

P 204113

Belgique - Belgie
P.P. - P..B
4000 LIEGE Perron
BC 4109

Correspondance

Octobre - Novembre - Décembre 2012



BULLETIN TRIMESTRIEL

www.alaf.be

E-mail : contact@alaf.be

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

Correspondance

Bulletin trimestriel

Rédacteurs : Sainte E, Genet L,
Volders Alphonse Collin A.

Rédacteur en chef : A. Boulet

Photo couverture : Alain Boulet

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.

**12 € (EURO) : abonnement à la
revue Correspondance**

(1 an, 4 numéros)

Règlement au compte IBAN :

BE 74 0682 3766 7407

BIC GKCCBEBB de l'ALAF asbl.

(Abonnement 2013)

Tout courrier, concernant la
revue, doit être adressé : Rue
A. Renard, 6, 4100 Seraing
E-mail :
alain.boulet.3@gmail.com

Site Internet : www.alaf.be

E-mail : contact@alaf.be

CORRESPONDANCE est envoyée
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

Rappel Cotisation et Nettoyage du
local

Page 4

La patine par la pratique 1^{er} volet

Page 5 à 8

La patine par la pratique 2^{ème}
volet

Page 9 à 14

Le film Von Ryan's Express

Page 15 à 16

Sur le réseau de l'Alaf

Page 17 à 18

Photo de la 1ère page. In Memoriam

Page 19

Calendrier des projections

Page 20

Journées Portes Ouvertes

Samedi 3 et Dimanche 4

Novembre 2012

De 9 à 17 heures

Club ALAF

Dans son local

Rue de la Gare, 77

4102 OUGREE

P.A.F. : 3€

Bourse d'échange

Le dimanche 7 avril 2013

De 9 à 13 h

**Ancienne Ecole du Château de
Sclessin Rue de Berloz**

(Toujours à la même adresse)

Réservation obligatoire

auprès de

Xavier Leemans

Francoisxavier.leemans@skynet.be

Les journées portes ouvertes se déroulent les 3 et 4 novembre 2012. A la page 4 de cette revue, nous avons les dates des préparatifs : nettoyage, mise en place du local, etc. Je crois qu'il n'est pas besoin de rappeler les enjeux et les retombées financières pour notre club. Les trains qui vont circuler devront être présentés et rouler les journées (vendredi) précédant ce week-end. Un article dans cette revue nous donne des précisions concernant les convois et la marche de ceux ci. Le président nous donnera à chacun le rôle qu'il devra accomplir. Pour les visiteurs le réseau présentera une nouveauté.

Suite à la crise internationale que nous subissons, les frais (électricité, chauffage, taxes diverses) ne faisant qu'augmenter, le comité a pris la décision de porter la cotisation de 50 à 55 euros par an sans toucher à la cotisation des moins de 18 ans (qui reste à 25 euros annuels jusqu'à la fin de leurs 18 ans). Pour ceux qui éprouvent des difficultés pour payer, un arrangement est toujours possible auprès de J-F Magnée en toute discrétion.

Dans cette revue, on va étudier, par différents articles d'Eric Sainte, la pratique de la patine. De même, il réalise un exposé sur le film Von Ryan's Express. Une présentation du réseau du club au point de vue alimentation électrique constitue une entrée en matière pour des articles techniques futurs. Je vous souhaite à tous une très bonne lecture. AB.

Le
P'tit
Mot
Du
Rédac
'
Chef

Renouvellement de la cotisation

Dans quelques semaines, l'année se termine. Afin d'éviter les retards comme les autres années, nous vous prions de bien vouloir verser votre cotisation pour le 31 janvier 2013 au plus tard. **Passé cette date, des frais administratifs seront comptés en sus.**

Le montant de la cotisation est de **55 €** (y compris les 5 € d'assurance). Cela ne fait que 4,58 € par mois.

Le paiement de celle-ci peut se faire lors des réunions auprès de **Monsieur Magnée JF** ou par virement sur le n° de compte suivant :

Dexia banque IBAN : BE74 0682 3766 7407

BIC GKCCBEBB

En communication : Nom + cotisation 2013.

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€**.

+++++

Nettoyage du local.

Avant l'expo, nous nettoierons le local pour que celui-ci soit nickel.

Comme chaque fois lors du nettoyage, il n'y aura pas de réunion. Seuls les membres soucieux de donner un coup de main seront admis.

Qu'on se le dise !!!!!

Le nettoyage se fera le vendredi 26 octobre 2012

Mise en place du local pour l'expo le vendredi 2 novembre 2012

Le lundi qui suit l'expo, soit le 5 novembre 2012, dans la matinée, nous aurons besoin de quelques personnes afin de remettre le local en ordre pour la réunion du vendredi suivant.

