

CORRESPONDANCE

A.L.A.F.
BIBLIOTHEQUE
N°



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

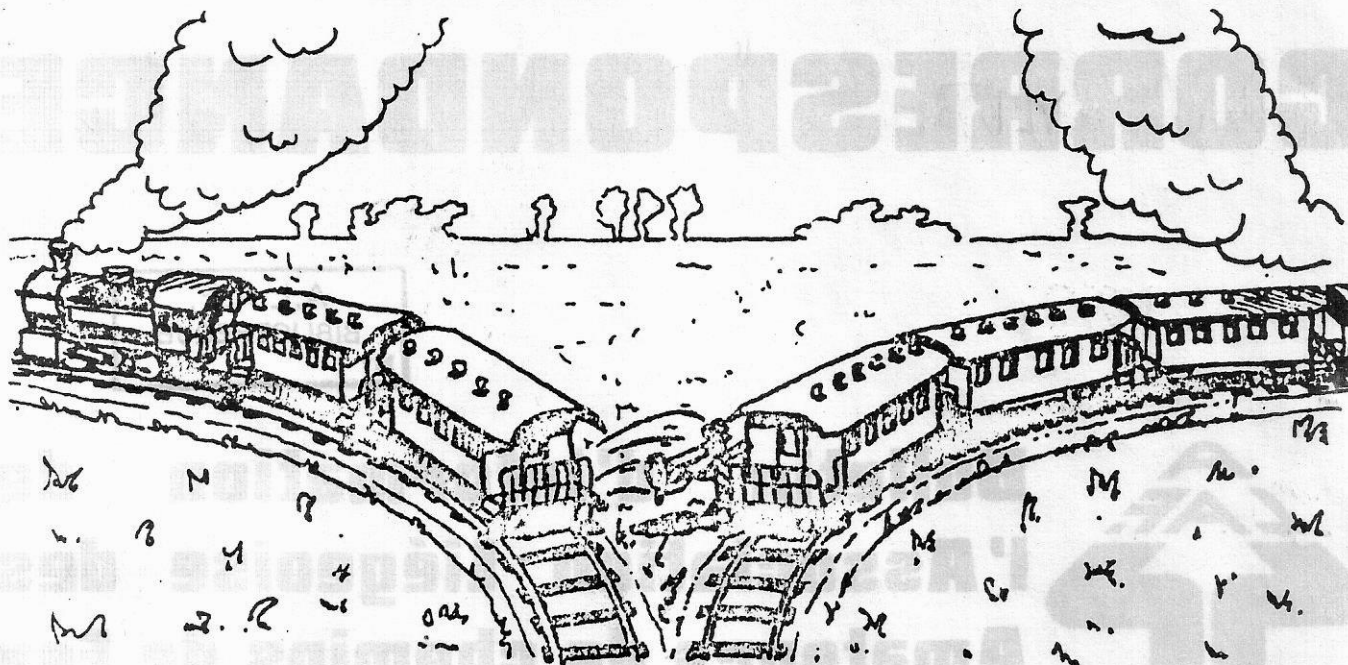


40 fb

avril

1980

n° 2



CORRESPONDANCE

Revue bimensuelle

Comité de rédaction :

P. CASINI J.R. LEJEUNE D. PIRON

Animation : J.R. LEJEUNE

Editeur responsable :

J.M. PARISIS, rue Fabry, 34
4000 LIEGE

Abonnement (1 an = 6 numéros) : 200 FB.
règlement au compte n° 240-0883802-39
de ALAF asbl.

