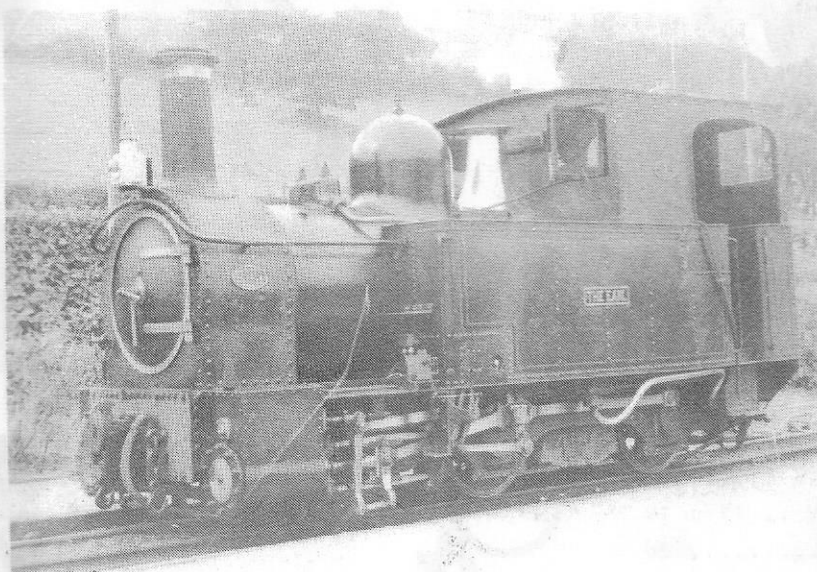


CORRESPONDANCE



**Bulletin d'information de
l'Association Liégeoise des
Amateurs de chemins de Fer**



**Janvier
FEVRIER**

1982 n° 1

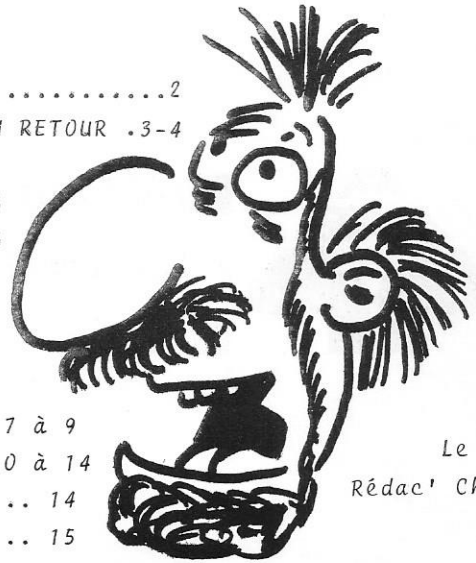
La nouvelle équipe vous présente le

S O M M A I R E



La Dactylo

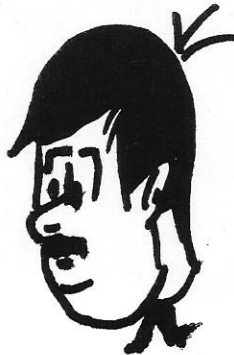
EDITORIAL2
ODYSSEE D'UN RETOUR .3-4
LIRE ET
RELIRE . 5-6
BOURSE ... 6



Le
Rédac' Chef

ET SI ON VOYAGEAIT .. 7 à 9
RAILS NEWS 10 à 14
AVIS DE RECHERCHE 14
CONNAISSEZ-VOUS ? 15

T.H.R NEWS 16
SELECTION .. 17 à 19
AGENDA 20



Le secrétaire
(qu'est-ce qu'il fout là ?)



L'adjoint
à la rédaction

QUOI DE NEUF ? 21
COMMUNIQUE 22

EDITORIAL

Quand paraîtront ces lignes, Nuremberg, comme Capri
ce sera fini

Vous vous direz : "Quoi de neuf ??"

Ca je ne sais pas vous dire. Mais au sujet de
Correspondance ... quoi de neuf ???

Alors là vous allez être servi :

- une nouvelle équipe
- un autre format
- bientôt de nouvelles rubriques

et surtout à l'encontre du numéro 6 de décembre

- plus de pages blanches
- plus de coquilles
- plus de fôte d'aurtaugraffes (hem !!!)

du moins tout cela nous l'espérons.

Ce que nous espérons aussi, c'est de répondre à vos
aspirations profondes.

C'est pourquoi nous vous demandons de nous écrire.

Dites-nous ce que vous pensez de la revue, car cette
revue est faite par vous et pour vous. Sans vous
rien n'est possible !!!

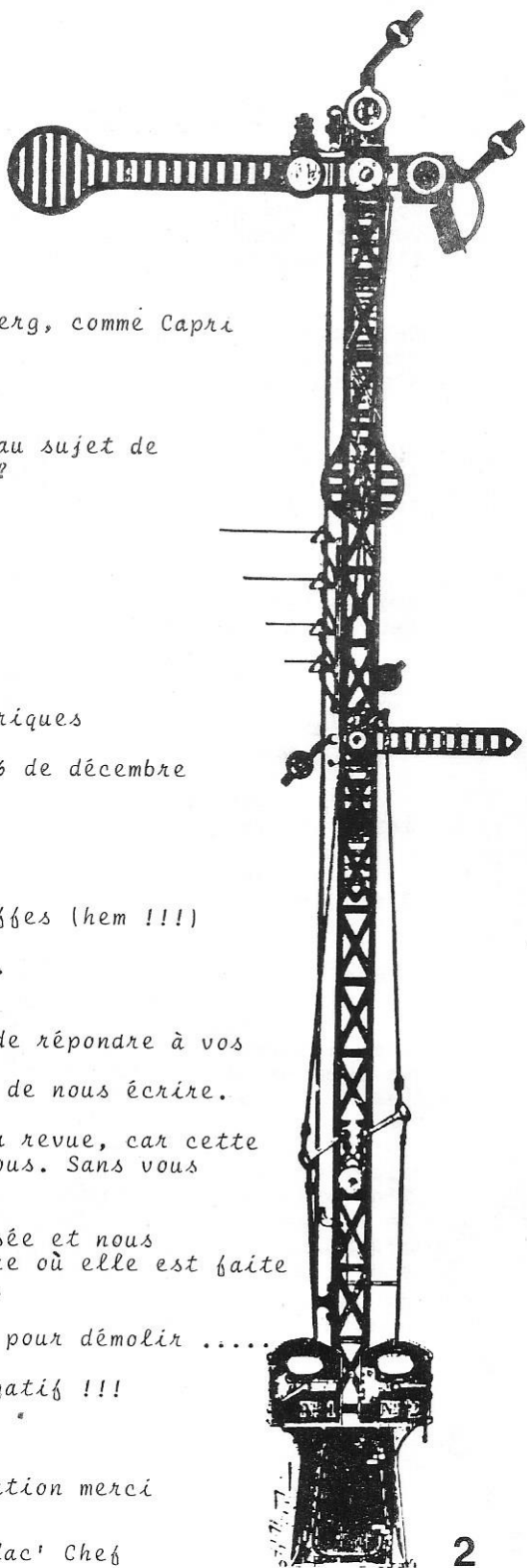
Mais attention, la critique est aisée et nous
l'acceptons, du moins dans la mesure où elle est faite
d'une façon à engendrer du positif.

