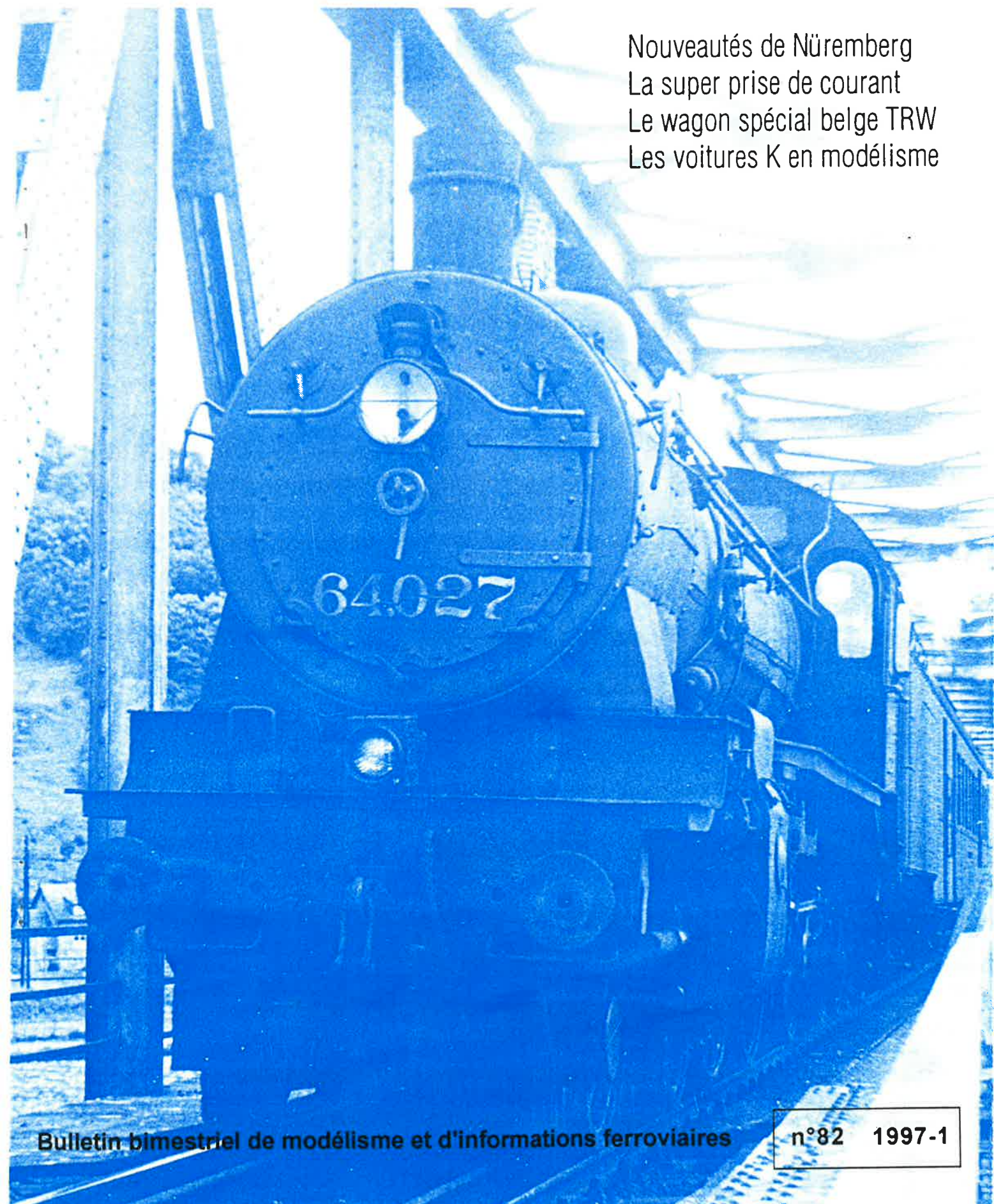


Ferro Flash Namur

Nouveautés de Nüremberg
La super prise de courant
Le wagon spécial belge TRW
Les voitures K en modélisme



Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, le Rail Miniature Mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer.

Il leur permet de partager entre amis leur passion pour le rail, d'améliorer leurs connaissances ferroviaires ainsi que leur savoir-faire de modélistes.

Outre les réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction d'un grand réseau H0 et d'un réseau modulaire N.

Cotisations annuelles

Membre bienfaiteur _____ : 1.500 fr.

Membre ordinaire _____ : 1.000 fr. *

Membre junior (- de 18 ans) _____ : 500 fr.

Sympathisant (abonné)
(uniquement le service Ferro Flash) : 600 fr.

* Pour un second membre d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 750 fr.

Secrétariat du club : Daniel Braibant, rue de la Gare, 98, 5544 AGIMONT. 082- 64.54.33.

Compte Bancaire : 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan.

Local : Centre Culturel de Géronsart, rue du Trèfle, 5100 JAMBES.

Ferro Flash Namur

Rédaction : Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME-METTET,
Editeur responsable Tél : 071 - 72.95.61. Téléfax : 071 - 72.95.62.

Diffusion : Didier Delfosse, chaussée de Dinant 360, 5000 NAMUR.
Compte Bancaire : 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan.

"FERRO FLASH NAMUR" est le bulletin bimestriel du RAIL MINIATURE MOSAN.

Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable. Les articles signés n'engagent que leur auteur. Les articles non signés sont censés être écrits sous la responsabilité de l'équipe de rédaction.

Suite à la dernière assemblée générale, force est de constater qu'en fait de renouvellement du comité, il faudra plus compter sur le renouveau des idées que sur l'arrivée de nouveaux membres.

Cependant, les idées émises par les membres lors de cette même réunion, nous permet d'augurer d'un nouvel esprit au sein du RMM grâce à la participation d'un plus grand nombre.

Qu'il soit permis malgré tout, en lieu et place de l'hommage aux membres sortants, de remercier chaleureusement les membres qui, au sein du comité, oeuvrent en faveur du club d'une manière proche du professionnalisme.

Merci de toute cette énergie dépensée pour nous tous, de tout le temps passé à notre bon fonctionnement, et ceci, nous le savons, au détriment des activités domestiques, du bricolage et bien sûr du modélisme.

Ce merci nous le sentons bien n'est pas suffisant, mais qu'aurons-nous d'autre à vous offrir ?

Je suis sûr que vous répondrez : "donnez-nous aussi de votre temps, un tout petit peu, cela nous soulagera".

Prenez l'initiative dans la réalisation des idées émises et dans la réalisation des travaux prévus au club.

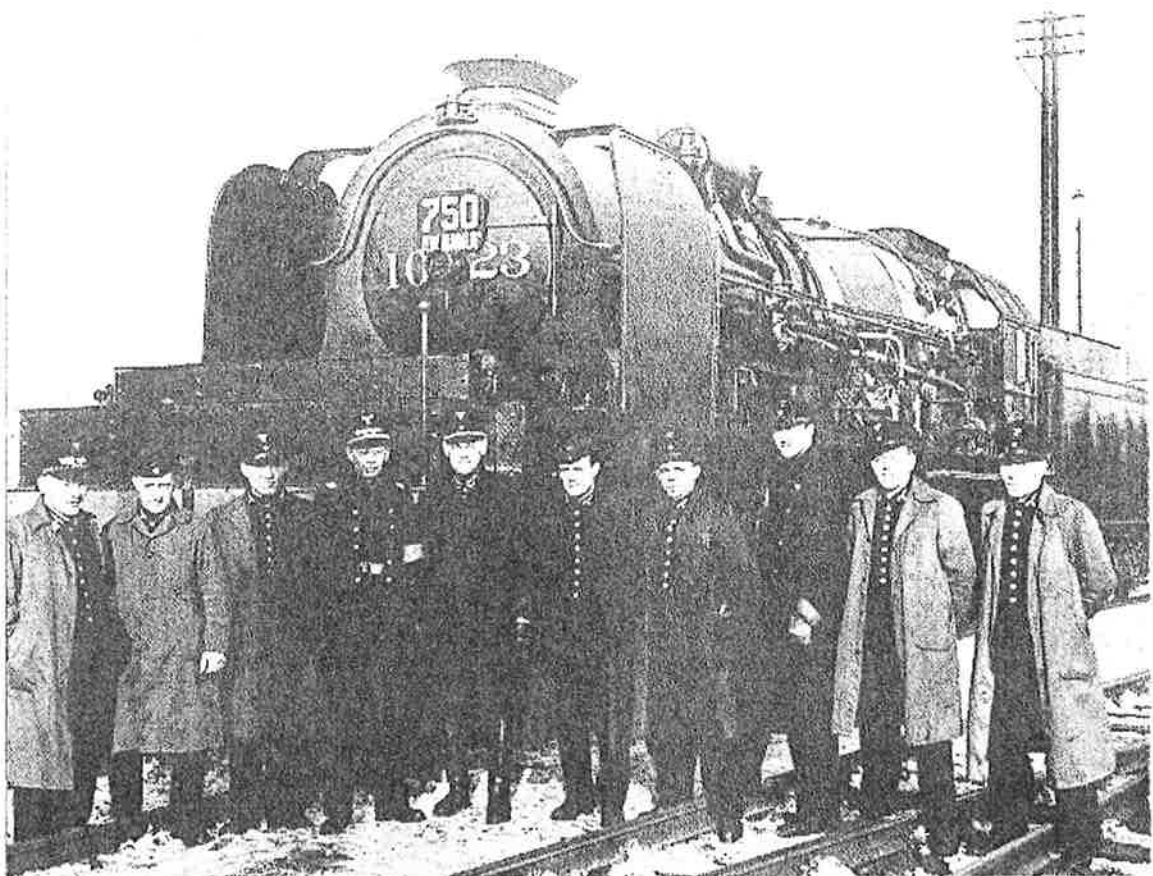
Nous ne le répéterons jamais assez, il ne s'agit jamais d'une corvée, mais d'une richesse que nous donnons généreusement le temps que nous passons ensemble et le partage qui en résulte.

La société actuelle s'endort sur les problèmes et souffre de ceux-ci, mais pas le RMM.

Nous réalisons et réagissons ensemble et cela en plus nous amuse.

Merci à tous.
J.C. Botspoel, président.

Adresse définitive :
Rue Saint Hadelin, 21
5 5 6 1 CELLES.
Tél : 082-66.76.60.



Souvenir de l'occupation allemande : la 1023, 750 ème locomotive réparée à EAW Namur. [EAW = Eisenbahn-Ausbesserungswerk-Namur] (document Lok Magazin 04-96)

Programme des réunions au R.M.M. et activités ferroviaires "d'ailleurs"

(informations réunies avec la collaboration de Michel Foulon)

FEVRIER

- 14 : Réunion réseaux + brochage de FFN 82, distribution dans la semaine.
- 15 : Bourse d'échange, salle omniports à Sart-Saint-Laurent.
- 16 : Bourse d'échange, Woluwe Shopping Center.
- 21 : **Réunion mensuelle du R.M.M.** : "Actualité du Bouveret, en Suisse" par Roger Vanderschaele.
- 28 : Réunion réseaux.

MARS

- 1 au 21: Exposition sur le thème "Le Rail", Athénée de Woluwé-St-Lambert (près du shopping), 14 à 18h.
- 2 : Bourse (matériel pompiers) Complexe sportif, Anhée/s/Meuse
- 7 : Réunion réseaux : circulation sur le réseau H0 : époques III et IV, trains TEE.
- 9 : Bourse d'échange, salle des fêtes à Roeser (G.D.L.).
- 9 : Bourse d'échange, salle Star, Vilvoorde.
- 14 : Réunion réseaux.
- 16 : Bourse d'échange, Woluwe Shopping Center.
- 21 : **Réunion mensuelle du R.M.M.** : vidéo sur les chemins de fer suisses par Charles Haccourt.
- 22 et 23 : Exposition de modélisme, palais 2 du Heysel, Bruxelles (participation de fabricants de modèles ferroviaires).
- 28 : Réunion réseaux.
- 30 : Bourse d'échange, salle de Sclayn, Sclayn.

AVRIL

- 4 : Réunion réseaux : circulation sur le réseau H0 : époques II et III, trains avec CIWL.
- 5 au 18 Salon International du Modélisme à Paris.
- 11 : Réunion réseaux + brochage de FFN 83, distribution dans la semaine.
- 13 : Bourse d'échange, Sart-Saint-Laurent
- 18 : **Réunion mensuelle du R.M.M.** : programme non communiqué.
- 20 : Bourse d'échange, Woluwe Shopping Center
- 25 : Réunion réseaux.
- 26 et 27 : Cinquième salon (international) du modélisme au Palais des Expositions (hall 2) de Charleroi 10/19h.
Bourse d'échange le samedi 26 de 10 à 15h.
- 27 : Bourse d'échange, ASMOCO, salle St.Raphaël, Aywaille

MAI

- 2 : Réunion réseaux : circulation sur le réseau H0 : époques IV et V, DB + CFL.
- 4 : Bourse d'échange, Châtelet.
- 9 : Réunion réseaux.
- 10 et 11 Exposition à Jemelle avec la participation du réseau modulaire N du RMM.
- 11 : Bourse d'échange, salle Star, Vilvoorde.
- 16 : Réunion réseaux.
- 18 : Bourse d'échange, Woluwe Shopping Center.
- 23 : **Réunion mensuelle du R.M.M.** : programme non communiqué.
- 30 : Réunion réseaux.

JUIN

- 1 : Bourse d'échange, Cultureel Centrum, à Hoeselt.
- 6 : Réunion réseaux.
Circulations sur le réseau H0 : époques IV et V, trains de marchandises en tous genres.
- 13 : Réunion réseaux + brochage FFN 84, distribution dans la semaine.
- 15 : Bourse d'échange, Woluwe Shopping Center.
- 20 : **Réunion mensuelle du R.M.M.** : programme non communiqué.

Assemblée générale du 17 janvier

Le Président, Jean-Claude Botspoel, ouvre l'assemblée générale à 21h. Sont présents : 26 membres en règle de cotisation + le comité.

Le Secrétaire, Daniel Braibant, donne lecture des noms des membres du comité qui arrivent en fin de mandat : Daniel Braibant, Jean-Marie Burton, Claude Carpet, Didier Delfosse.

Ils sont démissionnaires, mais rééligibles.

Comme aucune autre candidature n'est arrivée pour le 1 janvier au secrétariat, les quatre compères sont réélus sans vote ni opposition.

Le trésorier fait rapport de son activité pendant l'année. Il détaille les postes de la comptabilité 96 et le budget 97 est proposé à l'assemblée.

Les commissaires aux comptes, Michel Archambeau et Bernard Grapperon font rapport sur leurs investigations. Bien que la comptabilité soit en ordre et en équilibre, le trésorier a été prié de revoir la ventilation de certains postes pour y apporter plus de simplicité et de clarté.

Pour l'année prochaine Jean-Pierre Lobet est nommé commissaire aux comptes en remplacement de Bernard Grapperon qui a terminé son mandat de deux ans.

En cas de dépassement d'un budget, le trésorier est tenu de prévenir le comité.

Un nouveau poste est créé dans la comptabilité : "acompte de cotisations pour l'année suivante".

Aucune demande de modification des statuts et du règlement d'ordre intérieur n'a été formulée par écrit. Le président Jean-Claude Botspoel donne lecture du code de déontologie du Ferro Flash Namur. Il est approuvé par l'assemblée. Son contenu a été publié dans le FFN 81, pages 2 et 3 et rappelé en page 1 de ce numéro.

