mais des trains à vapeur, maintenus aux pointes du matin et du soir, reprendront la totalité du service pendant la guerre.

Des autorails circulent dès 1933 sur la section NAMUR - ONOZ qui est électrifiée en 1937.

L'électrification de la section ONOZ - FLEURUS fut entreprise après la guerre, mais la ligne resta plusieurs années encore exploitée par autorail, la caténaire n'étant pas placée sur le tronçon de la chaussée de Charleroi à Fleurus (RN 21). En effet, cette route voyait circuler depuis 1930 les voitures de la ligne 7 des TEPC (Tramways Electriques du Pays de Charleroi). Ces trams roulaient en accotement de Fleurus à Gilly, la SNCV ayant établi sa propre voie de l'autre côté de la chaussée dans la traversée de Fleurus (voir plan). Un projet de voie commune au milieu de la voirie n'ayant pas abouti après de nombreux mois, l'électrification de ce tronçon fut finalement entamée. Lors de la mise dans l'axe de la route de la voie des TEPC quelques années plus tard, un arrangement fut conclu entre les deux sociétés; le fil porteur des deux caténaires, isolées entre elles, était attaché à des poteaux... différents : d'un côté, poteaux ronds des TEPC, de l'autre, poteaux en H de la SNCV.

La SNCV voulant exploiter une liaison entre CHARLEROI et NAMUR, projet dont on parle déjà avant... 1924, fit construire la section FLEURUS - RANSART-Place par WANGENIES et HEPPIGNIES (ligne en site propre avec construction d'un pont enjambant la ligne SNCB 140 Charleroi - Ottignies). La section RANSART - CHARLEROI, elle, était exploitée depuis de nombreuses années par le tram électrique n° 68.

D'autres changements interviennent pour l'exploitation de la nouvelle ligne : la gare SNCB de Fleurus, terminus de la ligne ONOZ - FLEURUS, ne fut plus desservie car la ligne nouvelle s'en éloignait de quelques centaines de mètres. L'ancien tronçon, bien qu'électrifié dans le projet ONOZ - FLEURUS, ne connut jamais les trams électriques en service commercial (voir plan).

A ONOZ, les deux terminus des lignes de NAMUR et de FLEURUS furent supprimés et une courbe serrée joignit les deux lignes (voir plan).

La ligne NAMUR - CHARLEROI porta le n° 67. Les services CHARLEROI - RANSART furent maintenus sous leur ancien numéro, et deux services partiels CHARLEROI-BAULET, l'un le matin et l'autre en soirée, roulèrent sous le n° 69.

La ligne 67 fut exploitée dès le 17 mai 1953.

Elle le fut par des motrices à un poste de conduite (série 10.374 à 10.394) et remorques à portières d'un seul côté (série 19.456 à 19.479) jusqu'au moment où le triangle près de la gare de Namur fut supprimé.

Des motrices "standard" puis "S" prirent le relais, le terminus étant reporté en 1955 à la rue du Vicinal, face à l'ancien Garage Latour.

C'est donc de cet endroit que devait partir, le 31 décembre 1958, le dernier tramway roulant dans Namur. Seule la section ONOZ - VELAINE - CHARLEROI subsista jusqu'au 28 mai 1963. La section CHARLEROI - RANSART survécut quelques années encore.

L'exploitation de la ligne connut quelques particularités. En effet, à ONOZ, la voie vicinale traversait à niveau les voies de la ligne SNCB 144 GEMBLoux-JEMEPPE S/S. L'exploitation électrique de cette ligne SNCB, en février 1957, entraîna la dépose de la caténaire vicinale sur le passage à niveau. Le tram s'arrêtait devant le PN; les voyageurs, le receveur et le conducteur traversaient celui-ci à pied pour remonter, de l'autre côté des voies, dans un autre véhicule. Cette solution amena la construction d'une impasse et d'un quai côté Charleroi. La traversée d'un tramway électrique se faisait au moyen d'un autorail attaché au dépôt d'ONOZ et utilisé pour la remorque des wagons de sable, sable rechargé en gare d'ONOZ sur des wagons de la SNCB (voir plan). La protection du PN d'ONOZ avait conduit à placer des signaux rouges de forme carrée de chaque côté des barrières, à poser un élément dérailleur côté Namur et un aiguillage côté Charleroi. Les signaux et les aiguilles étaient manoeuvrés par le cabinier de la gare SNCB.

