

P 204113

Belgique - Belgïe
P.P. - P..B
4020 LIEGE 2
BC 4109



Correspondance

Octobre - Novembre - Décembre 2008



BULLETIN TRIMESTRIEL

www.alaf.info

E-mail : infoalaf@yahoo.fr

Dépôt Liège 2

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

Correspondance Bulletin trimestriel

Rédacteurs: Sainte E, Collier W, Genet L, Collin A, Dehar H, Van de Voorde C, Laurent Maghe L, Christophe Paul Magnée J-F. Photo

Editeur responsable : Albert Collin,
rue de la Gare 77 4102 Ougrée.
Arrondissement Judiciaire de Liège.
N° d'entreprise : 420.059.488

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 2007)

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

E-mail: jfmagnee@belgacom.net

Site Internet : www.alaf.info

E-mail : infoalaf@yahoo.fr

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

Destination Vacances 3 pages 4 à 9

Nouveau site Internet page 10

A savoir pour l'expo page 10

Renouvellement de la cotisation page 11

Construction d'une voie Bi-Bloc
Pages 12 à 16

Construction d'une gare cachée
Pages 17 à 24

Calendrier des projections page 26

Voyage à Cologne le 6 novembre 2008. Réservation auprès d'Albert Collin covoturage de Liège jusqu'à Duren et voyage en train vers Cologne. Prix du billet de train et entrée comprise. Acompte à verser 10 €. Sous réserve d'adaptation . NON REMBOURSABLE

**Exposition annuelle le 8
et le 9 novembre 2008.**

info sur le site :
www.alaf.be mail :
contact@alaf.be

Il y a déjà un mois que la rentrée scolaire a eu lieu, dans un mois, ce sera notre exposition annuelle. Au vu des travaux réalisés cette année, décors, finitions des berges de la Meuse, et le passage en « Digital » de toute la grande boucle.

Chapeau bas aux travailleurs. Nous n'avons jamais autant avancé les autres années. Il faut dire que nous avons recruté beaucoup de nouveaux membres et pour une fois, ce sont des travailleurs, des gens qui désirent apprendre et qui rendent bien le savoir que les modélistes chevronnés de notre club ont donné.

C'est donc avec fierté que nous pouvons présenter notre travail. J'espère que les visiteurs seront conquis.

A propos de l'exposition les membres qui souhaitent donner un coup de main pendant le week-end, doivent prendre contact avec Albert Collin ou s'inscrire sur la liste de travail.

Pour ceux qui souhaitent faire rouler du matériel, veuillez prendre connaissance de l'avis en pages 10 concernant la mise aux normes digitales de votre matériel ainsi qu'un contrôle technique et visuel de votre matériel.

Chacun est responsable de son matériel avant, pendant et après l'expo? vous prendrez soin personnellement de son déballage et emballage. Ceci afin d'éviter tout mal entendu après l'expo.

Bonne lecture à tous

JFM

Le P'tit
Mot
du
Rédac'
chef

Destinations Vacances 3

Déjà de retour, et pourtant il me semble que c'était hier que je vous écrivais le deuxième tome de ces aventures... Cette fois encore pas de vie du club, et pourtant il s'en est passé des choses... Il me semble que je me répète en écrivant ces lignes, mais il est vrai que je n'ai pas été fort présent au club ces derniers temps, et quand j'y étais je préférais tailler une petite bavette (sans échalote)



au bar que de tailler du plasticard dans le fond du local... Heureusement pour moi et malheureusement pour vous, ma tendre moitié m'ayant encore embarqué dans un coin reculé de France, j'ai toutefois matière à vous écrire ces quelques lignes (je vous rassure, 6 page maximum suites aux souhaits de notre secrétaire de choc.)

Vendredi 18 juillet 2008, départ pour Besançon ville étape sur le trajet de notre dernière transhumance en date. Cette ville à elle seule mériterait qu'on s'y attarde pour la visiter mais ce ne fut pas notre cas. Arrivé tard, direction l'hôtel, dodo et départ tôt le lendemain matin pour notre destination finale : Bougé-Chambalud... Ne cherchez pas sur votre carte de France, vous ne trouverez pas. C'est en vallée du Rhône, près de Vienne, visualisez vous déjà un peu mieux ? Mais qu'est-il allé faire là-bas me direz vous ? Et si maintenant, je vous disais que ce petit village est idéalement situé à 100km de Saint-Georges-de-Commier (chemin de fer de la Mure), à 39km de Tournon-sur-Rhône (chemin de fer du Vivarais), à 102km de Montalieu-Vercieu (chemin de fer du haut Rhône), à 88km d'Anse (chemin de fer d'Anse), à 102km d'Estivareilles (chemin de fer du haut-Forez), à 61km de Dunières (chemin de fer du Velay), à 53km de Chatte (Le jardin ferroviaire), à... Stop ! J'entends déjà JF me rappeler « 6 pages maxi » et ma tendre moitié que nous n'avons que 15 jours de vacances seulement...

Bon, assez blablaté, passons aux choses sérieuses...
Première étape de notre périple : Le jardin ferroviaire de Chatte. Ce réseau de train de jardin (qui a dit nain ?) est l'œuvre d'un particulier, qui faute de place dans sa maison a « annexé » son jardin pour son plaisir et pour notre plus grand bonheur à tous. Pas





moins de 1100 mètres de voies LGB au 1/22.5, 70 aiguillages et 30 trains comptabilisant 250 wagons. « C'est tout cassé » m'a fait remarquer le plus jeune de mes gamins du haut de ses 5 ans... N'oublions pas cependant que ce réseau se visite de Mars à octobre où il fonctionne sans discontinuer contre vents et marées. Enfin marées, j'exagère un peu mais contre vents, soleil, pluies, gel canicules et autres rongeurs très certainement. Nous

resterons donc indulgents face aux signes d'usures et autres outrages du temps que ce réseau a subit, en espérant simplement qu'il ne s'agisse pas là des premiers signes d'une fermeture annoncée... Prenez madame avec vous car elle

s'émerveillera certainement devant cet immense jardin « miniature ». La végétation naturelle maintenue à la taille du réseau vaut à elle seule le détour. Et puis en sortant de là, attardez vous un peu dans la région, vous êtes en Vercors et son massif n'est plus très loin de vous, direction Choranche à une petite quinzaine de kilomètres de là. Vous y visiterez sa grotte où vous baladerez à flan de collines dans ce massif chargé de tant de



souvenir. En planifiant un rien votre visite, vous verrez que les occasions de découvertes de manquent pas. Si vous manquez de temps, arrêtez-vous simplement à Pont-en-Royans et visitez y son musée de l'eau. Perdez y encore quelques dizaines de minutes pour vous balader le long de la Bourne. Cette petite



rivière traverse le village vous y offrira les charmes d'un paysage superbe, d'une cascade hors du commun et d'un coin des plus agréable pour y déguster votre casse-croûte tout en observant les poissons vivant dans une eau d'une incroyable pureté.