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

Tout courrier concernant l'ALAF doit être adressé
au SECRETARIAT : rue Doumier, 49
4300 ANS
téléphone : 041 / 63 33 26

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 : D. LOMBARD

Dessins : L. GREGOIRE

Maquette : J.R. LEJEUNE

N° 2

AVRIL

1980

sommaire

Editorial	29
Rail News	30
Bourse	32
Sélection	33
A Lire... et relire	36
Quoi de neuf?	38
Lu dans Trans-Fer	39
Connaissez-vous? Le CFV3V	40
Compte rendu	
Les chassis-cadres	42
Visite de réseaux privés	45
Compte rendu	
Les véhicules routiers	46
Projet de visite en groupe	50
Agenda	51
Trucs et ficelles	51
Tribune libre	52

couverture

5924 sur le réseau de
Daniel PIRON.

EDITORIAL

Comme vous avez pu le constater, CORRESPONDANCE a connu des fortunes diverses depuis la sortie de son premier n°.

Un de mes principaux soucis a été de chercher à améliorer constamment la qualité du bulletin tout en lui conservant un prix de revient raisonnable. Je l'ai fait parceque CORRESPONDANCE, au delà de sa mission d'information, est notre ambassadeur auprès des associations amies et aussi auprès de ceux qui nous entourent et qui pourraient nous prendre pour des farfelus ou de grands enfants.

Or, nous sommes des adultes et CORRESPONDANCE se doit d'être le reflet de nos qualités et de notre dynamisme. Il faut que nous puissions être fier de lui et être fier de le montrer autour de nous.

Le bilan des 6 premiers numéro du bulletin me force à constater qu'ils ont été élaborés, conçus et réalisés par seulement quelques personnes faisant partie du Comité qui anime l'ALAF.

Suite à des appels lancés dernièrement, un tournant a été amorcé puisque quelques membres se sont proposés et ont commencé de dactylographier, assembler et expédier CORRESPONDANCE. Ce tournant devrait s'achever par une collaboration active des membres à la rédaction d'articles susceptibles de s'intégrer aux rubriques ouvertes ou à celles qui seront créées.

Nous ouvrons dans ce numéro une rubrique "TRUCS et FICELLES". Nous aimerions, pour répondre à un souhait exprimé en Assemblée Générale, ouvrir une rubrique qui traiterait des auxiliaires électriques et électroniques des réseaux miniatures. D'autres rubriques pourraient s'ouvrir si vous le désirez. Par exemple: publication de plans ou fragments de plans de réseaux; critique des modèles belges proposés par les fabricants ou, comment élaborer un modèle belge à partir d'un modèle fabriqué dans une autre version; renseignements techniques sur le grand chemin de fer: pose des voies, signalisation, organisation des mouvements, etc.

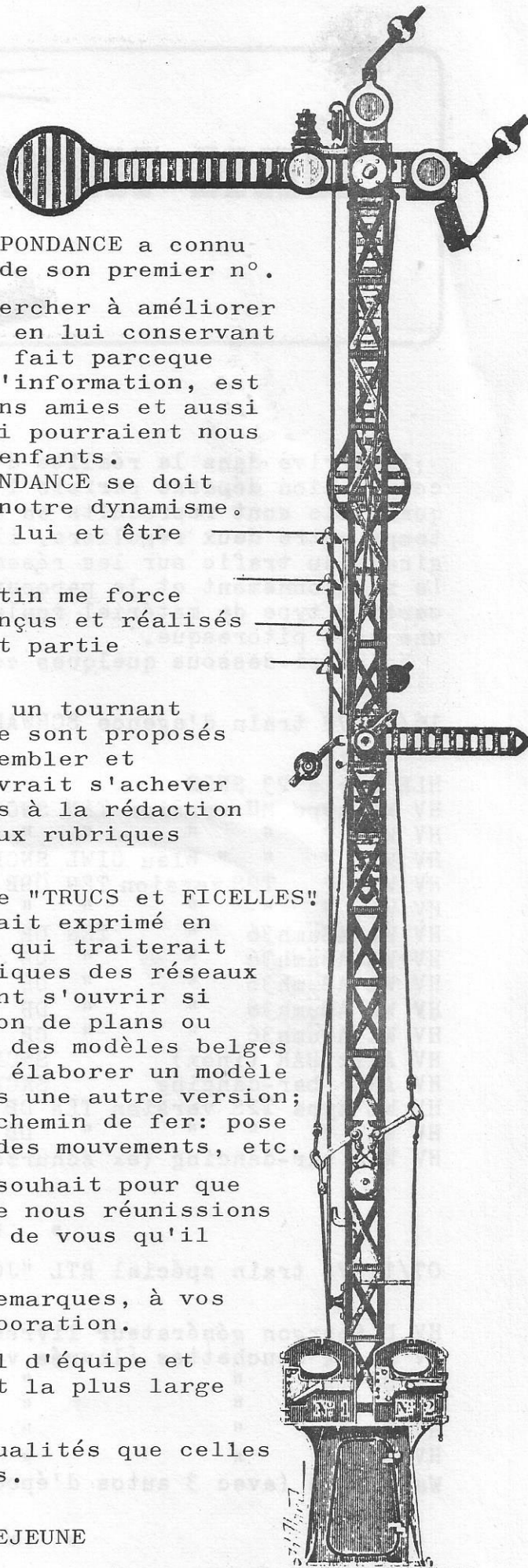
Mais il ne suffit pas d'en exprimer le souhait pour que s'ouvre une rubrique. Encore faut-il que nous réunissions la matière à publier. Et c'est à chacun de vous qu'il incombe de nous apporter cette matière.

