



# Correspondance

## Avril – Mai - Juin 2005



**BULLETIN TRIMESTRIEL**

[www.ibelgique.com/alaf](http://www.ibelgique.com/alaf)

E-mail : [alafinfo@ibelgique.com](mailto:alafinfo@ibelgique.com)

Dépôt Liège 2

Retour expéditeur : Secrétariat ALAF : Impasse de Vottem, 92 4000 LIEGE

## Correspondance

### Bulletin trimestriel

Rédacteurs: Sainte E, Collier W, Genet L, Collin Albert, Teller Jeanine, Magnée J-F  
Photo couverture : Une vue de la rue de la Gare ?

**Editeur responsable : Albert Collin, rue de la Gare 77 4102 Ougrée. Arrondissement Judiciaire de Liège. N° d'entreprise :**

CORRESPONDANCE est le bulletin d'information de l'Association Liégeoise des Amateurs de chemins de fer asbl.

**Abonnement (1 an, 4 numéros) : 9 € (EURO).**

Règlement au compte n° **068 - 2376674 - 07** de l'ALAF asbl. (Abonnement 2005)

Tout courrier, concernant l'ALAF asbl ou la revue, doit être adressé au secrétariat : Impasse de Vottem, 92 4000 LIEGE 04/225.13.88.

E-Mail: [jfmagnee@belgacom.net](mailto:jfmagnee@belgacom.net). ou [alafinfo@ibelgique.com](mailto:alafinfo@ibelgique.com) [www.ibelgique.com.alaf](http://www.ibelgique.com.alaf).

CORRESPONDANCE est envoyé gratuitement aux membres de l'ALAF.

Les textes des articles signés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Sauf stipulation contraire, les textes peuvent être reproduits librement avec la mention de la source (**à l'exception des articles extraits de la revue « Le Rail »**) et l'envoi d'un exemplaire de la duplication au secrétariat de l'ALAF asbl. Cependant, la publication d'un article que nous empruntons à d'autres publications reste soumise à l'accord de celles-ci.

## SOMMAIRE

Petit mot de la rédaction	page 3
Vous avez dit relief : A propos de la pâte à papier par A. Collin	pages 4,5,6,7,8,9
Introduction aux NEM La norme NEM 001	pages 10,11
Les équipes de l'ALAF au travail par Ricky	pages 12,13,14
L'écartement des voies en Europe et dans le monde	pages 16,17
Bourses et manifestations ferroviaires	page 17
Calendrier des projections du trimestre	page 18
Annonce de la bourse 2005	page 18

### **Le petit mot de la rédaction**

Notre assemblée générale s'est déroulée le mercredi 9 mars 05. La première décision qui a été prise par le comité est l'acceptation des renforts proposés par certains membres. En effet, trois personnes se sont proposées pour venir nous aider au comité. Eric Sainte et Alain Lekeux viendront en « stage » au comité et vont renforcer notre équipe. Un troisième membre, Léopold Robert viendra plus tard pour nous assister. Un grand merci à tous les trois pour leur dévouement au club.

Une des décisions prises lors de cette assemblée générale est de vous questionner sur les revues auxquelles nous sommes abonnés. Ce poste pèse très lourd dans notre budget et déjà lors d'une réunion en comité nous avons évoqué la suppression de l'une ou l'autre revue.

Chacun y va de son avis et ce n'est pas facile de s'en sortir. C'est pourquoi nous avons décidé de vous demander votre avis.

Vous trouverez au milieu de cette revue une feuille libre avec quelques questions concernant les différentes revues auxquelles nous sommes abonnés.

Nous vous demandons 5 minutes de votre temps pour nous donner votre avis et les revues que vous préférez.

Vous pourrez nous remettre vos réponses dans une urne au bar ou les envoyer au secrétariat ou par mail à l'adresse suivante : [francoisxavier.leemans@skynet.be](mailto:francoisxavier.leemans@skynet.be)

Notre bibliothécaire fera un résumé de vos avis et sur cette base, le comité prendra une décision concernant les revues que nous garderons et celles que nous supprimerons. Les résultats de cette petite enquête seront publiés dans le prochain numéro de correspondance.

Pour les gourmands, et je sais que vous êtes nombreux, notre miss « Gougouilles » nous fera quelques Croque-Monsieur **le vendredi 15 avril**. Gardez une petite place dans votre estomac.