Deuxième étape et première grande déception... : Le train du Vivarais. Nous avons



choisi cette destination pour cette grande occasion, nous (enfin surtout moi) nous faisons une joie d'enfin pouvoir voyager sur ce site mythique... Et puis ce laconique message « ne circule pas en 2008 » Je vous laisserai découvrir par vous-même le pourquoi de situation, n'en dirai pas plus et me joindrai simplement aux cheminots rencontrés sur le site afin de partager leur tristesse et leur incompréhension face à cette

tragédie. « Et pourtant le Mastrou aurait pu survivre, il était viable... » n'arrêtaient-ils pas de me répéter.

Il nous reste à espérer que tout ceci ne sera que passager et que demain il nous sera à nouveau possible de parcourir les voies du Vivarais. « Pour 2010 il devrait y avoir quelque chose de nouveau » me suis-je laissé souffler dans l'oreille par une des personnes présentes, mais je voyais bien qu'à ses yeux tout cela n'était que des hypothétiques paroles et qu'il n'y croyait plus...



Troisième étape : Chemin de fer du Velay. A défaut de « Mastrou » nous nous rabattons donc sur la ligne du Velay qui cour de Dunières à Saint-Agrève. Reste d'un réseau à voie étroite qui comptait à l'époque de son apogée quelques 200km de voies, 37 km en sont aujourd'hui exploités par le VFV. Celui-ci vous propose en haute saison deux destinations au départ de Tence : le mercredi vers Dunières et le jeudi ou le dimanche vers St-

Agrève. Chaque trajet dure environ une heure et demie. En choisissant bien

vosre horaire d'aller et de retour, vous aurez la chance de pouvoir « panacher » entre le train et l'autorail. A défaut, de pouvoir le faire choisissez l'autorail et surtout arrivez tôt assez pour pouvoir vous installer juste à coté du conducteur.

Départ de Tence, il est 9h45 direction St-Agrève arrivée prévue 11h15. Notre petit train parcourt bois et prairies à allure modérée et tiens, les vaches ne nous regardent pas, elles nous tournent le dos... Après un bref arrêt en gare de Chambon sur Lignon nous



quelques photos de plus pour l'album de famille...

repreons la promenade vers notre destination finale. Une fois arrivé sur place, nous aurons le choix entre un bon restaurant, une promenade à l'ascension du mont Chiniac et du patrimoine local ou bien d'autres choses encore. Pour ma part, je suis simplement resté sur place, à la gare, afin de participer aux opérations de remise en tête... Ben oui, on ne se refait pas si facilement ! Occasion unique de prendre

Dernière étape de ce périple : Le chemin de fer de la Mure. A mes yeux, du moins jusqu'à présent, le chemin de fer le plus impressionnant de tout ceux que j'ai jamais vu. Entre le massif du Vercors et le lac de Monteynard, ce train électrique parcourt les 30 kilomètres qui séparent Saint-Georges-de-Commiers à la Mure en un peu moins de deux heures. 142 ponts et viaducs ainsi que 18 tunnels seront nécessaires pour escalader les 600 mètres de dénivelé qui séparent les deux gares. De nombreux points d'arrêt sont prévus afin de vous laisser le temps d'admirer



ce paysage qui vaut le détour. Ce n'est sans raison que ce train a été surnommé le plus beau des Alpes.

Le trajet vous sera commenté par les soins de « Miss Blabla » accompagnatrice de charme dont le gabarit n'a pas grand-chose à voir avec celui de notre JF national. Contrôle des billets s'il vous plait... Après avoir croisé le train descendant nous reprenons notre ascension vers les sommets. Il



est rassurant de constater que la ligne et en cours de rénovation, les anciens poteaux de béton supportant la caténaire sont en cours de remplacement par de tout



nouveaux en acier. Il vous sera proposé des activités annexes comme la visite de la mine image ou une ballade en bateau sur le lac Monteynard. Des billets combinés sont possibles mais vous serez alors limité par les horaires et trajets possible. Pour notre part, nous avons choisi l'aller retour en train et puis repris la voiture pour retourner à la visite de la mine image. Ce fut l'occasion d'un dernier rendez-vous avec le premier train

montant de l'après-midi arrivé sur place en même temps que nous. Ah oui, j'oubliais les enfants ne sont pas oublié à la Mure, une voiture spéciale, avec aire de jeux, est réservée pour eux.

« Miss Blabla » proposera, lors de la descente, à nos petites têtes blondes un jeu d'observation où ils devront retrouver et comptabiliser le nombre des petits lutins disséminés tout au long du parcours. Les plus grands aideront bien entendus leur progéniture mais ils garderont avant tout un œil attentif aux paysages.



Le panorama en vaudra souvent le détour. Imaginez-vous les difficultés rencontrées par les bâtisseurs de cette ligne lors de la construction des viaduc et autres ouvrages d'art nécessaires pour que notre train puisse rejoindre sa destination !



Avant de terminer par notre petite chute habituelle, il reste à vous poser un dernier « petit quiz » : Quel chemin de fer avons-nous photographié ici à la sauvette ?



me

Et voilà juste 6 pages, notre secrétaire sera content, mais s'il vous reste des questions, ou si vous voulez voir d'autres photos, rendez vous sur le site www.alaf.be où l'article est complété de plusieurs autres photos. (NDLR : suite au crash du disque dur de l'ordinateur du secrétaire, il vous faudra patienter, juste le temps de refaire l'article (JFM))

A bientôt pour de nouvelles aventures
Texte, photo et autres bêtises par Laurent Maghe.

