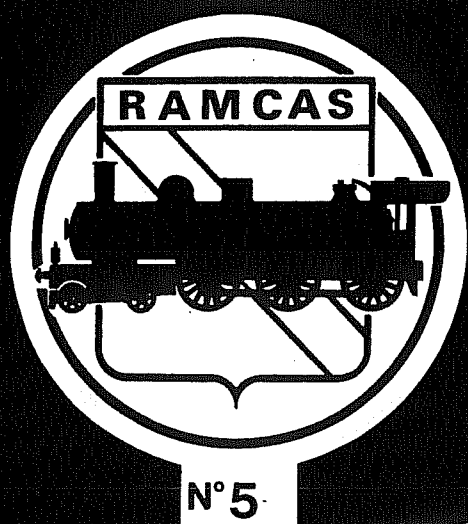
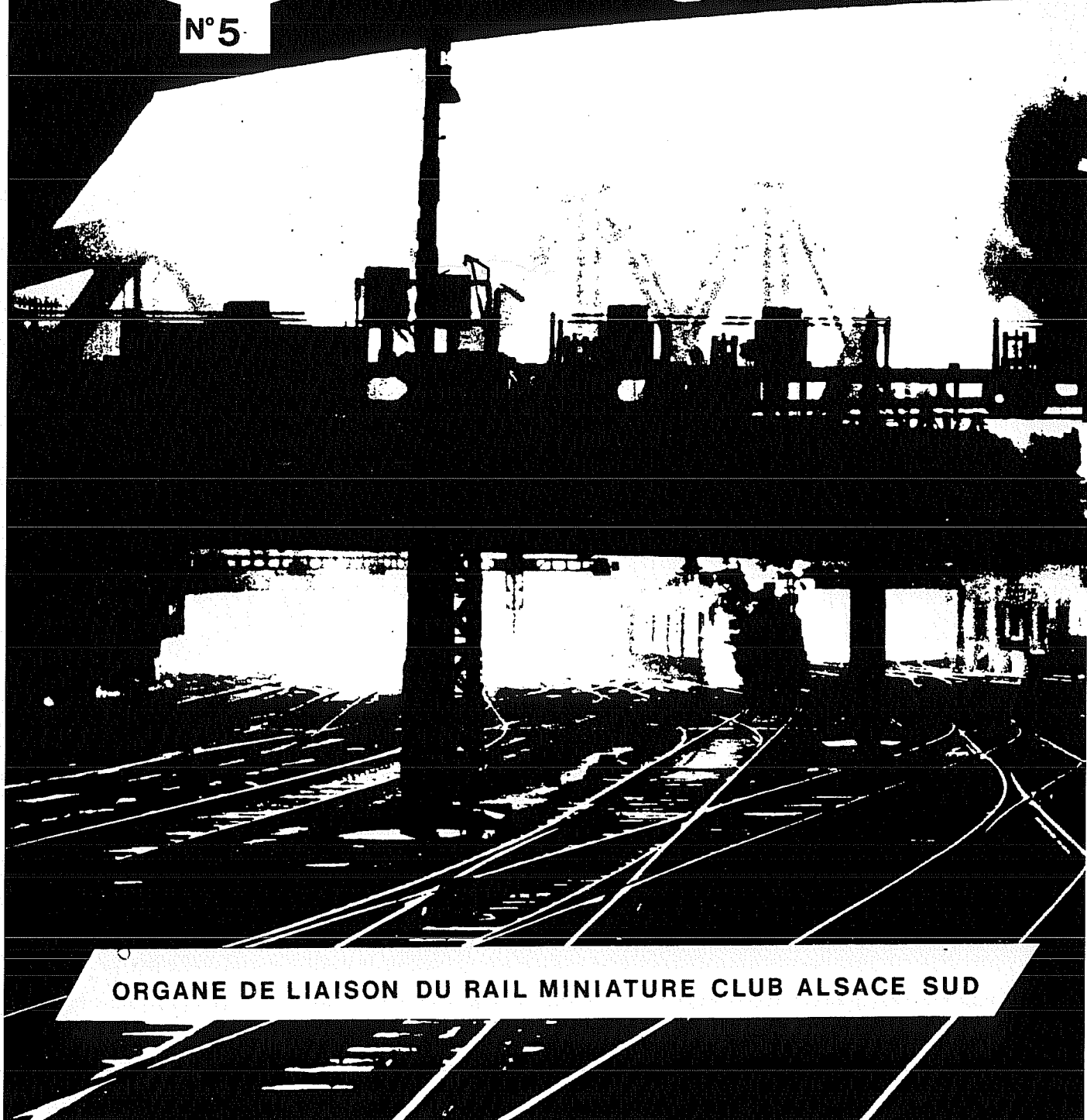




Signal



ORGANE DE LIAISON DU RAIL MINIATURE CLUB ALSACE SUD

SOMMAIRE

LE MOT DU PRESIDENT.....	3
EXCURSION ANNUELLE DU RAMCAS	4
LA RUMBA DES GUIGNOLS	7
GRAPHITAGE DES ESSIEUX	9
ECLAIRAGE PERMANENT	11
LES PETITS TRUCS	13
CONSTRUCTION DE MODULES AU MUSEE	15
LE 25 IEME ANNIVERSAIRE DU RAMCAS.....	18
LE RAMCAS.....	20
SOMMAIRE DES PROCHAINS NUMEROS	20
INSCRIPTION.....	21

A

Rail Miniature Club Alsace Sud
Siège social : 2, rue Alfred de Glehn
68200 MULHOUSE

Responsable de Publication de Signal : Mario GUERRA
Assistante de Publication : Irène LAURENT

LE MOT DU PRESIDENT

Je suis très heureux d'avoir, à vous présenter ces quelques pages de SIGNAL qui se trouvait depuis trop d'années en sommeil.