Enfin, le travail a bien repris au club et notre réseau avance. Trois équipes sont désormais au travail, l'équipe Märklin continue sur sa lancée, les poseurs de la voie ont entamé un marathon et se feront un honneur d'avoir terminé le faisceau de Kinkempois pour les vacances de Pâques. (C'est pour rire, prenez votre temps), et enfin les maçons sont aussi à l'ouvrage et mieux que les maisons « truc-muche » clefs sur porte, pas moins de 26 bâtiments sont sortis de terre, une passerelle est presque posée (cela va plus vite qu'à la commune de la région) et bien d'autres projets sont en cours. Si le cœur vous en dit, venez nous rejoindre tous les vendredis.

Vous avez dit relief : A propos de la pâte à papier

Il ne me viendrait pas à l'idée de critiquer celui qui se plaît à faire tourner son train sur un plateau sans relief. Chacun trouve son plaisir ferroviaire comme il l'entend ; l'essentiel n'est-il pas de faire circuler son train et de l'exploiter plutôt que de laisser dormir ses beaux modèles dans des boîtes au fond d'un grenier ?

Cela m'amène à une réflexion ; pourquoi donc autant d'amateurs n'osent-ils pas mettre du relief sur leur réseau alors que dans chaque exposition ce sont les mêmes qui s'extasient devant les réalisations présentées ?

Je pense tout simplement que la réponse se trouve dans le fait que l'on ne sait pas comment faire ou que l'on n'ose pas faire.

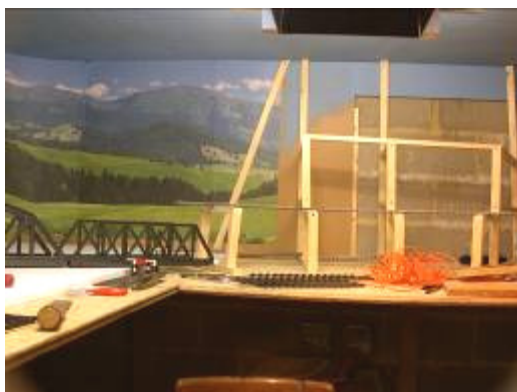
Je vais donc décrire ci-après la manière de donner du relief à votre réseau :

« Oser entreprendre le bonheur est au bout du chemin ».

1<sup>ère</sup> opération : Vous commencez à collectionner des cartons d'œufs. Inutile de vous gaver d'œufs au travers d'omelettes ou de fricassées, vous demandez tout simplement à votre boulanger-pâtissier de pouvoir récupérer ses cartons d'œufs qui l'encombrent et qu'il sera content de vous céder.



2<sup>ème</sup> opération : Vous imaginez le relief que vous voulez donner à votre réseau et vous commencez par fixer contre votre mur et sur votre planche des voliges de bois qui serviront d'ancrage à votre support de relief.



3<sup>ème</sup> opération : Vous achetez dans un « brico », « GAMMA » par exemple du treillis pour clapier à lapin (maille carrée de +/- 1cm de côté).



4<sup>ème</sup> opération : Vous découpez des morceaux de treillis avec une cisaille et vous les fixez sur les voliges. Fixez-les avec une agrafeuse, des clous cavaliers ou des attaches de câbles électriques



5<sup>ème</sup> opération : Découpez du papier d'emballage ou tout simplement du papier journal que vous collerez sur votre treillis avec de la colle de tapissier. (cela empêchera la pâte à papier de passer au travers des mailles du treillis. (laissez sécher 2 ou 3 jours)





6<sup>ème</sup> opération : Découpez 4 grands cartons d'œufs dans un seau d'eau (morceaux de +/- 5cm sur 5cm ) et laissez macérer le tout pendant quelques heures (le temps que les morceaux de cartons d'œufs soit bien imprégnés).

7<sup>ème</sup> opération : A l'aide d'un malaxeur à couleur monté sur une foreuse électrique que vous plongez dans le seau où stagne le carton imprégné d'eau vous réduisez celui-ci jusqu'à l'obtention d'une pâte.



8<sup>ème</sup> opération : Avec une vieille écumoire ou plus simplement à la main vous récupérez la pâte que vous videz dans un sac en toile (20cm/40cm) confectionnée par votre épouse ou acheté (genre sac de gymnastique).



9<sup>ème</sup> opération : Vous tordez le sac ou vous utilisez une ancienne essoreuse pour éliminer un maximum d'eau.