J'en appelle à vos suggestions, à vos remarques, à vos propositions mais surtout à votre collaboration.

CORRESPONDANCE est le fruit d'un travail d'équipe et il est souhaitable que cette équipe soit la plus large possible.

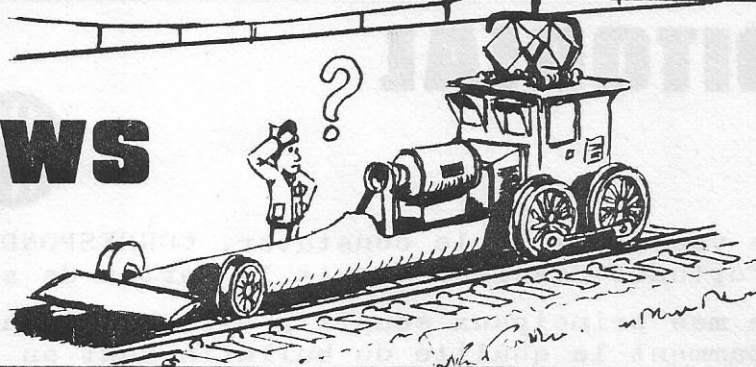
CORRESPONDANCE n'aura jamais d'autres qualités que celles des membres de l'ALAF. Ne l'oublions pas.

J.R. LEJEUNE



Electro-sémaphore

RAIL NEWS



Il arrive dans la réalité d'observer des trains spéciaux dont la composition dépasse parfois l'imagination des modélistes. Mais quand ils sont reproduits en miniature et intercalés de temps en temps entre deux réguliers, ils donnent une note réaliste et originale au trafic sur les réseaux miniatures. Le stationnement et le parcours sur une ligne fréquentée par un certain type de matériel roulant, casse la monotonie en y apportant une note pittoresque.

Voici ci-dessous quelques compositions de trains spéciaux :

16/10/78 train d'agence SCHWARZACH - BRUXELLES (observé à Liège).