Nouveau site Internet de l'ALAF.

Si vous n'êtes pas au courant, c'est que vous n'avez pas d'ordinateur. (Si, si, j'en connais qui sont encore au TAM-TAM, ils se reconnaîtront). Depuis quelques semaines, notre ami Pierre Fouss a mis en route le nouveau site de l'ALAF.

Allez voir notre nouvelle vitrine, si vous avez des infos à communiquer, envoyez-nous un e-mail. (Enfin pour ceux qui peuvent) ;)

www.alaf.be

Quoi de plus facile à retenir.

L'exposition des 8 et 9 novembre 2008.

AVIS IMPORTANT

Les membres qui souhaitent faire rouler du matériel lors de notre expo devront soumettre celui-ci à un petit contrôle technique et visuel. Pour rouler sur le grand réseau, le matériel moteur devra être équipé et aux normes digital les plus modernes, soit être équipé d'un décodeur « LENZ » type Silver ou Gold pourvu de l'ABC. L'écartement des roues des voitures et wagons devra être vérifié. Tout ces contrôles seront effectuer par l'équipe technique. De plus, il sera établi une fiche constatant l'état du matériel (pièces cassées, manquantes etc.). Un contrôle contradictoire sera effectué en cas de litige. Pour ceux qui ne souhaitent pas équiper leur matériel roulant en digital, le club prêtera des décodeurs. (Les machines doivent être récentes et équipées d'une prise nem pour les décodeurs) Le décodeur sera retiré à la fin de l'expo. Si le membre souhaite garder le décodeur celui-ci lui sera vendu au prix d'achat.

Les consignes sont identiques pour le matériel Märklin en tenant compte des spécificités de la marque pour le digital. Pierre Ruiz et son équipe se chargeront du contrôle.

La vérification devra se faire dans les 2 premières semaines du mois d'octobre.

La voie unique du réseau fonctionnera toujours en analogique et permettra aux membres possédant du matériel classique de circuler sur le réseau. Cette mise aux normes digitales choisie par notre club nous permettra de montrer un plus beau spectacle à nos nombreux visiteurs.

Merci de votre compréhension.

Le comité et les responsables du réseau.

Renouvellement de la cotisation.

Dans 3 mois, l'année se termine. Afin d'éviter les retards comme les années précédentes, nous vous prions de bien vouloir verser votre cotisation pour le 31 janvier 2009 au plus tard. **Passée cette date, des frais administratifs seront comptés en plus.**

Le montant de la cotisation est de **45 €** (y compris les 5 € d'assurance). Cela ne fait que 3,75 € par mois.

Le paiement de celle-ci peut se faire lors des réunions auprès de **Monsieur Alphonse Volders** ou au moyen du bulletin de versement ci-joint sur le n° de compte suivant :

Dexia banque : n° 068-2376674-07
(En communication : Nom + cotisation 2009).

J'insiste sur la communication, elle est très importante, surtout lorsque vous payez avec un compte qui n'est pas à votre nom. Merci de faciliter la tâche du trésorier.

Votre carte de membre sera disponible dès le premier mercredi du mois de février (Demandez-la à un membre du comité). Si vous désirez recevoir votre carte par la poste, veuillez majorer votre paiement de 1€.

Construction d'une voie sur traverse Bi-Blocs.

Lors de mes participations à de nombreuses expositions depuis septembre 1986, j'ai toujours remarqué que la voie sur traverses bi-blocs n'a jamais été reproduite. Aussi lorsque en mai 1988, pour les dix ans du club, le comité lança un concours de dioramas ferroviaires, j'ai eu l'envie de reproduire ce type de voies. Après concertation avec un autre membre du club, nous avons décidé de construire un ensemble indéformable de quatre modules aux normes belges.



Sur cet ensemble, j'ai reproduit la séparation de deux voies uniques, dont l'une était sur traverse bois, l'autre, la plus longue des deux, sur traverses bi-bloc. Cet ensemble a été présenté lors de plusieurs expositions, dont Mulhouse en 1991, avec le premier prix catégorie diorama à la clef.

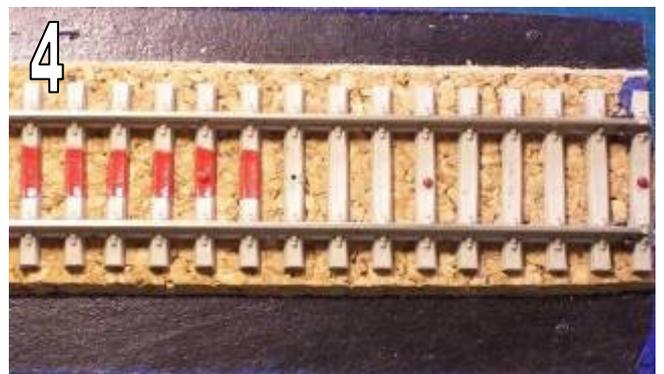
Comme ces modules étaient statiques, j'ai construit en 1994 un premier réseau fonctionnel, mais malheureusement (car j'y ai pensé trop tard) sans voies bi-bloc. Comme tout réseau doit évoluer, en 2000, j'ai agrandi et transformé ce réseau, qui est devenu le réseau vu entre autre à Genk en octobre 2005, ou Malines en octobre 2006, ainsi que Marche-en-Famenne en Novembre 2006, où nous avons obtenu le second prix du public.

Cette fois-ci, je n'ai plus oublié ma chère voie bi-bloc, car les deux tiers du réseau en sont constitué. Comme ce type de voie n'existe pas dans le commerce, une seule solution s'est imposée : la fabriquer soi-même.

Comme base, je prends la voie sur traverses béton de Peco ; elle existe aussi en Roco, avec une forme de travelage différente; seule différence : la manière dont elles sont construites. En effet, les traverses sont réunies par quatre chez Peco, alors qu'elles ne le sont que par deux chez Roco, ce qui rend le travail plus long et plus ardu pour celle-ci. Pour celui qui préfère la forme du travelage Roco, mis à part le travail de préparation qui est plus long, tout est identique. (photos 1 et 2)



Comme pour n'importe quelle voie, il faut d'abord poser la dite voie sur le réseau, car ce n'est qu'une fois installée que l'on peut la transformer. Il est inutile de la fixer de manière forte, par de nombreux clous, entre autre, car ils seront supprimés.