Ce réveil du bulletin de liaison du club est dû à une poignée de membres qui désirent depuis quelque temps faire communiquer les modélistes entre eux par le biais des différentes rubriques que vous allez découvrir.

C'est un pari osé que de vouloir intéresser tous les membres du club composé, grand bien lui fasse, de membres de tous âges et de toutes conditions, qui possèdent ou ne possèdent pas un réseau, qui peuvent construire des modèles, lire des revues, collectionner, élaborer des automatismes, réaliser des décors avec un ramassis de bouts de ficelle.

On peut par exemple se passer complètement d'automatismes électriques et avoir un très beau réseau au décor finement traité ou un très grand réseau à circulation multiple et automatique sans décor.

Autre vision, le modulaire qui est activé actuellement au sein du club représente à mes yeux une solution intermédiaire très intéressante pour la pratique des expositions.

Dans ces expositions grand public, il faut prendre garde de bien mettre en valeur, expliquer ce que l'on présente car le modélisme a ses règles, souvent complexes, que le spectateur peut ignorer. C'est en expliquant ces règles qu'il pourra apprécier le travail accompli et qu'on lui donnera envie de nous rejoindre

En effet, l'adepte du chemin de fer miniature n'est pas comme les non-initiés pourraient le croire un retardé qui se borne à regarder tourner un train sur un réseau. Le modéliste au contraire est un passionné qui assouvit un loisir très complet qui allie travail manuel à réflexion profonde.

Enfin, quel que soit la façon dont chacun aborde le modélisme ferroviaire, je pense, qu'il s'intéresse au chemin de fer réel. Vaste sujet s'il en est, surtout en ces périodes de troubles pouvant remettre en cause un outil qui a plus fait pour la transformation du monde et de l'humanité, qu'aucun autre moyen de transport depuis la barque qui est devenue bateau.

Bref! ces quelques pages vont, je suis sûr, prendre de l'embonpoint pour arriver à traiter les nombreuses facettes de notre hobby. Alors bon vent.

LE PRESIDENT DU RAMCAS
JOEL LAURENT

EXCURSION ANNUELLE DU RAMCAS

Cet article vous propose de découvrir une journée d'excursion en Suisse

Laissez -vous transporter! Oubliez votre train-train quotidien et embarquez vous pour le paradis... vante le dépliant des transports publics du Chablais..

Pourquoi pas, par une belle journée de mai et en y ajoutant l'expo du club Romand à Monthey, voici de quoi meubler la sortie annuelle du RAMCAS!

Avec le recul du temps (6 mois) il reste dans la mémoire du "Gus de service" (désigné à l'époque pour l'organisation... et désigné à présent pour le rapport) des points horaire.

6h29 Gare de Mulhouse. Qu'il est difficile de sortir des plumes à l'idée de monter dans un bus (alors que le bus n'est pas ma tasse de thé) et qu'il fait gris dehors... pourtant nous sommes le 14 mai 1995.