1:1	HO	N
HLE série 23 SNCB	/	/
HV WL type MU version TEN SNCB	RIVAROSS	ATLAS-ARNOLD
HV WL " " " " "	RIVAROSS	ATLAS-ARNOLD
HV WL " " " bleu CIWL SNCF	RIVAROSS	ATLAS-ARNOLD
HV WL " T2S version TEN ÖBB	JOUEF-MARKLIN-LIMA	/
HV WL " " " " "	JOUEF-MARKLIN-LIMA	/
HV WL ABümh36 " TEN DB	FLE-ROCO	MINITRIX
HV WL ABümh36 " " DB	FLE-ROCO	MINITRIX
HV WL ABümh36 " " DB	FLE-ROCO	MINITRIX
HV WL ABümh36 " " DB	FLE-ROCO	MINITRIX
HV WL ABümh36 " " DB	FLE-ROCO	MINITRIX
HV ARix BAR (inox) SNCF	/	/
HV AR bar-dancing SNCB	/	/
HV WL type T2S version TEN DB	JOUEF-MARKLIN	/
HV WL " " " " DB	JOUEF-MARKLIN	/
HV WGü bar-dancing (ex schurzenvagen) DB	/	/

* * * *

07/12/78 train spécial RTL "JOUETS" (à Liège)

HV D fourgon générateur livrée bleu clair SNCB	/	/
HV Bc I4 couchettes (livrée verte) SNCB	/	/
HV Bc I4 " " SNCB	/	/
HV Bc I4 " " SNCB	/	/
HV Bc I4 " " SNCB	/	/
HV Bc I4 " " SNCB	/	/
Wagon R/s (avec 3 autos d'époque) SNCB	/	/

* * * *

06/12/79 le même train un an plus tard

HV Dn fourgon EUROFIMA	SNCB	/	/
HV WR ex CIWLT	SNCB	FRANCE TRAIN-JOUEF-RIVA	ATLAS-LIMA
HV HV Bu10 tu "corail"	SNCF	MOUGEL-LIMA-ROCO	/
HV A5 D3 ix inox	SNCF	EUROPOLITRAINS-JOUEF	/
HV A5 D3 ix inox	SNCF	EUROPOLITRAINS-JOUEF	/
HV WL type "P" "TEN"	SNCF	KLEINBAHN-RIVAROSS	IBERTREINS
HV WL " " "P" "TEN"	SNCF	KLEINBAHN-RIVAROSS	IBERTREINS
HV WL " " "P" "TEN"	SNCF	KLEINBAHN-RIVAROSS	IBERTREINS
HV WL " " "P" "TEN"	SNCF	KLEINBAHN-RIVAROSS	IBERTREINS
HV WL " " "P" "TEN"	SNCF	DLEINBAHN-RIVAROSS	IBERTREINS

* * * *

11/02/79 E 1317 "SKI-EXPRESS" Bolzano - Bruxelles (à Liège)

HLE type 2223	SNCB	/	/
HV WL T2S TEN	DSB	JOUEF-MARKLIN-LIMA	/
HV WL T2S "	DSB	JOUEF-MARKLIN-LIMA	/
HV Bc livrée RAILTOUR	SNCB	/	/
HV Bc " "	SNCB	/	/
HV Bc " "	SNCB	/	/
HV Bc " "	SNCB	/	/
HV Drs bar-dancing-fourgon (ex Dms EUROFIMA)	SNCB	/	/
HV Bc livrée RAILTOUR	SNCB	/	/
HV Bc " "	SNCB	/	/
HV Bc " "	SNCB	/	/
HV Bc " "	SNCB	/	/
HV Bc " "	SNCB	/	/
HV Bc " "	SNCB	/	/
HV WL AB type "U" TEN	DB	/	/
HV Bc livrée RAILTOUR	SNCB	/	/

* * * *

Les grands trains baptisés (suite des n^{os} 1, 2 et 3 1979 et 1 1980)

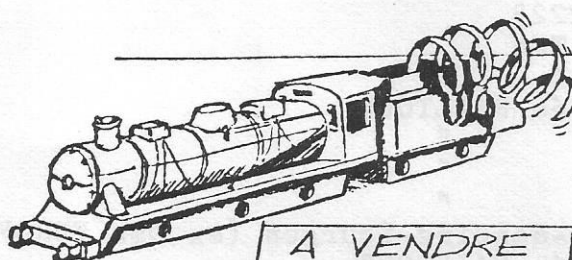
Les fleuves, les lacs, les mers donnent aussi leurs noms, souvent prestigieux, à des trains qui les longent sur une partie de leurs parcours :