Vient ensuite la principale difficulté : la réalisation du travelage bi-bloc ; en voici les opérations. Comme son nom l'indique, la traverse est constituée par deux blocs de béton, réunis par une cornière métallique, noyée dans le ballast (photo de voie bi-bloc). Il va donc falloir représenter les deux blocs de béton ; comme la cornière est noyée dans le balast, on peut l'oublier. Photo 4

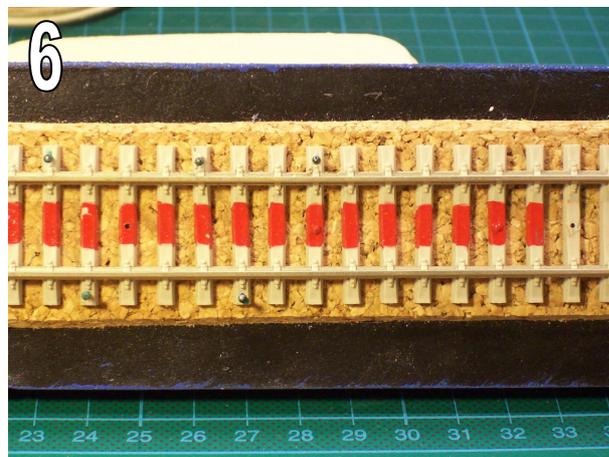
Pour couper les blocs à bonne dimension, il va falloir fabriquer un gabarit de coupe . Pour simplifier, je passe sur les recherches et les calculs, pour arriver tout de suite aux dimensions de ce gabarit ;



Voici le dessin avec la cote pour la découpe de la traverse :

La découpe dans le gabarit correspond au profilé du rail.

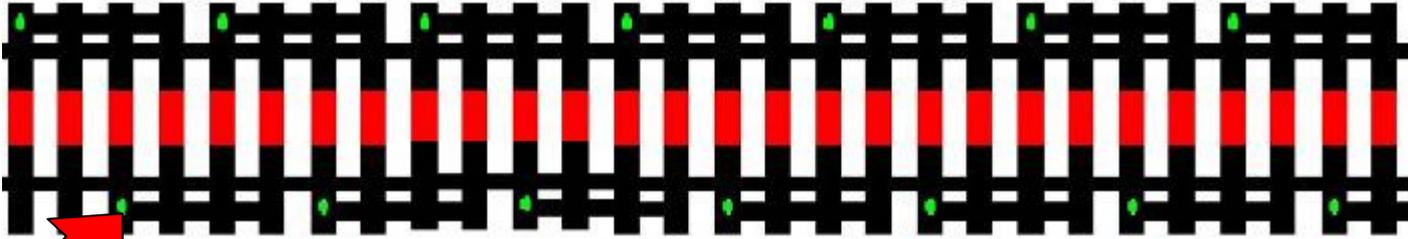
Une fois en possession de ce gabarit, on trace, avec un marqueur la ligne de coupe sur les traverses ; ce travail se fera avec un marqueur à pointe fine, pour chaque file de rail , ce qui délimitera la zone à découper. (photos 5 et 6)



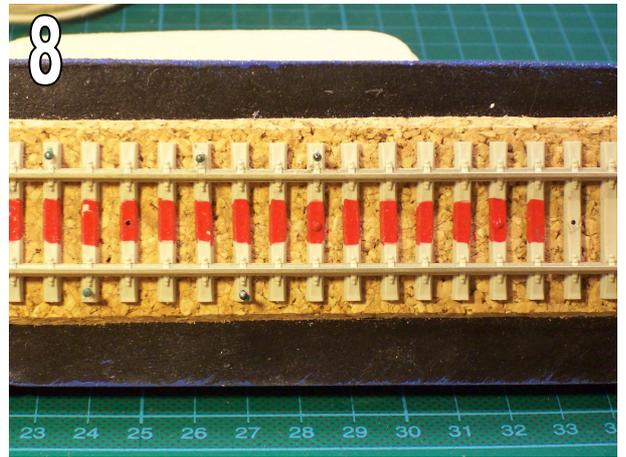
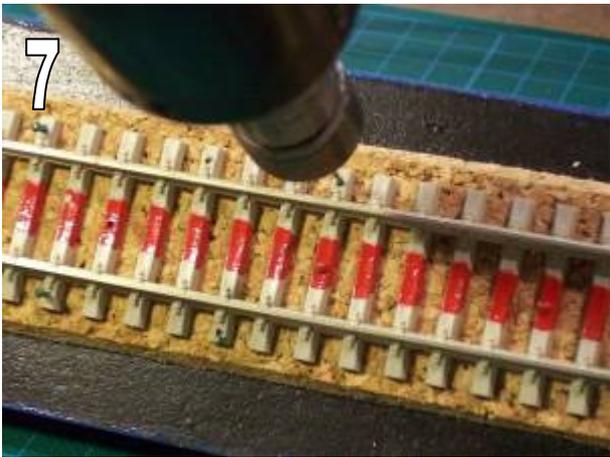
Mais avant de couper, attention, car si l'on coupe les traverses maintenant, les profilés ne seront plus tenus entre-deux, avec pour résultat que plus rien ne sera en place, écartement et position des blocs de traverses . Comment éviter cela ? C'est à la fois simple et compliqué, et c'est ici que la voie Peco attrape son avantage sur la Roco.

Comme dit plus haut, les traverses chez Peco sont reliées par quatre de façon alternative.