Critiquer pour critiquer - démolir pour démolir

C'est trop facile et oh combien négatif !!!

Pour votre collaboration merci

Le rédac' Chef



ROULE, TRAIN DU PLAISIR, OU L'ODYSSÉE D'UN RETOUR

Quartier Léopold, 17 H 10. Au premier coup d'oeil, j'ai compris que mon retour allait prendre la forme d'une odysée. Combien sommes-nous, entassés sur le quai ? A croire que Bruxelles n'est peuplée le jour que de navetteurs...

"Un semi-direct pour Luxembourg, voie 3", claironne le haut-parleur. Physiquement il est là, en effet, mais tellement bondé que seuls deux ou trois voyageurs parviennent difficilement à se hisser dans le wagon.

"Il y a un train pour Namur, voie 5", nous annonce-t-on sur un ton de consolation. Ruée vers le quai. Mais toutes les portières révèlent un amas indescriptible de voyageurs, serrés les uns contre les autres, et nous regardant avec l'insolence de ceux qui sont déjà "arrivés".

A hauteur de la locomotive, un groupe de jeunes ouvriers qui tentent de rentrer à Libramont discutent le coup avec le conducteur, lui demandant sa direction :

- Bof, Gembloux, Namur, je ne sais pas trop...
- Tu ne t'arrêterais pas à Rixensart pour déposer mon copain ?
- si vous voulez...

Avec un peu d'insistance, peut-être, je pourrais lui demander de faire un crochet pour me conduire à Céroux-Mousty ?

Je m'enhardis donc à mettre le pied sur la première marche. C'est le blocage. "Poussez-vous ! Un peu de solidarité, quoi !"

"Avancez chez le conducteur. Il me signale qu'il y a de la place chez lui", affirme l'un des travailleurs de Libramont.

Personne ne bouge... C'est donc le "struggle for place". Une vigoureuse poussée me propulse dans le wagon. Les portières se ferment, les ventres se rentrent, les bras sont collés au corps, les nez cherchent un peu d'oxygène subsistant.

Mais le train reste immobile. Les plaisanteries fusent alors de toutes parts, orchestrées par le groupe de Libramont. Plus l'attente se fait longue, plus la situation devient épouvante pour le voyageur, plus l'hilarité se déchaîne pour compenser la nervosité l'angoisse et l'inconfort. Et quand, au bout d'une demi-heure, le convoi consent à partir, c'est le compartiment entier qui l'encourage de ses cris, et à l'entendre, on a l'impression que c'est l'énergie humaine qui alimente la locomotive.

Entre deux arrêts (où personne ne descend), la vie s'organise. On ouvre la porte du w-c. "Il y a au moins trois places à l'intérieur". Certains messieurs prennent des dames sur leurs genoux. Les tablettes se transforment en sièges supplémentaires.

Les voyageurs collés contre les portières informent les autres de l'évolution du voyage : "Il va s'arrêter à Hoeillart. Dites au conducteur de continuer, il n'y a que des Wallons dans ce train".

Quand le train ralentit sans raison apparente, l'humour se teinte d'inquiétude. Quand il roule à grande vitesse, on prévient le conducteur de se méfier du verglas. Une vieille chanson me revient en tête, celle du Train fatal et de ses voyageurs inconscients et rigolards.

Un employé de Gembloux fait étalage de ses talents d'imitateur en commentant, avec l'accent approprié, les conséquences des perturbations climatiques sur la circulation ferroviaire dans différents pays francophones. Dire que les gens sont pliés en deux de rire serait exagéré, il n'y a pas de place suffisante d'ailleurs.

L'hilarité atteint son comble quand, après cinq minutes d'arrêt, le conducteur surgit parmi nous.

- Tu as des problèmes, mon vieux ?
- J'ai pas pu sortir par ma locomotive, et il y a des problèmes à l'aiguillage, grommelle l'"homme du train".
- Allez, on descend avec toi. On va t'aider à faire avancer ce train.

Et quand le conducteur remonte, chacun y va de ses félicitations et de ses encouragements.

"Il est bien, ce petit", constate un monsieur avec attendrissement.

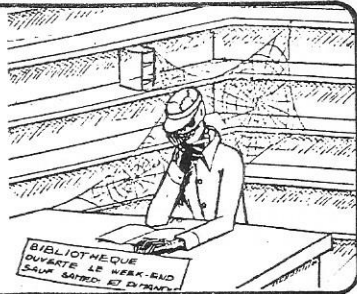
Six heures trente... Ottignies. Le compartiment se vide. On se sépare avec de grands signes d'adieu.

"Allez, on s'est pas embêté tout de même", murmure un vieil ouvrier en me faisant un clin d'oeil.

M. Vd.

Extrait du journal "Le Soir" du 13 janvier 1982.

A LIRE ... ET RELIRE



VAPEUR AU JAPON : traduction française par Luc CALAY. Edition Frank Stenvall, Malmö, Suède, 1980, 112 pages.

Voici un album qui nous dépayse fort agréablement en nous transportant en cet Extrême-Orient qui ne cessera jamais de séduire.

La courte préface nous rappelle que c'est le 14 octobre 1972 que le Japon a célébré le centenaire de ses chemins de fer qui, comme partout, doit ses premiers tours de roues aux locomotives construites en Angleterre. Les Nippons industriels et actifs, chacun le sait, ne tardèrent pas à tirer grand profit du nouveau mode de transport à tel point que quelques 6 000 locomotives furent en service sur le réseau au meilleur moment de son exploitation. Et puis, comme en Occident, la vapeur dut céder un jour sa place à la traction diesel et électrique. L'inévitable mutation se réalisa progressivement jusqu'au jour où, le 2 mars 1976, s'éteignit le dernier foyer et se dissipa le dernier panache de fumée dans le ciel du pays du soleil levant.