ADRIATICA	E 1206/7	Budapest-Rijka	MAV-JŽ
ADRIATICO	TEE 92/93	Milano-Bari	FS
BAIKAL	E 9/10	Moskwa-Irkutsk	SZD
BALT-ORIENT	E 372/3	Berlin-Bucaresti	DR-CSD-MAV-CFR
BALTIKA	E 37/38	Leningrad-Riga	SZD
BODENSEE	TS 164/165	Bregenz-Wien	DB-ÖBB
DANUBIUS-EXPRESS	E 22/23	Ungeni-Sofia-Bucaresti	SZD-BDZ-CFR
DONAU-KURIER	E 220/221	Dortmund-Wien	DB-ÖBB
LEMANO	TEE 24/25	Milano-Genève	FS-CFF
LE RHODANIEN	TEE 96/7	Paris-Marseille	SNCF
MARE NOSTRUM	E 151/2	Port Bou-Alicante	RENFE
MEDITERRANEE-EXPRESS	E 9600/1	Nice-Paris	SNCF
NOORDZEE	E 238	Rotterdam-Hamburg	NS-DB

OSTSEE	E 328/919	München-Berlin-København	DB-DR-DSB
RHEIN EXPRESS	E 214/5	Hoek van Holland-München	DB-NS
RHEINBLITZ	IC 117/8	Dortmund-München	DB
RHEINGOLD	TEE 6/7	Hoek/Amsterdam-Köln-Genève	NS-DB-CFF
RHEINLAND	E 900/1	Saarbrücken-Düsseldorf	DB
RHEINPFIL	IC 106/7	Hannover-München	DB
RHONE-ISAR	E 124/5	Genève-München	CFF-DB
TICINO	E 352/3	Milano-München	FS-CFF-DB
TIRRENO	R 900/1	Torino-Genova-Roma	FS
WORTHERSEE	TS 310/11	Klagenfurt-Frankfurt	ÖBB-DB

P. CASINI

BOURSE



A VENDRE
JAMAIS ROULE

Modèles repeints et détaillés (jamais roulés)

ROCO : locos réf.	4132A	BR 151 DB	80	1360 F
	4135A	BR 110 DB	70	1190 F
	4130	BR 144.5 DB	71	1200 F
	4151A	BR 215 DB	52	900 F
	4137B	BR 110.5 DB	73	1240 F
	4199	BB 7200 SNCF	73	1240 F

HORNBY : loco réf 6390 BB 12000 SNCF X?

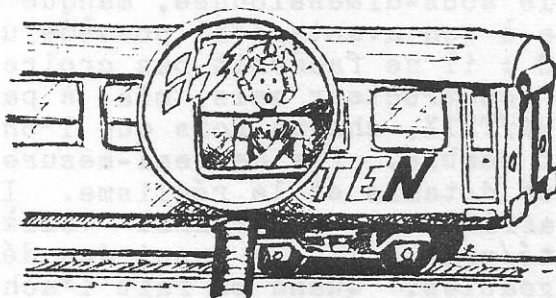
LILIPUT : voitures réf	894.00	DB TYPE BR	20	340 F
	895 00	AB	20	340 F
	896 00	A	20	340 F
	898 00	B	20	340 F
	285.70	VB TYPE SNCF	15	255 F

PIRON Daniel, rue de l'Eglise, 76, Chênée.

Fleischmann RE 4/4 référence 4340 1500 F

DUFAYS JP., quai St-Léonard, 11B/012, Liège.

SELECTION



Wagon trémie auto-déchargeur à débit réglable et à 2 essieux

LE PROTOTYPE REEL

Ce type de wagon répond à la classification Ed et Eds (le "s" différencie le régime 100 Km/h pour une charge de 24/28 T, contre 80 Km/h pour 24/28 T).