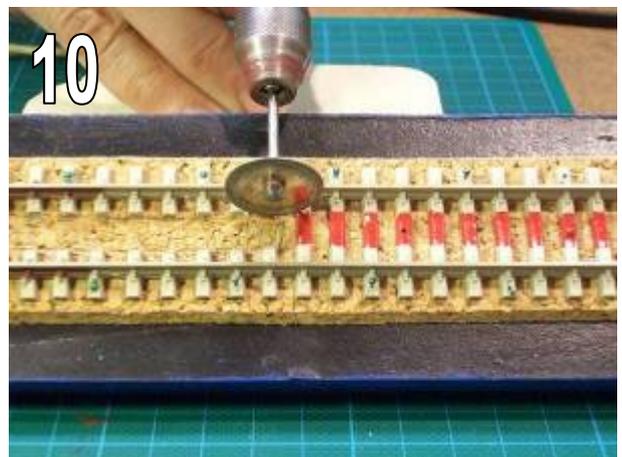
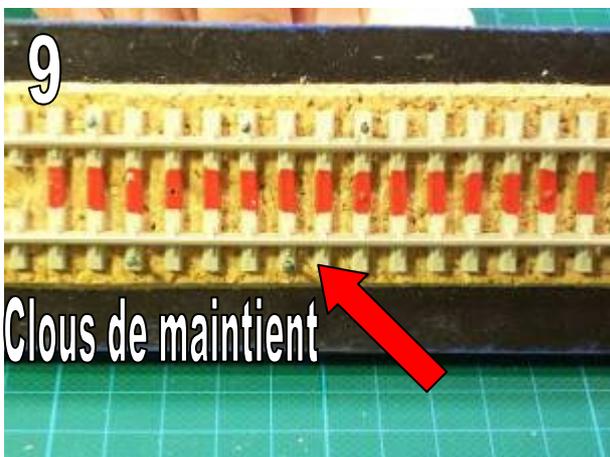
Afin de fixer la voie définitivement, forer un trou de 1mm de diamètre toute les 4 traverses, et ceci de chaque coté de la voie (je sais, c'est un travail long et fastidieux, mais il est très important) ; placer ensuite dans chaque trou un clou Roco - c'est celui qui va le mieux, et sa tête disparaîtra avec la mise en peinture.



vert : trous pour les clous (flèche) ; en rouge (au centre du rail) : partie à supprimer.

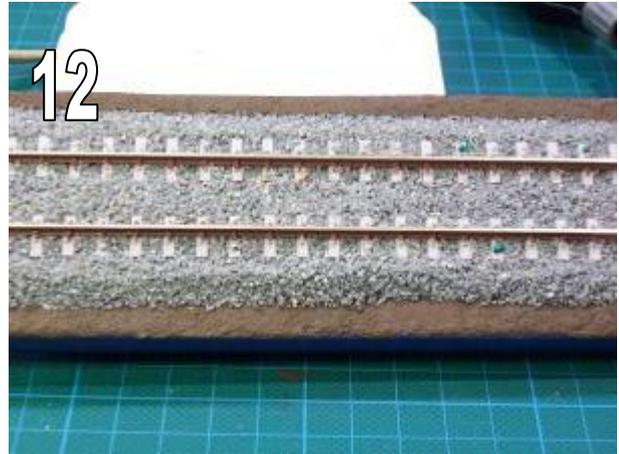
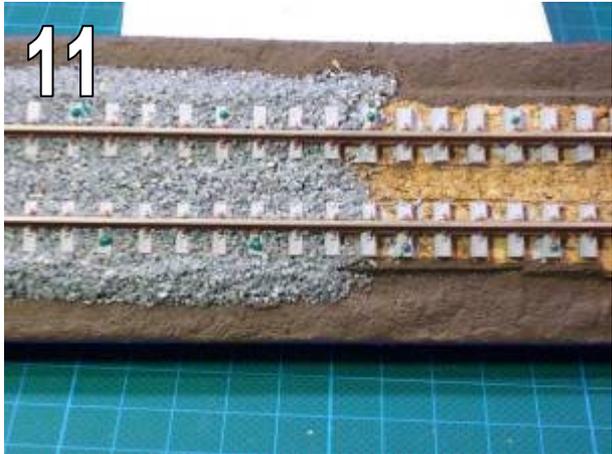


Cette fixation terminée, les clous centraux provisoires seront enlevés, et la partie centrale des traverses disquées, afin d'être supprimée. (Photos 9 et 10)



Vient maintenant la mise en peinture de la voie : les blocs bétons (c'est ici que l'on se rend compte du nombre) en teinte gris-béton, plus ou moins propres ou patinés anciens selon le goût, ainsi que les cotés des rails.

Après séchage, ballaster et encoller suivant votre méthode habituelle.



Voici ce que cela donne sur mon réseau
MENCHIOR Jean-Claude



Construction d'une gare cachée en HO.

Dans les années ' 80, j'avais construit une gare cachée-transbordeur en "N". Cette gare cachée se trouvait dans la cave à côté de celle du réseau. L'intérêt d' un tel montage consiste essentiellement à ne pas devoir utiliser d'aiguillages: moins cher et surtout gain de place.

En effet, avec des aiguillages, même montés en parallélogramme, on perd chaque fois au moins la dimension de deux aiguillages sur la longueur des voies. Depuis, je suis passé en "HO", dans la même cave ... Le réseau est donc proportionnellement plus petit, et encore moins de place! Bien que mon réseau soit époque 3 en voie unique, donc convois relativement courts, des voies d' 1,10m étaient un maximum ... Un peu juste quand même!

Après avoir bien creusé le problème, la lumière m' est venue! En montant les rails en courbe, j'avais alors des voies d' 1,47m, OK chef!



"Le bidule" est construit et comme celui en "N" , ça marche!! Je vais donc vous expliquer comment fabriquer tout cela.

Plutôt que de faire une grande tartine dont j'ai le secret, voici quelques schémas. Une vue de l'implantation des éléments côté relais, une vue de la partie centrale et enfin un

éclaté pour situer les sous-ensembles. Egalement un plan du câblage. Les plans montrent un transbordeur rectiligne, mais en courbe c'est « la même chose», la partie saillante étant simplement à ajouter d'un côté .

Le réseau est en continu analogique, mais en digital cela doit être aussi possible. Le transbordeur se trouve sur une boucle de retournement et est donc toujours pris dans le même sens.

Le.« plus B» est le plus d'un transfo auxiliaire, dont le moins est commun avec le moins traction. Sans cela, les LEDs peuvent s'allumer anarchiquement. Si le transbordeur se trouve à portée de main, il est naturellement possible de faire tout ça plus simple, en manuel.