La patine par la Pratique

Premier Volet : Une vieille locomotive de manœuvre à vapeur

J'ai choisi pour le premier volet de cette série d'articles sur la patine un modèle à la fois simple, mais aussi pouvant s'intégrer sur tout réseau Franco-Luxembourgeois-Belge, à savoir ici une 030 TJ Etat de Jouef (mais on peut également opter pour une 040TA, ou n'importe quelle petite loco-tender d'origine belge, allemande ou de toute autre administration). Cette machine, rachetée à bon prix dans une bourse, se prête facilement à toutes les opérations de détaillage et de patine que l'on peut désirer. Dans mon cas, voulant figurer une machine de manœuvre en fin de carrière pour mettre en tête d'une rame de wagons français de REE Modèles, j'ai opté pour une simple patine sans pousser plus avant son détaillage. Vous remarquerez qu'une fois la machine patinée, le manque de détails ne se fait presque plus ressentir.

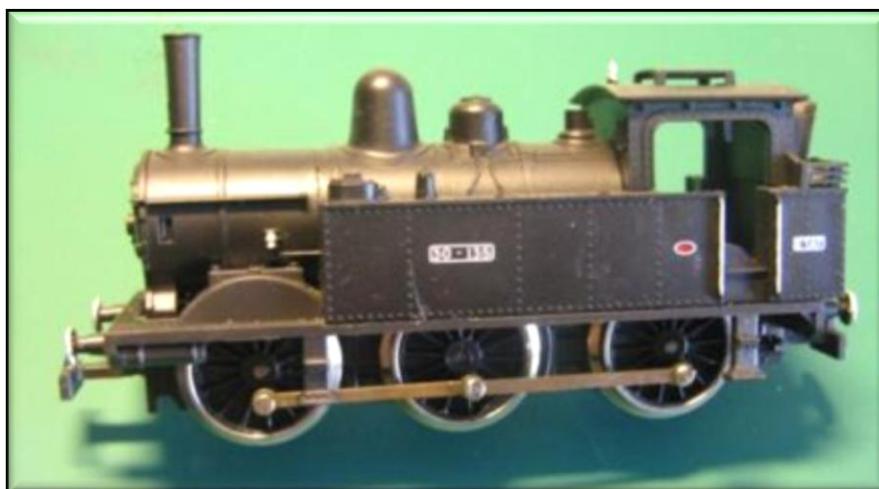
Avant d'aborder plus avant la leçon, voici une liste des teintes de base pour la patine dans la gamme Vallejo Model Color, ainsi que des pinceaux que je recommande (de bonne qualité mais à prix abordable) :

70.872 Chocolate Brown - 70.855 Black Glaze - 70.950 Black - 70.995 German Grey - 70.861 Glossy Black - 70.869 Basalt Grey - 70.919 Foundation white - 70.953 Flat Yellow - 70.908 Carmine Red - 70.965 Prussian Blue - 70.970 Deep Green - 70.980 Black Green - 70.983 Flat Earth - 70.940 Saddle Brown - 70.982 Cavalry Brown - 70.939 Humo - 70.864 Natural Steel

Pour les pinceaux, j'utilise ceux de la marque "Daler & Rowney". Voici mon "panel" de pinceaux de base pour la patine et la peinture :

ref. 204560010 - Wallet 04 (flat n° 10) - ref. 208500404 - Wallet 22 (Filbert n° 2, 6, 8 & 10) (Filbert = plat langue de chat) - ref. 208500301 - Wallet 13 (round n° 1, 3 & 5) - ref. 204585008 - Wallet 12 (round n° 8). Le fait de les acheter en « sets » rend leur prix bien plus abordable.

Voici donc le sujet que je vais traiter : une 030 TJ Jouef (30-138 ETAT). Ce modèle ne fonctionnant pas bien (acheté pour une "bouchée de pain" dans l'état), j'ai d'office décidé de l'utiliser pour décorer un diorama où elle représentera une locomotive en fin de carrière utilisée pour la manœuvre et mal entretenue.



Première étape : j'applique la couche de "crasse" (le bon vieux Grime à l'américaine). J'utilise ici un mélange de Black Glaze (5 vol), de Burnt Umber (1 vol) et de Foundation White (2 vol) que j'applique au pinceau plat synthétique "langue de chat" n° 8. J'applique la peinture non diluée et la tire comme un glacis à l'huile (déposer la peinture puis lui faire "couvrir" la zone en l'étalant avec le pinceau sur la plus grande surface possible). C'est la base de toute la patine. J'applique cette teinte sur toute la caisse, le châssis, les essieux et les bielles.



". Voici le résultat final après application du Grime."



Maintenant, on va appliquer la rouille. Je prépare un mélange de rouille "vieille" (mélange de quatre volumes de "Cavalry Brown" pour un volume de "Burnt Umber") et l'applique en un brossage à sec plus ou moins appuyé selon l'état désiré. Ici j'y suis allé assez lourdement, mais pas trop quand même ! Il faut se dire aussi que la dernière couche (dite "couche de contrôle") atténuera pas mal la force des teintes, ce qui fait donc que celles-ci doivent être bien tranchées au départ.