Il se compose de deux trémies ouvertes au sommet; chaque trémie possède deux goulottes de déchargement situées de part et d'autre. Des rallonges escamotables peuvent venir se placer en continuation des goulottes. Cela permet un déchargement soit sur une fosse, soit sur le côtés de la voie à l'aide des rallonges.

Le déchargement par gravité (lettre "d") peut être effectué rapidement tout en gardant la possibilité de régler le débit, d'un seul ou de deux côtés à la fois.

Le Ed/Eds est destiné au transport en vrac des marchandises ne craignant pas les intempéries : charbon, coke, pierrailles, ballast, granulés etc.

Il est évident qu'il s'agit d'un wagon très répandu et très utilisé surtout dans les pays industrialisés, bassins charbonniers et chantiers. Il est fréquent de le rencontrer isolé ou par groupes incorporés à des trains de marchandises mais il est courant de le voir former des rames entières.

L'Ed/Eds sont enregistrés dans de nombreuses administrations ferroviaires : SNCB, SNCF, DB, NS, ÖBB et CFL, une partie du parc européen est exploité en commun (O1-RIV-EUROP).

LE MODELE

En HO nous avons 4 reproductions qui, par ordre de mise sur le marché, sont FLEISCHMANN, MÄRKLIN, KLEINBAHN et ROCO.

Le modèle de FLEISCHMANN n'est pas vraiment un Eds vu qu'il possède une ouverture de la trémie plus étroite et un petit toit mobile. Il est d'ailleurs repris sous la classification "Tds". Ces différences font qu'il n'est pas comparable aux autres. Aussi, malgré des similitudes de forme, nous ne pouvons le prendre en considération si nous voulons que notre examen reste objectif.

MÄRKLIN a très bien restitué le wagon, sa silhouette et l'échelle HO (cela arrive de temps en temps chez Märklin, une bonne note !). Il est équipé d'un système de déchargement. La gravure est bonne, un bon modèle en somme. Son prix, vu son système de déchargement est justifié. Mais pour ceux qui n'ont pas d'installation fonctionnelle sur leur réseau, l'investissement ne sera pas amorti même s'ils ont un réseau MÄRKLIN !

KLEINBAHN nous propose un modèle valable, mais avec des défauts : échelle sous-dimensionnée, manque de poids, essieux en plastique. Par contre à son avantage il possède une bonne gravure, et un bas prix.

ROCO : il ne faudrait pas croire que j'ai un parti-pris en faveur de ce constructeur mais, mis à part une série de voitures héritées de ROWA/TRIX, chaque fois que l'on découvre une de ses nouveautés, on est comblé. Pas de demi-mesure, tout y est : la gravure, la finesse, les détails et le réalisme. Il faudrait être borné ou aveugle pour affirmer le contraire. Voilà un modèle d'un très bon rapport qualité/prix. Il a aussi des défauts mineurs, peut-être, mais pas négligeables. Quand on fait l'achat d'un modèle de cette firme, il faut bien regarder si les inscriptions sont nettes et lisibles et s'il n'y a pas de légères bosses qui sont dues au moulage des matières plastiques et au refroidissement qui s'en suit.

L'Eds ROCO est un wagon qu'on achète qu'une fois et qui soutiendra longtemps la comparaison avec les reproductions futures. C'est aussi un wagon qui, moyennant une adaptation des essieux et de l'attelage, peut se marier avec tous les systèmes. Il est bon que les nouvelles générations de modélistes puissent faire des choix intelligents (il en va de son porte-feuilles). Ils doivent faire du "modèle" et non suivre la marque "X" ! Cette rubrique (avec ses lacunes et ses défauts) essaie de les informer. Combien de fois l'auteur, dans le passé, a amèrement regretté d'avoir suivi une marque pour finalement être berné, déformé, déçu. Amères ont été les additions.