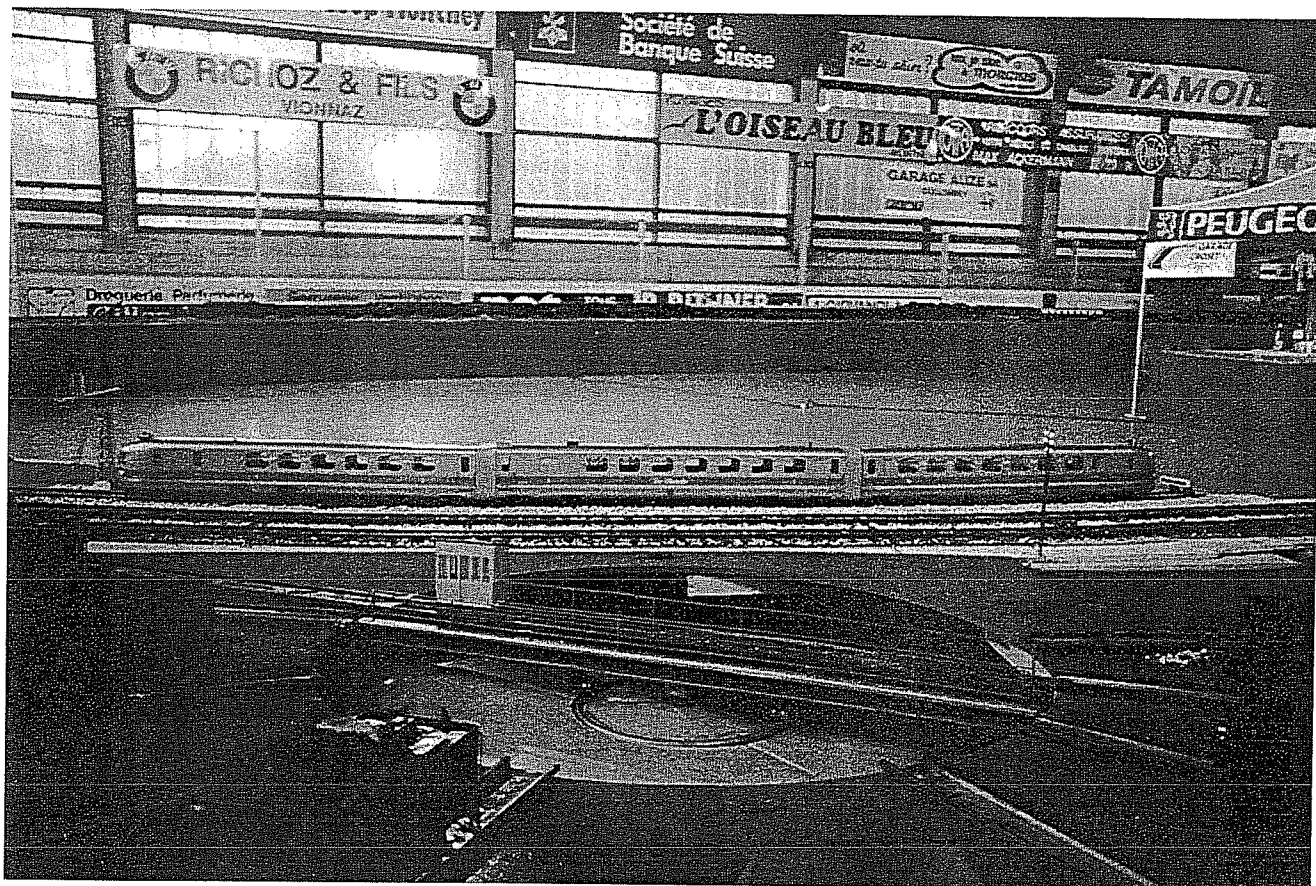


Enfin ... Antonio le commandant de bord nous assurait une climatisation ad hoc!

Pendant que notre Setra se glisse, entre brume, pluie et timide soleil se manifeste encore les derniers soubressauts du sommeil parmi les passagers

8h20 Arrêt en Gruyère. Après une bonne bataille de boules de neiges (et oui!) vite un bon café chaud.

Après avoir traversé de beaux paysages d'hiver, descente sur le lac Léman; route grise, mais nous faisons l'heure, il n'y a pas le feu au Lac (facile).



10h Monthey. Pluie fine, l'expo a lieu à la patinoire, **chacun trouve son plaisir dans les différents écartements.**

Saluons au passage Raymond Passatutto avec le réseau à vapeur vive au 1/20, le réseau HOM de train Passion, une maquette des transports Emosson Barberine (funiculaire du barrage d'Emosson), le club Romand avec leur spectaculaire réseau, différentes compagnies de transports de la région, quelques artisans dont Gilbert Baud qui poursuit la production de ses maquettes, hélas sans son épouse décédée.

N'oublions pas la bourse, mais là il fallait escalader les gradins de la patinoire... et au sommet ne pas être sujet au vertige vu l'altitude et l'exigüité des lieux. A cela s'ajoute les prix ou l'accord entre FF et FS n'est pas très harmonieux!

Descendons pour aller nous restaurer de façons très conviviale : les pieds au froid, la tête au chaud (fendant et autres crus aidant) et faire "sauter le boeuf", les pommes mousseline, la belle tomate rouge.

12h59 départ pour une visite du locale abritant le Rail Club Tonkin: étroit

13h42 embarquement à bord de l'AOMC pour Champéry : un incroyable panorama, villages typiques de la vallée, des paysages tout en couleur dit le dépliant... enfin... un peu de soleil alterne avec encore le gris, des sections à crémaillère, et une vraie envie d'y revenir, de mieux apprécier la régularité de ce réseau, sa technicité, son cadre.

Autre gentillesse du réseau, la gratuité du voyage pour les dames : c'était la fête des mères en Suisse.

15h47 Départ Champéry après café, chocolat, Fendant etc...

16h23 embarquement à bord du Transormonan qui nous ramène de Valais à Vaud, sautant le Rhône, se secouant comme un chien mouillé, grillant les gares de Collombey- Ollon. S'il avait fait beau, vous auriez eu la voiture découverte, dixit le responsable du convoi. Dommage!

17h05 Aigle : le temps de faire la photo de groupe devant la rame (sur les flans du Transormonan des fresques retracent la culture et les nombreuses activités de la région des Ormonts) mais attention dépêchez-vous le trafic est intense. AL, AOMC, ASD s'accordent autour de l'horaire cadencé.

17h20 Encore vite une petite "lichette" ... il fallait bien fêter la Fête des mères, voyons.

17h45 Antonio lache les chevaux de son Setra. La "Ramcasserie" apprécie le confort du véhicule, "déguste" les films vidéo, rêve et tout en approchant de Mulhouse découvre que le soleil n'était pas si loin et qu'il nous offre le magnifique spectacle de son coucher sur les Vosges. Allez comprendre la météo!

sympa, bien conçu et offrant bien des idées.

21h gare de Mulhouse dispersion dans les chaumières! A l'année prochaine mais où? Les idées sont les bienvenues et la casquette "Gus de service" disponible.

Le gus de service

Jean Claude SCHMITT



LA RUMBA DES GUIGNOLS

Voici les différentes consignes qui régissent à la S.N.C.F. l'utilisation des pantos selon la catégorie et le type de l'engin moteur ou selon la tension et la forme du courant employé.

Les locomotives mono-courant 1,5 KV sont normalement équipées de deux pantos. En service normal, c'est le panto situé en position arrière qui est levé car en cas de destruction accidentelle, celui-ci ne risque pas avec l'effet de la vitesse de venir endommager la ligne de toiture de la locomotive ou le panto avant qui doit rester disponible en dépannage pour permettre au train de repartir jusqu'à sa destination .

Bien sur il existe plusieurs exceptions ainsi lors du démarrage d'un train lourd afin d'aider la machine à absorber la forte intensité de courant indispensable a l'important effort de traction nécessaire momentanément, le panto avant est levé durant les premiers tours de roues en complément du panto arrière.