Autre particularité : à la suppression de la section NAMUR - ONOZ - VELAINE, la première circulation du matin d'ONOZ vers VELAINE n'était pas assurée par autobus, mais par le tramway assurant le service VELAINE - CHARLEROI. Il en était de même le soir en sens inverse. Vers midi, on assistait à ONOZ à un autre départ d'une motrice électrique (type "standard") portant l'inscription "SERVICE SPECIAL". C'était l'équipe de l'après-midi qui montait prendre son service à VELAINE. Ce tramway redescendait à ONOZ avec l'équipe ayant terminé le sien.

Cette ligne longue de 42 km était parcourue, en dehors des heures de pointe, une fois toutes les heures, par un service cadencé. (Le tram 9 NAMUR - ONOZ, un départ toutes les deux heures, sauf aux heures de pointe). Deux départs supplémentaires par heure pour RANSART étaient assurés au départ de CHARLEROI.

Le temps de parcours était de 1 h 46 entre CHARLEROI-EDEN et NAMUR (rue du Vicinal).

L'exploitation demandait quatre motrices (3 du dépôt d'ONOZ, 1 de CHARLEROI) pour la ligne 67, et deux motrices pour la ligne 68 (toutes 2 de CHARLEROI).

La ligne était à double voie de NAMUR à BELGRADE et de JUMET à CHARLEROI. Sur les sections à voie unique, de nombreux évitements et la signalisation à deux feux réduisaient le temps d'attente pour les croisements en cas de retard de l'un des convois.

Sauf entre NAMUR et BELGRADE et entre RANSART et CHARLEROI, ainsi que sur le tronçon de la chaussée de Charleroi à FLEURUS, la ligne était en site propre, ne gênait en rien la circulation automobile et n'était pas gênée par elle.

On ne peut que regretter que la ligne 67 ait été supprimée quelques années seulement après son inauguration.

Cet article a été rédigé avec l'aide de LA VIE DU RAIL, FERRO FLASH, PRESENCE DU RAIL, la STIC, la SNCV, J. BAZIN, P.E. BUISSET (Les Transports en commun de la région de Charleroi), et des souvenirs personnels.

COMPLÉMENT D'INFORMATION à Ferro Flash Namur n° 3.

Suppression des dernières lignes de tramway :

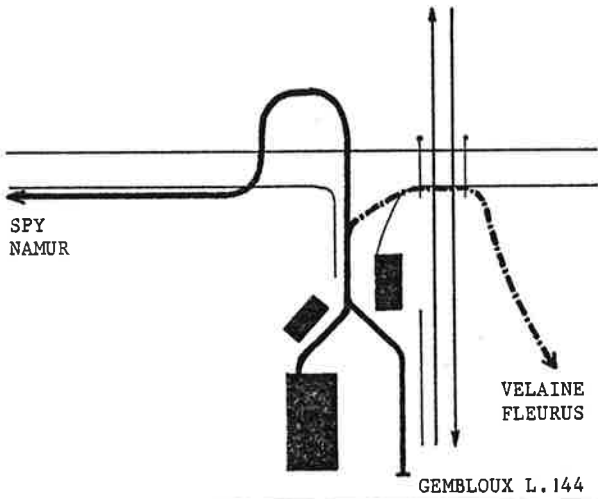
- ligne électrique 7 : circuit de la Citadelle fin été 1953
- lignes autorail : NAMUR - ANDENNE - HUY 17 mai 1953
- NAMUR - FORVILLE - HANNUT 1955