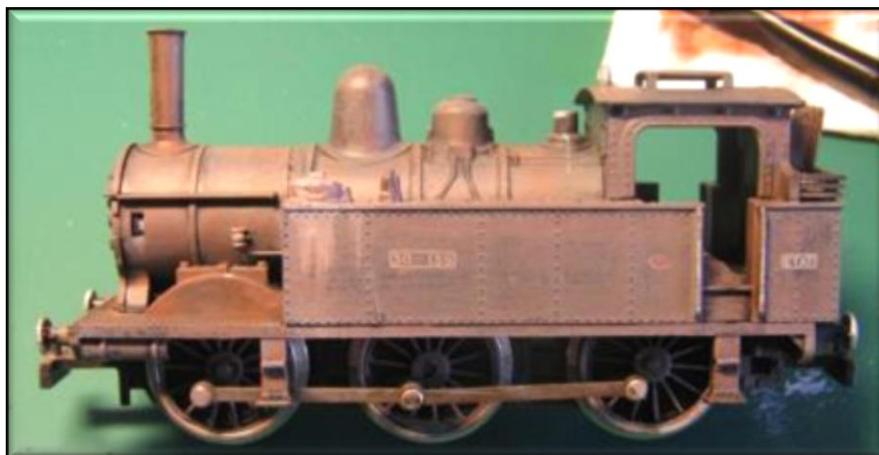
Etape suivante : les coulures calcaires au niveau des soutes à eau et des raccords de vapeur au niveau de la chaudière. J'applique du "Foundation White" dilué (1 vol. White pour 4 vol eau) puis le tire vers le bas en coulures avec un pinceau "angle shader" fin ou un pinceau rond fin... Il faut y aller progressivement, en appliquant plusieurs voiles légers pour éviter d'empâter les détails... Après application de la couche de contrôle, cela sera plus "subtil" et nettement moins "franc et tranché" comme cela l'est ici...



L'application de la couche de contrôle, le célèbre "grimmy black" américain, est en cours. Je mélange trois volumes de "Black Glaze" et un volume de "Foundation White" (mais on peut utiliser le "Black Glaze" seul) que je dilue légèrement (un volume d'eau pour trois à quatre de mélange "Grimmy black") et je l'applique comme un "glacis" en peinture à l'huile.



Après séchage, voici le résultat obtenu. Les teintes sont moins tranchées et se fondent mieux entre elles.



J'applique alors le "Glossy Black" sur le charbon présent dans les hottes à charbon (derrière la cabine) et un peu sur le sol de la cabine. On pourra ensuite y coller un peu de vrai charbon et y installer l'équipe de conduite. J'en applique aussi sur les bielles... Ensuite, j'applique les traces d'éraillures métalliques (ici du Natural Steel) et cette même teinte sur les mains courantes.



Et voilà ! La locomotive est achevée. Il est temps de la placer sur mon petit diorama "service de la voie" pour juger de l'effet final.



Ricky.

La patine par la pratique – 2^e partie

Patine de la voiture mixte - fourgon W-16084 des British Railways de Lima...

Après avoir vieilli notre petite loco-tender, nous allons nous consacrer à un autre genre de matériel. Le sujet de notre petite leçon photo sera cette fois une voiture Inter-City des British Railways de Lima, non pas à l'échelle OO mais bien à l'échelle du 1/87^e...



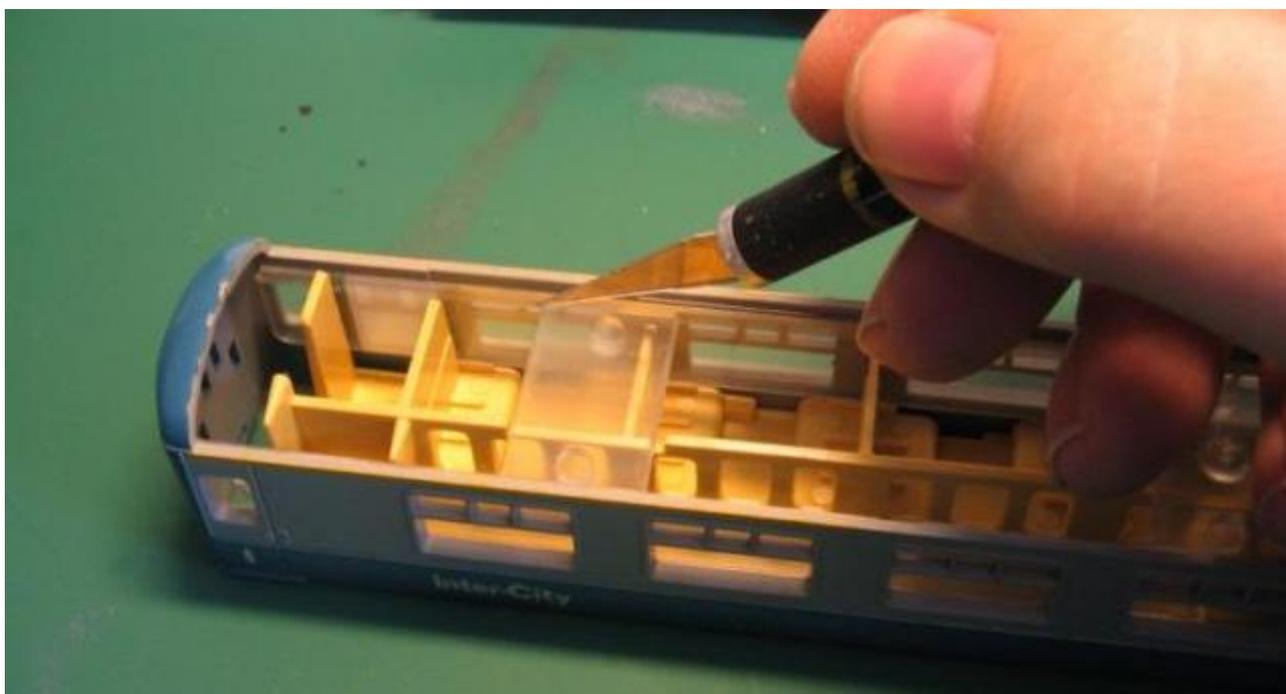
La première étape (et non des moindres) est le démontage de la voiture... Je dois bien avouer en avoir vu de toutes les couleurs (!!!) pour trouver la bonne manière d'ouvrir cette satanée "Tin Can" (boîte de Conserve, en Anglais). Mais finalement, après quelques jurons bien sentis, l'idéal est de simplement enlever la toiture. La partie amovible est celle en gris-noir foncé, les extrémités bleues étant solidaires de la caisse. Il suffit de glisser un fin tournevis dans l'interstice et de forcer légèrement pour que les "clickets" d'amarrage se défassent. Dans mon cas, j'ai également démonté le châssis (même principe).