L'ouvrage qui nous est proposé contient un minimum de texte, mais une centaine de photographies en couleur, de qualité parfaite, qui illustrent admirablement ce qu'était encore le chemin de fer japonais au début des années 1970.

A cette époque, seize grandes séries de locomotives circulaient encore régulièrement, des petites 130 de la série 8620, datant de 1914, aux spectaculaires 232 de la série C 62 qui furent les plus puissantes locomotives construites au Japon après la seconde guerre mondiale. Nous regarderons aussi avec plaisir quelques types de locos appartenant à des petites séries, à des lignes à voies étroites ou industrielles ou encore cette bonne vieille 130 construite aux U.S.A. par Porter et importée en 1900, impeccablement entretenue.

En fin d'ouvrage figure un tableau donnant les caractéristiques et dimensions principales de différentes séries présentées.

On remarquera, en consultant la liste des constructeurs, que le Japon a d'abord été tributaire des Anglais (Stenphenson, 1873), des Allemands (Krauss, 1889; Koppel, 1913, 1922, 1925) et les Américains (Baldwin, 1915) (1)

- (1) Une certaine firme DUBS, dont j'ignorais l'existence et dont la nationalité m'est inconnue, a fourni au Japon, en 1891, des 031T et en 1926 des 221T (Photos des pages 103 et 105)

Cependant, dès 1913, l'industrie nippone a commencé à construire d'importantes séries de locomotives et, à partir de 1926, elle a assuré seule toute la construction du matériel de traction à vapeur.

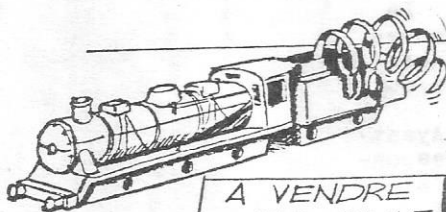
Le livre se termine par la liste des locomotives à vapeur conservées au Japon. Quelle surprise de voir le nombre impressionnant d'engins préservés et quel exemple pour nous qui avons tant détruit !

C'est un beau livre pour le plaisir des yeux et pour découvrir des locomotives différentes des occidentales si souvent vues (2).

R. van der MADE

(2) Nous apprendrons aussi que les Japonais ont parfois une bien curieuse façon d'organiser la numérotation de leurs machines. Ainsi, il existe une série 8620 dont les locomotives se numérotent sans problème de 8620 à 8699, le numéro 8699 étant donc la 80ème loco de la série. Mais, au delà, il n'y a pas de loco 8700. On recommence à partir du n° 8620 en ajoutant devant le chiffre 1. De telle sorte que la 81ème loco de la série porte le n° 18620 et ainsi de suite. Par exemple, la loco n° 18677 est la 158ème de la série 8620. Avouons qu'il vaut mieux être prévenu.

BOURSE



A VENDRE
JAMAIS ROULE

A VENDRE

Caténaires VOLLER HO 50 à 60 % du prix catalogue.
Locomotive électrique type 1043 des ÖBB (FLEISCHMANN) 1 500 frs.
3 voitures de première classe des ÖBB (FLEISCHMANN) réf 5159 prix 250F
1 " " " " de la DB " 5173 " "
s'adresser : Richard ORBAN rue Doumier 49 4300 ANS Tel : 63 33 26
(après 17 H)

ET SI ON VOYAGEAIT

NOTES ET IMPRESSIONS D'UN VOYAGE

Il pleuvait ce vendredi 29 août. Pieds dans l'eau, bagages à la main, le cœur y était. Avec quelques minutes de retard, l'E 322 démarra de Liège-Guillemins.

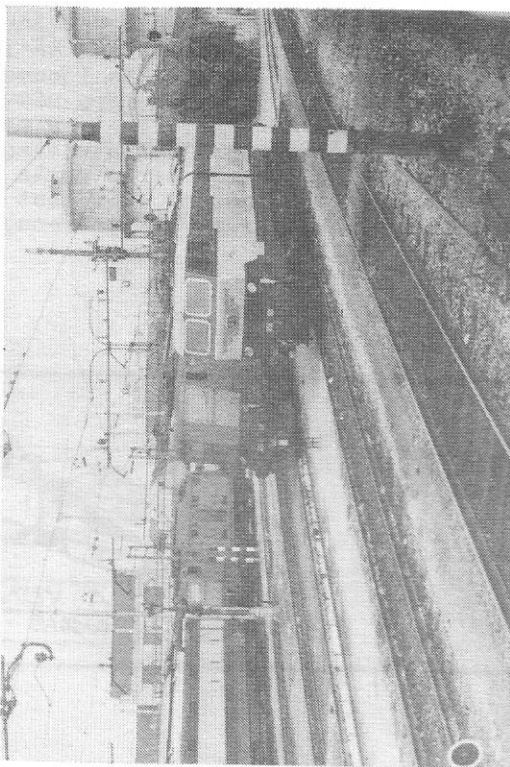
A Montegnée, l'allège (la 2208) spécialisée se détacha en nous regardant filer vers la capitale. Après Ans, le paysage défilait vite comme un film en noir et blanc. Nous croyions à peine partir gouttes saient vers le soleil, les sur la vitre paraissaient augmenter nos doutes.

Nos
tout de
et puis
barres
plètent

Absorbés
plus ou
nous
Midi.
des freins
pensées.

La
le mouve-
annonces
terre ou

Ayant
correspon-
rend à
mieux
les impro-
chères en
et décep-
presser,
le quai
se trou-



"EUROFIMAS", c'est
même un grand progrès
les sections à longues
soudées de la 36 com-
le confort.

par nos méditations
moins ferroviaires,
arrivâmes à Bruxelles-
Le dernier serrage
en raison de nos

foule des navetteurs,
ment, le bruit et les
nous ramenèrent sur
mieux sur "quai".

calculé largement les
dances (quand on se
l'étranger, il vaut
prendre des précautions,
visations coûtent
fatigue, nuits blanches
tions) sans trop se
nous nous rendîmes sur
où notre international
vait.

Il était là; même de nos jours, les trains internationaux gardent ce charme des longs voyages. Ce jour-là, l'"Italia-Express" était dédoublé avec deux destinations Roma et Rimini. Ils étaient là face à face, immobiles comme pour savourer leurs derniers instants de repos.