Le comité a rayé de la liste des membres du club le dénommé Jean Boudart à la date du 31 décembre 96.

Patrick Dufrasne propose qu'un calendrier des prestations de finition du réseau H0 2 rails soit réalisé. Il trouve qu'il faudrait un organisateur pour coordonner les travaux... On cherche.

Vincent Disy s'occupera, quant à lui, des travaux sur le réseau 3 rails.

Comme plus aucun point ne figure à l'ordre du jour, l'assemblée générale est levée, assez tard.

Présentation de quatre ouvrages ferroviaires (voir les détails en page 4).

Les circulations programmées sur le réseau H0

Pendant les réunions réseaux

Pour poursuivre les circulations thématiques inaugurées avant les vacances, la commission H0 vous propose le calendrier suivant :

- 7 mars : . époques III et IV, trains TEE.
- 4 avril : ... époques II et III, trains avec CIWL.
- 2 mai : ... époques IV et V, DB + CFL.
- 6 juin : époques IV et V, trains de marchan-
..... dises en tous genres.

Les circulations, ces jours-là, seront strictement limitées au matériel répondant au thème choisi.

Le matériel sera préparé avec soin. Vérifiez la concordance aux normes NEM, en particulier pour les essieux.

Le programme des circulations sera constamment rappelé dans le cadre "Programme des réunions au R.M.M...." en page 2.

Dates des réunions mensuelles 1997 au R.M.M.

En principe : le troisième vendredi du mois sauf proximité de congés.

Dates fixées :

- 21 février,
- 21 mars,
- 18 avril,
- 23 mai,
- 20 juin,
- 18 juillet,
- 22 août,
- 19 septembre,
- 17 octobre,
- 21 novembre,
- 19 décembre.

A ne pas oublier, l'activité phare de l'année :

- 20 septembre : les 12 heures du modélisme.

Bourse permanente au club

Dans le local du club, une vitrine est à la disposition des membres pour mettre en vente le matériel dont ils souhaitent se débarrasser.

S'adresser à Vincent Disy lors des réunions hebdomadaires du vendredi.

Les amis nous informent

Les locomotives polycourant de l'artère Paris - Bruxelles

Pascal Dumont, préface de Jean Dubuffet
en 2 volumes (207 + 195 pages),
éditions du Cabri

Disponible chez votre libraire ou dans les
magasins spécialisés ou auprès de
Pierre Poirier du RMM (1.500 francs le volume)

Publications de l'ASVi

"Le vicinal sous l'occupation"

"A l'ouest de Thuin : histoire du site"

"Horaire Centre et Charleroi 1952"

"Le littoral en 1936"

"Manuel du machiniste de locos SNCV de 1942"
et bien d'autres documents

Courrier : Dussart Desart, Venelle du Palio, 49,
1150 Bruxelles.

Trans-Fer hors série

"Les lignes nouvelles de la SNCB
de 1926 à 1996"

505 fr, référence : "code tarif 320"

Adieu, TEE

40 pages couleurs, 200 fr,
réf: "code tarif 213"

compte 240-0380489-59

GTF asbl Editions, BP 191, 4000 Liège1.

"Le chauffeur de locomotives" ou "l'art de conduire un feu"

par Henri Scaillet, 80 pages, 420 francs

renseignements :

Editions du GTF, BP 191, 4000 Liège 1.

Calendrier LOCO 97

Edition PFT / Ediblanchart

- 01 : 40100 SNCF à Halle (couleurs)
- 02 : vapeur 29.300 bifurcation du Serpont à Libramont
- 03 : TGV réseau SNCF à Cuesmes (couleurs)
- 04 : TEE "Etoile du Nord" à Soignies, rame diesel NS/CFF
- 05 : diesel 6005 sur la ligne 42 (couleurs)
- 06 : autorail Z151 CFL à Benonchamps
- 07 : automotrice type 54
- 08 : diesel type 203 à Saint-Vincent-Bellefontaine
- 09 : diesel 1800 CFL et voitures M5 à Rencheux (couleurs)
- 10 : Pacific 1.006 à Bruxelles-Midi
- 11 : autorail type 602 à Bruxelles-National aéroport
- 12 : locomotive électrique 2020 à Beersel (couleurs)

410 francs pour les membres PFT, plus cher
pour les autres (prix non communiqué)
au compte 001-1201789-35 du PFT Bruxelles

Stoomcentrum Maldegem Festival à vapeur 1997

week-end des 3 et 4 mai

dimanche 4 mai train à vapeur de Leuven à

Eeklo via Schaerbeek avec la 1.002

infos : 050-71.68.52. ou 050-71.49.08.

PFT

Voyages vapeur 1997

24 et 25 mai : dernières circulations vapeur
entre Libramont et Bastogne

Samdi 28 juin : vapeur dans le sud de l'Athus-
Meuse

La passerelle

La passerelle en arc, sur le chemin de fer,
Est pour les écoliers un rendez-vous bien cher :
Ils escaladent, font des rondes, se bousculent
En épiant au loin, encore minuscule,
Le train qui, monstre noir, dans un nuage accourt...
Il grandit... il grandit, tapageur et balourd.
Le long du garde-fou, la bande se déploie;
Elle pousse des cris et trépigne de joie
Car la machine vient, haletant et sifflant,
D'entourer les garçons d'un gros panache blanc.
Voici les toits voûtés et sombres de voitures
Martelant vivement en trois temps la mesure...

Soudain, n'y tenant plus, on voit un garçonnet
Se mettre à deux genoux au bord du parapet.
Son geste est imité par toute la marmaille :
La voici maintenant en ligne de bataille !
Et les gamins en chœur, ployés tels des bossus,
Visent les toits des trains et font pipi dessus !...

Texte, écrit vers 1930 par Paul Brohée, oncle de
Jean Bouilly, de Bièvre, sur base de ses récits
d'escapades campagnardes dans son village
d'origine : Thulin, sur la ligne Mons - Quiévrain.

De la Vapeur au T.G.V. avec les timbres

Nul besoin d'être philatéliste pour s'émouvoir de ces
petites images qui représentent des modèles variés
de locomotives et rappellent différents événements
de l'histoire des chemins de fer.

Sur le plan philatélique, le «Chemin de fer» est une
des plus importantes collections, qui vient
immédiatement après les bateaux, question
antériorité dans le temps.

C'est sans doute cela qui fait tout l'intérêt de cette
collection.



Elle permet de jouer avec le temps, de rassembler
des documents anciens et modernes appartenant
à la mémoire collective du chemin de fer.

Ces timbres cement au plus près le développement
de ce moyen de transport qui a permis l'accélération
de l'acheminement du courrier. Ils parcourent tout,
des locomotives de légende aux inventions, des
gares aux événements ferroviaires.

Les premiers timbres du thème «Chemins de fer»
ont été émis vers 1850.

Leur intérêt se situe bien évidemment au niveau de la
rareté mais aussi de l'illustration puisqu'ils montrent
une vieille locomotive.

L'intérêt d'une telle collection ne se situe pas
uniquement au plan des timbres, mais aussi à celui
des oblitérations.

Les oblitérations plus particulières des timbres
belges «colis postaux» nous permettent de
reconstituer l'histoire des gares belges, ainsi que
l'existence des différents
réseaux qui ont couvert notre
territoire.

Aux postes belges, ces petites
vignettes, trop peu nom-
breuses, nous rappellent l'élec-
trification de la ligne Bruxelles-
Luxembourg, les automotrices
postales et série 800, le métro

bruxellois, la locomotive série 27, ...

Les pays dits de l'Europe de l'Est, ainsi que
quelques anciennes colonies britanniques
émettent beaucoup de timbres qui font le bonheur
des collectionneurs. Ces petites vignettes
reproduisent les trains et locomotives avec
beaucoup de réalisme et mentionnent parfois leur
nom et la configuration des essieux.

Les grands trains de l'exploit : Transsibérien,
Century, Orient Express, Shin Kansen. et T.G.V. ont

déjà été reproduits par plusieurs administrations postales.

Une collection philatélique qui reconstitue l'histoire du chemin de fer d'un ou plusieurs pays ne sera valorisée que lorsqu'elle sera complète et homogène.

Pour cela il faudra du temps, des années, pour rechercher et acquérir les timbres. Il faut également sélectionner chaque pièce pour sa qualité et son intérêt.

En fait, voilà de quoi s'occuper pendant de nombreuses et longues soirées, car il n'existe de bonne collection que celle qui est faite avec beaucoup de passion.

Michel Foulon.



Tous à l'échelle, svp !

Novacar, Majorette, Matchbox, Edocar, Wiking, Rietz, Albedo, Herpa ... bien d'entre vous, messieurs les constructeurs, oubliez d'indiquer un élément important au dos de vos véhicules routiers : son échelle !

Nombreux sommes-nous, avant de nous adresser à des magasins spécialisés pour des produits plus coûteux, à avoir ... retourné toutes les "petites autos" de nos enfants ! Nous voulions (en bon père de famille évidemment) nous en **emparer** (!) pour nos circuits H0 ou autres, naturellement.

Que de surprises : le Tracto (réf 211-263) de Majorette est bien au 1/87ème.

Tandis que le Tractor Shovel de Matchbox n°29, très proche, ne comporte aucune référence de sa taille. Quelques engins au centième peuvent convenir pour des fonds de décor, certaines marques de trains n'ont-elles pas vendu longtemps des wagons à cette échelle ?

Alors, aidez les modélistes que nous sommes, indiquez vos échelles ! Vous vendrez bien plus encore de vos productions...

Ainsi la Société Nouvelle Majorette et The Coca Cola Company distribuent en grandes surfaces divers véhicules au "look" rouge-blanc de cette boisson bien connue.

Le bus Neoplan n°373 (*) n'est vraiment pas cher, est à l'échelle, mais il faut trouver la référence de celle-ci sur l'engin lui-même (heureusement présenté en emballage transparent). L'échelle semble bonne. Le côté "plastique" est cependant prépondérant et les décors publicitaires, collés, sont maladroits et ... à retirer !

Un véhicule de plus à « piquer » à vos enfants !

* (réf. 03438620, "métal injecté avec parties plastique", made in Thailand)

Jean-Pierre LOBET

Classification et numérotation des nouvelles automotrices AM96 de la SNCB

Classe	Nombre d'exemplaires	Numérotation	Tension à la caténaire
04	50	441 à 490	3.000 volts ou 25.000 volts
	70	501 à 570	3.000 volts

Trentième anniversaire de la fin de la traction vapeur fêté dignement par la SNCB

C'est le samedi 21 décembre 1996, par un froid de canard, que la SNCB fêtait cet événement par la mise en marche d'un train spécial vapeur entre Ath et Denderleeuw (et retour).

Ce train était remorqué par la Pacific 1.002 alors qu'il aurait dû l'être par la 29.013 comme lors du dernier parcours du 20 décembre 1966.

Malheureusement celle-ci était tombée en panne le 25 août 96. Plusieurs entretoises ont lâché dans le foyer et on envisage le remplacement intégral de ce dernier, opération qui pourrait se réaliser à l'AC Mechelen, en Allemagne ex-Est ou en Alsace.

Elle était, cependant, exposée en gare de Ath avec la diesel 6041 et l'autorail 4903.

En gare de Denderleeuw étaient également exposés l'Atlantic 12.004, la diesel 210.010 et l'autorail 551.48.

Michel Herbiet et ses amis, Maurice, Phil, Jean-Pierre et Paul, ont participé à l'opération... Mais qu'est-ce qu'ils ont eu froid, surtout en gare de Denderleeuw !

La fin de la vapeur en Europe

Saviez-vous en quelle année le mode de traction à la vapeur a été aboli en Europe ?

Tous les pays n'ont pas systématiquement choisi la même année... comme par exemple l'Allemagne de l'Est qui continuait à extraire son charbon.

1958 Pays-Bas

1963 Irlande

1965 Grand-Duché de Luxembourg

1966 Belgique

1968 Angleterre et Suisse

1970 Danemark

1971 Norvège

1972 Suède

1975 Finlande et France

1977 Portugal et Allemagne de l'Ouest

1978 Autriche

1981 Tchécoslovaquie

1985 Hongrie

1988 Allemagne de l'Est

Source : Lokmagazin 02-96.

"Les remises de la SNCB et les types de locomotives y affectés",

(précisions à ajouter à FFN 76).

Locomotive type 19

Pages	Remises	Utilisation aux services-locomotives			
		Il y a		Il faut	
		Du	Au	Du	Au
19	Merelbeke	03-02-30	05-10-30	01-02-29	04-10-36
		15-05-31	03-02-33	-	-
		08-10-33	15-05-34	-	-
		03-05-35	04-10-36	-	-
20	Ledeberg	15-05-26	02-10-26	15-05-26	07-10-28

Concerne FFN 81, page 12

Suite au tableau donnant les motrices de la SNCB au 01-01-96, dans lequel nous avons employé des indications géographiques pour désigner les différentes parties du réseau français, Jean Dubuffet précise :

Le réseau "Sud-Ouest" est maintenant appelé "Réseau Atlantique".

Les réseaux Nord et Est sont fusionnés pour former le réseau "Nord-Est". La répartition des réseaux est la suivante :

- le réseau "Ile-de-France" (région parisienne),
- le réseau "Nord-Est",
- le réseau "Sud-Est",
- le réseau "Atlantique".

Concerne FFN 81, page 13

Jean Dubuffet précise :

Motorisation de la nouvelle motrice série 13 : si cette motorisation ainsi que celle des AM96 sont bien dotées

de moteurs asynchrones, le Thalys et le TGV sont au contraire équipés de moteurs synchrones, suite au choix de la France (GEC-ALSTHOM) qui, lors de l'abandon du traditionnel moteur série à courant continu, ne possédait pas la technologie pour l'utilisation du moteur asynchrone pour les fortes puissances, contrairement à d'autres pays, comme la Suisse par exemple.

Concerne FFN 81, page 28, colonne de droite, dossier W15

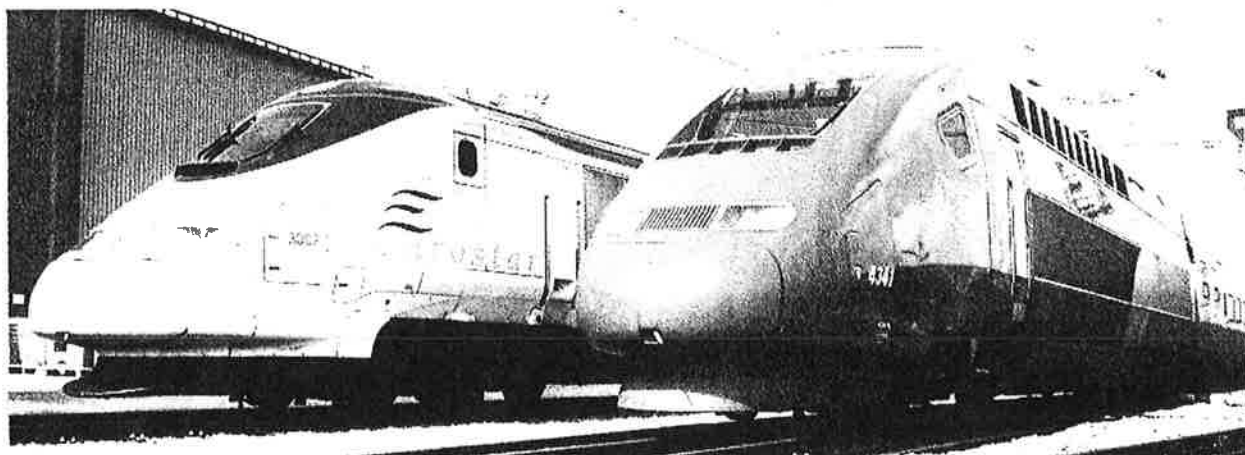
Il y a : "réparation de 4 type 32S.