10<sup>ème</sup> opération : Vous videz le sac de son contenu dans une vieille casserole ou un seau.



11<sup>ème</sup> opération : Vous faites plus ou moins 3 litres de colle de tapissier (la moins chère possible) dont vous n'utiliserez que  $\frac{3}{4}$  de litre (le reste à conserver pour une prochaine utilisation) que vous videz dans la casserole sur la pâte asséchée et ensuite vous malaxez le tout avec une spatule en bois( par exemple) ou à la main.



12<sup>ème</sup> opération : Une fois la pâte bien homogène, vous l'étendez sur le papier qui recouvre le treillis à l'aide de petites spatules(magasin de modélisme ou en expo) Je préconise néanmoins la simple spatule à enduire ou de vitrier.



13<sup>ème</sup> opération : A l'aide des petites spatules accentuez le relief pour le rendre le plus réaliste possible.



14<sup>ème</sup> opération : Se reposer en attendant que la pâte sèche ( de 3 à 8 jours suivant la saison et la température de la pièce).

REMARQUE : Avec 4 grands cartons d'œufs, 3/4 de litre de colle de tapissier on peut obtenir et enduire +/- 50cm sur 50cm de pâte à papier.

15<sup>ème</sup> opération : A l'aide de couleurs acryliques, vous teintez vos rochers en noir ; ensuite vous les grisez ; vous appliquez également de la couleur terre de sienne et lorsque tout est sec, accentuez les reliefs avec un pinceau sec qui a été préalablement trempé dans le blanc.



16<sup>ème</sup> opération : Saupoudrez à la volée de l'herbe synthétique après avoir préalablement encollé le support avec de la colle blanche (colle à bois coupée à 50%d'eau).





17<sup>ème</sup> opération : La plus facile ; admiration de son œuvre et auto-satisfaction de s'être dépassé et d'avoir réalisé ce que d'autres avant vous ont fait et que vous pensiez ne pouvoir faire.



A vos outils et bon courage ; le succès est au bout du chemin !

Albert COLLIN



SerInGa SPRL

Tél: 02/201.06.30 - 082/22.67.32

Fax: 082/22.75.80

Rue Adolphe Sax, 98 - 5500 Dinant

# Introduction aux NEM

## NEM 001

© by MOROP - La reproduction, même partielle, est permise à condition d'envoyer un exemplaire au secrétaire général MOROP Normes Européennes de Modélisme **Documentation Edition 1983**

### 1. Naissance des normes

Dans le passé, les articles produits par les fabricants de trains miniatures en Europe étaient fort différents sous bien des rapports, pour des raisons tenant au désordre dans lequel chacun poursuivait son évolution. Il n'y a pas eu là grand inconvénient, tant que chaque firme a offert en bloc tout le nécessaire au montage d'un circuit en modèle. Dans cette situation de chasses gardées, l'industrie ne voyait aucun intérêt à une unification. C'est à partir de 1950 que l'expansion de la pratique du modélisme ferroviaire a amené l'apparition de quantité d'entreprises, qui ont mis sur le marché des gammes diversifiées de matériel roulant, matériel de voies, d'accessoires et pièces détachées. Dès lors l'absence d'unité, tant au niveau des échelles, des écartements, des systèmes électriques, des attelages, qu'à celui des cotes de la voie et de l'essieu, a été ressentie avec toutes ses frustrations. C'est ce qui conduisit les associations d'amateurs du modélisme ferroviaire, créées entre-temps dans leur cadre national, à se grouper en 1954 dans l'Union MOROP (à l'origine "Union Européenne des modélistes ferroviaires" élargie par la suite en "*Union Européenne des modélistes ferroviaires et des Amis des chemins de fer*"), dont le but premier et essentiel fut d'élaborer des "Normes Européennes du modélisme ferroviaire" (NEM), tâche prise en charge par la "Commission Technique" (CT) constituée à cet effet, qui, par extensions et révisions, poursuit l'adaptation de cet ensemble normatif au stade de l'évolution de la technique.