(un aller-retour reste exploité par autorail sur la section HANNUT - FORVILLE pendant un certain temps)

C. BISET

ONOZ : situation avant 1953

JEMEPE L.144



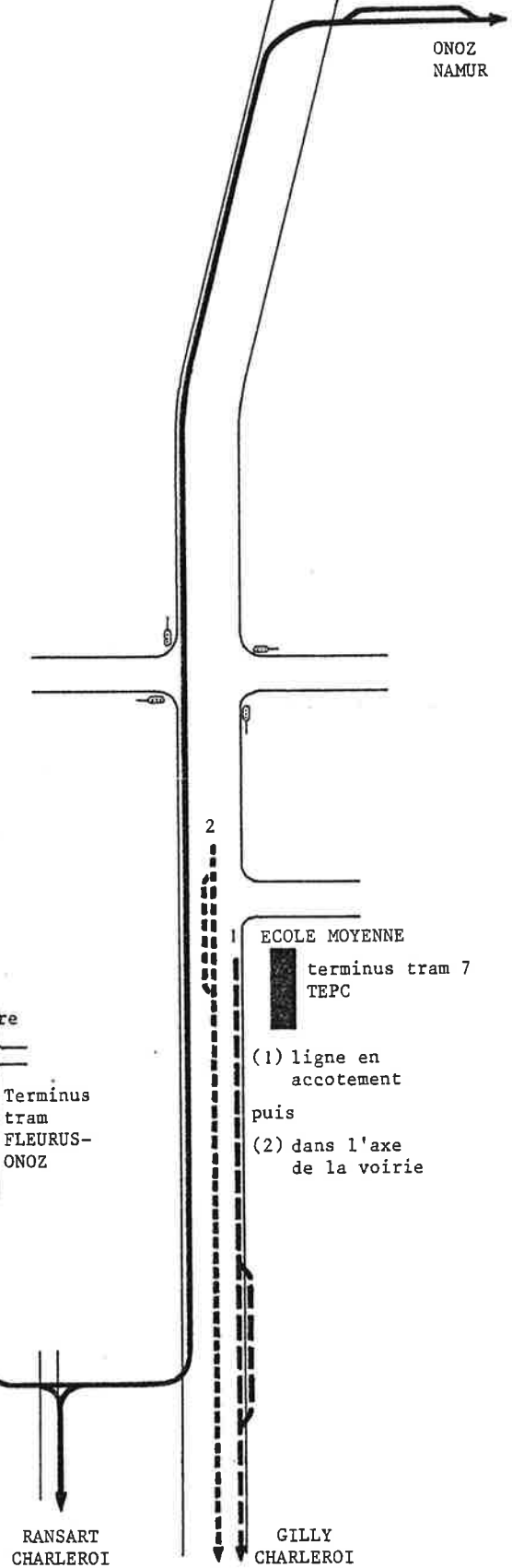
FLEURUS

GEMBLOUX RN 21

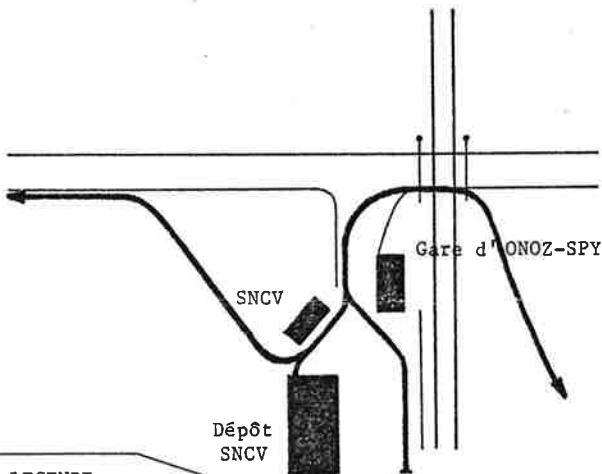
ONOZ
NAMUR

L.131
140
147

L.
140
147



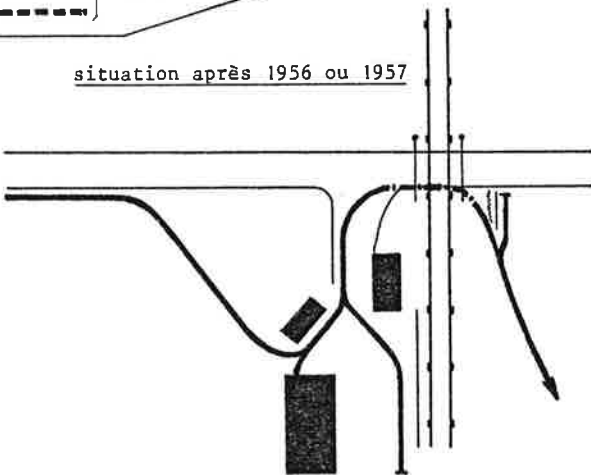
situation dès 1953



LEGENDE

- SNCB
- SNCV électrique
- · - · - SNCV non électr.
- } TEPC
- - - - }

situation après 1956 ou 1957



les nouveautés de fin d'année

Comme d'habitude, la fin de l'année voit arriver chez les commerçants des modèles annoncés et longuement attendus. C'est le cas des voitures "EUROFIMA" à l'échelle exacte 1/87 (modèles ROCO), dont on parle depuis quelques temps déjà. Olivier FONCOUX s'est offert l'une d'elles dès son arrivée à Namur, et il nous donnera son avis dans les lignes qui suivent.

Moins attendus - mais non moins désirés - les wagons à minerais que DACKER vient de sortir en kit plastique : un élément essentiel du paysage ferroviaire de notre pays (pour combien de temps?...) Roger MOSSERAY en a monté et nous livre quelques tuyaux...

DACKER : WAGON Fals POUR LE TRANSPORT DE MINERAIS

Roger MOSSERAY

Une heureuse initiative. Le choix de ce type de wagon permettra aux modélistes de former des rames complètes pour la sidérurgie, ce qui était quasi impossible jusqu'à présent. Le choix est large : 13 versions. Malheureusement, bon nombre d'amateurs risquent de se décourager avant d'avoir réalisé une rame complète. Et s'ils voulaient acquérir des wagons tout montés, c'est leur portefeuille qui en souffrirait !