Le conducteur de la CLWL nous accueille et nous conduit à notre compartiment, notre demeure pendant 20 heures.

A 18 H 20, une légère secousse anime notre train, c'est parti !

Ah que c'est bon d'être au chaud, dans un fauteuil douillet et d'observer, d'un air détaché, la ville avec un ciel gris comme toile de fond ! La pluie s'obstinait à vouloir nous tenir compagnie, elle voulait peut-être faire partie du voyage. Pour notre bonheur, son voyage s'arrêtait à l'entrée Nord du Saint-Gothard; peut-être n'avait-elle qu'un billet Liège-Bruxelles-Göschenenen !!!

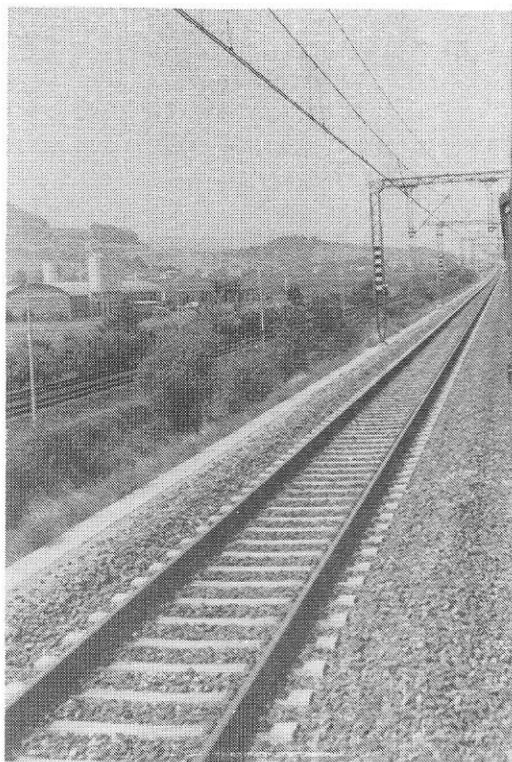
Après Namur, nous nous sommes rendus en tête, en faisant mieux connaissance avec la rame, où se trouvait le wagon restaurant. L'éclairage de la voiture et surtout la suspension trahissait bien son âge.

L'am-
desor-
jours
lits.

Il
bon y
était
d'antan

Même
gastro-
EXPRESS"
n'y
dans
ville.
cendri-
de
tes
de la
au plas-
dépliants

Pen-
naire,
sait
elle
162,
fait
russes



biance rappelait le charme
mais révolu des grands
de la Compagnie des Wagons-

y faisait tout de même
séjourner. Le service
bon, mais la "classe"
a disparu.

si c'était plus le "dîner
nomique" d'un "ORIENT-
ou d'un "TRAIN FLEU" on
mange pas plus mal que
un self-service du centae
Les beaux couverts,
ers, abats-jours et pots
fleurs, nappes et serviet-
brodées aux armureries
CIWL avait cédé la place
tique, carton, papier,
imprimés style SNACK-BAR.

dant une méditation culi-
la 20 devant nous fais-
sentir la puissance dont
est capable sur la ligne
ligne qui m'a toujours
penser aux montagnes
à cause de son profil.

Les petites gares étaient comme de rayons de lumière, des étoiles filantes. Le gris, lentement, se diluait dans le noir de la nuit qui enveloppait le paysage. Dommage, car nos Ardennes sont vraiment très jolies. Arlon, deuxième arrêt après Bruxelles, mon attention est attirée par la rame TEE Suisse de l'IRIS qui glisse en douceur entre notre voiture et le quai.



Peu de monde dans le TEE comme dans notre wagon-restaurant. Un sentiment de tristesse m'avait assailli, à la pensée que bientôt l'un comme l'autre disparaîtraient pour faire place à d'autre matériel, plus performant plus démocratique mais sans charme. Cela est le prix du progrès !

Les sentiments s'effacent, réapparaissent, se superposent, ça c'est le train, ce beau. Le train est le seul qui vous permet cela, et même plus. Qui n'a jamais rêvé les yeux ouverts fixés vers l'horizon qui file ? C'est aussi le lieu privilégié des contacts humains, on trouve encore une certaine chaleur. Le train qui file dans la nuit c'est tout un monde où les joies, les malheurs, l'allégresse, les peines, l'anxiété, la sécurité ne forment qu'une seule chose : le voyage.

Je regarde discrètement les autres occupants et j'essaye plus par jeu que par curiosité de découvrir la motivation de leur déplacement. Si l'on pouvait lire les pensées, on pourrait écrire des livres entiers.

Luxembourg, nous sommes les derniers à quitter le WR. Il était grand temps, car quelques minutes après il allait quitter la rame en compagnie de la brave 20.

Nous avions regagné notre compartiment où les lits étaient déjà faits. Défiant la pluie fine, j'observais par la fenêtre du couloir les manoeuvres de changement de traction. La et le W-R nous quittaient avec un air complice. Avec une légère secousse la 15000 S.N.C.F prenait contact avec l'ITALIA-EXPRESS, quasi voulant dire "je suis là aussi".

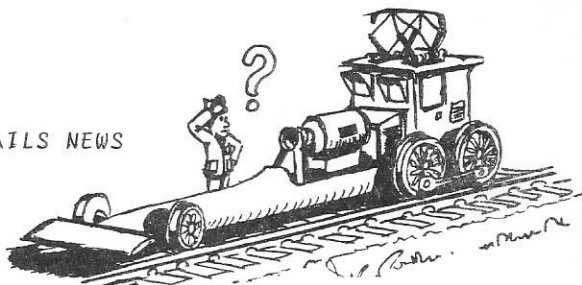
Au départ de Luxembourg notre MU TEN S.N.C.F se retrouvait en tête. Thionville, lieu de rendez-vous avec la grande de voitures Calais-Rome, mais hélas une seule voiture viendra rejoindre notre composition avec cinquante minutes de retard. Ce retard nous accompagnera désormais jusqu'à la fin du voyage.

Nous avons fini pour nous coucher, le train filait à vive allure sur une voie encore meilleure sur la plaine alsacienne. Le sommeil mit un intervalle bénéfique à nos pensées.

A SUIVRE
P. CASINI



RAILS NEWS



Année nouvelle, équipe nouvelle, format nouveau et un tas d'autres choses très intéressantes. Je me suis joint, à ma façon, à ce changement en améliorant cette rubrique qui fait peau neuve.