Autre exception lorsque le premier véhicule remorqué est un wagon porte-autos (GEFCO, STVA ou un fourgon DD) transportant des voitures c'est la panto en position avant qui doit être utilisé (de fines particules de caténaire arrachées par palette du panto risque d'abimer la peinture des voitures).

Les locomotives et automotrices mono-courant 25KV disposent d'au moins un panto.

Ce type de courant monophasé ne pose pas de problème lié à l'intensité lors du démarrage d'un train lourd.

Lorsqu'une BB 15000 remorque un TAC (train autos accompagnées) ou d'un convoi d'auto neuves on insère tout simplement entre la machine et la rame un fourgon ou un wagon si le panto unique se trouve a l'arrière.

En dehors des BB 15000 pour les autres machines 25KV c'est la même règle que les machines 1,5KV qui s'applique.

Pour les séries plus anciennes qui sont munies de deux pantos, les règles sont similaires à celles des machines mono-courant 1,5 KV (panto arrière en service normal). Pour les TGV 23000 c'est suivant la tension, l'un des deux pantos arrière qui est levé, la motrice avant étant reliée électriquement à la motrice arrière par une ligne de train.

Pour les engins de traction polycourant, la règle générale veut que les locomotives bi-courant soient équipées de deux pantos spécialisés chacun pour une tension, le bi-palette pour le 1,5 KV, le mono-palette pour le 25 KV.

Dans certain cas le panto mono-palette est autorisé à être levé sous 1,5 KV en cas de destruction accidentelle du bi-palette par exemple, ou lors du démarrage de trains lourds, le mono-palette venant momentanément aider le bi-palette.

Je ne m'étendrai pas sur les locomotives tri-(TGV 33000, anciennes BB 30000) et quadri-courant (40100) qui au fil des époques ont fait l'objet de montages étudiés au cas par cas (nombre de tensions effectivement employées en roulement normal, adaptation des palettes au gabarit "caténaire" des voies étrangères empruntées, etc.).

Un mot sur les automotrices bi-courant, les engins de ligne sont normalement pourvus de deux pantos (Z2 bi-courant), tandis que les engins de banlieue du RER, appelés à circuler sur les lignes 25KV de la SNCF et 1,5KV de la SNCF ou de la RATP, font l'objet de consignes spéciales concernant le changement de tension, au droit des inter-connexions.

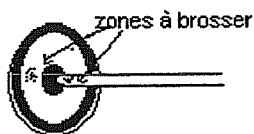
Bernard FREY

GRAPHITAGE DES ESSIEUX

Cette opération est simple et nécessite de la méthode pour acquérir rapidement le tour de main

1. Le matériel (peu coûteux)

= Du graphite colloïdal (c.à d liquide) en petit flacon avec applicateur (genre typex) à défaut prendre du graphite en spray p.ex "Kontakt Chemie, KF ...", renverser la bombe et la vider totalement de son gaz (à l'air libre !) crever la bombe, extraire le liquide à conditionner dans un flacon de verre bien hermétique.



Cette opération est très importante particulièrement sur les essieux brunis chimiquement

c) déposer un peu de graphite à l'aide d'un pinceau et laisser sécher 10 à 15 minutes.

d) préparer un morceau de rail connecté à l'ohmètre calibré sur $\approx 10...100K\Omega$

e) poser l'essieu sec sur le rail et lire la mesure .

- l'aiguille ne bouge pas : le graphite est encore humide ou n'a pas adhéré.
- l'aiguille indique une valeur $\Rightarrow$ l'essieu est "résistant"
- (précaution : une main humide peut fausser la mesure)
- il reste à ajuster la valeur ohmique de l'essieu.

f) Valeur théorique de la résistance par essieu :

= un crayon "brosse" à poils en fibre de verre,
= un contrôleur (ohmètre, même bas de gamme)

2. Mise en oeuvre

a) préparer un lot d'essieux (travail en série, gain de temps)

b) décaper, dégraisser au crayon brosse une zone proche de l'isolation de la roue (idem côté axe)

- valeur supérieure = seuil de sensibilité absolue du système, soit $100K\Omega$ sûr, $50K\Omega$ pour n'avoir aucun problème.

- valeur inférieure : déterminée par la consommation de courant traction, et l'échauffement si la résistance est trop faible.

- au dessous de $2K\Omega \rightarrow$ échauffement ,

- à une valeur de $12K\Omega$ /essieu sous 12V $\Rightarrow 100$

essieux consomment 100mA.

$\Rightarrow$ valeur optimale comprise entre $20K\Omega$ et $50K\Omega$

g) Ajustement de la valeur :

- La valeur est trop élevée :
 $\rightarrow$ le graphite n'a pas adhéré correctement,
recommencer le nettoyage / brossage
- $\rightarrow$ le graphite est insuffisant : en remettre.

- la valeur est trop basse : (cas habituel si l'opération a été bien menée)

→ Maintenir l'essieu sur le rail/ohmètre, décaper doucement le graphite jusqu'à obtenir une valeur comprise entre 20K Ω et 100K Ω

h) L'essieu est prêt à être (décoré) remonté.

REMARQUES

= La valeur de résistance par essieu n'est pas critique.

= 50ml de graphite permettent de traiter des centaines d'essieux.

= L'essieu graphité est stable dans le temps, s'il n'y a pas de jeu mécanique entre axe/voie/isolant.

= un essieu isolé des 2 cotés doit naturellement être traité des 2 cotés.

= Le châssis pourra ne plus être parfaitement neutre électriquement (si châssis métal)

= Le matériel moteur n'est pas à graphiter sauf les essieux ne participant pas à la prise de courant.

= Le matériel remorqué équipé de prise de courant pour éclairage H.F. doit avoir ses essieux graphités : la capacité ne laissant passer que la H.F., ne conduit pas le courant de détection.