Il faut : "réparation de 14 type 32S.

Concerne FFN 82, page 16, première colonne

Il y a : "Stroomcentrum de Maldegem".

Il faut : "Stroomcentrum de Maldegem"



Les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer

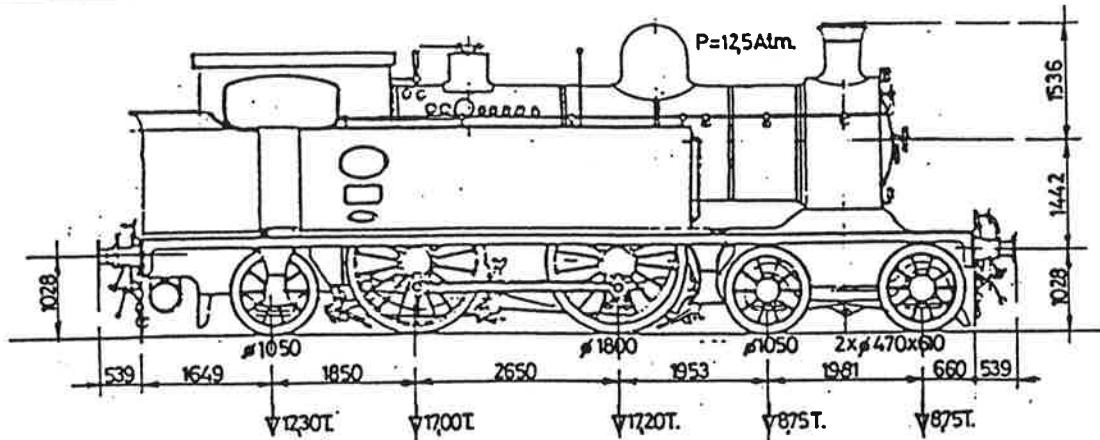
La 4-4-2 T type 15 de 1900

(Seules, les locomotives à tender séparé et à disposition d'essieux identique étaient dénommées "Atlantic")

De la création de la SNCB en septembre 1926
à l'occupation allemande de mai 1940.

Voir dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly : *l'historique* (tome 1 pages 187 à 189),
les caractéristiques (tome 2 page 326 et la numérotation tome 2 page 331).

Au livret du	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :																	Nombre de locomotives					
	LC	FLU	FGH	LHY	FTM	MSM	LL	MBX	FTY	LWC	MUT	FL	MKM	FHS	FLS	FCV	FCR	FLV	FYM	En service	Entretien 20%	Nécessaires	Effectif
15-05-26	1	4	4	2	4	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21	4	25	48
02-10-26	1	4	4	2	4	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21	4	25	48
01-02-27	2	4	5	2	3	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21	4	25	48
15-05-27	4	5	5	-	3	1	4	1	1	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27	5	32	48
02-10-27	4	5	2	-	3	-	4	1	1	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23	5	28	48
01-02-28	4	5	3	-	3	2	3	1	2	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26	5	31	48
15-05-28	4	6	2	-	3	2	4	1	2	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28	6	34	48
07-10-28	4	6	2	-	3	2	4	1	2	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28	6	34	48
01-02-29	2	6	3	-	3	2	4	1	2	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27	5	32	48
15-05-29	2	6	3	-	3	2	6	1	2	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29	6	35	48
06-10-29	2	6	3	-	4	2	5	1	2	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29	6	35	48
03-02-30	2	6	3	-	5	-	4	-	2	4	3	-	-	-	-	-	-	-	-	29	6	35	48
15-05-30	2	-	3	-	5	-	4	-	2	5	3	-	-	-	-	-	-	-	-	24	5	29	48
05-10-30	4	-	3	1	5	-	4	-	2	4	3	4	-	-	-	-	-	-	-	30	6	36	48
02-02-31	3	-	3	1	5	-	-	-	2	5	3	1	4	-	-	-	-	-	-	27	5	32	48
15-05-31	3	-	3	1	5	-	-	-	3	5	3	-	5	1	-	-	-	-	-	29	6	35	48
04-10-31	3	-	3	1	3	-	-	-	3	7	2	-	5	1	-	-	-	-	-	28	6	34	48
01-02-32	3	-	3	1	3	-	-	-	3	7	2	-	-	1	2	-	-	-	-	25	5	30	48
22-05-32	3	-	3	1	6	-	-	-	3	7	-	-	-	1	7	-	-	-	-	31	6	37	48
02-10-32	3	-	-	1	6	-	-	-	3	7	-	-	-	1	4	4	4	-	-	33	7	40	48
05-02-33	-	-	-	-	6	-	-	-	4	9	-	-	-	1	4	4	4	2	-	34	7	41	48
15-05-33	-	-	-	-	6	-	-	-	4	9	-	-	-	1	4	5	4	-	4	37	7	44	48
08-10-33	-	-	-	-	6	-	-	-	-	10	-	-	-	1	6	4	-	3	4	34	7	41	48
04-02-34	-	-	-	-	6	-	-	-	-	11	-	-	-	1	6	4	-	-	5	33	7	40	48
15-05-34	-	-	-	-	6	-	-	-	-	11	-	-	-	6	4	-	-	-	5	32	6	38	48
07-10-34	-	-	-	-	6	-	-	-	-	11	-	-	-	6	3	-	-	-	5	31	6	37	48
03-02-35	-	-	-	-	6	-	-	-	-	11	-	-	-	6	3	-	-	-	5	31	6	37	48
15-05-35	-	-	-	-	6	-	-	-	-	11	-	-	-	6	3	-	-	-	5	31	6	37	48
06-10-35	-	-	-	-	6	-	-	-	-	11	-	-	-	6	3	-	-	-	5	31	6	37	48
02-02-36	-	-	-	-	7	-	-	-	-	11	-	-	-	6	5	-	-	-	5	34	7	41	48
15-05-36	-	-	-	-	7	-	-	-	-	11	-	-	-	6	5	-	-	-	5	34	7	41	48
04-10-36	-	-	-	-	6	-	-	-	-	11	-	-	-	6	5	-	-	-	5	33	7	40	48
01-02-37	-	-	-	-	6	-	-	-	-	11	-	-	-	6	4	-	-	-	5	32	6	38	48
22-05-37	-	-	-	-	6	-	-	-	-	11	-	-	-	6	4	-	-	-	5	32	6	38	48
03-10-37	-	-	-	-	6	-	-	-	-	11	-	-	-	6	4	-	-	-	5	32	6	38	48
01-02-38	-	-	-	-	6	-	-	-	-	11	-	-	-	6	4	-	-	-	5	32	6	38	48
15-05-38	-	-	-	-	6	-	-	-	-	11	-	-	-	6	4	-	-	-	5	32	6	38	48
02-10-38	-	-	-	-	6	-	-	-	-	11	-	-	-	6	5	-	-	-	5	33	7	40	48
16-04-39	-	-	-	-	6	-	-	-	-	10	-	-	-	6	4	-	-	-	4	30	6	36	48
08-10-39	-	-	-	-	6	-	-	-	-	10	-	-	-	7	5	-	-	-	4	32	6	38	48
15-03-40	-	-	-	-	6	-	-	-	-	7	-	-	-	6	3	-	-	-	4	26	5	31	48



Etat. Type 15 à foyer mi-profond (Type 15 en 1925); série de 1902-1903.

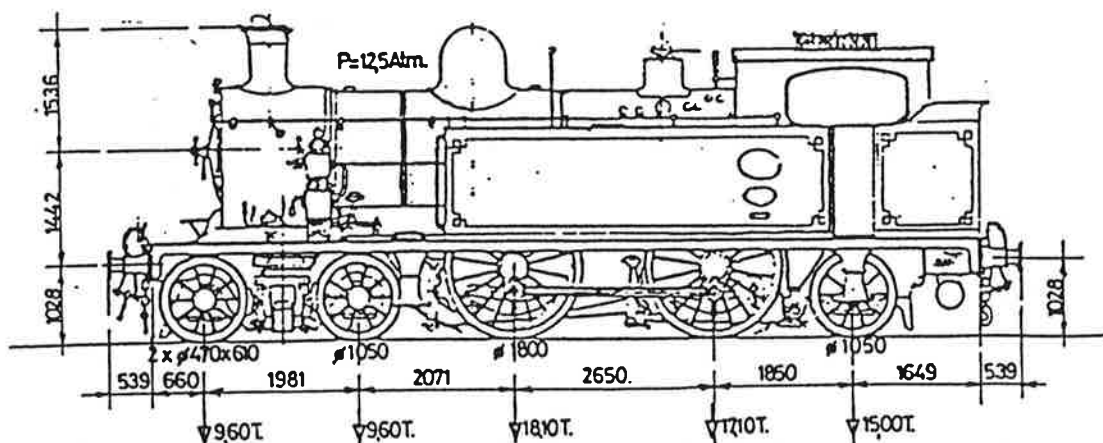
Dessin J. Van Lierde.

Abréviations télégraphiques utilisées,
tableau du type 15 :

LC	=	Ciney
FLU	=	Luttre
FGH	=	Saint-Ghislain
LHY	=	Statte
FTM	=	Tamines
MSM	=	Virton-Saint-Mard
LL	=	Arlon
MBX	=	Bertrix
FTY	=	Tournai
LWC	=	Walcourt
MUT	=	Latour
FL	=	Liège
MKM	=	Stockem
FHS	=	Hasselt
FLS	=	Aalst
FCV	=	Berchem
FCR	=	Charleroi
FLV	=	Leuven
FYM	=	Muizen

Abréviations télégraphiques utilisées,
tableau du type 16 :

FSND	=	Antwerpen-Zuid
FSU	=	Baulers
FBC	=	Braine-le-Comte
FR	=	Brugge
GT	=	Haine-Saint-Pierre
LPT	=	Piéton
LWC	=	Walcourt
FMS	=	Mons
FLU	=	Luttre
MKM	=	Stockem
FT	=	Dendermonde
LT	=	Ottignies
LHY	=	Statte
FRST	=	Aarschot
FHS	=	Hasselt
FDN	=	Oudenaarde
FKR	=	Merelbeke
FSD	=	Oostende



Etat. Type 15^S (Type 16 en 1925); série de 1909-1913.

Dessin J. Van Lierde.

La 4-4-2 T type 16 de 1905

(Seules, les locomotives à tender séparé et à disposition d'essieux identique étaient dénommées "Atlantic")

De la création de la SNCB en septembre 1926
à l'occupation allemande en mai 1940.

Voir dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly : l'histoire (tome 1 pages 187 à 191),
les caractéristiques (tome 2 page 326) et la numérotation (tome 2 page 331).

Au livret du	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :																	Nombre de locomotives				
	FNSD	FSU	FBC	FR	GT	LPT	LWC	FMS	FLU	MKM	FT	LT	LHY	FRST	FHS	FDN	FKR	FSD	En service	Entretien 20%	Nécessaires	Effectif
15-05-26	6	6	3	4	3	6	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30	6	36	62
02-10-26	6	6	3	4	6	6	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33	7	40	62
01-02-27	8	7	2	6	6	6	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37	7	44	62
15-05-27	9	7	2	6	6	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36	7	43	62
02-10-27	9	6	-	6	5	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32	6	38	62
01-02-28	9	7	-	6	5	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33	7	40	62
15-05-28	8	8	-	8	5	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35	7	42	62
07-10-28	8	7	-	8	5	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34	7	41	62
01-02-29	7	6	-	8	5	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32	6	38	62
15-05-29	2	7	-	9	5	6	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32	6	38	62
06-10-29	2	7	-	7	5	6	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32	6	38	62
03-02-30	1	7	-	7	5	6	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32	6	38	62
15-05-30	1	6	-	9	6	6	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34	7	41	62
05-10-30	3	7	-	7	6	6	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35	7	42	62
02-02-31	3	7	-	7	6	6	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35	7	42	62
15-05-31	3	4	-	9	11	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33	7	40	62
04-10-31	3	4	-	7	11	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31	6	37	62
01-02-32	-	5	-	7	11	-	-	-	6	5	-	-	-	-	-	-	-	-	34	7	41	62
22-05-32	-	4	-	9	11	-	-	-	6	5	-	-	-	-	-	-	-	-	35	7	42	62
02-10-32	-	5	-	6	11	-	-	-	6	-	4	4	-	-	-	-	-	-	36	7	43	62
05-02-33	-	5	-	7	13	-	-	-	6	-	3	4	-	-	-	-	-	-	38	8	46	62
15-05-33	-	4	-	8	15	-	-	-	-	-	4	6	3	-	-	-	-	-	40	8	48	62
08-10-33	-	4	-	7	12	-	-	-	-	-	4	6	3	-	-	-	-	-	36	7	43	62
04-02-34	-	5	-	6	12	-	-	-	-	-	4	7	3	-	-	-	-	-	37	7	44	62
15-05-34	-	6	-	8	10	-	-	-	-	-	4	7	-	3	4	-	-	-	42	8	50	62
07-10-34	-	5	-	5	10	-	-	-	-	-	4	7	-	3	4	-	-	-	38	8	46	62
03-02-35	-	6	-	6	10	-	-	-	-	-	4	7	-	-	4	1	-	-	38	8	46	62
15-05-35	-	5	-	6	10	-	-	-	-	-	6	7	-	-	4	1	4	-	43	9	52	62
06-10-35	-	6	-	6	10	-	-	-	-	-	5	7	-	-	3	-	4	-	41	8	49	62
02-02-36	-	6	-	6	11	-	-	-	-	-	5	7	-	-	3	-	4	-	42	8	50	62
15-05-36	-	6	-	6	11	-	-	-	-	-	5	7	-	-	3	-	-	5	43	9	52	62
04-10-36	-	6	-	6	11	-	-	-	-	-	5	7	-	-	4	-	6	-	45	9	54	62
01-02-37	-	6	-	9	11	-	-	-	-	-	5	7	-	2	2	-	6	-	48	10	58	62
22-05-37	-	6	-	9	12	-	-	-	-	-	5	7	-	2	1	-	6	-	48	10	58	62
03-10-37	-	6	-	9	12	-	-	-	-	-	5	7	-	2	-	-	5	-	46	9	55	62
01-02-38	-	6	-	9	12	-	-	-	-	-	5	7	-	2	-	-	4	-	45	9	54	62
15-05-38	-	6	-	9	12	-	-	-	-	-	5	7	-	2	-	-	4	-	45	9	54	62
02-10-38	-	6	-	9	12	-	-	-	-	-	5	7	-	2	-	-	4	-	45	9	54	62
16-04-39	-	6	-	8	13	-	-	-	-	-	5	6	-	4	-	-	-	-	42	8	50	62
08-10-39	-	6	-	5	12	-	-	-	-	-	5	6	-	4	-	-	-	-	38	8	46	62
15-03-40	-	6	-	6	12	-	-	-	-	-	5	7	-	4	-	-	-	-	40	8	48	62

La super prise de courant pour matériel tracté

Une idée de génie

Un article, paru dans Locorevue "spécial anniversaire" n°600 de février 97 (fiche pratique n°IV.3), est dû à la plume du génial Claude Poli. Entre nous, il mérite une décoration particulière : c'est le meilleur «truc» que l'on ait fourni aux modélistes depuis l'âge de l'électricité.