Comme vous avez déjà remarqué, RAILS NEWS, en plus de son caractère propre, comportera à partir de ce numéro, des nouvelles "flash" concernant seulement le chemin de fer réel, sans empiéter sur celle qui s'appelle EN BREF qui ne traite que les nouveautés "en miniature". Cela pour exaucer et répondre aux desiderata de plusieurs lecteurs et membres.

Deuxième innovation: elle concerne les compositions des trains. Votre serviteur fera de la "haute voltige" pour vous présenter non plus par de simples rectangles, mais mieux. Tenez-vous bien, plan au 1:400 du matériel fidèlement reproduit. Le choix de cette échelle est le produit du compromis entre l'espace occupé sur la page de notre revue et le niveau minimum pour une observation correcte "sans loupe" !!!

De plus en collaboration avec cette équipe dynamique, les compositions occuperont toujours les deux pages centrales pour vous permettre, si vous le désirez, de les enlever pour une éventuelle classification ou utilisation directe sur votre réseau.

Cela n'est pas un changement spectaculaire, mais on remarquera que "ça bouge" quand même !!

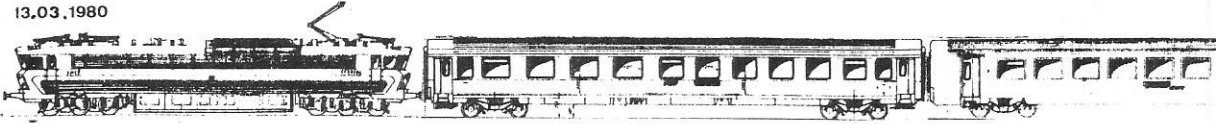
Tout cela est fait dans le but de satisfaire vos désirs, améliorer la qualité de votre revue.

Elle doit être toujours plus intéressante - une revue qui puisse vous apporter quelque chose de plus et de divers. Une revue qui ne doit pas copier les autres mais qui ne doit pas être non plus rivale, mais bien complémentaire à celles des Associations et Clubs confrères.

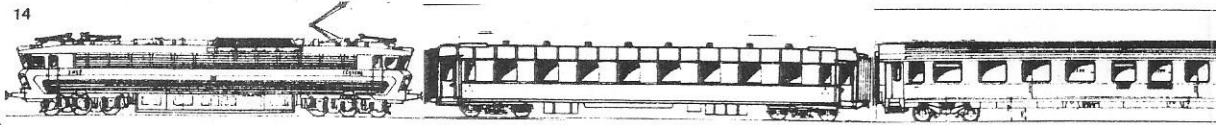
../..

E 330 LIEGE G. - Aulr

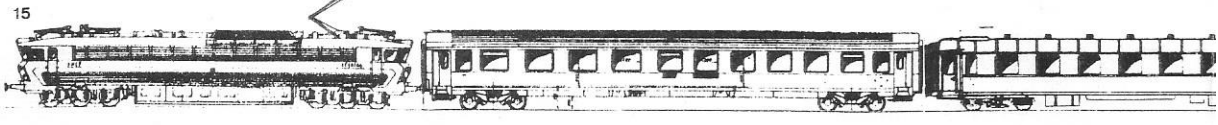
13.03.1980



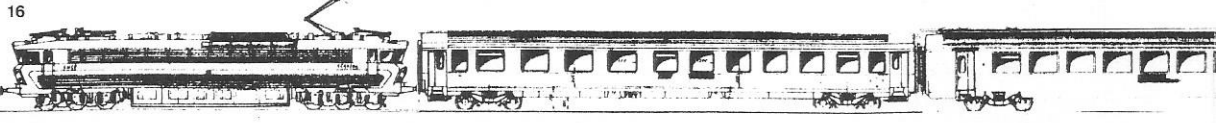
14



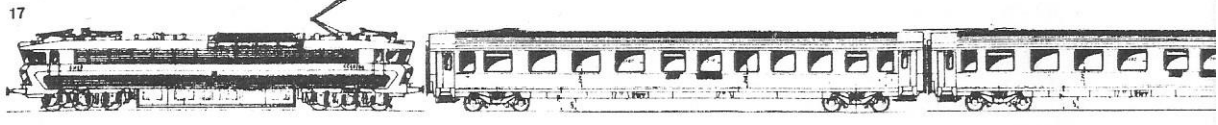
15



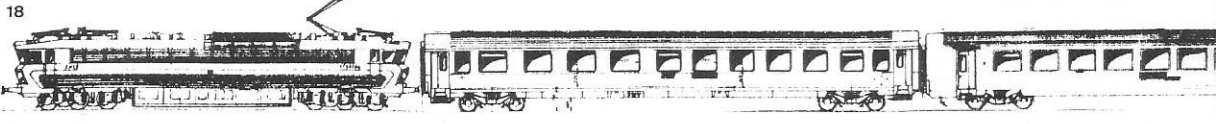
16



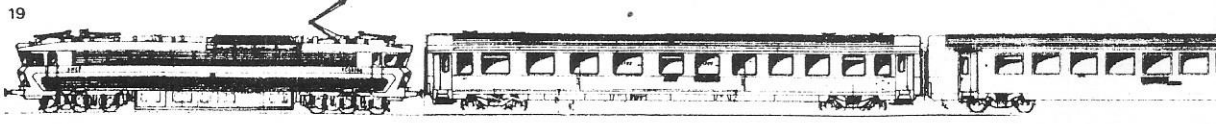
17



18



19



e - PARIS Nord



Pour terminer la présentation des nouveautés au sein de CORRESPONDANCE, je voudrais vous citer une maxime, qui n'est pas la mienne mais que je trouve très appropriée aux circonstances - et cela aussi au nom de l'équipe de rédaction:

L'IMPOSSIBLE, ON LE FAIT IMMEDIATEMENT,

POUR LES MIRACLES, ÇA DEMANDE UN PEU PLUS DE TEMPS !!!

Cela dit, venons à nos o... (qui a dit oignons ??? Petit coquin va!) Venons donc à nos compositions.

La dernière fois, je vous avais promis un train un peu plus facile que l'E218 TAUERN EXPRESS veuillez excuser, au passage, notre gentille dactylo, "errare humanum est") avec aussi un matériel roulant facile à se procurer dans la miniature. J'entends déjà les exclamations de satisfaction de ceux surtout qui ont des réseaux de dimensions modestes.

Vous allez le constater ^{très} de suite, il s'agit d'un train que l'on dirait sorti tout droit du monde HO du jouet, c'est à dire très court mais qui par contre respecte le réalisme.