Jean-Sébastien BERGER

ECLAIRAGE PERMANENT

Etre le plus **conforme possible** au train réel tel est le souhait d'un grand nombre de modélisme si ce n'est la majorité.

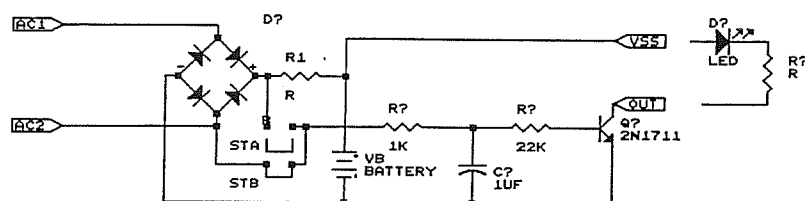
Certains sont plus attentifs, à la rigueur des proportions, ou à l'exploitation, ou au respect de l'échelle, etc. mais qu'en est-il de tout ce qui touche à l'éclairage?

Sous "éclairage" on comprend : l'éclairage permanent des rames voyageurs, les feux de fin de convoi, la réversibilité de l'éclairage des rames en marche avant et arrière, l'éclairage et l'extinction d'une rame à l'approche d'un tunnel.

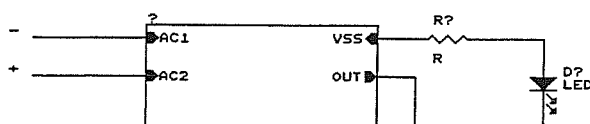
On recherche un dispositif qui permette l'éclairage quand la rame est à l'arrêt, ou quand la rame accélère; Il est important que l'éclairage ne scintille pas (mauvais contact), et que sa luminosité soit indépendante de la vitesse.

Il existe différentes techniques auxquelles le modéliste a accès.

Le plus ancien à l'échelle HO est un générateur HF qui est superposé au courant traction. Dans la rame un condensateur et une inductance permettent respectivement de séparer les courants pour alimenter l'éclairage et le moteur. L'inconvénient du dispositif, c'est qu'il provoque un éclairage clignotant (mauvais contact).



STA = ECLAIRAGE INDEPENDANT DU SENS DE MARCHE RAJOUTER DIODE AVEC R1
STB = ECLAIRAGE DEPENDANT DU SENS DE MARCHE



M. GUERRA		
Title		
Eclairage Permanent		
Size Document Number		REV
A		1
Date: November 4, 1995 Sheet 1 of 1		

Les dispositifs de télécommande permettent d'obtenir le même résultat avec en plus la commande d'éclairage individuelle. L'inconvénient de cette solution, c'est qu'elle est lourde à mettre en oeuvre dès que l'on utilise un block système par cantonnement.

Le dispositif que je vais vous décrire est ancien pour les grandes échelles. Il consiste (voir schéma "Eclairage permanent" ci-dessus) à embarquer une petite batterie pour une rame qui va alimenter et faire éclairer le(s) ampoule(s).

Dès que l'on alimente la rame, la batterie se recharge.

Pour permettre de couper l'éclairage, l'innovation par rapport aux montages classiques consiste à utiliser un transistor (Q?) comme interrupteur. Cet interrupteur va se fermer dès que la tension sur la voie est supérieure à 0,5V l'éclairage s'allume. Un condensateur (C?) filtre les contacts intermittents et évite ainsi le clignotement relatif aux mauvais contacts.

L'éclairage s'éteint dès que la tension devient inférieure à 0,5V (le transistor se bloque), par exemple si je soulève la rame.

A l'aide d'un câblage différent, (mise en place du pont en position STA) le dispositif éclaire quel que soit le sens de marche, ou éclaire pour un sens donné (éclairage de fin de convoi, rame réversible; pont en position STB).

La valeur de R1 dépend de la tension de la batterie choisie. Elle est dimensionnée en limitant le courant qui la traverse au 1/10 de la capacité de la batterie.

Si vous voulez éclairer une rame à l'arrêt, il suffit d'alimenter le convoi avec une résistance de 2 à 10Kohms en série ce qui sera insuffisant pour le moteur, mais suffisant pour faire conduire le transistor.

Le pont redresseur permet de charger la batterie avec n'importe quelle polarité.

Mario GUERRA

LES PETITS TRUCS

AMELIORATION DES RALENTIS SUR LES ENGINS DE MANOEUVRE

1) LE DEFAUT A COMBATTRE:

Tout le monde s'accorde à reconnaître que les moteurs à induits sans fer (licence Faulhaber, de marques Faulhaber, Minitor, Maxon, Portescap) apportent un progrès significatif sur les plans du silence et de la régularité du fonctionnement.

Par contre, lors des démarrages à très faible vitesse ou lors des abordages d'une rame par la machine, ces moteurs sont beaucoup moins à l'aise : marche hésitante, hypersensibilité à la charge et aux résistances mécaniques à l'avancement, dues en particulier aux irrégularités de transmission du couple par les engrenages.

Les causes de ce phénomène sont la très faible tension (nettement moins de 1 volt) et la très faible intensité (quelques milliampères) auxquels ces moteurs démarrent, ayant des frottements internes quasi-nuls. En effet, au démarrage, le couple qui, sur ces moteurs, est parfaitement proportionnel à l'intensité, est très faible.

2) LE REMEDE:

Le remède consiste à empêcher le moteur de démarrer avant que l'intensité ait atteint une valeur suffisante pour assurer un couple suffisant pour gommer les irrégularités des résistances mécaniques.