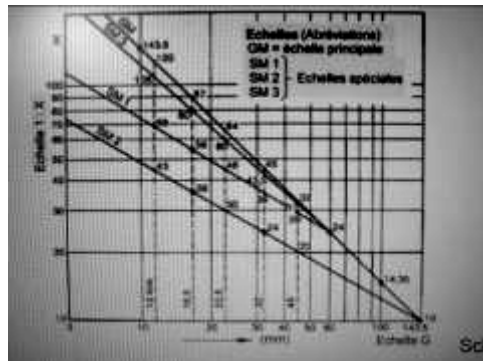
### 2. Bases théoriques des NEM

Dès la création du MOROP, le corps des normes les plus essentielles, portant sur les échelles de réduction, les cotes de voie et d'essieu, la doctrine électrique, put être bâti en peu de temps. Il avait été possible dans ce travail de puiser en partie dans les travaux déjà effectués par quelques associations nationales (normes MONO, NORMAT, entre autres). Ayant par ailleurs analysé les normes déjà existantes, p. ex. les NMRA américaines et les BRMSB britanniques, on dut constater qu'elles avaient des origines totalement empiriques et qu'elles offraient, aux divers écartements, des conditions fort différentes au regard de la relation entre sécurité fonctionnelle de circulation et proportionnellement de la roue et du rail (ces normes américaines et britanniques ne répondaient d'ailleurs pas aux caractéristiques du contexte ferroviaire continental européen).

Ces considérations conduisirent à dresser un diagramme faisant correspondre aux écartements (portés en abscisses) les rapports de réduction (en ordonnées) propres aux divers paramètres. Le recours à un système "double-logarithmique" des axes de coordonnées, distribuant sur une droite les points représentatifs d'une relation uniforme aux divers écartements retenus, a permis une reconnaissance sûre des dispersions à corriger et la sélection judicieuse de quelques rapports de référence : d'abord le "rapport de base" (RB) de l'écartement modèle à la largeur de voie prototype, puis des rapports spéciaux pour certains éléments ou organes qui, pour une sécurité équivalente ou pour toutes autres raisons, sont à sur-dimensionner d'autant plus que l'échelle est plus petite :

le bandage en largeur et le rail (RS1), le boudin (RS2). Un RS3, visant à contenir la tendance aux surlargeurs des châssis du matériel, qui a été utilisé un temps par quelques fabricants de matériel HO, n'a plus aujourd'hui de raison d'être que pour l'échelle 0 (matériels construits au rapport 1:43,5).

Schéma



Les normes élaborées et coordonnées à partir de ces principes procurent en modélisme ferroviaire des conditions de sécurité fonctionnelle à peu près équivalentes dans toutes les échelles. Les cotes des divers éléments ont été choisies avec la double préoccupation, non seulement de répondre aux besoins des modélistes, mais aussi aux conditions de la fabrication industrielle.

Aux échelles pratiquées à l'origine I, O, S, HO et TT se sont ajoutées par la suite les échelles plus petites N et Z.

### 3. Constitution et développement des NEM

Après deux décennies, la nécessité est déjà apparue de réexaminer les normes de la première génération et de les adapter aux possibilités techniques de la fabrication industrielle. Dans cette nouvelle étape on a conservé le principal, reconnu fondamental, du diagramme des réductions, mais on a abandonné l'asservissement rigoureux aux rapports spéciaux pour une meilleure prise en compte de certaines particularités.

On s'est attaché dans la mesure du possible à assurer une compatibilité avec les NMRA compte tenu de l'évolution de celles-ci. Le trait le plus marquant en ce sens a été l'adoption d'un système, dans lequel les cotes, au lieu d'être indiquées avec une valeur nominale et des tolérances explicites, n'ont dans bon nombre de cas, qu'à être situées par maximum ou minimum. Grâce à cette ouverture, la possibilité est donnée au modéliste de réaliser certains organes (p. ex. le boudin en hauteur) avec une précision dans la fidélité encore accrue, sans que la sécurité fonctionnelle en soit compromise.

La révision a également conduit à établir une distinction entre "normes impératives" et "recommandations", le respect des premières s'imposant pour des raisons de sécurité fonctionnelle, alors qu'il s'agit dans les secondes de cotes dont l'indication répond à des soucis d'esthétique ou autres, ou bien de moyens appropriés à la conception et la construction du matériel et du réseau. Une troisième catégorie a été introduite en 1981, les "documentations", dont le rôle est de délivrer des recettes de travail, des synoptiques, des références au prototype, etc.

Quelques domaines restent encore sans normalisation satisfaisante, en raison de l'obstacle, non surmonté jusqu'ici, de la dispersion des choix industriels. Tel est le cas des divers systèmes d'attelage en usage pour certaines échelles. La tâche à venir consistera pour la "Commission Technique", d'une part à combler ces lacunes, d'autre part à offrir au modéliste, spécialement en étoffant la catégorie "documentation", des secours faciles à assimiler pour la construction et l'exploitation de son réseau modèle.