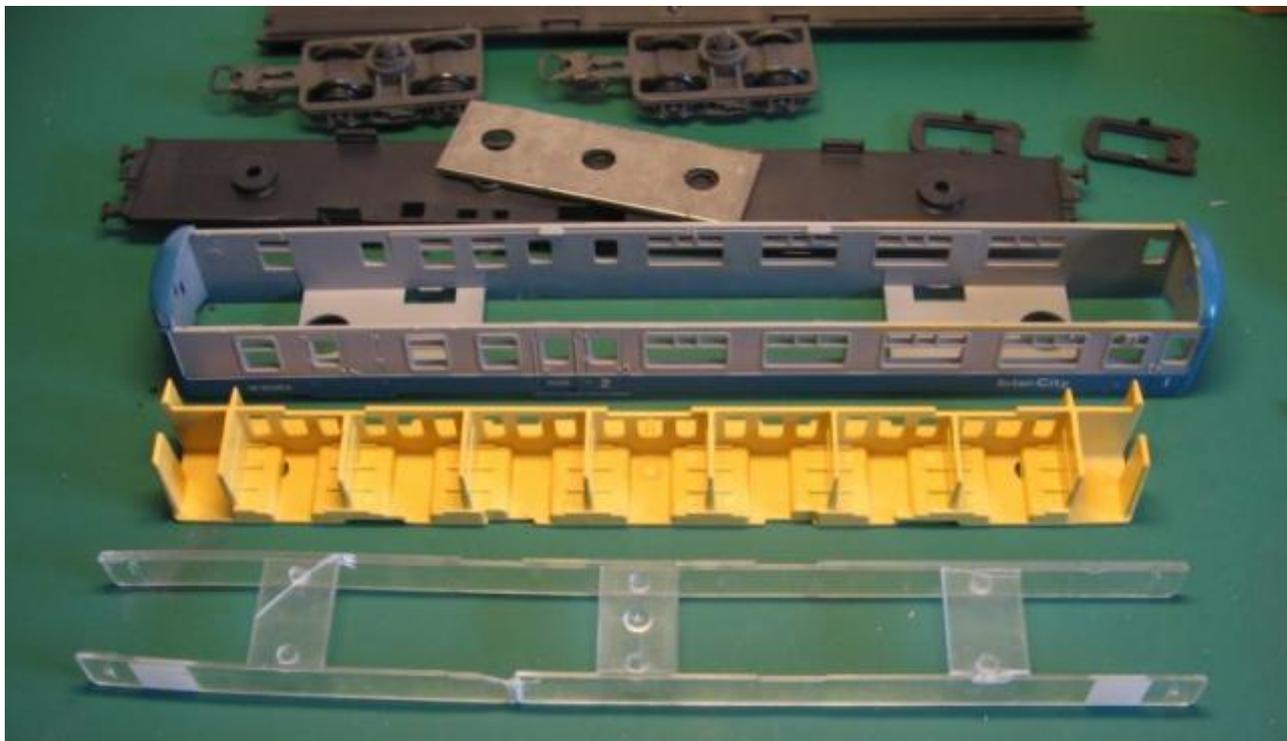
Quelle ne fut pas alors ma surprise de me rendre compte que par le haut comme par le bas, je ne savais pas retirer l'intérieur et les vitrages sans casse au niveau des dits vitrages... A se demander comment le fabricant a fait entrer ce dernier dans la caisse, Mille Sabords !!!