On n'a jamais dit que seulement les trains avec seize voitures sont beaux - c'est faux !!!
D'un autre côté, si vous n'arrivez pas à reproduire ce train, un conseil, changez d'époque, d'écartement ou d'échelle; il y a aussi des limites à ne pas dépasser.

Le train dont je vous parle et dont vous avez la composition pendant sept jours est l' E 330/331. LIEGE G. 7h00 - C. PARIS N. 11h18 et PARIS N. 19h30 - LIEGE G. 23h41.

Analysons-le maintenant plus en détail.

La formation de base comprend toujours une CC40100 SNCF (HO: Jouef - Lima) côté traction.

Concernant le matériel roulant, nous avons trois voitures corail SNCF Dans l'ordre une 1ère/2ème CL A5B6u (u = compartiments; HO: Jouef - Mougél), une 2ème CL B10tu (tu = coach ou couloir central; HO: Lima - Mougél - Roco) et une mixte B6Du 2ème CL/furgon (ho: Mougél - Roco).

Cette composition de base, on la retrouve inchangée le jeudi 13, dimanche 16, mardi 18 et le mercredi 19 mars 1980

Maintenant voyons les variantes qui dans leurs originalités cassent la monotonie de la routine.

Dans le cas du vendredi 14, cela cassait aussi l'homogénéité de la rame.

En effet, ce jour-là (jour dans lequel le flux des voyageurs est le plus marqué - début de week-end) le train comptait une voiture SNCB 13 RIC verte (HO: Fleischmann)

Le jour suivant, le samedi 15, on avait ajouté une "caisse" supplémentaire A5B6u corail qui porte ainsi la rame à cinq "numéros" (pardonnez les expressions du métier) qui était aussi la composition maximale de E 330 pendant les jours d'analyse.

Vous aurez bien compris l' 13 RIC SNCB n'est autre qu'un "fond de tiroir" qui ne sert que de réserve et de renfort.

On ne peut pas trouver sous la main à chaque instant une corail de réserve surtout au départ de Liège G;

Au passage la rame du 330/331 passe la nuit au faisceau d' S4 à Liège l'apr-ès-midi à Paris.

Vous savez que nous sommes aussi réalistes dans certaines situations. Le fait de ne pas pouvoir disposer toujours d'un type bien déterminé de matériel en quantité suffisante et à chaque moment se retrouve facilement à l'échelle.

La situation financière précaire de nombreux réseaux européens se traduit à l'échelle aussi par du déficit dans le sens que nos moyens financiers sont limités et par conséquent, nous devons allonger les échéances pour renforcer le parc moteur, voyageurs, marchandises, ou pour ouvrir un chantier ou commencer l'extension tant rêvée.

Sans le vouloir, vous débloquez un budget annuel qui se répartit, comme en réalité, pour l'armement des installations fixes et le matériel roulant.

En conclusion: bon amusement avec ce train facile à reproduire, mais avant de terminer, je dois signaler qu'après AULNOYE l' E330 est fusionné avec l' E482 BRUXELLES - PARIS et devient E482 aussi. Au delà d'AULNOYE, il peut compter parfois quatorze voitures mais cela, c'est une autre histoire.

Au prochain numéro un autre train

LEQUEL ?????

Je vous laisse la surprise.

Paolo Casini



ON RECHERCHE - ON RECHERCHE - ON RECHERCHE - ON RECHERCHE

CORRESPONDANCE recherche dactylo(s) même non expérimentées.
Faire offre à Philippe Hensen - 3, rue Foidart 4020 BRESSOUX
Tél: 041/42 64 71 (Après 18 heures)

Cela fera extrêmement plaisir à Marie-Anne Menchior qui se sent bien seule.

D'avance merci

La Rédaction

CONNAISSEZ - VOUS ...?

- Avec l'horaire d'hiver 1981/82, le TEE "MISTRAL" perd les lettres de noblesse. Il est transformé en train rapide comportant les deux classes. Néanmoins pour la 1ère classe et restaurant le matériel inox est conservé et la 2ème classe est exploitée avec matériel CORAIL.
- A partir de l'été prochain, deux autres TEE seront transformés en "INTER-CITY" 1ère et 2ème classe. Il s'agit du TEE CATAL TALGO et du TEE LICURE. Concernant le premier, il est prévu de garder le même matériel avec aménagement pour la 2ème classe. Pour le deuxième, rien d'officiel mais on suppose une rame style "Montlenis", c'est à dire EUROFIMA 1ère classe FS et CORAIL 2ème classe S.N.C.F.
- Toujours avec l'entrée en vigueur de l'horaire d'été 1982, un "nouveau" train nostalgique sera mis en service entre Londres-Calais et Venise. Il s'appellera "VENISE-SIMPLON-ORIENT-EXPRESS", il sera composé d'ex-matériel (WL,WR,WSP) CLWL restauré et mis en marche par un privé (Anglais). Il est du même style que les services d'INTRAFLUG.
- Les CFF ont reçu récemment les premières voitures à service intérieur type "IV". La commande comporte 80 unités de 1ère classe, 60 de 2ème classe à compléter ultérieurement par des versions restaurant. Ces voitures de la 4ème génération marquent la coupure avec la tradition helvétique; en effet, elles ont une longueur de 26 400 mm, air conditionné et livrée extérieure qui rappellent très fort les "corails".
- Toujours aux CFF les 4 premiers engins de présérie des Re 4/4 IV viennent d'entrer en service pour les essais.

Dans le domaine de la traction aussi ça bouge en Suisse, les Re 4/4 IV seront les premières machines de série à Thyristors, la ligne et la décoration n'ont plus rien de commun aux lignes si caractéristiques des autres sans-série.

La livrée ne passera pas non plus inaperçue, du vert foncé, on passe au rouge avec le blanc et l'aluminium. Les Res 4/4 IV sont des Bo'Bo" avec un poids de 80 tonnes développant 5 072 KW et 160 km/h. Contemporainement on construit encore des Re 4/4 II et on pense déjà à une Re 4/4 avec moteurs triphasés asynchrones, peut-être aurons-nous aussi une nouvelle famille de la V ???

P. CASINI

t. h. r.

news !