### **Les équipes de l'ALAF au travail...** **Entrevue de l'avancement des travaux sur le grand réseau.**

Depuis notre dernière exposition, quelques groupes de travail se sont mis en place sous l'égide de quelques « modélistes confirmés » qui ont pris sous leur aile les moins confirmés qui, en réalisant divers travaux sur ou pour le réseau, apprennent diverses techniques et font évoluer leurs capacités modélistiques.

Je parlerai tout d'abord de Xavier et Hervé, qui ont lancé le « Track-Gang » et qui, après de nombreuses séances de « Brainstorming » ou nous fûmes tous invités, ils purent débiter la pose des voies du dépôt de Kinkempois. Tous les vendredis (ou presque), vous pourrez les voir, perchés sur le réseau, poser les voies et aiguillages. Certes, ce n'est pas une tâche aisée, mais elle n'est pas non plus insurmontable. Quiconque veut apprendre à poser les voies avec eux est le bienvenu. Il pourra leur donner un sérieux coup de main tout en se formant.



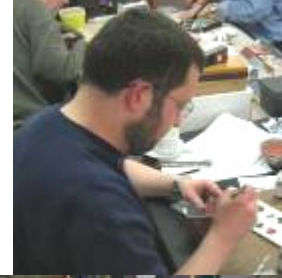
Ensuite, il y a le « Electro-Gang » ou « Service ES » du réseau. Sous l'égide d'Alphonse et de Grégoire, il s'occupe de tout ce qui concerne l'électricité et l'électronique du réseau (gestion d'itinéraires, câblage, alimentation, signalisation, et j'en passe...) Si cela paraît rébarbatif à première vue, il s'agit surtout d'une tâche tant primordiale qu'instructive. En effet, les techniques appliquées à notre grand réseau peuvent également servir pour un réseau personnel de dimensions éminemment plus modestes. D'ailleurs, Alphonse accueille à bras ouvert tout modéliste, tant débutant que confirmé en électricité ou électronique. Le débutant apprendra les ficelles de ces domaines tout en travaillant pour le club tandis que le confirmé pourra autant aider aux travaux qu'à la formation des néophytes dans ce domaine (dont je fais partie, je l'avoue sans honte aucune)

Il y a également le « Jaws-Gang », plus communément appelé « Equipe Märklin ». Sous l'égide de Pierre, il s'occupe de tout ce qui concerne la section « 3 rails AC » du réseau, tant pour la pose de la voie que le câblage, la signalisation et l'alimentation (tant en commande Analogique qu'en commande Numérique). Sous leur égide, la section « Märklin » est devenue fonctionnelle, avec également la protection des trains par un bloc canton électronique influant sur la signalisation... Bref, un magnifique travail qui a été apprécié à sa juste mesure par les membres et non-membres lors de l'expo... Les Märklinistes désireux de participer à cette réalisation sont les bienvenus et peuvent s'adresser directement à Pierre.

Enfin, il y a aussi le « Gang des Humoristes », j'ai nommé l'équipe « bâtiments – décor ». Placée sous l'égide de notre ami Alain, assisté de votre serviteur, elle s'occupe de la réalisation des bâtiments et autres éléments de décor... Réputée pour sa bonne humeur et ses crises de fou rire (à cause des blagues lâchées sans préavis par certains de ses membres), elle est aussi réputée pour la qualité de ses réalisations. Il suffit de regarder les divers bâtiments qui peuplent progressivement la fin de la section « Kinkempois » avant les deux raquettes superposées... Maisons d'habitations, commerces divers, sans oublier les « Pompes Funèbres Jean Quirit »



de notre ami Alain, la Boucherie « Chez Rinaldo » de votre serviteur, les réalisations de notre ami Jean-François, et celles d'André, Hervé, et de tous ses autres membres... Il suffit de scruter ces bâtisses pour se rendre compte du niveau atteint par cette équipe... Sans oublier que son initiateur et votre serviteur se sont lancés dans des projets complètement fous : Alain a entamé la réalisation de l'église Saint-Vincent (Fettine) tandis que votre serviteur a complètement « pétié les plombs » devant une bâtisse et s'est lancé dès lors dans la réalisation d'une ferme castrale en carré Hesbignonne datant du 16<sup>e</sup> siècle...