Si le modèle que vous attendez n'est pas bien reproduit par certains constructeurs, attendez, économisez votre argent, achetez un autre modèle utile et qui soit conforme, soyez logique et, objectivement, oubliez votre marque préférée lors d'un choix.

Tous ces conseils sont engendrés par la modeste expérience de l'auteur. Pour conclure, la préférence va à l'Eds de ROCO, même pour appuyer ce choix, n'oublions pas que chez ROCO, on peut avoir différentes immatriculations (SNCB, SNCF, ÖBB, NS) alors que pour Märklin et Kleinbahn, il n'y a que la version DB (omniprésente DB !). Cela compte aussi !

P. CASINI

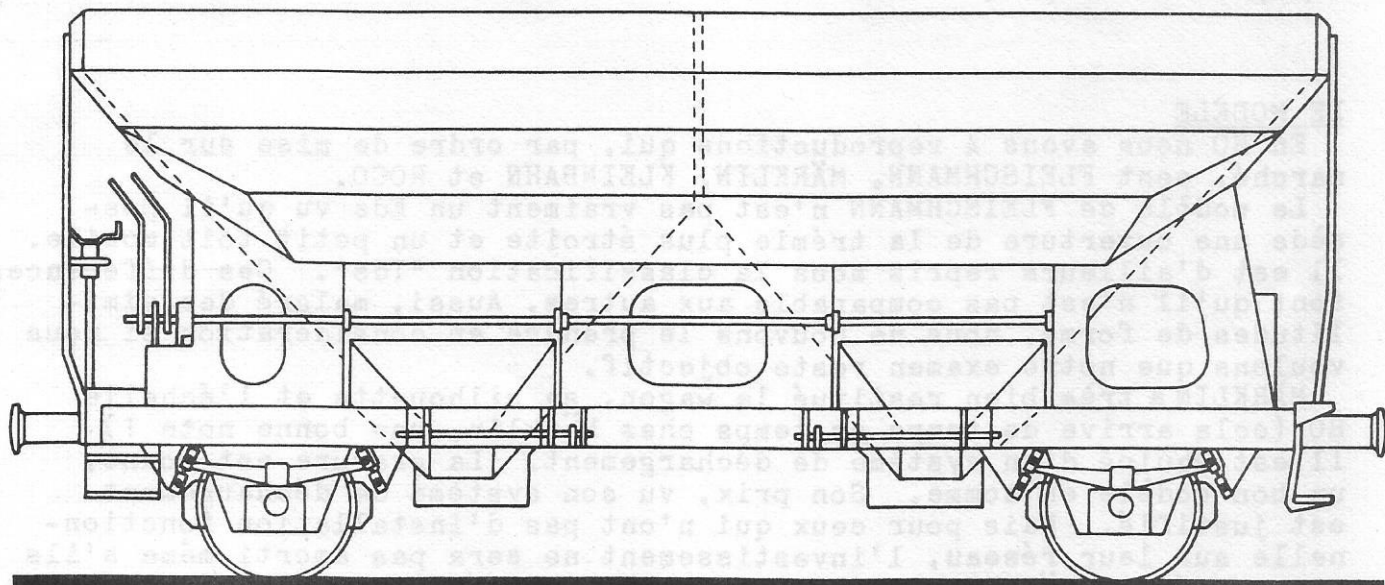


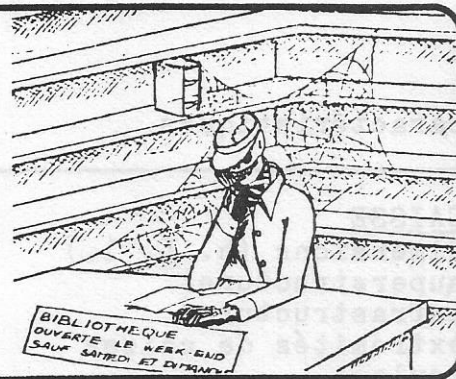
TABLEAU COMPARATIF

caractéristiques	MÄRK	KLE	ROCO	notes
<u>CAISSE</u>				
dimensions (h. L. l.)	3	2°	3	° sous-dimensionnées
superstructure	3	3	3	
infrastructure	2*	2*	3	* absence de certains détails
extrémités de caisse	3	2	3	
moulage	3	3	3	
accessoires/détails	2	2	3	
inscriptions	3	2°	3	° pas complètes
décoration	2	3	3	
essieux	2*	2°	3	* boudin trop haut; pas fin ° " " " ; plastique
teinte	3	2*	2*	* un peu brillante
système de fixation caisse	3	3	3	
attelage	2*	3	3	* grossier
<u>ENSEMBLE WAGON</u>				
poids	3	1*	3	* trop léger
roulement	3	3	3	
stabilité	3	2	3	
comportement sur app. de voies 2		3	3	
compatibilité avec autres marques	1*	3	3	* changement essieux ob-
distance entre wagons	1	2	2	ligatoire
équipements	3*	0	0	* déchargement fonctionnel
<hr/>				
TOTAL	47	43	52	
% d'approche à la réalité	82%	75%	91%	
année de sortie du prototype		1966		
année de sortie du modèle	1970	1972	1980	
référence catalogue	4631	330	4335A	
prix en FB	450	120*	355	* vente par poste ou dans les magasins de la marque
rapport qualité/prix	3*	3*	3*	* dans chaque cas, très bon

N. B. Les modèles Märklin et Roco ont le marquage UIC, celui de Kleinbahn possède l'immatriculation ancienne d'avant 1966.

P. CASINI

A LIRE ... ET RELIRE



Rail Magazine et la Belgique (1977-1979)