Quelques recommandations malgré tout:

Pour la boiserie~ j'ai utilisé du contreplaqué de 12mm, mais du 9mm est amplement suffisant! Et moins cher. Pour le plateau, prenez de préférence du MDF, également de 9mm, pour obtenir un ensemble bien plat. Le contreplaqué étant toujours "torché", le MDF lise met" bien mieux et assurera la rectitude de l'ensemble.

Faites couper des bandes de 80mm au magasin, vous en débiterez chez vous les longueurs nécessaires à vos dimensions. Ensuite, faire les découpes et les forages dans les sous-ensembles.

En s'aidant du plateau de MDF, coupé aussi à vos dimensions et donc bien d'équerre, et sur une surface bien plate (chez moi par terre dans le living) faites le montage du squelette de la partie mobile (colle à bois et petits clous) SANS LA COLLER (comme moi...) sur le MDF! De cette façon il vous sera possible de vous mettre « dans » le squelette pour faire les soudures, réglages etc ... Notez bien que la face qui porte les roulements doit être en retrait de min.15mm de la partie fixe qui est en face, ceci pour éviter absolument que la tête des vis n'entre en contact avec cette partie fixe.

La pièce qui porte le roulement mobile est coupée dans de l'époxy de circuit imprimé, deux épaisseurs contrecollées pour rigidifier. Faire une "boutonnière" pour l'axe de la vis papillon.

Les frotteurs «X» et «Y» donnent et prennent du courant sur les rails par l'intermédiaire d'une languette, également en époxy cuivré, pour bien faire d'une pièce, dont la longueur sera déterminée par la profondeur de votre transbordeur. L'espacement des cases isolées se fera en fonction du nombre de rails et de l'espacement de ceux-ci. Le circuit vert indique la position du plateau, le circuit jaune la présence d'une loco sur la section «stop» correspondante. Les contacts «X» et «Y» seront soudés sur un morceau d'époxy cuivré, vissé sur la traverse fixe, et assez long pour rester accessible une fois le transbordeur« replié ».

Sur le profilé 10x10, les crans sont espacés de l'espace entre les voies, chez moi 60mm, car en courbe et raccord en biais. 45 mm doivent suffire pour des voies en ligne droite. Faire les crans très soigneusement, si possible fraisés. 3mm pour axe relais de 2,8mm. Ce profilé sera vissé juste en dessous du profilé de roulement, à l'endroit exact d'après« votre » position du relais.

L'écrou hexagonal de la tige filetée doit être fixé fermement sur une plaque de montage pour ensuite pouvoir être fixé au bon endroit. Il y a aussi la version "écrou rond « qui peut éventuellement être collé directement dans le bois à l'époxy 5 min. D'un côté la tige filetée est attachée au moteur. Un adaptateur est nécessaire pour les diamètres moteur et tige. Chez moi, j'en ai bricolé un avec du tube laiton et des rondelles, ce n'est pas parfait, mais ça va, le raccord final est un petit morceau de tuyau plastique souple (Garden center).

Le moteur est 'en principe un moteur d'essuie-glace de VW Golf, acheté en démolition. Comme j'ai employé une tige filetée courante (M14x2), ce moteur était trop lent (30 sec. pour 60mm!). J'ai alors démonté une vielle foreuse à accu, pour n'en garder que le moteur et le réducteur. Bloquée sur "1100 tours" et en 6 volt, par l'intermédiaire d'un LM350, c'est parfait (5-6 sec pour 60mm). Il existe cependant des filets spéciaux (de bien meilleure qualité que les ordinaires) qui doivent convenir: Overtoom 52690083, filet M14x4. Sur la grande vitesse et sous 15 volt, ça doit aller. Avec le transbordeur en "N" j'étais aussi en 15 volt.

Quand la tige du relais, après avoir avancé, retombe sur le profilé alu, les contacts à l'intérieur doivent rester mécaniquement "ON". Ce n'est que quand la tige tombe dans le cran suivant, que le relais retombe vraiment et coupe le courant, tout en mettant le moteur en court-circuit, ce qui le fait stopper net.

Les rails sont montés en dernier lieu. Effiler légèrement le bord intérieur des rails récepteurs dans le sens de roulement, pour rattraper l'inévitable petite différence d'alignement qui subsistera. Déterminer l'emplacement exact « moyen» en faisant avancer et reculer le transbordeur pour chaque rail.

Ben voilà, y'a plus qu'à!

Stefan.

Matériaux:

7 roulements à billes diam.
6/19mm épaisseur .6mm.
Vis chanfreinées M 6x35 +
écrous. Une vis "papillon" M6.
Vis M5x15 + écrous.
Rondelles 6/25, 6/12.
Plaquette époxy.
Relais ZETTLER AZ 169-3C-
12DP Deux microswitch 3 amp.
LEDs jaunes, vertes, une rouge,
une rouge clignotante (facultative,
signale un convoi sur la section
stop avant le

transbordeur, ce dernier en
mouvement); Résistances
de l'Kohm. Deux inverseurs
doubles, un bouton poussoir.
Diodes IN5400.
Un moteur d'essuie-glace VW Golf
ou autre qui convient.
Tige filetée OVERTOOM 52690083
+ écrou hexagonal ou rond.
Profilé alu en « U» 20mmx15mm,
1m Profilé alu en "L" 25x15mm, 2m
Profilé alu en "L" 10x10mm, 1m
Corde à piano de 2mm.
Tube laiton 2/3mm.

Les photos



01 Le relais



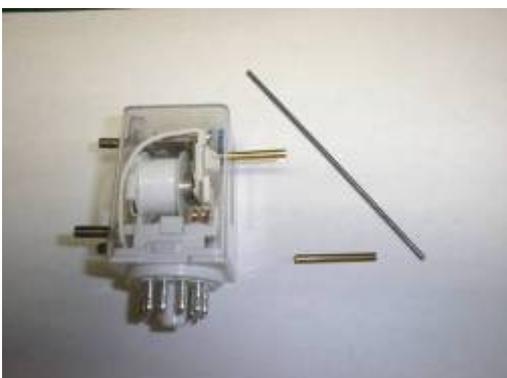
02 Ouvrir me relais (cure-dents et petit tournevis) éliminer le contact central et forer ici (à la main)un trou de 3mm.