Bref, toutes ces équipes contribuent tant à l'avancement de notre projet de réseau qu'à la formation des membres, jeunes et moins jeunes, aux diverses techniques modélistiques. Leur philosophie : Apprendre en travaillant sur le réseau, le tout dans la bonne humeur et un esprit de franche camaraderie.



Si vous désirez rejoindre l'un de ces groupes, n'ayez surtout pas peur de vous adresser à l'un de ses « responsables ». Il vous accueillera à bras ouverts et vous aidera à progresser tout en réalisant diverses tâches utiles pour le réseau. Car, tout compte fait, c'est à ça que doit servir un club, non ?



Le Peinteur Masqué...







# s.p.r.l. Jocardis

Trains & Trams Miniatures  
Rue de Bruxelles, 53 . 7850 – Enghien

<http://www.jocardis.be> • E-mail: [webmaster@jocardis.be](mailto:webmaster@jocardis.be)  
Tél.: 0032 - (0)2 / 395.71.05 - Fax: 0032 - (0)2 / 395.61.41

**En 2005, notre programme AM continue  
une toute nouvelle conception**



35 200 2R   
35 201 3R Digital/Analogique  
AM 665 - Verte - 2 Pantos  
petites bandes jaunes

JOC 35 218 2R   
JOC 35 219 3R Digital/Analogique  
AM 653 - Bordeaux - "Fumeurs"

JOC 35 304 2R   
JOC 35 305 3R Digital/Analogique  
AM 597 - SABENA + petits avions

35 204 2R   
35 205 3R Digital/Analogique  
AM 651 - Verte - 1 panto  
larges bandes jaunes

JOC 35 220 2R   
JOC 35 221 3R Digital/Analogique  
AM 765 - NEW LOOK

JOC 35 306 2R   
JOC 35 307 3R Digital/Analogique  
AM 598 - SABENA "Airport Express"

JOC 35 210 2R   
JOC 35 211 3R Digital/Analogique  
AM 691 - Bordeaux - 1 panto

JOC 35 300 2R   
JOC 35 301 3R Digital/Analogique  
AM 855 - SABENA

JOC 35 308 2R   
JOC 35 309 3R Digital/Analogique  
AM 596 - Bordeaux - Ex SABENA

### L'écartement des voies en Europe et dans le monde.

L'Europe comme nous la connaissons maintenant n'était pas encore née dans l'esprit de nos politiques et les différentes compagnies des chemins de fer se souciaient peu de ses voisins. Chaque pays à donc de façon un peu anarchique, développé son propre réseau selon ses critères personnels (économique, culturel) et de nombreux écartements sont apparus.

En voici un aperçu et la liste n'est pas exhaustive.

<b>Ecartement en mm</b>	<b>Appellation usuelle</b>	<b>Exemples de pays utilisateurs</b>
2314	Voie large de Brunel	Ancien réseau du Great Western (UK)
829	6 pieds	Moscou-St Péterbourg (Russie) ligne de l'Erie (USA)
1676	5 ½ pieds	Indes, Ceylan, Argentine, Chili
1672	6 pieds castillans	Espagne, Portugal
1600		Brésil, Irlande, Australie
1524	5 pieds	Russie, Roumanie, Chine, Finlande, Panama
1435	Voie normale	Europe, Etats-Unis, Uruguay, Pérou, Afrique
1300		Brésil
1270		Chili
1190		Indes orientales
1118		Espagne
1090		Suède
1067	3 ½ pieds	Afrique, Chili, Colombie, Australie, Hongrie, Japon, Norvège, Nouvelle-Zélande, Soudan, Venezuela, Tasmanie, Russie.
1050		Palestine, Algérie
1000	Voie métrique	Europe sauf UK, Afrique, Afrique du Sud, Mexique, Pérou, La Réunion, Sénégal, Ouganda, Venezuela.
950		Sicile, Sardaigne, Italie
914		Colombie, Cuba, Ouest USA, île de Man, Mexique, Pérou, Salvador, Royaume-Uni.
900		Autriche, Allemagne, Portugal
891		Suède
826		Royaume-Uni
800		Suisse, Suède
785		Finlande, Allemagne
762	2 pieds 6 pouces	Brésil, Le Cap, Ceylan, Chypre, Royaume-Uni, Japon, Mexique, Nigeria, Saint-Domingue
760		Autriche, Bulgarie, Yougoslavie, Pologne
750		Algérie, Argentine, Congo, Estonie, Hongrie, Lettonie, Norvège, Pologne, Suisse, Tanzanie
724		Royaume-Uni
711		Royaume-Uni
700		Luxembourg