Le kit comprenant trois modèles d'une même variante, des échanges entre collectionneurs pourraient se faire...

Montage: Il importe de bien réussir le montage du premier wagon de la série. Pour vous éviter d'éventuelles erreurs, je l'ai fait pour vous, et je puis vous mettre en garde sur certains points scabreux.

Important : travaillez dans un endroit bien dégagé, sans tapis. Si possible, aménagez-vous un petit enclos à trois faces, car il y a de ces petites pièces volages pour lesquelles aucun supplément n'a été fourni.

Pour les collages, une colle liquide, appliquée au pinceau fin, me semble plus adéquate que le tube qui débite un fleuve quand on a besoin d'une gouttelette.

Ne collez en place le châssis que lorsque la caisse est entièrement terminée, et que vous avez vissé les bogies en place sur celui-ci.

Avant de coller les plateaux des tampons sur les traverses, essayez de percer le trou de montage jusqu'au fond, pour éviter la compression de la colle qui finit par ressortir et vous fait un bourrelet ou une bulle.

Découpez au stanley les inscriptions, au plus juste, directement sur la feuille de base, et prenez-les ensuite avec une fine pince pointue pour les apposer en bonne place.

Quelques regrets... A mon avis, il est dommage que le fabricant n'ait pas prévu les trappes de déchargement (4) directement munies de leurs étriers (18) qu'il suffisait alors d'éliminer pour les modèles qui ne les possèdent pas : la mise en place de ces étriers n'est pas une partie de plaisir!