□ □ □ □ □ □ □ □

Depuis que j'ai écrit la première partie de cette série d'articles, sur la construction du réseau A.L.A.F., celui-ci a bien évolué. En effet, les principales assiettes de voies ont été posées (hormis la voie unique), et les poseurs de voie ont suivi. Actuellement, nous installons la gare de Trouville qui est très compliquée du fait que la plupart des aiguillages doivent être mis en forme; le grill de sortie de la gare, situé du côté droit, étant totalement en courbe, il faut adapter le rayon de courbure de la presque totalité des aiguilles. Transformer chaque aiguillage, réparer ceux qui ont été récupérés sur l'autre réseau, les transformer en trois rails, toutes ces opérations prennent énormément de temps.

Certains appareils de voie doivent être construits de toutes pièces, dont une bretelle composée d'un aiguillage triple, d'un croisement, et de deux aiguillages, le tout en courbes. Cet appareil de voie est unique en son genre et est construit par notre ami LÉON GREGOIRE.

Tout ceci, vous vous en rendez bien compte, demande énormément de temps et de patience. D'autres appareils de voie devront être entièrement construits, afin de donner à notre grande gare un bel aspect, et de pouvoir y manoeuvrer le plus rationnellement possible.

Nous allons entamer la construction des deux T.C.O. (pupitre de commande) principaux, afin de pouvoir y raccorder les premiers aiguillages, et ainsi pouvoir faire les premiers essais. Les assiettes de la gare de Houtsiplou vont bientôt être remises en place; ainsi, l'équipe chargée de la pose des assiettes de la voie unique, les poseurs de la voie et les cableurs pourront avancer. N'oublions pas que la partie la plus ingrate de la construction de ce réseau est le cablage, qui fera l'objet de mon prochain article.

Richard ORBAN

SELECTION

WAGON SPECIAL TOIT TELESCOPIQUE A BOGIE TYPE SHIS

Introduction :

A la naissance du chemin de fer, il n'existait qu'un seul type de véhicule destiné au transport des marchandises, le tombereau (ou plat à bords hauts).

Les marchandises étaient protégées avec des bâches puis on a pensé à couvrir les wagons. Depuis le wagon de marchandises a suivi l'évolution du chemin de fer en s'adaptant aux différents époques, à la nature des marchandises et à la demande.

De nos jours, nous avons différents types de wagons : couverts citernes, frigos, trémies, plats, plats kangourou, transports automobiles, spéciaux etc. Il est curieux et en même temps regrettable que la majorité des amateurs et modélistes dédaignent ou n'approfondissent pas leur intérêt sur ce genre de véhicules ferroviaires. Il suffit de penser que pour une voiture voyageurs il y a au moins cent wagons de marchandises. Il faut dire aussi que les transports des marchandises est moins spectaculaire et plus discret que celui des voyageurs.

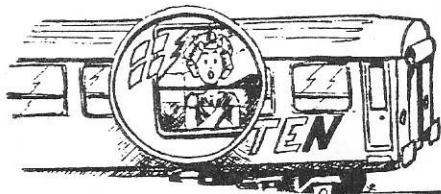
Pourtant les TEEM roulent à au moins 100 km/h 140 km/h (en France pour quelques-uns), ils ont des horaires comme certains trains express. Dans certains pays, le trafic des marchandises dépasse celui des voyageurs. D'autre part face à la concurrence et pour répondre aux exigences de la clientèle les chemins de fer créent de plus en plus des wagons spécialisés. Parallèlement on s'achemine vers une politique des trains blocs avec une bonne vitesse commerciale et être traités le moins possible dans les gares de triage.

Le prototype réel :

Le "Shis" est un wagon spécial à bogie avec toit télescopique et berceaux pour le transport de coils (rouleaux de tôle) apte à rouler à une vitesse maximum de 100 km/h. C'est une des dernières créations dans ce domaine. Réalisé pour le compte de différentes administrations européennes S.N.C.B., S.N.C.F., D.B et N.S., il comporte néanmoins certains détails qui varient selon le réseau propriétaire. Si pour les voitures voyageurs il y a, pour une même famille, des sous-séries, cela est encore plus marqué pour les wagons de marchandises.

Concernant le "Shis" nous avons deux variantes côté bogies le Y 25 soudé S.N.C.F. ou le standard D.B. La caisse peut avoir une petite "jupe" qui descend entre les bogies ou les nervures différentes des capôts (voir plans).

Ce type de wagon aux formes si caractéristiques se rencontre le plus souvent en rame complète et plus rarement isolés ou en petits groupes. Une belle rame d'une dizaine d'unités déjà peut en miniature avoir un bel effet.



Les modèles :

Deux constructeurs nous proposent deux modèles qui comme en réalité ne sont pas tout à fait identiques (cela a été tenu compte au tableau comparatif). LIMA, le premier, nous a proposé la version d'origine sans jupes et avec bogies Y 25 soudés S.N.C.F. (fig 1). Dans l'ensemble il est acceptable.

Les défauts majeurs sont une réalisation trop simplifiée, les Y 25 bien gravés mais la dynamo calée à l'essieu n'a rien à voir avec ce type de wagon qui n'a pas besoin d'une alimentation électrique indépendante.

En revanche le toit est réellement ouvrant ce qui permet de reproduire le chargement et ainsi animer d'une façon très réaliste un embranchement industriel. Le prix est très favorable, qui permet, après quelques légères retouches, d'avoir une belle rame bon marché.

A cinq ans de distance, ROCO, à la recherche de véhicules originaux (ce qui est toujours constructif et avantageux pour tous), sortait son modèle deuxième série si l'on peut dire (fig 2).

LIMA et ROCO au lieu de se copier se complètent mutuellement, un exemple à suivre ! Le "Shis" de ROCO est superbement bien gravé un lettrage correct sans la moindre bavure, quelques accessoires à monter soi-même en augmentent le fini et le réalisme. Le résultat du tableau comparatif est indiscutable, l'oeil aussi tranche en faveur du ROCO dès le premier regard. La maison de Salzburg nous propose différentes immatriculations et j'espère qu'elle adoptera aussi le bogie Y 25 pour les versions S.N.C.B., S.N.C.F., N.S.

Pour conclure, on peut former une belle rame avec les deux types de "Shis" LIMA et ROCO, cela ne choque pas et en même temps vous aurez une rame qui n'est pas l'omniprésent train de marchandises avec une panoplie à faire envie à "Arlequin" !