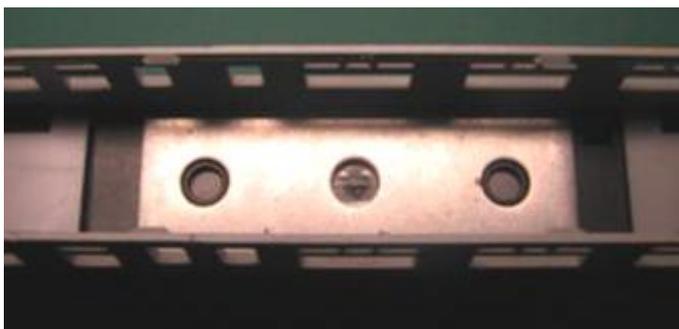
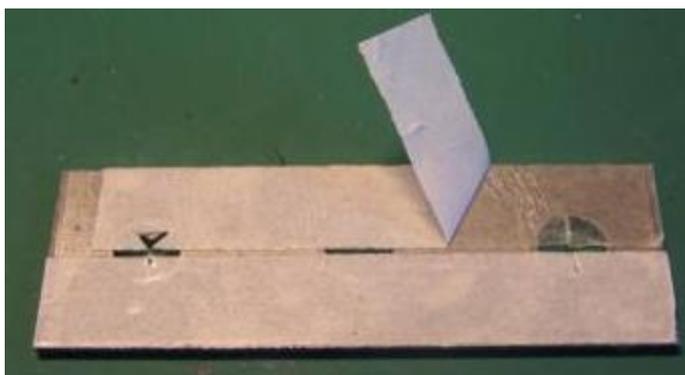
Finalement, après avoir essayé pendant quelques minutes au prix d'un ongle cassé et d'une nouvelle série de jurons de retirer le vitrage « proprement », j'optai pour la manière forte. Au cutter, je découpai dans le vitrage pour pouvoir le retirer. A la fin, il sera remplacé par du plasticard transparent, plus fin et réaliste que ce « plastoque-plexi » épais et compliqué à manœuvrer...



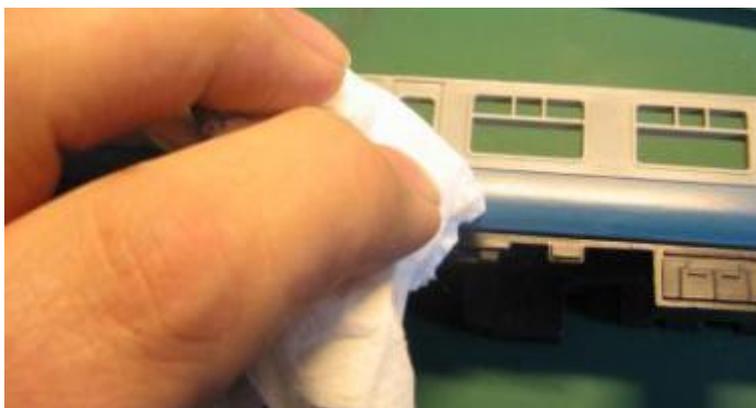
En plus, après démontage, je me rendis compte que l'aménagement intérieur était celui d'une voiture à couloir latéral classique et non d'une mixte-fourgon... De guerre lasse, je le laissai tel quel, sachant que dès mon passage à Londres pour mes vacances, je me dénicherai un livre détaillé sur les voitures des British Railways afin de confectionner moi-même un intérieur correct sur base de celui de Lima...



Etape suivante : pose sur le chassis du lest métallique. Il est fixé à demeure au double-face pour éviter toute mauvaise surprise ultérieure.



Enfin, on aborde l'étape patine. Je commence par la caisse. Il s'agit ici de représenter une voiture des BR qui traîne sur une voie de garage (un de mes projets de "diorama-vitrine" pour l'expo de l'ALAF où je pense faire une vitrine entièrement "patine"...). Donc, je vais pâler les couleurs. Pour le bleu, je procède par un glacis au pinceau plat langue de chat n° 6 d'un mélange de Dark Prussian Blue et de Foundation White en plusieurs passages légers, le premier étant essuyé au chiffon pour poser une très fine couche d'accroche sur le modèle. A chaque fois, j'essuie les marquages avec un pinceau rond légèrement humecté. Je procède ensuite de même avec un mélange de Black Glaze et de Foundation White sur la partie supérieure gris clair.



Voici ce que l'on obtient alors au final des couleurs plus pâles et passées et, surtout, mates.



Je prépare maintenant deux mélanges, l'un de rouille (cavalry brown) éclaircie au Red, l'autre de gris-beige crasse (mélange de Dark Flesh, de Foundation White et de Black Glaze). J'applique d'abord le mélange "crasse" sur les bogies, sur le châssis et le bas de caisse par brossage à sec.



J'applique ensuite de la même manière la teinte "rouille" mais en étant plus léger au niveau de la caisse et en opérant en coups de pinceaux verticaux par rapport à celle-ci.



Ensuite, j'ai appliqué la teinte brun bois en deux couches sur l'aménagement intérieur. La première couche consiste de "Burnt Umber", la seconde de ce même Burnt Umber, mais rougi au moyen de Cavalry Brown.