Quel que soit le type de palpeur que vous allez installer pour amener du courant dans votre véhicule, il y a toujours un frottement qui empêche plus ou moins le roulement du matériel transformé. Il s'en suit un effort inutile à la locomotive.

Un montage «tellement simple qu'on regrette de ne pas y avoir pensé plus tôt» se révèle d'une efficacité remarquable. Je l'ai essayé pour vous et je vais vous le décrire dans cet article.

Néanmoins, cette technique merveilleuse comporte quelques restrictions qu'il y a lieu de mentionner.

Cas d'application

Cette technique est valable en système deux rails pour des véhicules dont les supports d'essieux sont en matière plastique et dont l'axe est en métal d'une seule pièce.

Des boîtes d'essieux en laiton peuvent être insérées à chaud dans un bogie en plastique sans nuire à ce qui suit (voir article sur les voitures K).

Je vous propose d'essayer cette méthode pour votre matériel quel qu'il soit :

- du wagon marchandises à la voiture voyageurs,
- dans certaines locomotives à vapeur où le tender est non moteur (cas de la locomotive motorisée),
- dans certaines locomotives à vapeur où la locomotive possède des roues libres (cas du tender pousseur).

Restrictions

Si vous avez des wagons dont le châssis est en métal, vous ne pourrez vous servir de cette prise de courant que pour une seule file de rail, l'autre pôle devra toujours être capté par des palpeurs sur la roue en 2 rails.

Pour le système à 3 rails, le ski fait toujours office de palpeur pour la seconde phase, la première (la masse) peut être prise sur le châssis en métal ou par notre «truc» du tube» sur l'axe Märklin (non isolé).

Les nouveaux essieux LIMA, par exemple sur les voitures M4 des coffrets n°149776 et de la boîte n°309413 (voiture M4 autre n°), ont un gros axe creux en plastique réunissant deux roues à mini axe en métal enfichées de part et d'autre. Dans ce cas, il faut remplacer l'essieu isolant LIMA par un essieu en métal ROCO n°40198.

Les essieux résistants ROCO n°40186 (2 par paquet) comportent une résistance dans un axe isolé. Ils ne peuvent donc pas convenir.

L'adaptation du matériel roulant

Avec les précautions d'usage, enlever la roue isolée hors de l'essieu.

Couper à 13mm de longueur (1), pas plus, un tube de 3mm de diamètre extérieur (un peu plus de 2mm intérieur). Ebavurer le trait de coupe à l'extérieur et surtout à l'intérieur pour permettre un bon coulisement.

Souder un fin fil de cuivre sur le milieu du tube (un brin extrait d'une tresse d'un câble multibrin de 0,75mm²). Le fil peut être à nu si nous travaillons dans un environnement de matière plastique et sur véhicule à 2 essieux (schéma n°1) ou à bogie raccordé sur 1 seule file de rail (schéma n°2).

Dans le doute, employer du câble multibrin isolé. Je vous conseille de trouver du fil moins épais que celui du commerce des trains. Du 0,22mm² est déjà trop épais ! J'utilise deux brins dénudés dans l'exemple des fourgons «K», ils sont amplement suffisants.

Huiler très légèrement (avec le doigt ou un pinceau) l'axe d'essieu.

Introduire le tube sur l'axe : celui-ci doit tourner librement dans le tube. Ce dernier ne peut, en aucun cas, servir de calage pour l'écartement des roues à la norme NEM.

(1)

Une coupe à 13mm de longueur pour un axe maintenu par ses pointes.

Réduire en cas de maintien des axes entre les roues.

Remettre en place la roue avec sa bague, régler avec le calibre NEM ou face à un essieu non encore démonté.

Si le wagon ne possède que 2 essieux, il faut inverser la position de la roue isolée sur le second essieu pour que celui-ci dispose de l'axe connecté à l'autre rail. (schéma n°1)

Il faut savoir qu'un essieu n'est pas isolé, c'est la seconde roue qui comporte une bague l'isolant de l'axe. Les deux pointes d'axe sont en contact électrique.

Si le wagon (ou la voiture) comporte deux bogies, on a un bogie dont les essieux sont dans le même sens (branchés sur la même file de rails), et l'autre bogie avec les essieux inversés (branchés sur l'autre file), (schéma n°2).

Attention au sens des essieux, ils ne sont pas toujours parfaitement symétriques ou alors ils possèdent des caractéristiques de moulage qui leur donnent un sens précis. Il faut en tenir compte pour le positionnement de la roue isolée.

Remonter les essieux sur le bogie (s'il y en a) ou dans ses boîtes d'essieux.

Ménager le fil de connexion. Pratiquer un fin trou, dans le châssis pour les véhicules à simples essieux, dans l'axe des bogies ou le plus près possible, pour les véhicules qui en sont munis.

Tous les bogies n'ont pas le même genre d'axe de rotation. Certains constructeurs prévoient un axe assez gros ce qui permet un percement en son centre. Pour d'autres, l'axe est tellement fin qu'à part un cheveu, il ne faut pas essayer de percer pour faire passer autre chose sous peine de détruire axe et pattes de rotation.

S'il est trop scabreux de percer dans le centre de l'axe, il faudra se résoudre à forer dans le plancher du véhicule.

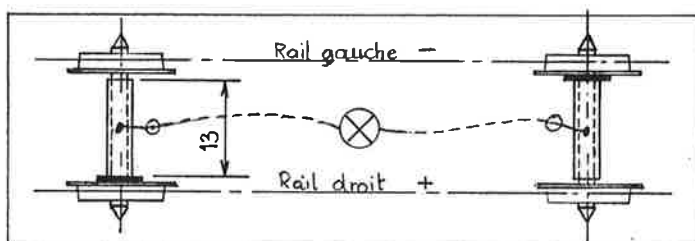
Si vous avez besoin de la détection sur chaque véhicule, ce qui est conseillé pour les réseaux à détection électronique, il suffit de brancher une résistance de $\frac{1}{4}$ de watt et de 10 à 20 kilohms si l'éclairage est inexistant.

Si la voiture comporte un éclairage commuté par un interrupteur (sous la voiture), il faut un interrupteur inverseur pour basculer soit sur la résistance, soit sur l'éclairage.

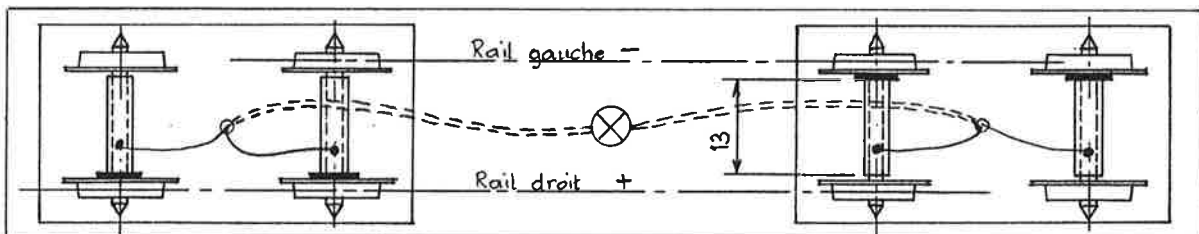
Vous obtenez ainsi une superbe prise de courant qui permet d'y raccorder des feux de fin de convoi, un éclairage de voiture, une résistance de détection, etc...

Claude CARPET

Un exemple de feux de fin de convoi et d'éclairage de la voiture M4 référence LIMA n° 309413 sera présenté dans FFN n°83 d'avril 97.



Vues de dessous



Schémas de raccordement d'un véhicule à deux essieux et d'un véhicule à bogies, attention au positionnement des roues isolées sur les essieux.
(dessin Michel Archambeau)

Les nouveautés modélistiques pour 1997

Roco (véhicules routiers)

- 1808 3 conteneurs de 40' (Consent Leasing, Maersk, Norasia)
 1807 3 conteneurs de 20'(NEM 380) (Canada Maritime, Cronos, Grimaldi Group)
 2465 combi gendarmerie

- MAXI BR 110 de la DB
 Echelle1 vapeur allemande BR 56 diesel BR 213 Am 4/4 (ex V200)
 wagon couvert Gs, tombereau E, plat spécial Rlmp

Märklin

- 37171 locomotive vapeur à tender à condenseur série 52 KONND, réservée aux membres du club Märklin. Cette loco peut être transformée en type 27 SNCB.
 34371 loco électrique série 101 DB
 35591 Ae 8/14 CFF
 33712 ICE 2
 40712 ICE 2 demi-train non motorisé
 - voitures intermédiaires ICE 2
 28471 coffret de train : premier train de voyageurs de Suisse
 43250 voiture-lits DSG à jupes
 43300 voiture pilote Bimdzf 269.0 de la DB
 43580 jeu de 4 voitures à deux étages de la DB
 46198 wagon Kmm à toit ouvrant (époque III)
 46581 wagon à deux essieux pour transport de poussier (époque III)
 48010 wagon à parois coulissantes Hbbillns 305 de la DB (ex-DR) (époque V)
 48012 le même en version DB Cargo
 48020 le même en version CFF
 48030 wagon à bogies à parois coulissantes Habins 12 Transwaggon
 48031 le même en décoration Volkswagen
 48040 combiné Kombirail (2 semi-remorques sur 3 bogies)
 34586 loco électrique série 1141 des ÖBB
 41262 voiture pour vélos CFL
 48440 minéralier Falls SNCB «CAIB»
 48442 le même en version CFL «ARBED» (nouveau logo rouge)
 48441 le même en version SNCF «USINOR»
 34156 loco vapeur SNCB type 26
 34671 diesel 5531 livrée bleue
 43268 fourgon postal 70.802 à jupes (époque III)
 33201 BB 22200 SNCF dans sa toute dernière livrée
 - voitures à jupes SNCF ex-allemandes
 43209 coffret de 4 voitures grandes lignes à jupes "Lorelei"

Roco (H0)

- 46796 citerne à gaz de 95 m³ KVG
 - voitures TEE au 1:87
 - BR 103 DB cabines courtes, livrée TEE
 46641 Tbis DB (époque IV) (une version SNCB pourrait en dériver)
 45206 restaurant SNCF UIC-Y en livrée «corail»
 45520 voiture Eurofima FS 1ère classe. dans la livrée gris / vert actuelle
 45521 idem 2e classe
 45218 et 219 les mêmes dans la toute dernière décoration des FS
 43826 loco FS E412 (pour la ligne du Brenner)
 46509 wagon Hbbillns FS
 1921 tracteur Unimog et wagon bâché Shimms DB Cargo
 44885 voiture restaurant CFF EW IV au 1/87°.

BRAWA

- 0210 ancienne loco électrique allemande E95
 0202 loco électrique allemande E42

RIVAROSSA

- rames ETR 209 et ETR 213 (livrée brune)
 - vapeur 141 R (3 versions)
 - vapeur BR 18 (3 versions)
 - vapeur BR 39 (2 versions)
 1652 couplage de 2 Re 4/4 II (dont une sans moteur)
 - E645 et E646 FS
 1606 1305 NS gris/jaune avec anciens pantos
 1607 1307 NS jaune avec pantos unijambistes
 3603 voiture-lits MU de la SNCB 61 88 72-71 314-3 sans logo TEN
 3619 voiture-lits T2 de la SNCB 71 88 75-70 156-4 en livrée CIWL
 3618 voiture-lits T2 de la SNCB 71 88 75-70 158-0 en décoration TEN
 3602 voiture-lits MU des CFF avec bandes mauves et étoiles

- voitures UIC-X à jupes des FS en livrée grise et en livrée rouge/gris
- 3622 voiture-salon Pullmann "Étoile du Nord"
- 3623 voiture-salon Pullmann avec cuisine "Étoile du Nord"
- 3625 voiture-restaurant ex-Pullmann "Étoile du Nord"
- 3624 et 3626 voiture-bar ex-Pullmann "Étoile du Nord" (2 variantes)
- 3620 voiture-lits T2 de la CIWL
- 2412 wagon plat à bogies Rs de la SNCB
- 2413 wagon plat à bogies Rs de la SNCF
- 2414 wagon plat à bogies Rs des CFL
- 2123 wagon plat à bogies Rgs des FS (adapté au transport de conteneurs)
- diverses nouvelles décorations pour le wagon céréalier bien connu

JOUEF

Des modèles LIMA et RIVAROSI apparaissent maintenant sous le logo JOUEF

- BB 17000 et voitures banlieue à deux niveaux
- 825800 231 K (refaite ?)
- 827200 141 P (refaite ?)
- automotrices Z2 "Pays de Loire" et "Rhône-Alpes"
- 838000 BB 36000
- voitures RIB livrée SNCF actuelle
- voitures DEV et DEV inox
- voitures VU 75 "Corail" et "Corail Plus"
- 529900 voiture-lits T2 SNCF
- 525600 voiture-lits MU SNCF sur bogies Y 24

ARNOLD

- tram de Gand
- tombereau Eaos SNCB

HAG

- 382 citerne à bogies Uahs suisse avec nouveau logo "ESSO"

PECO

- SL-180 traversée jonction simple code 75
- SL-190 traversée jonction double code 75
- voie flexible traverses béton code 75

BUSCH

- 47355 ambulance Citroën Jumper
- 43291 Citroën C25 "De Post"
- 43292 Citroën C25 "La Poste"
- 47805 minibus TEC Mercedes Sprinter

FLEISCHMANN

- 4355 loco électrique DB série 101
- 4030 loco-tender DB type 91³⁻¹⁸ (ex-T9³ prussienne), transformable en type 93 SNCB
- 5115 voiture DB, 2^{ème} classe EC / IC, Bm235, époque V
- 5606 voiture couchette bleue DB
- 5623 à 25 voiture pilote, 1^{ère}/2^{ème}, 2^{ème}, 2 niveaux, rouges, DB
- 5248 wagon porte-conteneur Sgns 691 DB Cargo, époque V avec conteneur NOL
- 5515 wagon trémie 2 essieux DB Cargo
- 5523 wagon trémie à bogies DB Cargo

LIMA

- 149874 Thalys PBKA n°4341, 4 éléments.
- locos électriques et diesel SNCF, nouvelle livrée
- 149820 coffret TEE Saphir VT 08-5 DB
- voiture FS, nouvelle livrée
- 149881 coffret 4 voitures M4 SNCB, nouvelle livrée IC / IR
- 309485 voiture 2^{ème} classe M4 SNCB, nouvelle livrée IC / IR
- 309459 voiture restaurant Wrmh 132 DB, époque V
- 309456-457 voitures DB 1^{ère} classe, époque V
- voitures Silberlinge, nouvelle livrée époque V
- 303295 wagon trémie à bogies SNCB «B Cargo»
- 303299 wagon trémie à bogies «DB Cargo»
- 303293 wagon trémie 2 essieux, CFL, nouveau sigle
- divers Eaos, nouvelles versions

TRIX

Reprise par Märklin, cette firme reprend certaines références Märklin transformées pour le 2 rails.