03 Dans le trou coller un tube de laiton de 2/3mm, longueur 30 mm. Couper le couvercle pour le passage du tube.



04 A ces endroits forer à 5mm. Limer la tête des vis à 1 mm d'épaisseur
Coller par l'intérieur (cyano) 3 vis de M5 x15mm



05 Remonter le couvercle, couper un morceau de corde à piano de dia.2mm, longueur 100mm, quelques morceaux de tube laiton



06 Essai :ON



07 OFF ,ça va !



08 Coller 10 mm de tube laiton, enfiler un morceau de 30 mm (libre), fermer avec un tout petit bout de tube 2/2,5mm



09 Fixation du relais, peut encore être réglé.



10 La tige traverse la paroi.



11. Fixation du moteur de foreuse et adaptateur.



12 Le raccord des rails à la sortie.



13 Erou et tige filetée (ordinaire)



14 Chez moi, j'ai fait le contraire, les roulements de centrage fixes, ils ne portent que sur 26 cm, ce n'est pas vraiment assez.



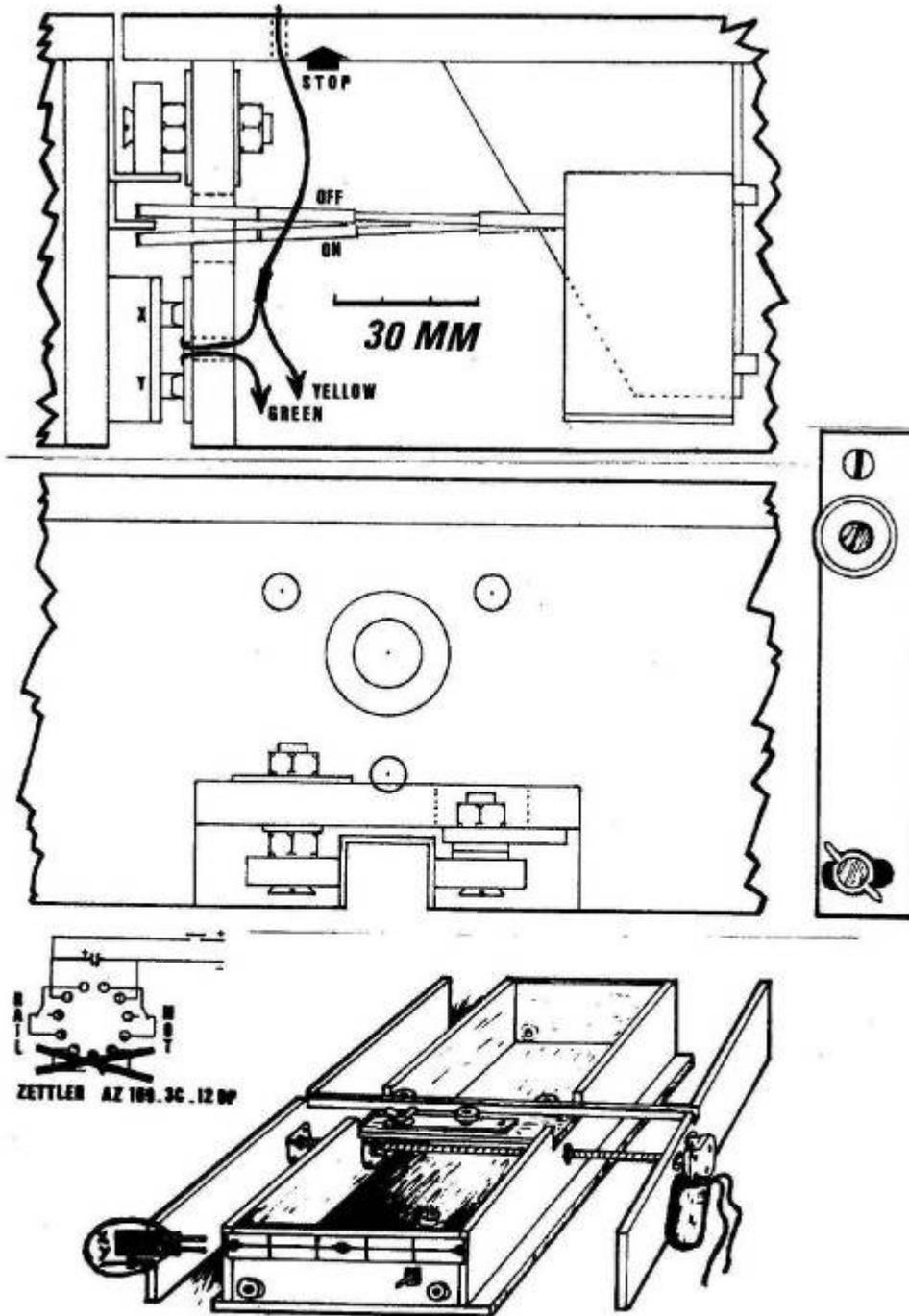
15 Un microswitch de fin de course.