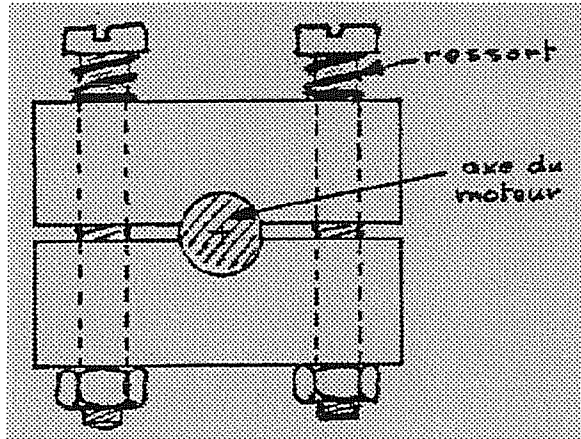
Concrètement, la solution consiste à munir le moteur d'un frein permanent, qui oppose à la rotation une résistance, faible, mais aussi constante que possible.

3) DESCRIPTION DU FREIN :

Le frein est constitué de 2 mâchoires en bois (contre-plaqué de 5 mm par exemple) plaquées contre l'axe parfaitement lisse du moteur, par l'action de deux petits ressorts, dont la force d'appui est réglable par deux vis.

4) REALISATION PRATIQUE :

- a) Découper un petit rectangle de contre-plaqué (dont l'âme est tendre et élastique) et dont les dimensions sont conditionnées par la place disponible à l'intérieur du modèle et dont la rotation devra bien sûr être empêchée par un obstacle quelconque.
- b) Percer ce rectangle en son centre, au diamètre exact de l'axe du moteur.
- c) Percer deux trous pour le passage des vis (voir schéma).



- d) Scier la plaquette en deux, le trait de scie devant passer par le centre du trou.
- e) Assembler les deux parties par deux vis (diamètres 1,4 à 2 mm) en n'oubliant pas d'y enfiler les deux ressorts qui assureront la régularité de la force d'appui.
- f) Enfiler le tout sur l'axe du moteur.
- g) Régler la force d'appui des mâchoires, en agissant sur les deux vis, de manière à ce que les vitesses lentes soient aussi régulières que possibles mais sans que le moteur grogne avant de démarrer (la force d'appui optimale est somme toute très faible).

5) LES RESULTATS :

On constate dès les premiers essais que le comportement du modèle est littéralement transfiguré, les démarrages sont extrêmement lents et surtout le passage des vitesses de démarrage aux vitesses de croisière est parfaitement progressif sans aucun grognement ni vibration, résultat qu'aucune alimentation électronique ne permet d'obtenir (la vitesse de rotation, parfaitement régulière dès le démarrage, est de l'ordre de moins d'un tour par seconde !)

6) REMARQUES ET INCONVENIENTS EVENTUELS :

Comme annoncé en titre, cette solution convient parfaitement aux engins de manoeuvre qui roulent surtout de manière intermittente.

Par contre, dans des machines de route, devant rouler à pleine vitesse pendant de longues minutes voire des heures, il y a risque d'échauffement du bois et surtout de l'axe du moteur.

Cependant, des circulations d'essai de plusieurs minutes (6 minutes) à pleine vitesse n'ont provoqué qu'un vague tiédissement du bois et de l'axe du moteur.

Enfin, il reste à vérifier que le frein se comporte correctement sur des moteurs traditionnels à induit bobiné sur du fer et dont le couple est beaucoup plus variable au cours d'une révolution.

GUY KERW

CONSTRUCTION DE MODULES AU MUSEE

NOUVELLES ACTIVITES :

CONSTRUCTIONS DE MODULES HO

Voici le renouveau du club, les jeunes membres ont investi le local et le réseau du musée du chemin de fer, le samedi après-midi. Fort est de constater, que lassés par le réseau et ses mouvements circulaires depuis des jours, des mois et des années, eh oui 25 ans bientôt, les nouveaux modélistes décidèrent de passer à l'action.

Ainsi est né l'idée de participer activement aux 25ème anniversaire du musée et surtout du département modéliste ou plutôt du RAMCAS.

Le club a donc décidé d'aider les jeunes, Bernard, Guillaume, Jean Jacques, Florian, Laurent et les autres dans leurs projets.

C'est donc les rencontres fréquentes du **samedi après-midi** qui permettent la **construction de modules ferroviaires en HO**.

Le premier module est mis très vite en construction à la rentrée de septembre.

La première semaine de travail permet la réalisation du caisson en bois normalisé; la voie est posée (peco code 70), le gravier de montagne est tamisé, transformé en ballast; le ballast est posé et collé, le rail est peint et vieilli.

Tout ceci en une après-midi; c'est formidable et très encourageant pour tous.

La deuxième séance de travail est déjà l'objet de la décoration du réseau.

Nos modélistes réalisent donc le relief dans la bonne humeur, car pour eux ce produit nouveau, particulier et amusant à manipuler est baptisé **CHIURE DE BOIS** (marque déposée par l'archiviste dranreb et le professeur drareg).

Le flocage du sol, des champs se dessinent lentement. La ferme, la fontaine, la forêt sont disposées.

Un atelier parallèle permet la confection des arbres, sapins et buissons divers. Ils sont produits à partir des brindilles, mauvaises herbes séchées et surtout de l'asparagus MEYERl de MamanBernard (merci à la famille).

Le temps passe si vite, voilà les vacances scolaires de la Toussaint, les jeunes profitent de leurs loisirs, ils fournissent de gros efforts pour la finition de leurs modules.

Eh bien, oui, le 2ème et 3ème modules sont construits. Aujourd'hui les trois modules sont terminés, ils attendent la neige, non, plutôt la caténaire.