686		Royaume-Uni
610	2 pieds	Indes, Japon, USA, Tasmanie, Afrique du Sud, Venezuela
600	Decauville	Algérie, Maroc, France, ouvrages militaires, réseaux industriels
500	Decauville	Réseaux industriels, forestiers, parcs
400	Decauville	Réseaux maraîchers
381	15 pouces	Royaume-Uni (Romney, Hythe & Dymchurch, parcs d'attractions

D'autres écartements plus petits existent, de 64 à 260 mm et se retrouvent souvent dans les jardins. Beaucoup de ces écartements ont «disparu, à l'exception de la voie normale et de l'écartement russe de 1524 mm et les écartements larges de 1676 mm.

### Les différentes échelles et écartements.

Ecartement en mm	Dénomination de l'échelle	Réduction
6,5	Z	1/220
8	K	1/180
9	N	1/160
9	Hoe	1/87
12	TT	1/120
12	Hom	1/87
16.5	Ho (Ex 00)	1/87
22.5	S	1/64
32	O	1/45
45	I	1/32

Extrait de la revue « Correspondance » des mois de septembre – octobre 1984 n°5.

### Bourse et manifestations 2005.

10 avril 2005 : Fosse-la-Ville, Bourse trains, voitures et vieux jouets, de 9 à 13 h,

24 avril 2005 : Aywaille, Bourse trais, autos, jouets anciens de 9 à 13 h Salle St Raphaël.

01 mai 2005 : ALAF asbl, Bourse de train, rue de Berloz à Sclessin de 9 à 13 h à l'Ancienne Ecole du Château.

22 mai 2005 : Hoeselt Bourse de train au centre culturel de Hoeselt de 9 à 13 h.

5 juin 2005 : Rail Miniature Mosan Bourse à l'Institut technique Henri Maus de 9 à 13h.

Les informations reprises ci-dessus ne sont données qu'à titre d'informations. La rédaction ainsi que le comité ne pourraient être tenu responsable d'une annulation de la manifestation ou d'une erreur dans les renseignements fournis.

La rédaction

## **Calendrier des projections du trimestre.**

**Le mercredi 6 avril 05** : le 150<sup>ème</sup> anniversaire des chemins suisses a été un événement marquant du monde ferroviaire .Aujourd'hui , nous allons revivre une des ces manifestations exceptionnelles au travers d'un voyage fabuleux sur les pentes du Gothard en accompagnant un superbe train à vapeur. Cassette commerciale présentée par Albert COLLIN (+/- 50 minutes).

**Le mercredi 4 mai 05** : La E 460 des SBB-CFF est une locomotive bourrée d'électronique et gérée par ordinateur elle constitue le fleuron des chemins de fer suisses et de la technologie moderne. Nous allons suivre son histoire et ses services au quotidien au travers de beaux paysages que seule la suisse peut nous offrir. Cassette commerciale présentée par Albert COLLIN (+/-50 minutes).

**Le mercredi 1<sup>er</sup> juin 05** :Nous voici à nouveau en suisse dans sa région centrale combien attachante par son réseau ferroviaire que constitue le BLS.Nous allons revivre la traction au quotidien de ces rames bleues et grises non seulement sur la rampe nord et sud mais également sur les lignes apparentées. Cassette commerciale présentée par Albert COLLIN (+/-50 minutes)

**Le mercredi 6 juillet 05** :soirée libre.

**Le mercredi 3 août 05** :soirée libre.

**Le mercredi 7 septembre 05** :Ricky nous présente aujourd'hui un patchwork de photos ferroviaires Belges qu'il a eu l'occasion de capter au cours de ses diverses pérégrinations CD par Eric Sainte dit » Ricky »

**Le vendredi 15 avril 2005** : Petit restauration prévue au club soirée « Croque-Monsieur » à un prix démocratique. Garder une petite place dans votre estomac.

### **Notre Bourse :**

**Le dimanche 1<sup>er</sup> mai**

**De 9 h à 13 h**

**A l'ancienne Ecole du Château de Sclessin, rue de Berloz**

**Près du garage OPEL**

**Réservation :**

**auprès du secrétaire lors des réunions  
ou au numéro de GSM : 0472/793.815**