Domage aussi qu'aucune des petites pièces ne soit fournie en double, alors que

le châssis, lui, est fourni deux fois. Ce n'est pourtant pas le genre de pièce qui se perd dans les coins! Par contre, sabots de freins, mécanismes de fermeture des trappes, manivelles de frein, toutes pièces réfractaires au maintien dans la pince, sont mesurées au plus juste...

La vis-pivot de bogie aurait pu être une vis Parker, comme sur les modèles de LILIPUT : cela prend mieux dans le plastique.

mais un bilan favorable. Les critiques qui précèdent sont mineures, et le bilan d'ensemble est très favorable : le modèle est superbe! Le plastique utilisé s'ébarbe facilement, les pièces s'adaptent parfaitement. L'ensemble terminé est stable et rigide. De plus, la matière reçoit la couleur sans aucune difficulté.

Certains ont pu critiquer le roulement. Mais celui-ci est parfait, si le bogie est bien monté...

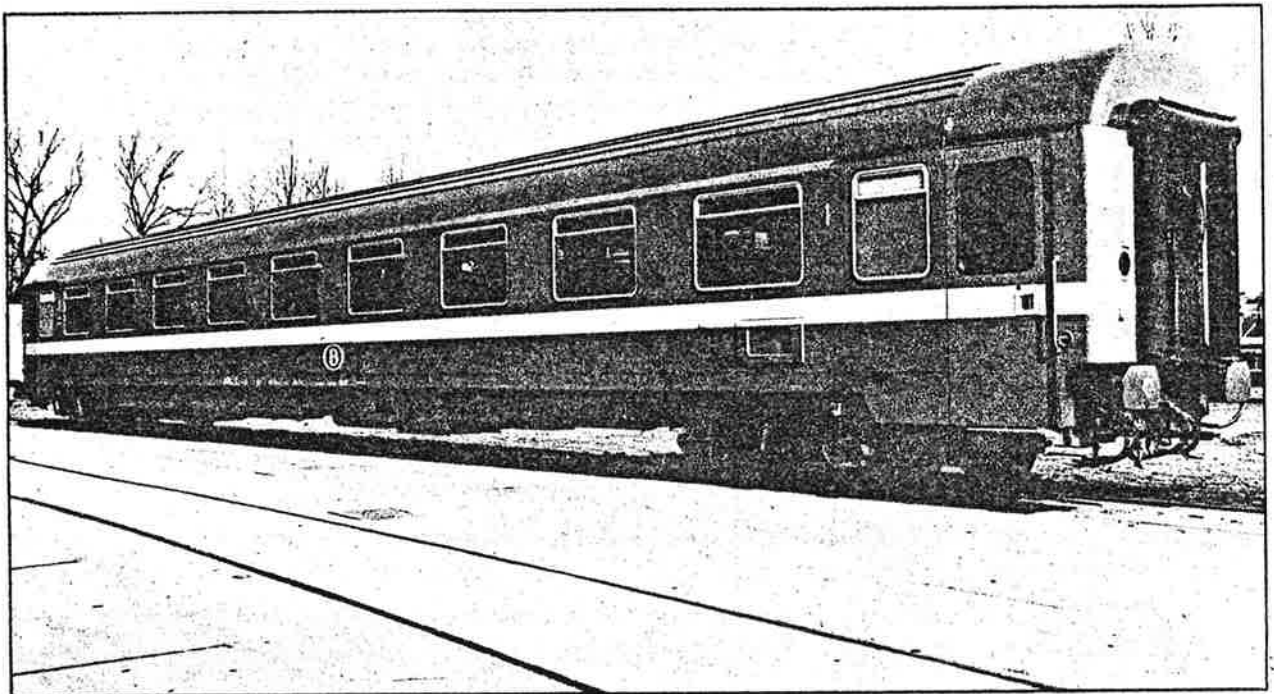
L'attelage court (genre ROCO) est bien conçu, discret, et bien libre de se mouvoir entre châssis et bogie.

Conclusion. Un très beau modèle, mais, malheureusement de prix élevé, compte tenu qu'il s'agit d'un kit et non d'un wagon prêt à rouler.