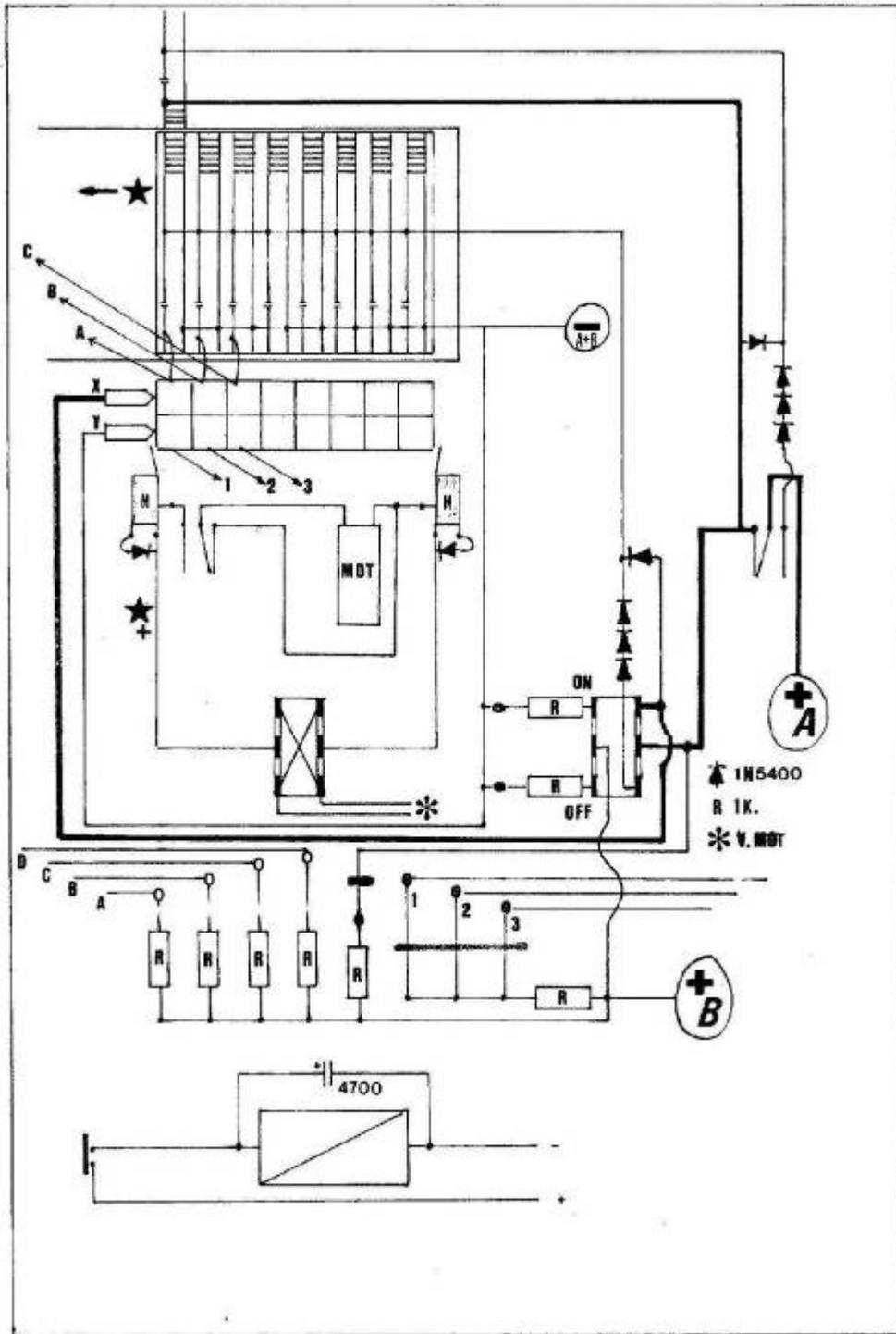


16 Le profilé avec les crans.



17 Le moteur d'essuie-glaces.





**SPECIALISTE LIEGEOIS DU MODELISME
FERROVIAIRE SUR PLUS DE 1000 m²
TOUTES MARQUES TOUTES ECHELLES
TOUT POUR LE DECOR ,VEHICULES HO
VISITEZ NOTRE SITE INTERNET**

HOBBY 2000
MODELISME

www.hobby2000.be

**QUAI DE LA BOVERIE 78
4020 LIEGE
TEL : 04/341.28.87 FAX : 04/343.66.03**

Surveillance d'entreprises

Contrôle de personnes



Surveillance de chantiers

Contrôle d'accès

Agence Belge de Gardiennage s.a.

rue Grande, 111 5500 Dinant

Tél.: 082/745.745 - Fax: 082/227.580 - (GSM: 0475/753.023)

e-mail: abgsecurity@skynet.be
02/201.06.30

A.B.G. s.a. - 24H/24 - 365 Jours/an

NOTRE BUT, FAIRE DE VOTRE SECURITE NOTRE METIER DANS LA SECURITE

n° enregistrement: 863.596.839 Autorisation ministérielle: N° 16.0133.09

FORTEMPS
IMPRIMERIE
DRUKKERIJ

tél. : +32 (0) 4 370 92 70 • fax : +32 (0) 4 370 06 05
e-mail : fortemps@fortemps.be • <http://www.fortemps.be>

Zoning Industriel de Wandre
Rue du Charbonnage, 22 - B-4020 Liège

Calendrier des projections

Mercredi 1^{er} octobre 2008 : Un DVD de Pierre Ruiz traitant de la traction vapeur dans le Gothard.

Le vendredi 31 octobre 2008 : Grand nettoyage de notre local (Il en a besoin). Pas de réunion. Local uniquement accessible aux personnes souhaitant donner un coup de main. Merci de votre compréhension.

Mercredi 5 novembre 2008 : Pierre Ruiz présente ce mois-ci un DVD nous montrant a reconstruction de la ligne historique du Furka-Oberalp.

Jeudi 6 novembre 2008 : Voyage à Cologne. Réservation obligatoire auprès d'Albert Collin. Covoiturage de Liège jusque Duren et voyage en train vers Cologne. Prix du billet de train et entrée comprise, acompte à verser 10 € sous réserve d'adaptation et non remboursable.

Le vendredi 7 novembre 2008, Veille de notre exposition, pas de réunion, cette soirée sera consacrée à la mise en ordre finale de notre local et à la préparation du réseau pour l'exposition. Bienvenue aux bonnes âmes qui souhaitent nous donner un coup de main.

Le samedi 8 et dimanche 9 novembre 2008 Notre exposition annuelle de 9 à 17 h. Les personnes qui se sont engagées pour donner un coup de main à l'expo doivent consulter le tableau de service. Info auprès d'Albert Collin.

Mercredi 3 décembre 2008 : Nous vivrons ce soir l'arrivée des trains de neige en France dans la très connue vallée Tarentaise.

Mercredi janvier 2009 : Nous partagerons ce soir le plaisir de notre ami Richard Delcommune qui nous présentera un cd vidéo montrant son réseau et ses trains belges qui circulent sur sont réseau entièrement automatique et auquel il a consacré toute sa vie de modéliste.

Le programme qui vous est présenté, est toujours susceptible d'être modifié. Merci de votre compréhension en cas de changement.



Le Point du JOUR

Librairie-Papeterie-Lotto

Service photocopie:
-noir/blanc/couleur numérique
-plastification
-reliure spirale

Rue de la Station, 68

4430 ANS Site:<http://www.lepointdujour.be>

Tel.04/246.13.97 e-mail:

lepointdujour@skynet.be