Les modélistes veulent même la construire de leurs doigts, ils souhaitent une caténaire fine-scale..... ils préfèrent un réseau d'époque IV ou V de leur génération!!!!

Seule déception, pour Bernard et moi, ils ne tiennent pas à voir cette chère vapeur AL qui nous plaît tant!!

C'est ainsi que le samedi, nous sommes parfois 6, 10, 15 ou même plus à nous rencontrer, le local est trop étroit.

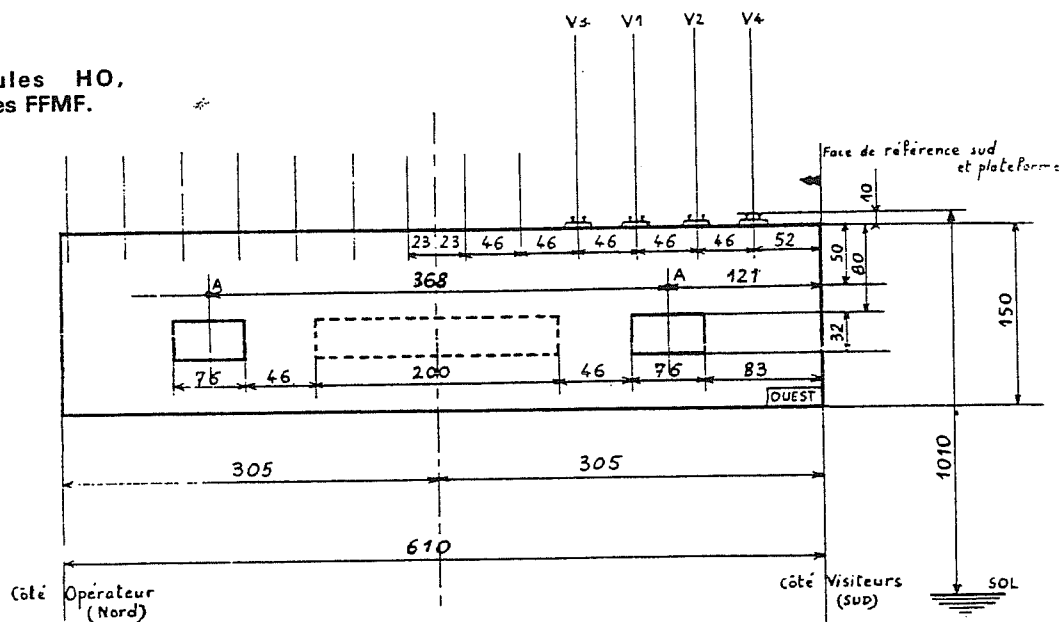
Nous allons envahir le musée au plus tard en avril. Qu'on se le dise!!!

L'ambiance est amicale, il faut même citer la pose goûter surtout pour Florian. Pour les plus anciens, revoilà le "stammtisch" du samedi au RAMCAS.

Jacques KALTENBACH

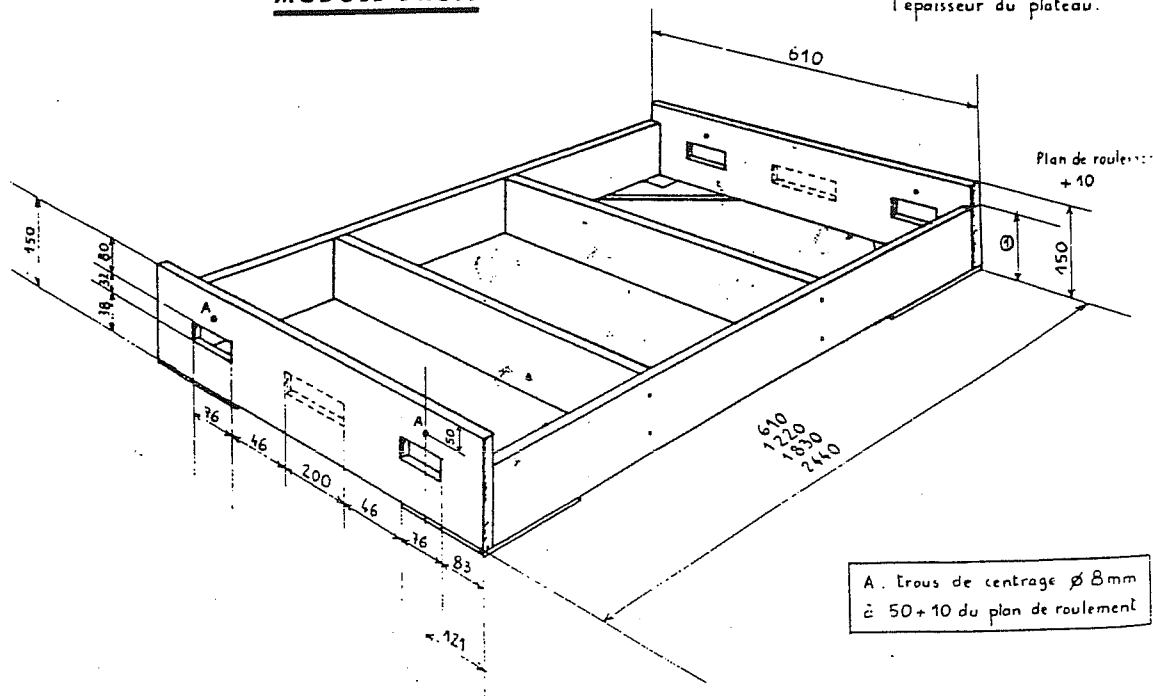
LE SYSTEME MODULAIRE

Modules HO,
normes FFMF.