Il en sera de même progressivement pour toutes les références actuelles "HAMO"

Le logo "HAMO" figurant sur les produits Märklin destinés au système 2 rail va disparaître.

Wagon spécial belge *TRW* avec conteneur de 40 pieds

Il y a longtemps qu'on l'attendait, et il est enfin là. Et de plus, pour se faire pardonner d'avoir tant tardé, Roco nous en offre deux versions d'un coup!

Le prototype

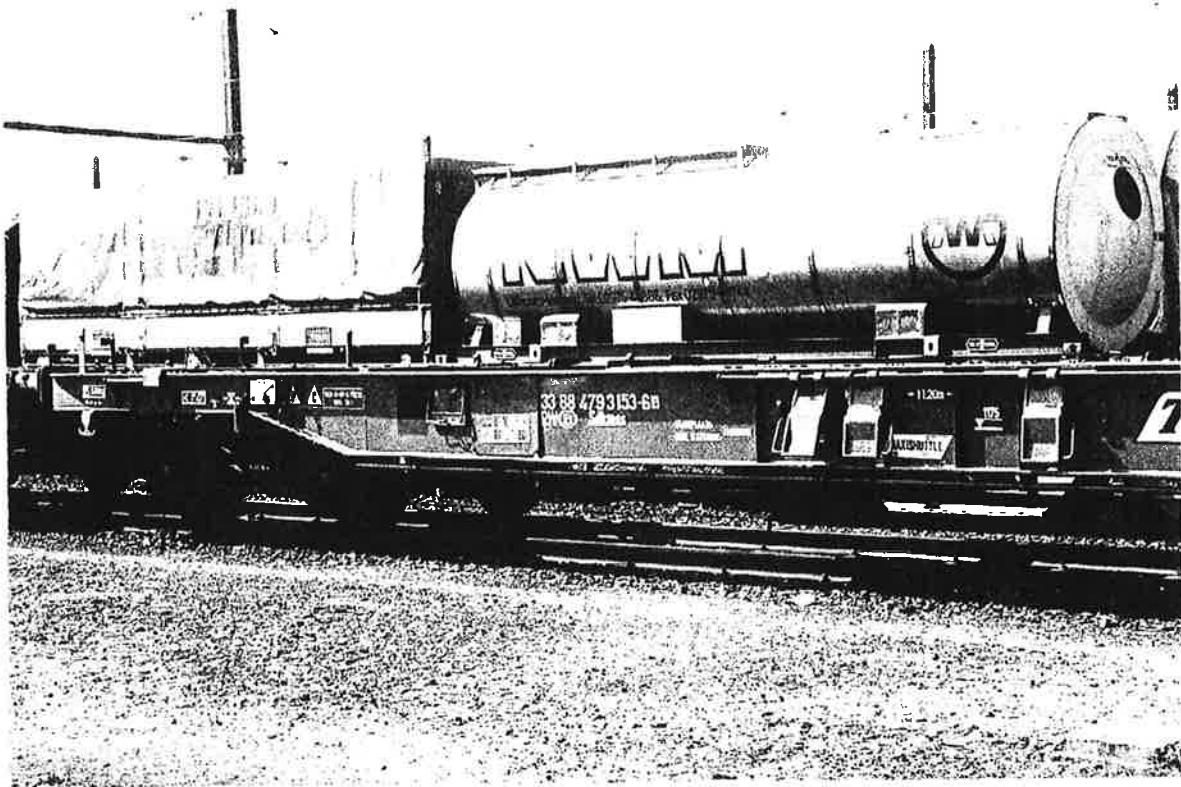
Il s'agit du wagon improprement appelé "kangourou", un Sdkmss du type 6418 BO ou 6419 BO.

Ces wagons de 16,44 mètres ne possèdent pas de plancher mais une sorte de puits pouvant accueillir les essieux d'une semi-remorque routière.

Ils peuvent être chargés aussi d'une caisse mobile bâchée ou tôle de 8 m ou de 12 m, ou de deux

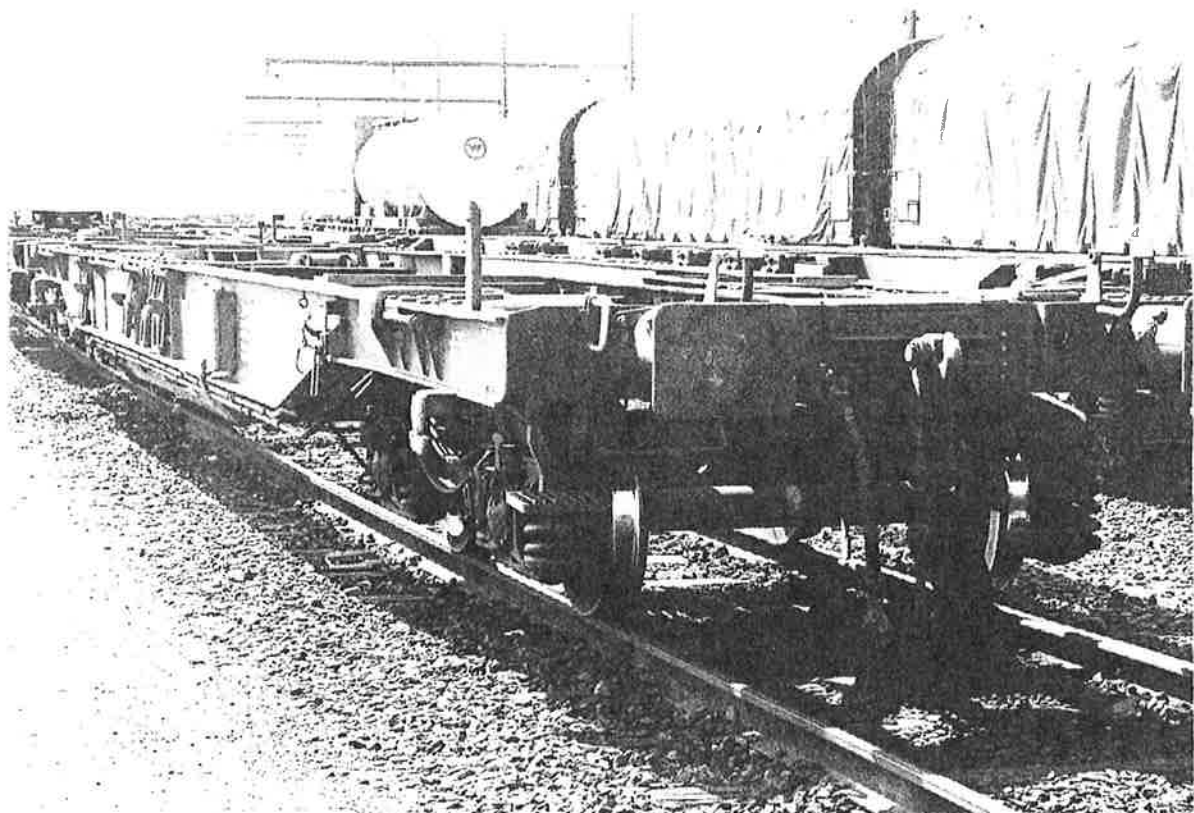
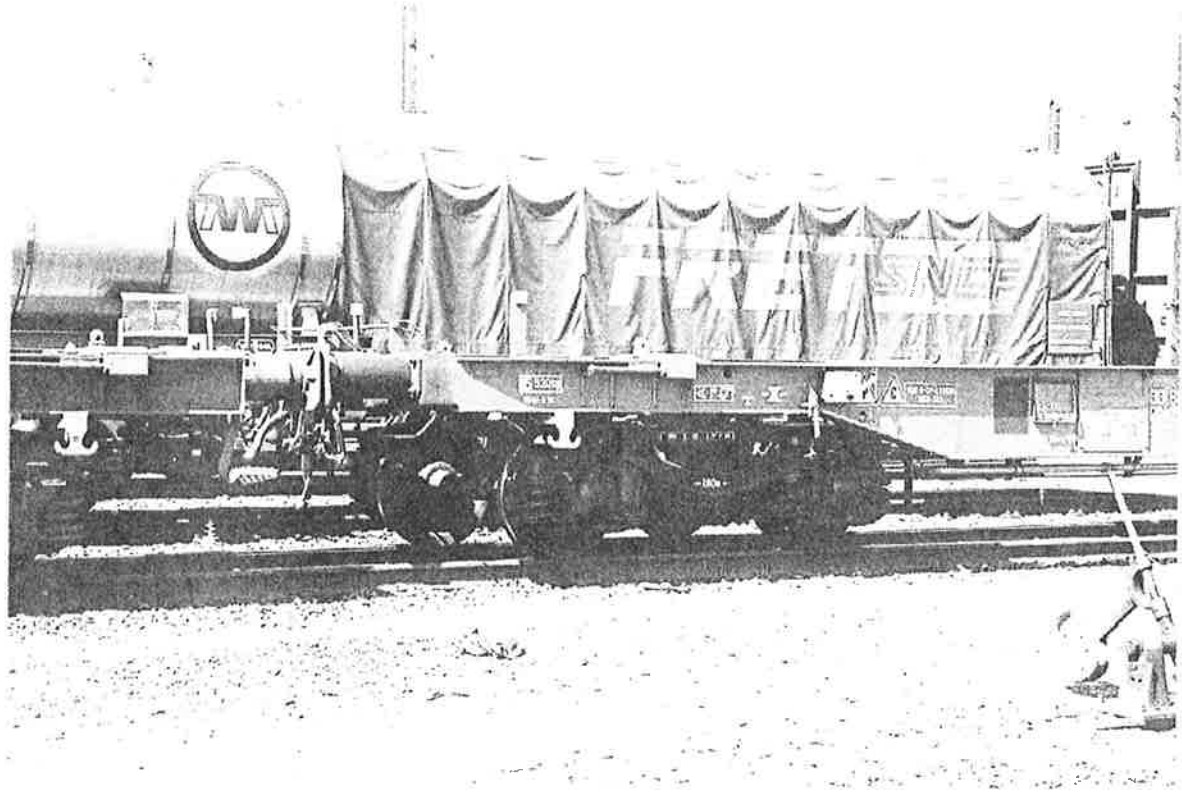
Afin d'adapter le wagon porteur à ces différents chargements, certains des taquets rabattables peuvent en outre coulisser le long des flancs du wagon pour être amenés à l'emplacement idoine.

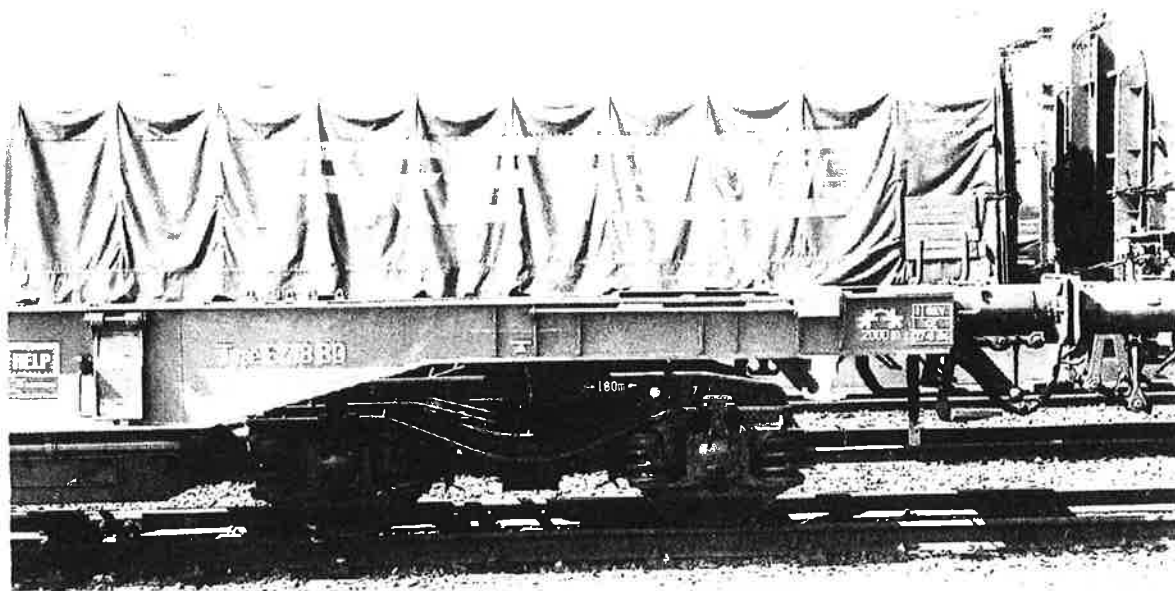
La société TRW, issue de l'association de la SNCB et de plusieurs sociétés privées de transport routier, utilise un grand nombre de ces wagons. Beaucoup d'entre eux ont été dépouillés de la selle mobile destinée à supporter l'avant des semi-remorques, et ne peuvent donc plus acheminer que des caisses mobiles ou des conteneurs, dont le trafic est beaucoup plus important.



caisses mobiles de 6 à 7 m. Ces caisses mobiles reposent alors sur des taquets rabattables munis de chevilles, lesquels permettent aussi la fixation de deux conteneurs ISO de 20 pieds, ou d'un conteneur ISO de 30 ou de 40 pieds.

Roco fournit ce wagon avec un grand conteneur de 40 pieds, chargement plausible bien qu'assez rare, puisque *TRW* achemine essentiellement des véhicules routiers.





Les modèles réduits

Le modèle est déjà ancien, même s'il a été légèrement modifié au cours de son histoire (nouveaux tampons).

Il reproduit un prototype répandu sur de nombreux réseaux (France, Italie, Belgique, Pays-Bas, Allemagne, Autriche et Suisse). Ces wagons se ressemblent fort mais ne sont pas rigoureusement identiques. Ainsi, le modèle ROCO reproduit fidèlement les variantes allemande et autrichienne - qui s'en étonnera ? - mais convient moins pour les autres versions.

C'est ce qui explique, sur la variante orange avec conteneur P&O (réf. 46570), la disposition assez fantaisiste des inscriptions. Un nouveau numéro a été choisi, mais on regrette que ROCO n'en ait pas profité pour réactualiser le marquage. Il manque en particulier la mention " Type 6418 BO " et la gare d'attache devrait être Antwerpen Schijnpoort ou Zeebrugge, et non plus Bruxelles-Ouest.

La variante grise (réf. 46571) est chargée d'un conteneur LINEA MEXICANA (une bonne idée) et se signale quant à elle par un logo TRW correct avec lettres rouges et cadre noir.

Les conteneurs

C'est la seule vraie nouveauté. Et elle en vaut la peine. Il manquait en effet aux HOistes un conteneur de 40 pieds de type courant (8 pieds 6 pouces de haut).

Les modèles WALTHERS, à l'échelle, reproduisent un prototype de 9' 6".