P. CASINI

✱ Une date intéressante: SAMEDI 5 JUIN 1982

de 10 heures à 15 heures

● FIRST INTERNATIONAL MODEL TRAIN ●

○ AND OLD TOY SWAPMEET ○

Institut technique des Aumoniers du Travail

39 rue Glacière - Seraing -

TABEAU COMPARATIF

CARACTERISTIQUES	LIMA	ROCO	NOTES
1) CAISSE			
- dimensions	2+	3	+ 10 mm trop court
- superstructure	2+	3	+ Marques de moulage (injections)
- infrastructure	2	3	
- extrémités caisse	2	3	
- moulage	2	3	
- accessoir é et détails	1	3	
- bogies	2	3	
- décoration	2	3	
- essieux	1+	3	
- teinte	2+	2.	+ Grossiers
- dispositifs			+ un peu trop brillante
- atelage	3+	0	+ toit télescopique fonctionnel
2) <u>ENSEMBLE WAGON</u>	1+	3	+ peu discret
- poids	3	3	
- roulement	2	3	
- stabilité	3	3	
- compatibilité sur app de voie	2+	3	
- distance entre wagons	1+	2	
- compatibilité avec autres marques	3	3	
3) <u>TOTAL</u>	36	49	
- % d'approche à la fidélité	67	91	
- année de sortie modele	1974	1981	
- réf catalogue	3185		
- prix en fb	145	360	
- rapport qualité/prix	3	3	

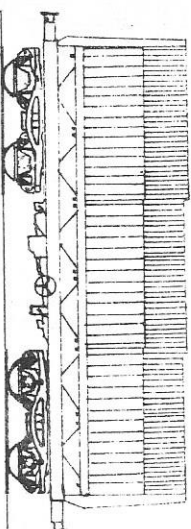


fig 1

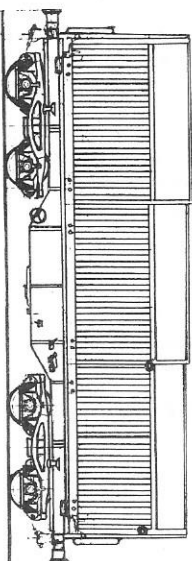


fig 2

cause boudin pas au norme NEM
exagéré

AGENDA

Vendredi 19 février : réunion mensuelle de construction réseau.

Mercredi 3 mars : exposé de M. CASINI sur les voitures voyageurs.

Mercredi 10 mars : Assemblée générale ordinaire.

Vendredi 19 mars : réunion mensuelle de construction réseau.

Mercredi 7 avril : Projection de diapos sur le chemin de fer forestier de l'ABRECHWILLERS par M. THONON.

Vendredi 23 avril : réunion mensuelle de construction réseau.

Nous rappelons que le local est ouvert tous les vendredis à partir de 19 H 30, uniquement pour ceux qui veulent participer activement à la construction du réseau.



act i v i t e s

1982

Dans le cadre des activités 1982 de l'A.L.A.F., nous allons organiser les activités suivantes :

Bourse d'échanges

Excursions (visite de site à caractère ferroviaire, participation à une journée "portes ouvertes" organisée par l'atelier des wagons à Voroux.)

Séance gratuite d'entretien et de dépannage de votre matériel roulant
Nous vous donnerons plus de détails dans notre prochain numéro.

QUOI DE NEUF ?

en préparation - en préparation - en préparation - en préparation

▼ ▼ MON TRAIN ET MOI ▼ ▼

☆ Tu fais du modélisme ferroviaire.

Très bien !

☆ Pourquoi ?

☆ Depuis quand ??

☆ Qu'est-ce que cela t'apporte ??

☆ Tu collectionnes le matériel roulant.

☆ Tu possèdes un circuit fonctionnel ou en préparation.

Autant de questions qui demandent des réponses.

*** Alors pourquoi ne prendrais-tu pas la plume pour partager tout cela avec tous tes amis modelistes !

Penses-y

La rédaction.

★ ★ ★ ★ ★ ★

OFFRE D'EMPLOI

Correspondance recherche dactylo

Faire offre à la rédaction

MERCI

COMMUNIQUE

ASSEMBLEE GENERALE

Le mercredi 10 mars se tiendra à 20 h en notre local à Voroux, notre assemblée générale ordinaire annuelle.

Tous les membres en règle de cotisation de l'A.L.A.F. sont conviés à cette réunion.

Mais nous tenons à rappeler que conformément à nos statuts, seuls les membres effectifs, ont droit de vote et de décision aux assemblées générales.

Pour devenir membre effectif, le membre adhérent devra remplir les conditions suivantes :

- Être âgé de 18 ans;
- Avoir été pendant au moins un an membre adhérent, ayant participé au sein du Club à des activités de celui-ci;
- Présenter sa candidature par écrit dans le mois précédent celui de l'assemblée générale annuelle.

CET AVIS TIENT LIEU DE CONVOCATION

Ordre du jour

1. Approbation de la candidature des candidats membres effectifs.
2. Rapport moral du Président
3. Rapport financier du trésorier, et approbation des comptes pour l'exercice 1891.
Désignation de deux commissaires vérificateurs aux comptes.
4. Présentation du règlement d'ordre intérieur et approbation de celui-ci.
5. Rapport moral du secrétaire.
6. Divers

□□□□□□□□□□□□□□

CORRESPONDANCE - Revue bimestrielle

COMITE DE REDACTION : G. Dylst - Ph. Hensen

ANIMATION : Ph. Hensen

Editeur responsable : Philippe Hensen

3, rue Foidart, 3

4020 Bressoux

Le numéro : 40 francs

Abonnement (1 an + 6 numéros) : 200 francs

Règlement au compte numéro 240-0883802-39 de ALAF A.S.B.L

CORRESPONDANCE est le bulletin d'information de l'Association Liégeoise des Amateurs de chemin de Fer, association sans but lucratif.

Tout courrier concernant l'ALAF doit être adressé au SECRETARIAT:

rue Doumier, 49

4300 - ANS

Tél: 041/63 33 26

Tout courrier concernant la revue doit être adressé à Philippe Hensen
3, rue Foidart - 4020 - BRESSOUX

Tél: 041/42 6471 (après 18 heures)

CORRESPONDANCE est envoyé gratuitement aux membres d'ALAF asbl

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 et l'envoi d'un exemplaire de la publication au secrétariat de l'ALAF asbl.

Cependant, la publication d'articles que nous empruntons à d'autres publications reste soumise à l'accord de celles-ci.

DACTYLOGRAPHIE : M.A. Menchior

MAQUETTE : Philippe Hensen

PHOTOS : Paolo CASINI

Numéro 1 - Janvier Février 1982