A 200 frs de moins par wagon, ce serait plus dans la logique.

LES V S E NOUVELLES SONT ARRIVÉES !

Olivier FONCOUX



Tant attendues, les Voitures Standard Européennes sont enfin disponibles en longueur exacte (1/87) chez ROCO.

Les premières arrivées sont les versions françaises, en livrée CORAIL et en livrée C 1 (orange).

Ces voitures sont d'un réalisme exceptionnel, les teintes sont absolument conformes, le marquage assez fin et bien venu.

Peu de pièces à mettre en place pour compléter l'extérieur de la voiture : surtout des appareillages sous châssis et des mains montoires.

Attention, sur la notice ROCO, le dessin du dessous de la voiture a été inversé et doit être examiné par transparence au verso si l'on veut monter correctement les accessoires sous la caisse.

Améliorations possibles : On peut parfaire l'aspect extérieur en retouchant en noir la gouttière sur le pavillon au-dessus des portes, et peindre les poignées de porte en inox sur la version CORAIL. Les seules décalcomanies à mettre éventuellement en place sont les plaques d'itinéraire.

On peut aussi superdétailler l'intérieur :

Bas des cloisons côté couloir, en bleu foncé mat.

Sièges en rouge pourpre mat, appuis-tête en blanc cassé mat.

Moquette des compartiments : bleu foncé.

Moquette de couloir : gris anthracite.

Rideaux violets.

Fenêtres de WC, peindre de l'intérieur en blanc cassé.

Une touche de vernis rouge sur les conduits de lumière des fanaux.

Pour une fois, on sait coller ses "PREISER" sans les amputer. Bravo.
Une ou deux gouttes de cyanolit pour maintenir bien verticale la cloison du couloir, et c'est presque tout.

Un conseil encore : collez les grappes de vitres à la caisse, sinon les fenêtres risquent de s'enfoncer lors des manipulations de la voiture. Ce serait dommage, car elles sont impeccablement placées dans le plan des faces.

Note : pour retirer la toiture, introduire un tournevis d'horloger à bout large dans les angles de la caisse et soulever doucement (10 clips à défaire).

Si vous n'aimez pas les attelages courts (quelle erreur!), pas de panique : il suffit de déclipser ces têtes "extra-terrestres" et d'enficher à leur place les attelages classiques à boucle fournis dans la boîte.

Un mot sur les prototypes des modèles ROCO : Les VSE françaises, au nombre de 100 (8 en orange et 92 CORAIL), circulent rarement en trains complets, car ce sont toutes des A9u (1e classe). On peut facilement en incorporer deux dans un train corail.

Les huit VSE en livrée C1 (orange) sont surtout affectées à la relation PARIS - BRUXELLES - AMSTERDAM.

A NAMUR, on peut voir une paire de VSE SNCF corail sur le 391 (Bruxelles - Bâle) et le 434/435 PARSIFAL où elles côtoient des VTU et VU corail, reproduits en HO, à l'échelle exacte, par JOUEF et MOUGEL.

La sortie des autres VSE ROCO ne devrait plus tarder...

JOCADIS : KITS DE TRANSFORMATION POUR VOITURES M2 ET MOTRICES SÉRIE 25 LIMA

Depuis quelques semaines, la Maison JOCADIS à Enghien livre de petits ensembles de pièces pour améliorer d'anciens modèles LIMA qui accusent vraiment trop leur âge...

Le premier assortiment (HLE séries 23 et 25) comprend les indispensables phares doubles, les prises pour UM, et le parafoudre en métal blanc. Ces pièces sont bien à l'échelle mais exigent un ébavurage soigné avant leur mise en place qui se fera à la cyanolit ou avec une colle à deux composants. Il faut être très "caressant" car la lime mord facilement dans l'alliage utilisé; attention! Il est très facile d'obtenir un beau modèle actuel d'une 23 ou d'une 25, car les grilles supplémentaires à baguettes verticales sont proposées aussi, mais séparément. A l'expérience, il me semble que le point le plus délicat soit de bien positionner les phares : attention à leur inclinaison exacte. Un plan ou une série de photos sous divers angles sont bien nécessaires dans ce cas.