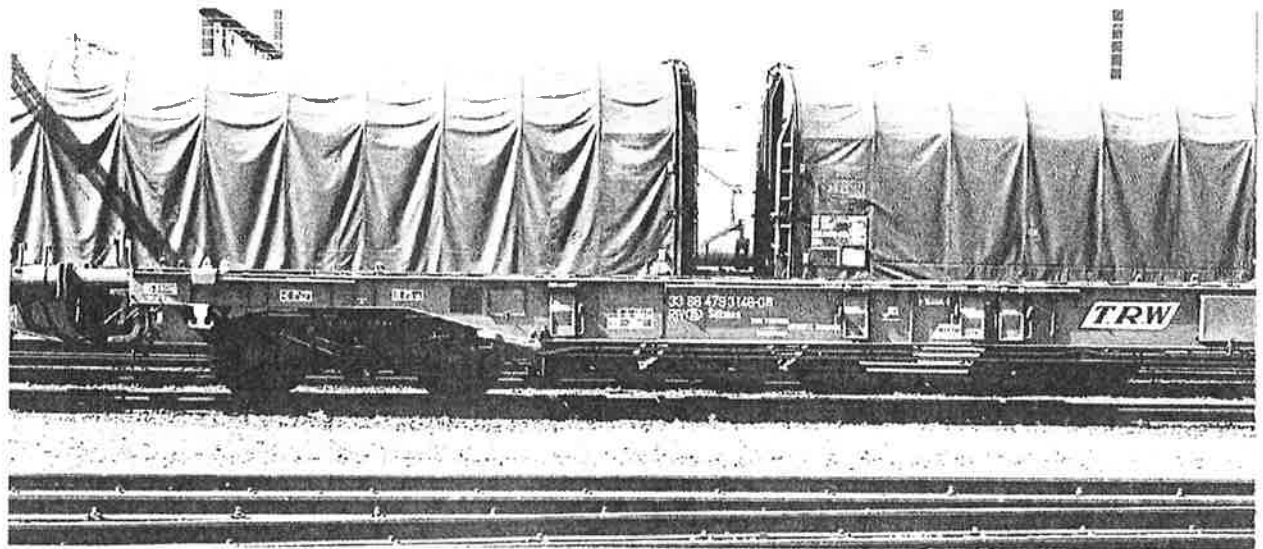
Le modèle FLEISCHMANN présente un léger déficit en hauteur, qui ne permet pas de le disposer à côté d'un conteneur de 20' à l'échelle exacte.

Le KLEINMODELLBAHN (repris aussi par MÄRKLIN) est un conteneur terrestre européen assez peu répandu.

Le nouveau conteneur Roco est strictement à l'échelle et peut donc être disposé sur un wagon de 18 m en même temps qu'un conteneur WALTHERS de 20', configuration des plus courantes.

On pourra tout au plus regretter que Roco ait choisi la variante à panneaux lisses aux extrémités, laquelle ne convient pas pour les deux conteneurs représentés, un P&O et un LINEA MEXICANA.

Mais ce n'est qu'un début et ROCO pourrait nous offrir à l'avenir quantité d'autres décorations.



Beaucoup conviennent pour ce type précis de conteneur: citons, en vrac, MATSON, TEX, GENSTAR, XTRA, TIPHOOK, MEDITERRANEAN, YM LINE, C.M.B., CLOU, CRONOS, ACL, ITEL, NOL, LYKES, CHARGEURS RÉUNIS, DELMAS, COSCO, HANJIN, MOL, TRANS-AMERICA, ATLANTICARGO...

On peut imaginer aussi que Roco aura à coeur de réaliser bientôt un conteneur de 20 pieds qui soit à la hauteur correcte de 8' 6".

Ceux qui figurent aujourd'hui au catalogue dérivent d'anciens RÖWA et correspondent aux tous premiers conteneurs dont largeur et hauteur étaient de 8 pieds.

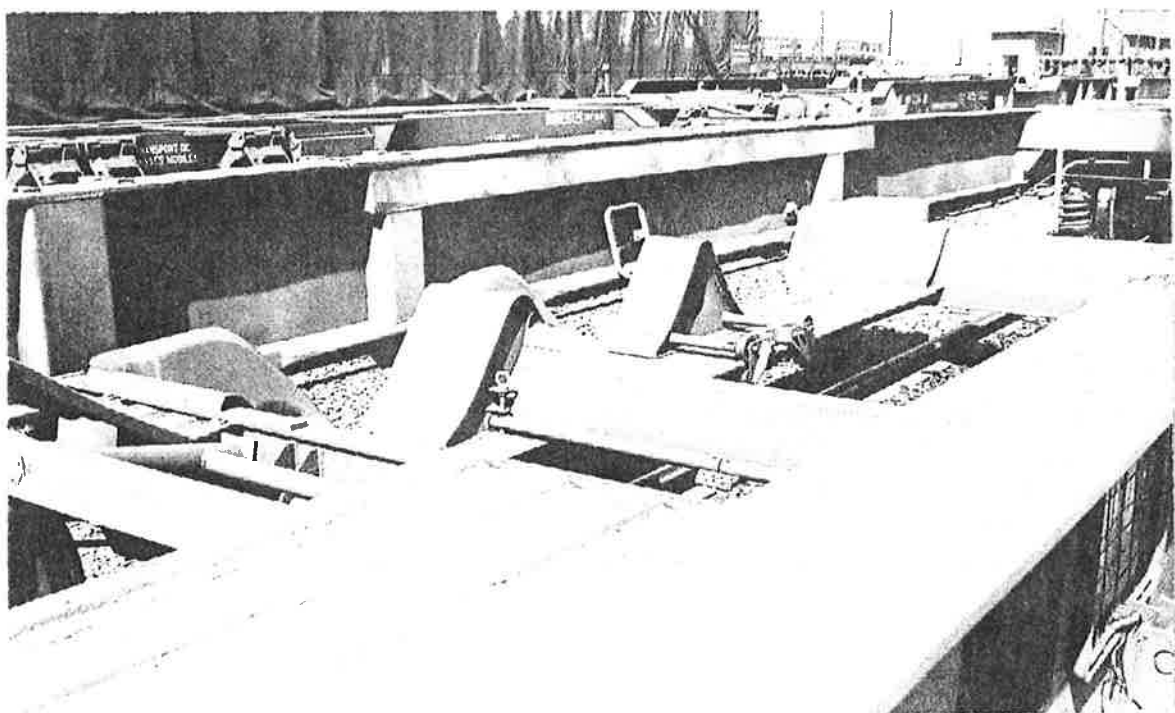
Des taquets, s.v.p.

Un regret enfin : Roco ne fournit plus les petits taquets rabattables.

S'ils étaient peu pratiques pour fixer le chargement, ils demeurent indispensables pour une reproduction fidèle : il suffit de les coller en place (après un petit coup de cutter sur ceux qui sont rabattus le long des flancs).

Le dispositif utilisé depuis peu pour fixer les conteneurs ou les caisses mobiles est sans doute fonctionnel, mais il dépare vraiment le modèle réduit.

A-M. D.



Le cas des K

Le groupement «Nord Belge» OVB Models a mis en vente la troisième mouture de voitures typiquement belges des années trente et quarante (les «K1» bicolores).

Comme j'en ai parachevé 36 exemplaires des trois versions, je peux me permettre les quelques commentaires qui suivent.

Directement, je me mouille et je mets les pieds dans le plat.

Bravo, 3 fois bravo, pour la réalisation de ces voitures.

Enfin des voitures belges de fabrication artisanale qu'il ne faut pas manipuler comme le ciboire que l'on sort du tabernacle.

A l'instar de quelques références produites par la célèbre firme de Göppingen, tout est encliqueté, pas de vis ni super colle. Les seules parties métalliques sont les essieux et les ressorts de rappel des attelages.

Ces K sont admirablement conçues suivant le système que j'appelle «snap cap». Lorsque l'on démonte une voiture, impossible de se tromper au remontage.

Toutes les encoches sont asymétriques, donc pas question de placer le W-C. devant la fenêtre non blanchie.

Les bogies sont moulés d'une seule pièce. Dieu merci, plus de sabots de frein qui se perdent le long de la voie.

Le pivot est décentré pour permettre le passage en courbe sans venir buter sur les longs marchepieds. Les essieux, comme pour les Göppingen sont simplement logés dans des étriers et le roulement est excellent.

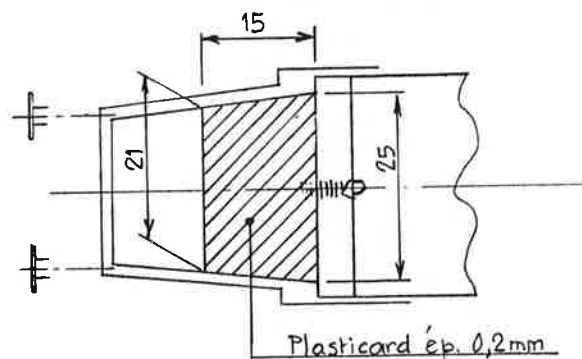
Raffinement après la diffusion de la première série époque III, OVB a rectifié son tir en moulant des nouveaux soufflets de 7mm au lieu de 6,5 mm. Ils arrivent ainsi au droit des plateaux des tampons. Le coup d'oeil sur un réseau est sensiblement amélioré au point de vue des attelages courts.

En ce qui concerne les marche-pieds, j'y ai ajouté ma petite note personnelle : je les ai gravé à l'aide d'une pointe pour imiter les fibres du bois. Ensuite, j'ai appliqué dessus un mélange noir-brun dilué.

Pour en terminer avec les fleurs, pour du semi artisanat : excellent rapport qualité - prix.

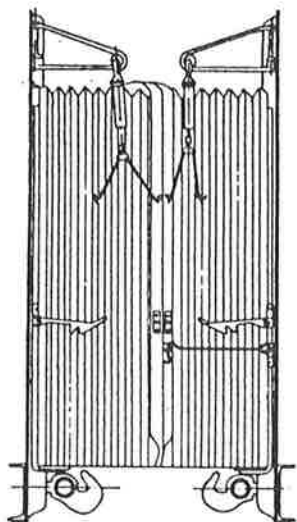
A présent, après les fleurs, voici les pots et les pavés, hé oui, ainsi va la vie !

- Les pièces à rapporter sont d'origine moulées en plastique noir assez brillant de même que les soufflets et bogies. Un coup de vernis satiné arrange le tout et ne pas oublier de masquer les étriers et pivots si la peinture est appliquée à l'aérographe.
- Dans la version époque IV, tout est vert, les aérateurs noirs réclament soit le vert OVB, soit un coup d'Humbrol n°3 et un passage de vernis satiné n°135.
- Les attelages à élancement ont une fâcheuse tendance à se déboîter. Une simple pièce trapézoïdale de 25 x 21 x 15mm arrange tout. Göppingen y a pensé, lui !



*Plaque éventuellement à rapporter,
vue du dessus du châssis.*

- Les soufflets ne sont pas en contact avec leurs glissières.



*Document SNCB,
soufflets avec
roulettes et
bretelles de
suspension*

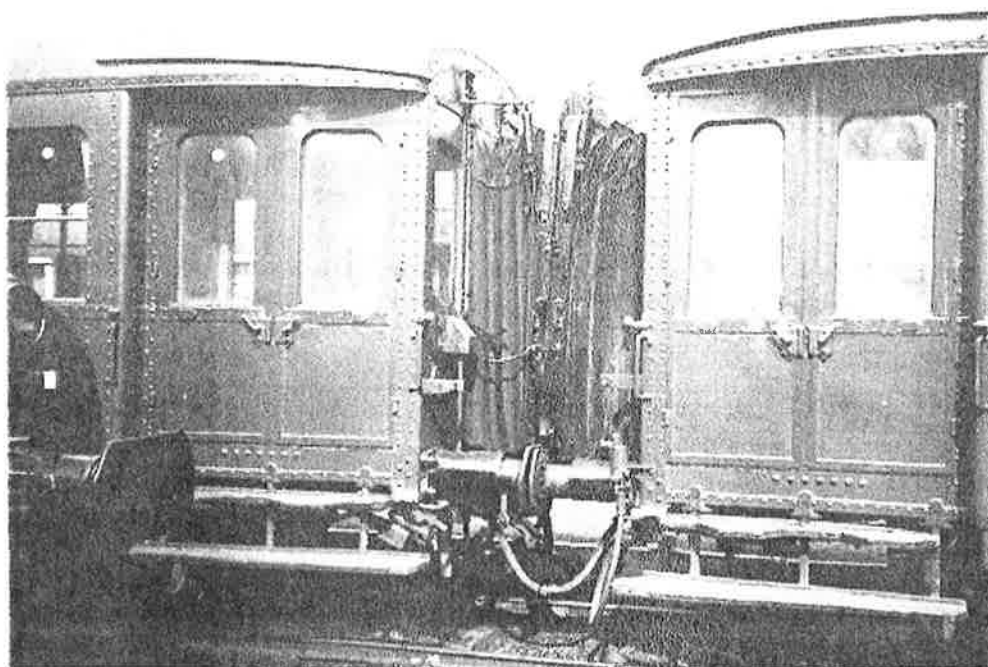
- Tous les orifices des pièces à rapporter doivent être alésés.
- Le plateau des tampons doit être débarrassé des traces de moulage avant vernissage.
- Pour les fourgons mixtes, je n'ai pas coupé les marche-pieds mais simplement biseauté ceux-ci ainsi que les angles des bogies, et le tout passe

en R4 Roco. Une autre solution pour des rayons plus serrés serait, non pas de supprimer, mais de les couper et les coller sur les flans de bogies. Attention les marche-pieds du fourgon viennent du moulage avec la caisse. Ils sont donc verts, un peu de noir n'est pas superflu.

- Les mains courantes et poignées de portes viennent également de moulage et en teinte verte, un petit Humbrol alu et hop.
- La peinture de la première livrée époque III m'a semblé un peu épaisse.
- D'origine les boîtes ne contiennent que des attelages «courts Roco».
- Contrairement aux accessoires et châssis, la caisse et le toit sont moulés en matière synthétique blanche. Attention aux griffes et ratures.

Ce texte impartial provient d'un amoureux du p'tit train, mais à l'échelle 1/160°. Alors, à quand des K en N.

Jean-Pierre VAN HOOF



Accouplement de voitures K1 (photo Etienne Dozot).

Les voitures K en modélisme

Ferro Flash Namur a publié dans ses numéros 75, 76, 78, 79 et 80 une suite d'articles concernant les voitures K de la SNCB.

Un article de Jacques Le Plat, paru dans «Locorevue» n°580 d'avril 95, pages 262 et 263, annonçait le début de la production des voitures K par la firme OVB. Je vous propose de vous y reporter pour plus de détails quant à la présentation du constructeur et l'appréciation que l'auteur de l'article donne sur le modèle. Ouvrage en principe consultable à la bibliothèque du club s'il n'a pas malencontreusement «mis les bouts».

Ces reproductions des voitures K nous permettent de garnir notre réseau de voitures voyageurs des époques II, III et IV suivant les déclinaisons du fabricant et la façon dont nous leur donnerons la finition adéquate.

Dans un premier temps, nous nous intéressons à l'époque III, la première série produite en 1995.

L'époque III b (première série sortie par OVB)

Pour que toutes ces voitures OVB soient compatibles entre elles, le tableau montre qu'il faut supposer les faire rouler entre 1964 et 1968, c'est à dire en époque III c, avant la numérotation UIC.

Je vous propose aujourd'hui de nous pencher sur l'amélioration des voitures qui nous sont proposées. Il reste, en effet, nombre de détails à fixer, des intérieurs à peindre, à garnir, et, peut-être, à éclairer.

Le coffret OVB n°3000

Il contient 4 voitures répertoriées comme suit dans le livre «50 ans de transport voyageurs» tome 2 de G. Close et M. Thiry :

Une voiture de première classe n° 21034.