Et pour vous faire patienter pour la suite, j'ai réassemblé la voiture et l'ai posée sur mon "mini-diorama" placé devant l'écran du PC (avec une photo du "Countryside" Sooooo British !)



Je prépare alors les vitrages...

La suite dans la prochaine revue pour le placement des vitrages et l'aménagement intérieur de la voiture.

Ricky.

Von Ryan's Express :

Une « Grande Evasion » ferroviaire à travers l'Italie de 1944...

Basé sur le roman de David Westheimer, le film « Von Ryan's Express » (en français : L'Express du Colonel Von Ryan) sortit sur les grands écrans en 1965 avec à l'affiche une vedette mythique : Frank Sinatra. Le film deviendra l'un des plus grands succès de ce chanteur et acteur américain : il est même encore proposé à la télévision de nos jours !

Sinatra tient le rôle d'un pilote de chasse américain, le Colonel Joseph L. Ryan, dont le P-38 Lightning est abattu au-dessus de l'Italie fasciste. Fait prisonnier, il est envoyé dans un camp peuplé en grande majorité de soldats britanniques. Leur officier supérieur, le Colonel Lockhart, étant mort en raison des mauvais traitements lui infligés par le commandant italien du camp, le Major Battaglia (joué par Adolpho Celi), Ryan, en temps que plus haut gradé, prend le commandement des prisonniers, tenu 'ad interim' par le Major Fincham.

A la capitulation italienne, les prisonniers s'échappent après avoir enfermé Battaglia dans la « Sweat Box » (cabanon en tôle ondulée où les geôliers laissaient « cuire » littéralement les prisonniers récalcitrants, le cabanon devenant une véritable étuve sous le soleil de la Méditerranée) où ils avaient laissé mourir Lockhart. Mais ils se retrouvent embarqués en train vers l'Allemagne après avoir été capturés à nouveau, par les Allemands cette fois, renseignés par Battaglia libéré par ceux-ci. C'est après le meurtre des prisonniers blessés par les soldats nazis que Ryan héritera de son surnom de « Von Ryan » quand Fincham s'exclamera : « Vous l'aurez maintenant votre Croix de Fer, Von Ryan ! »

Les prisonniers, menés par Ryan donc, parviennent toutefois à s'emparer du train et à faire prisonnier le commandant Allemand de celui-ci, Von Klement, et sa maîtresse italienne interprétée par la très jolie Raffaella Carrà dont c'était la toute première apparition à l'écran (elle a été par après pendant quelques années une des présentatrices des plus populaires de la télé italienne). Après bien des péripéties à travers l'Italie maintenant occupée par les nazis, ils traversent de nuit la gare de Milan (les scènes en gare et celles de la traversée de Milan furent en réalité tournées à la gare « Santa Maria Novella » à Firenze, qui est tristement célèbre pour avoir été le point de départ de trains de déportés juifs italiens vers les camps de la mort en Allemagne nazie). Poursuivis par les allemands, ils parviennent au pied des Dolomites et passent en Suisse, malgré une dernière tentative désespérée des allemands pour les arrêter, tentative lors de laquelle Ryan trouvera la mort... (Cette scène fut tournée près de Cortina D'Ampezzo, sur la célèbre « Alpinejäger Route » qui relie l'Italie à la Suisse à flanc de montagne, tandis que les scènes précédentes furent elles tournées dans la Gorge d'El Chorro, en Espagne. Et, alors que le train s'engouffre dans le tunnel menant en Suisse, retentissent comme un lointain écho les paroles du Major Fincham : si juste un seul homme s'échappe, c'est déjà une victoire ! »

Ce film fut un énorme succès à sa sortie, en grande partie en raison de la présence à l'affiche de Sinatra. Toutefois, ce ne fut certes pas la seule raison du succès du film. La musique, entre autre, fut signée par Jerry Goldsmith, un compositeur de musiques de films de renommée internationale (il était connu à l'époque pour la musique de « Première Victoire » avant de créer la musique des films « Patton », « Tora Tora Tora » et « Mac Arthur ». Il deviendra également célèbre grâce à la musique qu'il écrira pour la saga « Star Trek ». Autre fait marquant, le film présente un maximum de « vérisimilitude ». En effet, l'utilisation de vrais trains et avions (la présence de « Me 108 Taifun » pour représenter les « Me 109 » à la fin du film, et celle d'un maximum de matériel roulant des chemins de fer italiens) face à un minimum de « maquettes » fait qu'il ne se démode pas vraiment comme nombre de films qui firent appel en masse à ces dernières (voir par exemple « Battlestar Galactica » pour les amateurs de science-fiction). Tout cela contribue à faire de « L'Express du Colonel Von Ryan » un film d'aventure au succès garanti.

Nous terminerons par une petite curiosité bien typique du monde du Sport aux USA : sept ans après la sortie du film, la balle rapide du joueur de base-ball Nolan Ryan, un « terrific » lanceur évidemment, sera baptisée « Ryan's Express » par les fans des Los Angeles Angels d'Anaheim. Il n'est pas à douter d'où leur vint l'idée de ce nom !!!