Outre les pièces de métal blanc citées, l'assortiment comprend une grappe de pièces transparentes : verres de phares (surtout utiles si on n'installe pas un éclairage fonctionnel) et, surtout, fenêtres et hublots à placer exactement dans le plan des faces, ce qui améliore de façon décisive le modèle d'origine. Ceux qui se souviennent du beau modèle exposé l'an dernier par Jean-Louis VAN LENS sauront ce que cela peut donner...

En bref, une excellente initiative, à un prix très raisonnable. A conseiller à celui qui voudrait se lancer dans l'amélioration des modèles du commerce, pour faire ses premières armes.

L'autre assortiment ne comprend que des fenêtres, avec le dessin des cadres et des aérateurs en léger relief.

Ce n'est pas du superdétail, mais cela permet tout de même d'améliorer sensiblement l'aspect des voitures M2 LIMA, assez "primitives". On aurait tort de faire le difficile, car il n'existe pas encore de voitures belges du service intérieur en miniature.

Quelques légers coups de lime seront nécessaires pour que chaque fenêtre entre dans son logement (limer les vitres, pas la caisse).

Ici, la difficulté est double : tout d'abord bien placer chacune des vitres, ni trop en avant, ni trop en retrait, et surtout de les placer toutes au même niveau. Pas évident ! Ensuite, il faudra peindre les encadrements et les aérateurs en couleur inox, sans déborder. Le mieux est de le faire avant de placer les vitres, mais il faudra quand même peindre l'intérieur des découpes et effectuer des retouches. Pas évident non plus !

Pour rappel, les voitures M2 ne sont pas traitées exactement à l'échelle 1/87, mais, contrairement à beaucoup d'autres modèles raccourcis, la largeur est aussi un peu trop faible. Si on choisit bien la loco, cela ne se remarque pas trop...

Autre chose : les fenêtres prévues pour les M2 conviennent aussi très bien pour l'automotrice double "1962" moulée en résine. Avis à ceux qui voudraient faire aussi bien que notre ami Roger, sans risquer la folie!...

André-Marie DUCARME

EXCLUSIVITE — HOBBY 2000 — DECALCOMANIES A L'EAU

1. numérotation pour locomotives modernes belges (choix de 6 couleurs : noir - vert foncé - jaune - blanc - argenté - bleu) H0 et N
la planche : 75 F.
2. dépôts et inscriptions de service pour locomotives modernes belges :
la planche : 99 F. (uniquement H0)
3. ovales pour numérotation de locomotives à vapeur belges (complément de la feuille "dépôts") - H0
la planche : 75 F.
4. support vierge pour vos propres décalcomanies ou lettrages :
la planche : 50 F.

HOBBY 2000 12 avenue Fr Cornesse (route de Comblain) 4070 AYWAILLE

(041) 84 48 16

ALIMENTATION STABILISÉE À CIRCUIT INTÉGRÉ, POUR COURANTS ÉLEVÉS

O. FONCOUX

Voici un montage inspiré d'un article paru dans la revue ELEKTOR 61/62. Il permet d'augmenter la capacité de débit d'un régulateur de tension ajustable type LM317K. Un tel régulateur peut être très utile pour alimenter des trains en 2 rails courant continu. Malheureusement, il ne faut pas espérer pouvoir en tirer plus d'un ampère, ce qui est parfois un peu juste.

Alors, si vous voulez vous permettre des doubles ou triples tractions en rampe avec de longs et lourds convois de marchandises, voici la solution.

Le principe du montage est basé sur l'emploi d'un transistor PNP en dérivation sur le circuit intégré et comportant des résistances de limitation en intensité.