Construite par Baume et Marpent de Morlanwelz et mise en service en août 1934 sous le n°20075 en version a2b7, époque II, (2 compartiments de première classe au centre et 7 compartiments de seconde classe à couloir central).

- Elle a été transformée en 56/57 en version A9 n°21034, époque IIIb, (9 compartiments de 1° classe dont 2 au centre et 7 à couloir central).
- Elle devra être peinte intérieurement en époque IIIb, première classe.

Une voiture de deuxième classe n°22173.

Construite par Anglo-Franco-Belge, mise en service le 8 janvier 1935 sous le n°23223 en version c11, époque II, (troisième classe, 11 compartiments à couloir central).

Voiture K1 réalisée au 1/87e (époque III) par O.V.B.					
Croquis parus dans FFN 79	Type	N°	Références OVB	Remarques	circulation sous ce numéro
1	A9	21034	3000 (coffret)	ex-a2b7	de 1957 à 1968
2	B11	22019	3000 (coffret)	ex-c11	de 1957 à 1968
	B11	22173	3000 (coffret)	ex-c11	de 1957 à 1968
	B11	22028	3030	ex-c11	de 1957 à 1968
	B11	22126	3040	ex-c11	de 1957 à 1968
3	B9	22606	3020	ex-a1b7r (20056)	de 1964 à 1968
				ex-A8R (21908)	
4	A4B5	23008	3010	ex-a2b7 ex-A9 (21048)	de 1964 à 1968
5	B7D	29018	3050	petite vigie ex-c7p	de 1957 à 1968
6	B7D	29106	3000 (coffret)	grande vigie ex-c7p	de 1957 à 1968

- Elle a été transformée en 56/57 en version B11 n°22173, époque IIIb, (deuxième classe, 11 compartiments à couloir central).
- Elle a été rayée de l'effectif le 29-06-84 et vendue aux chemins de fer marocains.
- Elle devra être peinte intérieurement en époque IIIb, deuxième classe.

Une voiture de deuxième classe n°22019.

Construite par La Dyle, mise en service le 9 octobre 1934 sous le n°23200 en version c11, époque II, (troisième classe, 11 compartiments à couloir central).

- Elle a été transformée en 56/57 en version B11 n°22019, époque IIIb, (deuxième classe, 11 compartiments à couloir central).
- Elle a été affectée au "folklore".
- Elle devra être peinte intérieurement en époque IIIb, deuxième classe.

Une voiture mixte fourgon - deuxième classe n°29106.

Construite par Braine-le-Comte, mise en service le 9 octobre 1934 sous le n°42309 en version c7p, époque II, (partie fourgon + partie troisième classe, 7 compartiments à couloir central).

- Elle a été transformée en 56/57 en version B7D n°29106, époque IIIb, (partie fourgon + partie deuxième classe, 7 compartiments à couloir central).
Sa destination finale n'est pas indiquée.
- Elle devra être peinte intérieurement en époque IIIb, deuxième classe, passerelle d'intercommunication et marchepieds en noir.

La boîte OVB n°3010

Une voiture mixte première - deuxième classes n°23008.

Construite par la Brugeoise, mise en service le 4 décembre 1934 sous le n°20116 en version a2b7, époque II (2 compartiments de première classe au centre et 7 compartiments de deuxième classe à couloir central).

- Elle a été transformée en 56/57 en version A9, n°21048, époque IIIb.
- Elle a été à nouveau transformée en 1964 en version A4B5, n°23008, époque IIIc.

- Elle devra être peinte intérieurement en époque IIIc, après 1964, juste avant la numérotation UIC.

La boîte OVB n°3020

Une voiture de deuxième classe n°22606.

Construite par Beaume et Marpent, mise en service le 1 mai 1934 sous le n°20056 en version a2b7, époque II, (2 compartiments de première classe au centre, 7 compartiments de deuxième classe à couloir central).

- Elle a été transformée en 1952-53 en version a1b7r n°20056.
- Elle a été transformée en 56/57 en version A8R n°21908, époque IIIb.
- Elle a été à nouveau transformée en 1964 en version B9 n°22606, époque IIIc.
- Elle a été vendue aux chemins de fer marocains.
- Elle devra être peinte intérieurement en époque IIIc, deuxième classe, après 1964, juste avant la numérotation UIC.

La boîte OVB n°3030

Une voiture de deuxième classe n°22028.

Construite par Anglo-Franco-Belge, mise en service en février 1935 sous le n°23229 en version c11, époque II, (troisième classe, 11 compartiments à couloir central).

- Elle a été transformée en 56/57, en version B11, n°22028.
- Elle devra être peinte intérieurement en époque IIIb, deuxième classe.

La boîte OVB n°3040

Une voiture de deuxième classe n°22126.

Construite par Familleureux, mise en service le 4 décembre 1934 sous le n°23133 en version c11, époque II, (troisième classe, 11 compartiments à couloir central).

- Elle a été transformée en 56/57 en version B11 n°22126, époque IIIb, (deuxième classe, 11 compartiments à couloir central).
- Elle a été rayée de l'effectif le 29-06-84 et vendue aux chemins de fer marocains.
- Elle devra être peinte intérieurement en époque IIIb, deuxième classe.

La boîte OVB n°3050

Une voiture mixte fourgon - deuxième classe n°29018.

Construite par Energie, mise en service le 23 décembre 1933 sous le n°42324 en version c7p, époque II, (partie fourgon + partie troisième classe, 7 compartiments à couloir central).

- Elle a été transformée en 1937 en version c7p n°41323.
- Elle a été transformée en 1954 en version c7p n°27018.
- Elle a été transformée en 56/57 en version B7D n°29018, époque IIIb, (partie fourgon + partie deuxième classe, 7 compartiments à couloir central).
Sa destination finale n'est pas indiquée.
- Elle devra être peinte intérieurement en époque IIIb, deuxième classe, passerelle d'intercommunication et marchepieds en noir.

Les époques et la peinture intérieure

Il existe très peu de documentation relative aux aménagements intérieurs, mais différents recoupements permettent de reconstituer à peu près certainement ce qu'ils devaient être au fil des époques.

On pourra les traiter comme suit :

Les parois des longs pans et les cloisons en Humbrol n°63.

Les parties fourgons et vigies seront peintes en gris clair, Humbrol n°128.

Les banquettes ont les tranches verticales et les dessus de dossier en Humbrol n°63.

Pour la couleur des banquettes elle varie suivant les époques ci-après :

(Il faut parfois donner une nuance plus claire car la vue de l'extérieur de la voiture donne un aspect nettement plus foncé aux teintes).

Epoque II :

Première classe, les sièges sont bleus (Humbrol n°109).

Deuxième classe, les sièges sont bruns (Humbrol n°113).

Troisième classe, les sièges sont en bois clair (Humbrol n°103).

Epoque IIIa, même peinture jusqu'en 1956-57 :

Première classe, les sièges sont bleus (Humbrol n°109).

Deuxième classe, les sièges sont bruns (Humbrol n°113).

Troisième classe, les sièges sont en bois clair (Humbrol n°103).

Epoque IIIb, après la suppression de la troisième classe (de 1956-57 à 1964) :

pour les références OVB n° 3000, 3030, 3040 et 3050.

Première classe, les sièges sont bleus (Humbrol n°109) pour les anciennes première classe et bruns (Humbrol n°113) pour les anciennes seconde classe transformées en première.

Deuxième classe, les sièges sont en bois clair (Humbrol n°103).

Les voitures non transformées en 1964 ont gardé ces teintes en époque IIIc.

Epoque IIIc, après la transformation de 1964 :

pour les références OVB 3010 et 3020.

Première classe en rouge n°100 ou 132 (non fumeurs), en vert n°120 (fumeurs).

Deuxième classe en bois clair verni pour les anciennes troisième, en skai vert (Humbrol n°88) pour les anciennes deuxième classe (aussi pour les K3).

Epoque IV :

Quarante voitures de deuxième classe à banquette en bois ont été progressivement équipées de banquettes en skai vert (Humbrol n°88). Voir «50 ans de transport voyageurs» tome 1 page 205 pour vérification des numéros de voitures ainsi traitées. Les autres voitures gardent leurs teintes.

Les planchers :

Tous en linoléum brun foncé sauf en ancienne première classe ou les banquettes sont bleues et le plancher recouvert d'un tapis bleu.

Le travail du modèle

Avant de manipuler le modèle, repérez son numéro sur la boîte et sur le polystyrène blanc il vous sera plus facile de remettre la voiture dans sa boîte.

Encore une fois, je ne saurais trop vous recommander le soin le plus strict dans la manipulation et dans la réalisation de vos travaux.

Le modèle étant bien reproduit, notre travail consistera à lui conférer une touche de réalisme plus complet et à y ajouter les pièces détachées fournies avec le modèle.

Les pièces détachées :

- Douze aérateurs,
- Quatre tampons,
- Deux passerelles,
- Quatre supports de soufflets,
- Quatre pièces pour les abouts,
- Un axe de serre-frein.

Les enlever des deux grappes avec un cutter. Comme l'endroit de coupe n'est jamais indiqué sur aucun plan, il faut leur laisser les formes suivantes:

Le démontage du modèle

Commençons par une voiture de deuxième classe. Tout est emboîté et encliqueté, ni vis, ni colle. Je vous propose de continuer ainsi dans la majeure partie des cas.

La toiture se déclipse parfois facilement, mais pas toujours... du soin, du soin.

Quatre ergots de chaque côté de la toiture la maintiennent aux vitrages.

Pincer la toiture sur elle-même pour la retirer des ergots.

Les vitrages sont insérés dans une gorge située dans le haut des longs pans.

La caisse se sépare très aisément du châssis et la plaque avec les sièges est disponible. Le lest en acier tombe.

Nous avons devant nous :

- un châssis avec les deux bogies,
- une plaque de lest,
- une plaque de sièges,
- une caisse avec vitrages,
- une toiture.

La longueur des vitrages des longs pans est moulée d'une seule pièce mais très fragilisée par les raccords mobiles entre vitres. Regardez bien comment se présente la ligne de vitrages avant de

l'enlever. Ne l'arrachez pas, elle se détache aisément !

Les vitres des parois d'abouts peuvent éventuellement rester en place. Si vous les enlevez, retirez les après les longs pans. Lors de la repose, les vitrages d'abouts seront replacés en premier. Les vitrages des longs pans maintiennent en place ceux d'abouts.

Pour pouvoir peindre les pans à l'intérieur, il faudra enlever les vitrages avec toutes les précautions requises décrites car nous n'emploierons pas de colle pour les remettre en place !

La toiture

Se saisir d'un aérateur, le coincer dans les becs de la pince, insérer dans le trou adéquat de la toiture. L'aérateur est placé perpendiculairement à la toiture.

Lorsqu'ils sont tous introduits, retourner la toiture, mettre face interne vers vous, insérer un peu de MEC à chaque pénétration d'aérateur dans le toit. Ne pas mettre de colle sur la face externe !

Fin provisoire pour la toiture. Lors des travaux de peinture, la face intérieure recevra du gris clair Humbrol n°128.

Le châssis

Il sera plus facile pour la manipulation de coller le lest avec un peu d'araldite (colle à 2 composants). J'ai dit un peu, car en pressant le lest contre le châssis, la colle ne doit pas refluer sur les parois.

En attendant que la colle prenne, s'occuper de la caisse. Voir le chapitre suivant «la caisse», revenir ici après.

Choisir son type d'attelage, l'insérer dans le boîtier NEM. Attention, l'attelage n'est pas très solide. S'aider d'une pince si besoin pour bloquer le boîtier.

Petit point de MEC dans un trou de tampon, un peu de MEC sur la pointe du tampon, enfichez. Si le tampon n'est pas droit, retirer et faire un demi tour, renfoncer. Juger de la position la meilleure et rectifier pour avoir le tampon parfaitement horizontal et bien dans l'axe longitudinal.

Même procédure pour les trois autres.

La caisse

Il faut la traiter avec le plus grand soin car il sera difficile de retoucher la peinture verte si vous y créez des anomalies.

Déposez les soufflets. Prendre un support de soufflet dans le bec de la pince, bien serrer, enficher dans les trous. Ils sont très étroits il faut forcer intelligemment. Attention, vous n'avez que 2 supports de réserve pour toute la collection de voitures. Ils proviennent du fourgon où l'on ne met que deux supports sur les quatre.

Placer par le même système la tige de frein, petit cube en haut, gros cube en bas. Petits points de MEC à l'intérieur. En fin de montage ne collez pas le gros cube dans le châssis, vous ne pourriez plus ouvrir la voiture.

Peindre l'intérieur des longs pans avec Humbrol n°63, gris clair n°128 pour les parties fourgons et vigies. N'approchez pas trop des bords des fenêtres, ne pas peindre trop bas sous les vitrages, c'est inutile.

Laissez sécher au moins toute la nuit (24 h c'est mieux) avant de remettre les vitrages.

Positionner la longueur de vitrages d'abord dans la rainure de plafond, ensuite pressez légèrement pour les remettre en place dans les ouvertures. On entend distinctement le « clic ». Ne forcez pas, ne collez pas les vitrages.

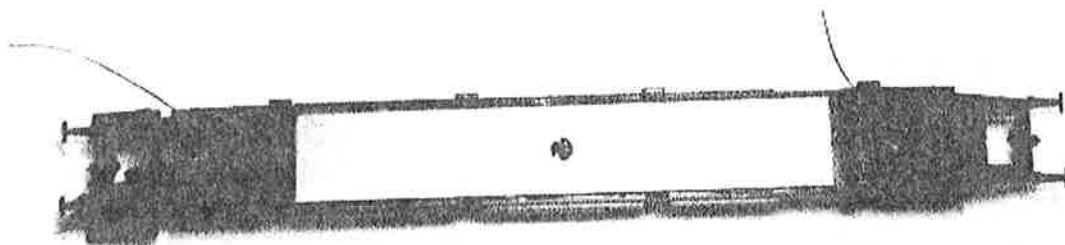


Figure 1 : passage des fils dans le châssis, dans l'axe des bogies

Les sièges

La peinture des sièges diffère suivant les époques, les classes et la numérotation des voitures.

Se reporter à la description ci-avant.

Nous pouvons éventuellement garnir de quelques personnages Preiser repris dans les références n°10096, 10097, 10298, 14095, 14103.

Les bogies.

Pour les puristes du roulement, je conseille les boîtes d'essieux en laiton vendues chez Jocardis. Pour les insérer, il faut une minutie particulière. Après dépose du bogie et des deux essieux, placer le flan du bogie, face intérieure vers soi, dans un étau pas trop serré.

Placer la boîte d'essieu dans le trou pointu. Chauffer le fer à souder parfaitement propre à 400° et débarrassé de toute trace de soudure.

Placer la pointe dans le creux de la boîte en laiton, presser jusqu'à affleurement du bogie, sans dévier (!) ni à gauche, ni à droite et surtout pas vers le haut! C'est là, le plus difficile de l'opération. Déplacer la pointe de l'axe et l'on s'expose à avoir un bogie banca! Cette opération doit être relativement rapide pour ne pas faire fondre la boîte d'essieux extérieure du moulage, celle qui se verra.

Il vaut mieux s'exercer sur un vieux wagon à marchandises avant d'attaquer les bogies de vos belles voitures K...