Titre original : Von Ryan's Express

Titre français : L'Express du colonel Von Ryan

Réalisation : Mark Robson

Scénario : David Westheimer, Wendell Mayes, Joseph Landon

Photographie : William H. Daniels

Musique : Jerry Goldsmith

Date de sortie : 23 juin 1965

Distribution :

Frank Sinatra : Le colonel Joseph L. Ryan

Trevor Howard : Le major Eric Fincham

Raffaella Carrà : Gabriella

Brad Dexter : Le sergent Bostick

Sergio Fantoni : Le capitaine Oriani

Edward Mulhare : Le capitaine Costanzo

John Van Dreelen : Le colonel Gortz

Richard Bakalyan : Le caporal Giannini

Michael Goodliffe : Le capitaine Stein

Vito Scotti : Le conducteur de train italien

Adolfo Celi : Le Major Battaglia

Ricky.

Sur le réseau de l'Alaf,

On roule avec :

A la fin du 19^{ème} siècle, avec la révolution industrielle, les fabricants de jouets, grâce au fer blanc, produiront des maquettes des différents moyens de transport de l'époque. Aux yeux d'un enfant, la fascination du train était importante. Du coup les sociétés de jouets ont fait rouler leurs petites locomotives au moyen d'un système mécanique à remonter avec une clé. Au début du 20^o siècle, la fée électricité s'invite dans les maisons. Les premiers trains électriques voient le jour avec une alimentation placée entre les roues avec un troisième rail (échelles I et zéro) avec une alimentation électrique alternative. Vers les années 1950, le système 2 rails avec essieux des convois isolés s'impose avec une alimentation en tension continue (12voltDC). L'échelle de prédilection passe du « 0 » à l'échelle « H0 » que nous connaissons tous. Dans le catalogue 1985, Marklin lance le système digital avec une alimentation permanente 16 Volts alternatifs et les locomotives sont équipées d'un décodeur électronique avec une adresse du type informatique. On peut appeler ce système le multiplexage. Le sujet fera l'objet d'un article futur dans votre revue.

Le réseau qui se trouve au club est à l'échelle H0 avec différents types d'alimentations électriques : 2 rails continu(DC) et 3 rails alternatif (AC), les deux en digital. De plus, il faut ajouter les petits circuits Hom pour le vicinal et Hoe pour la carrière, avec le système de voies mariées Ho/Hom également. On peut à cette échelle faire rouler à-peu-près tout, ce qui représente pour notre club un atout non négligeable.

Le premier circuit est le « 3 rails » Marklin en voie K qui peut être alimenté soit avec le transfo traditionnel 6647 (16VoltAC) ou avec le système digital de série 6000. Un simple commutateur à trois positions permet le changement d'alimentation électrique. Une seule précaution à prendre, quelque soit le système de voie, il est interdit de placer une locomotive traditionnelle (analogique) sur une alimentation digitale (16VoltAC permanent) avec un risque de destruction du moteur de la loco. Le basculement de l'interrupteur se réalise en l'absence de locomotive sur les voies et de ce fait, la manœuvre est réalisée par une personne responsable.

Le deuxième circuit est le « 2 rails » qui est divisé en deux parties reliées ensemble par deux tronçons de voies isolées.

La première partie, avec un profil de voie « code 75 » est subdivisé en 21 cantons et fonctionne toujours en digital (système Lenz). L'alimentation continue (analogique) avec transfo se fera en cas de secours lors d'une expo suite à une défaillance éventuelle de la centrale digitale. Les trains via les 21 Blocks cantons (une seule rame doit se trouver dans celui-ci) sont protégés par un système de freinage type ABC (Automatic Brake Control) ce qui inclut que les locomotives doivent être équipées du décodeur possédant les fonctions du dit mode de freinage. Les décodeurs (vendus actuellement) de marque Zimo, Lenz (Silver et Gold) et Esu V4 sont donc obligatoires pour la sécurité de la marche des trains. Les décodeurs devront, dans la programmation, avoir l'ABC activé, zone d'arrêt de 1430mm (max), et avec détection sur le rail de droite dans le sens de la marche.

Un autre décodeur peut convenir mais le train ne respectera pas l'arrêt devant un feu rouge, d'où accident du genre « Godinne ». Lors d'expo, ce type d'engin peut se déplacer soit dans le triage Kinkempois, dans le dépôt Vapeur ou la ligne de carrière (la voie unique du « réseau de Voroux ») s'il est basculé en digital (deuxième partie de ce circuit). Les rames poussées (avec voiture pilote) rentrent dans cette catégorie, sauf si l'alimentation de la motrice se trouve à l'avant. La détection par le système électronique se fait par une faible consommation de courant. Pendant la marche de plusieurs trains, obligatoire lors de l'expo, les derniers wagons d'une rame doivent consommer un léger courant. Si un wagon se détache, la rame qui suit s'arrêtera au signal en amont du canton. Les essieux graphités, une résistance de 1KOhm, un éclairage de voiture ou les feux de fin de convois feront l'affaire pour cette consommation de courant.