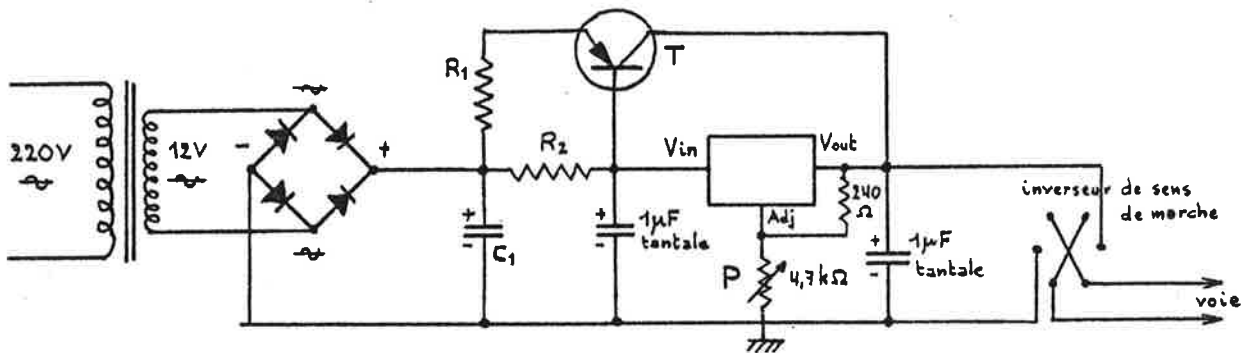


Tableau des valeurs suivant les intensités souhaitées

| I (A) | P transfo (VA) | C ₁ (μF) | R ₁ (Ω) | R ₂ (Ω) |
|-------|----------------|---------------------|--------------------|--------------------|
| 2 | 36 | 4700 | 0,47 | 1,2 |
| 3 | 54 | 6800 | 0,39 | 2,2 |
| 4 | 72 | 10000 | 0,27 | 2,2 |
| 5 | 84 | 10000 | 0,22 | 2,2 |

Le transistor T devra être un transistor de puissance PNP en boîtier TO 3, type BDX 64, MJ 2500 etc...

R1 et R2 devront être des résistances 5W 10%.

P règle la tension de sortie et donc la vitesse du train.

Il faudra bien sûr choisir un pont redresseur supportant les tensions et intensités souhaitées. Une attention toute particulière pour les très grosses capacités : bien respecter leur polarité, pour éviter des pétarades.

Il vaut mieux monter le régulateur LM317 et le transistor sur un même refroidisseur, largement dimensionné si on a de la place. (Ne pas négliger l'application de pâte thermoconductrice entre les semi-conducteurs et le radiateur). Le choix d'un régulateur LM317 en boîtier TO 3 plutôt que TO 220 sera judicieux, car le premier assure une meilleure évacuation des calories.

Voici donc une alimentation vite réalisée, avec peu de composants, disposant et d'une limitation d'intensité et d'une protection thermique (pour autant que le régulateur soit monté sur le même refroidisseur que le transistor). Elle donne d'excellents ralentis, une allure très régulière, et elle est compatible avec l'éclairage constant B.F. Un excellent montage d'initiation...

A NAMUR ,

UNE SEULE ADRESSE :

la Boitatrain

RUE DU PONT
5000 NAMUR

POUR LE DECOR DU RESEAU :



plaques de maçonnerie HEKI, FALLER, KIBRI, BRAWA ...

fonds de décor MZZ

bâtiments et accessoires POLA, KIBRI, VOLLMER, FALLER,
JOUËF ...

et toute la collection MKD ALAIN PRAS

POUR VOS CONSTRUCTIONS :

profilés en laiton et plastique,

toutes les formes et les dimensions ...

plasticard en feuilles, bandes et baguettes ...

outillage de qualité

ET TOUJOURS LE PLUS VASTE CHOIX DE TRAINS

dans toutes les grandes marques.

NOUVEAUTES DU MOIS : wagons minéraliers SNCB, CFL, SNCF
voitures "EUROFIMA" ROCO au 1 / 87