Si vous décidez d'éclairer l'intérieur de votre voiture et/ou d'installer des feux de fin de convoi effectifs il faut effectuer quelques opérations supplémentaires. Je vous conseille de vous reporter à l'article «La Super Prise de Courant» avant de continuer à lire ce qui suit. Cet article est tout à fait révolutionnaire pour la captation du courant aux roues.

Placer des tubes de 3mm autour des axes d'essieux.

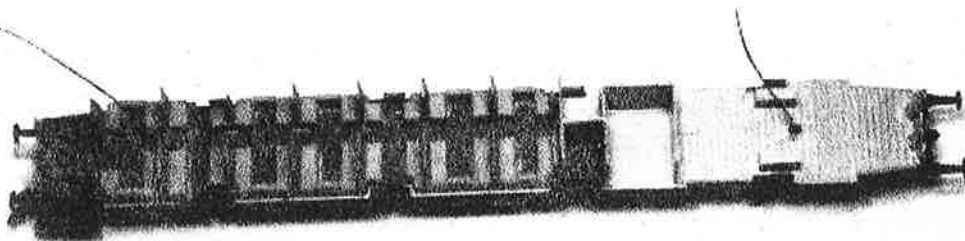
On peut alors relier les tubes en s'inspirant de la figure 2 de l'article "Une super prise de courant". Les fils de contact passeront par un ou 2 trous fins parfaitement dans l'axe du pivot du bogie (figures

n°1 et 2). Pourquoi dans l'axe ? pour que les fils n'empêchent pas la rotation.

Raccorder le contact des tubes d'essieux aux fils passant dans l'axe.

L'éclairage des feux de fin de convoi du fourgon

Le minimum de réalisme est d'éclairer les feux de fin de convoi.



**Figure 2 : passage des fils dans le châssis et le plancher
(perçement nécessaire de deux trous dans le plancher)**

En principe, le fourgon était attaché à l'arrière du convoi dans le sens normal de la marche.

En cas de retournement de la machine, le fourgon était alors derrière la locomotive... d'où la nécessité de pouvoir éteindre les feux. Dans le cas du convoi où seule la machine a été retournée, la polarité des diodes électroluminescentes et la diode font office «d'interrupteur». Pour le «3 rails» il faut obligatoirement un interrupteur à loger sous la voiture.

Pièces nécessaires pour le fourgon :

- 1 condensateur électrolytique : 1.000 mf, 25 V.
- 1 diode Zener : dZ 2,7volts.
- 1 diode : 1N4148 (200 mA, maximum)
- 1 résistance : 330 ohms.
- 1 résistance : 47 ohms.
- 2 LED rouges au diamètre 1,8mm.
- 1 tube en laiton de 3mm de diamètre extérieur (2mm intérieur).
- 1 frotteur ski (si vous êtes équipé en 3 rails).
- 1 pont redresseur (si vous êtes équipé en 3 rails).
- 1 micro interrupteur (si vous êtes équipé en 3 rails).

Réalisez le montage en vous inspirant de la figure n°3. Vous avez largement la place dans le fourgon (figure n°5). Les fils seront placés le plus possible au ras du plancher car ils sont visibles par les fenêtres. Si vous voulez travailler très "pro" vous pouvez vous servir d'une carte de circuit imprimé pour placer vos éléments électroniques. En voici le détail à l'échelle 1/1 côté cuivre et côté composants (figure n°4). Nous devons son étude à Daniel Braibant.

Le bogie a un sens de positionnement précis : le petit côté vers le bout de la voiture. Tenez-en compte lors de la repose des essieux isolés pour le 2 rails. Dans le sens de la marche (à gauche en Belgique), par convention, le rail de gauche est le pôle -, le rail droit le +. Cette définition a son importance pour le raccordement des feux de fin de convoi.

Percez avec soin et une petite mèche dans l'axe des feux rouges de la caisse. Terminez avec une mèche au diamètre de 1,1 ou 1,2mm.

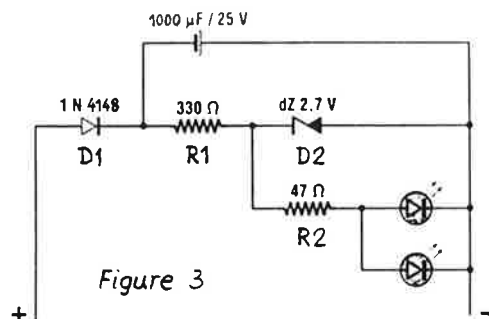
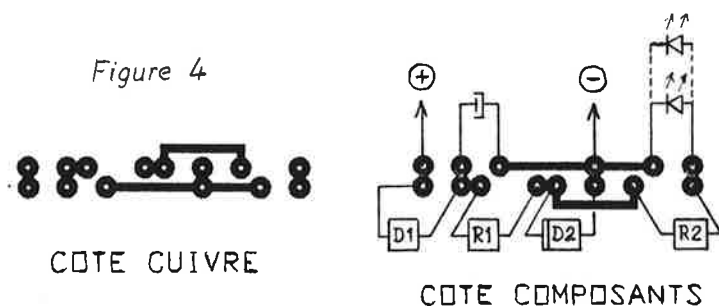
Limez un peu l'intérieur, près du trou, pour diminuer l'arrondi de la caisse à l'endroit de la led, afin de créer un petit plat pour pouvoir faire pénétrer la pointe de la led à fond sinon, vu de l'extérieur, elle apparaîtra comme trop enfoncée dans la carrosserie.

Insérez les leds dans le même sens (longue tige en haut) et collez avec un peu d'araldite. Après la prise, soudez un fil de raccord à 1 cm des leds et coupez les pattes trop longues. La longue patte est le positif. Remettez les bogies en place.

Raccordez votre montage avec de fins fils comportant une petite torsade pour la manipulation. Petite torsade également pour les fils qui sortent de l'axe du bogie pour donner du mou à la rotation.

L'alimentation au rail se fera pour le deux rails au moyen du tube de laiton dans lequel passe l'axe de l'essieu.

Après avoir procédé aux essais, peindre le condensateur en gris comme le reste des parois du compartiment à bagages.



Le remontage de la voiture

Comme vous allez vraisemblablement donner un effet de patine à votre voiture il faut arrêter ici le remontage et passer d'abord au paragraphe «la patine», vous reviendrez ici ensuite.

Comme tout est encliqueté, nous procéderons de la même manière pour le remontage.

Positionnez les timons d'attelage. Attention, ils sautent vite de leur logement.

Installez les sièges, déposez la caisse sur l'ensemble. Positionnez le mieux possible, pressez légèrement sans solliciter les attelages qui sauteraient hors de leur logement. Attention au timon de frein qui, sur les voitures, empêche la fermeture si on ne le déplace pas au passage du châssis.

Remplacez la toiture en tenant compte de la position du W-C et de son aérateur.

Si vous avez bien suivi la présente description, vous avez un superbe modèle dont vous avez tout lieu d'être fier !

La patine

Comme je vous avais promis «d'aller jusqu'au bout», il reste maintenant à donner un léger coup de patine sur l'ensemble.

Notre mélange «cochon» composé d'Humbrol [1x] ocre n°62 et [2x] noir n°84 très allongé de thinner (synthétique) va entrer en action avec un pinceau n°3.

Éloignez toutes les pièces (qui ne doivent pas être éclaboussées) et prenez devant vous la toiture.

Badigeonnez toute la partie supérieure, posez le pinceau. Avec le doigt, donnez un mouvement à la patine dans un sens précis : du centre vers le bord dans chaque case de la toiture. Laissez couler l'excédent le long de la ligne de rivets de bord de toiture.

Eloignez la toiture sans prendre les bords en main (la prendre par dessous). Laissez sécher. Si vous avez la bonne proportion : une demie heure.

Prenez la caisse, retournez-la, enduisez le dessous de ce lavis «cochon» y compris les bogies, marchepieds, tampons, soufflets et leurs supports. Laissez sécher.

Prenez la caisse, quelques touches très légères à certains endroits du bas de la caisse le long des rivets, le bas des portières, mais pas systématiquement partout. Tout ne rouille pas d'un coup sauf très mauvais entretien.

Peindre délicatement les poignées des portières et les mains courantes en ton alu n°11 avec un pinceau ultra fin court ou un tire-ligne, c'est plus précis.

Quand tout sera bien sec et vos doigts bien propres vous continuerez le paragraphe du remontage de la voiture là où vous l'aviez abandonné.

Claude CARPET, avec l'appui des connaissances techniques ferroviaires de Michel Archambeau.

Un exemple de montage dans une voiture paraîtra dans FFN 83 à propos de l'amélioration de la voiture M4 de LIMA.

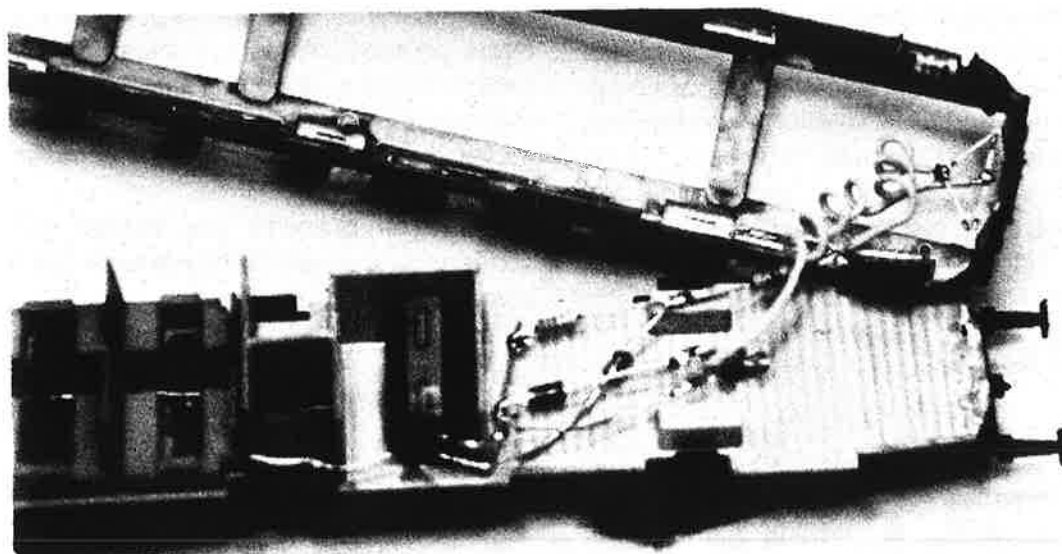
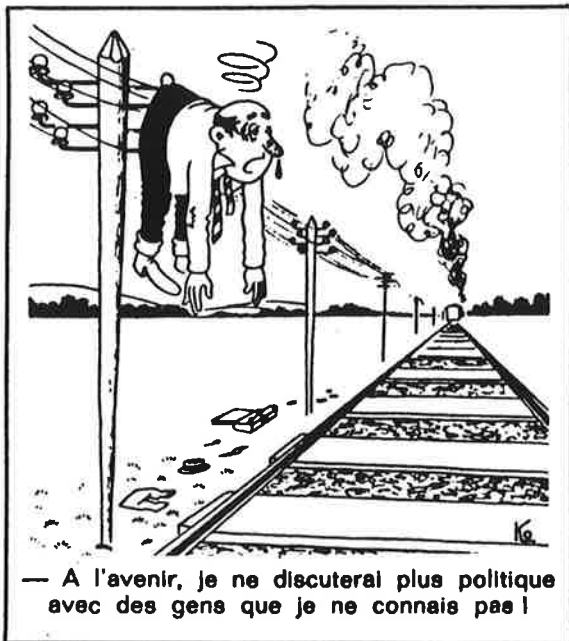


Figure 5 : intérieur du fourgon après montage des feux de fin de convoi. Il s'agit ici d'un montage rapide avec des fils de 0,22mm² isolés et enroulés pour permettre l'enlèvement de la caisse.

Récréation ferroviaire

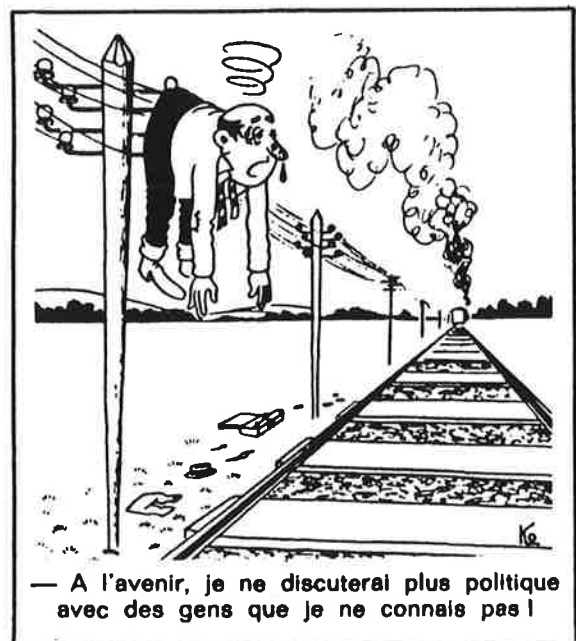
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	U	T	R	E	C	H	T		G	A
2	I	T	I	N	E	R	A	I	R	E
3	C		N	E		C	L	A	I	R
4		A	G	E	N		O	S	L	O
5	V	I	A		O	V	N	I		G
6	E	D	R	E	D	O	N		I	R
7	R	A	D		A	L	A	R	M	A
8	N		A	L	L	E	G	E		P
9	I	N	N		E	T	E		O	H
10	S	A	T	I		E	S	O	P	E

Solution du problème
proposé dans FFN 81



Le dessin ci-contre
contient huit erreurs.
Retrouvez-les en le
comparant au dessin
original ci-dessus.

Le jeu des huit erreurs



Vie du club

L'éditorial du Président	1
Agenda des activités du RMM et d'ailleurs	2
L'assemblée générale - Les circulations sur le réseau H0	3

D'ici et d'ailleurs

Les activités des autres clubs, les manifestations, les publications à caractère ferroviaire, annonces	4
---	---

Modélisme

Une super prise de courant pour vos modèles	12
Les nouveautés modélistiques pour 1997	14
Wagon spécial belge TRW	16
Le cas des K	20
Les voitures K en modélisme	22

Actualité ferroviaire

La passerelle - De la vapeur au TGV avec les timbres	5
Tous à l'échelle svp	6
Classification des AM96 - Trentième anniversaire de la fin de la traction vapeur - La fin de la vapeur ...	7

Le courrier des lecteurs

Concerne FFN 81 et autres précisions	8
--	---

Rétro-rail

Les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer (suite)	9
--	---

Récréation ferroviaire

Les jeux de Michel Archambeau	29
-------------------------------------	----

FERRO FLASH NAMUR n°82, 1997-1.

Ce premier numéro de l'année 1997 est en votre possession grâce à la collaboration et au dévouement inlassable de l'équipe de rédaction et ses collaborateurs occasionnels (qui ne sauraient être trop remerciés) : Michel Archambeau, Claude Carpet, Jean Dubuffet, Michel Foulon, Michel Herbiet, Jean-Pierre Lobet, Jean-Pierre Van Hoof ...

Photo de couverture : Nous sommes en 1957. En tête d'un train se dirigeant vers Houyet et Jemelle, la 64.027, de la remise de Tamines, traverse le pont qui enjambe la Meuse à Anseremme. Photo C.R.L. Coles, collection Phil Dambly.