La deuxième partie, la ligne avec la carrière, le viaduc et la gare d'Houte-Si-Plou, dont la voie est en code 100, peut fonctionner en 12VoltDC (analogique) ou 16VoltAC en digital avec n'importe quel décodeur. Le circuit est d'un seul tenant sans protection de signaux, d'où une marche à vue en manuel est obligatoire. Le code 100 permet de faire rouler des wagons d'ancienne génération avec des boudins de roues plus importants. Des témoins leds sur le pupitre de commande indique le type d'alimentation en cours de fonctionnement. Avant les expositions, on décide lors d'une réunion du comité quelle alimentation, digitale ou continue, on utilisera pour y faire rouler les convois. Jusque maintenant, et pour l'expo 2012, la voie est alimentée par les transfos traditionnels en continu. Pour la gare de Trouville, rien n'est encore décidé et réalisé.

Le circuit Hom, appelé la ligne du tram, est lui alimenté en continu par un transfo traditionnel et fonctionnera dans un futur assez proche de manière automatique. Le circuit de carrière Hoe est pour l'instant du type module, non alimenté, et aucune décision technique n'a encore été prise.

Concernant l'installation et la programmation des décodeurs DC, ces sujets feront, dans le futur, des articles dans la revue Correspondance.

Choix des alimentations :



*Commutateur pour le circuit
3 Rails*



*Commutateurs pour le circuit
2 rails*

Photo de la première page : Cette vue est prise lors du festival vapeur et diesel du P.F.T. en 2011 en gare de Dorinne. La loco 202020 tracte une rame de voitures type "L". Cette numérotation 202020 n'a jamais été attribuée par la SNCB. Cette locomotive faisait partie des Chemins de Fer Luxembourgeois sous le numéro 1602 (livrée Rouge/Jaune). C'est lors de sa construction (en 1955) que l'on a décidé de la fournir au pays Grand Ducal au lieu de notre Royaume. Achetée par Marklin en 1995 puis vendue en 1998/99 à un particulier pour le PFT qui l'a restaurée et peinte aux couleurs et numéro qu'elle aurait dû porter si elle avait été livrée à la SNCB. Les CFL possédaient 4 locos de ce type (mises hors service en 1995). La 1601 a été radiée et démolie en 1985 après avoir servi de banque de pièces de rechanges. La 1603 a été achetée par la Vennbahn en 1996, puis vendue à la société Orient Express en 2003 et finalement rachetée par le PFT qui a restauré une des deux cabines (état d'origine). La 1604 classée monument technique, restaurée, fait aujourd'hui partie des sites et monuments nationaux luxembourgeois.

Sites : <http://www.rail.lu/ssmn.html> ; <http://www.grand-express.eu/> ;
<http://www.rail.lu/materiel/cfl1600.html>

Texte AB, photo Ab, données historique Xavier Leemans et Internet.

+++++

Nous avons appris le décès de la maman de Christian Van de Voorde. Le club lui présente ainsi qu'à sa famille ses sincères condoléances.



Une petite fille prénommée " Stella " est née le 4 juillet 2012 chez Marie-Claire et Marc, fille et beau-fils du président. Le club présente ses sincères félicitations à toute la famille.

HOBBY 2000

MODELISME

SPECIALISTE LIEGEOIS DU MODELISME FERROVIAIRE SUR PLUS DE 1000 m²

TOUTES MARQUES TOUTES ECHELLES

TOUT POUR LE DECOR, VEHICULES HO

VISITEZ NOTRE SITE INTERNET www.hobby2000.be

QUAI DE LA BOVERIE 78 4020 LIEGE TEL : 04/341.29.87 FAX : 04/343.66.03

<p>Project Management Consulting</p> <p>Karin Wouters Senior Project Manager</p>	<p>wtab consult <small>within a small budget</small></p> <p>Mobile : +32 496 86 06 18 Fax : +32 10 300 26 karin.wouters@wtab.be</p> <p><small>Rue Hénée 8 B-1348 Groux (Ottignies-Louvain-la-Neuve) Belgium</small></p>
--	---

Calendrier des projections

Le mercredi 3 octobre : le mois du long métrage, sous réserve : "L'express du colonel Von Ryan", un film réalisé par Mark Robson (1965) et tiré du livre de David Westheimer avec comme acteurs principaux : Frank Sinatra, Trevor Howard, Raffaella Carrà, Brad Dexter, Sergio Fantoni, John Leyton.

Le mercredi 7 novembre : Jean Pierre Dufays nous fera découvrir la ligne du St Gothard. Ce massif montagneux alpestre est situé en Suisse aux frontières des quatre cantons, Valais, Uri, Tessin et les Grisons.

Le mercredi 5 décembre : Pierre Ruiz nous présente un pays magnifique : la Norvège, paradis du rail et des amateurs de chemins de fer.

Le mercredi 2 janvier 2013 : Sur la ligne du St Gothard, la petite gare de Wassen, sous un manteau blanc hivernal, nous est montrée par Pierre Ruiz.

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

A vendre :

Chemise ALAF Manches longues

Taille 43-44 Prix 25€

Prendre contact avec
François-Xavier Leemans
pendant les réunions.



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: liblepointdujour@skynet.be