MODULE DROIT

④ Hauteur de cette planche en fonction de l'épaisseur du plateau.



Il s'agit de proposer une normalisation simple et pratique destinée à la confection de réseaux modulaires et démontables. Il permet ainsi à plusieurs acteurs de mettre en commun leurs réalisations. L'ensemble forme alors un réseau parfaitement fonctionnel lors des expositions.

Ces normes se concrétisent par un schéma idéal d'un module type. Il est toute fois possible de concilier d'autres formes de réseaux. Ceux-ci pouvant, s'ils respectent l'interface de type modulaire, concourir à la réalisation des réseaux modulaires.

Depuis plus de 10 ans, le système modulaire de la FFMF a connu un développement important et même unanime et inattendu par son ampleur.

Les très nombreux réseaux ont fait rêver les uns et les autres lors des expositions de plus en plus nombreuses.

Le modélisme ferroviaire, par sa diversité est devenu un spectacle apprécié du public.

Que cette passion vive, intéresse de nombreux jeunes acteurs, vive le modélisme ferroviaire du RAMCAS.

Jacques KALTENBACH

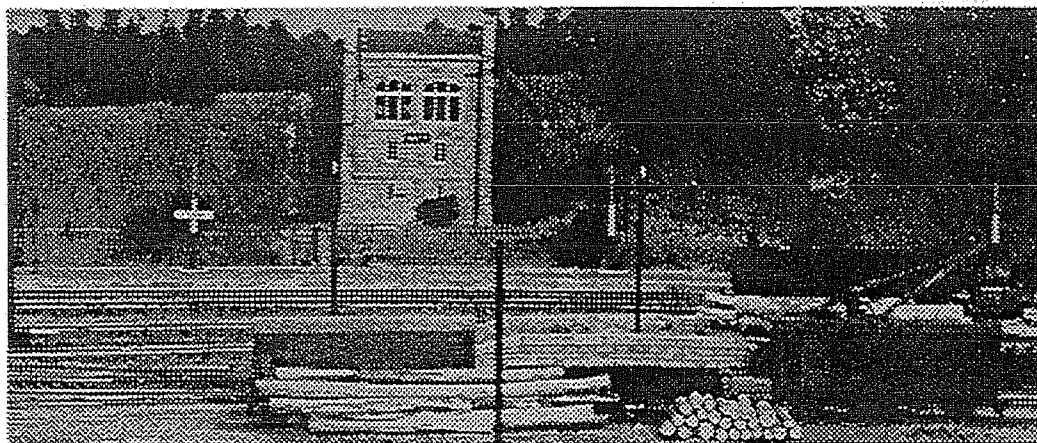
LE 25 IEME ANNIVERSAIRE DU RAMCAS

L'Expo du 25ième Anniversaire

Selon une tradition maintenant bien ancrée, le club organise, avec le soutien du Musée son exposition quinquennale de modélisme.

Celle-ci aura lieu les 27 et 28 avril 96 et s'inscrit dans le cadre des festivités du 25ième anniversaire des 2 associations.

Je souhaite que cette manifestation présente un large éventail de l'activité modéliste, aussi bien en matière d'échelles que de thématiques. Cependant, le taux de remplissage du Musée nous limite dans les emplacements disponibles, il sera donc peut-être nécessaire de faire des choix.



La gare de Lutzelbourg en HO par Jean BUCHMANN

A cette date, une douzaine d'inscriptions me sont parvenues de tous horizons géographiques (Belgique, Luxembourg, Allemagne, Suisse) les membres du club sont bien sur prioritaires pour présenter leur réalisation et je les encourage fortement à le faire.

La disposition des stands dans le Musée se fera selon le même principe que les expos précédentes :

- tables de brasserie habillées de toile de jute,
- fourniture de prises de courant à chaque stand;

- traitement des frais différents selon que l'exposant est amateur ou professionnel.

J'espère que notre manifestation fera converger toutes les énergies du club. Une telle expo, et certains le savent bien, demande en effet beaucoup de travail. Réservez vous dès aujourd'hui ces dates.

Le Président
Joël LAURENT

LE RAMCAS

Composition du comité :

Président : Joël LAURENT

vice-président : Michel WEINZAEPFLEN,
Robert KEPPI.

Secrétaire : André HILS

Trésorier : Pierre LINSIG

membres du comité : J.Claude SCHMITT, Guy KERN, J.Sébastien BERGER, Jacques KALTENBACH, Luc TRESCH, Mario GUERRA.

^
T

inscription :

voir fiche d'inscription en dernière page, la cotisation pour 96 est fixée à 120F.

réunion :

les réunions du RAMCAS ont lieu chaque deuxième jeudi du mois à partir de 20h45 à la gare centrale SNCF sur le quai 1.

La construction du réseau du musée du chemin de fer :

Chaque samedi après-midi et chaque mercredi soir, des membres du RAMCAS assurent une permanence au musée.

SOMMAIRE DES PROCHAINS NUMEROS

Dans les prochains numéros de SIGNAL nous aborderons des articles de fond sur les sujets suivants : on vous parlera des **différentes époques**, des schémas électriques (par exemple un schéma très simple pour un **fonctionnement en voie unique** avec voie de croisement), **l'exploitation** et les circulations en modélisme, des **schémas électroniques**, la suite de l'article sur les ralentis, etc...

Pour que ce journal réponde au mieux à vos souhaits, **faites-vous connaître pour aborder des sujets particuliers** ou pour rédiger vous même vos articles et en faire profiter les autres membres du RAMCAS.

Nous joignerons la liste des membres du RAMCAS et l'échelle pratiquée par chacun.