Nous connaissons tous l'excellente revue française "Rail Magazine" et apprécions la documentation qu'elle apporte chaque mois aux amateurs des chemins de fer depuis son premier numéro paru en mai 1977.

J'ai épinglé, jusqu'en fin 1979, les articles et notes relatifs à la Belgique. On trouvera dans ce relevé aussi bien ce qui concerne le matériel roulant ou ayant roulé sur notre territoire que les locomotives livrées à des pays étrangers mais construites par des entreprises belges. Je n'ai négligé ni les locomotives industrielles, ni les réalisations des groupements touristiques, ni les tramways.

Est-il besoin de dire qu'il n'a pas été possible en cet article d'analyser en détail tous les textes relevés. Il suffit qu'ils soient brièvement résumés afin que le lecteur puisse, s'il le désire, se reporter à l'article qui l'intéresse.

L'histoire du chemin de fer belge a connu une période au cours de laquelle l'influence d'Outre-Manche a été prépondérante alors que les autres compagnies d'Europe occidentale se dégageaient assez rapidement de l'école des maîtres britanniques. Cette période qui s'étend de 1898 à 1908 a été qualifiée par Ph. Dambly de "Régime Mac Intosh" du nom de l'ingénieur de ce nom qui était super-intendant du Caledonian Railway et qui avait créé un type de locomotive "Dunalastair" qui eut une abondante descendance en Grande-Bretagne. Cette époque a fait l'objet d'une analyse de M. Pierre Rouvret (R.M., n° 14, juin 1978, pp. 33-34) qui résume tout ce qu'elle a apporté d'intéressant. Cette période nous a donné des types qui ont fait la preuve de leur endurance. Signalons les types 17, 18 et 18 bis, le type 15 à foyer semi-profond avec ses variantes type 14 à foyer profond et type 16 à surchauffe, le type 32 à vapeur saturée devenu type 44 en 1931 et le type 32 S à surchauffe devenu type 31 en 1925 puis type 41 en 1931, enfin les types 35 et 35 S. Les Liégeois de ma génération se souviennent particulièrement de ces vaillantes locos type 32 infatigables sur la ligne de l'Ourthe et de Liège-Visé. Illustrations: type 15, n° 1501 et type 41, n° 41053 et 41190.

En même temps que la Belgique vivait à l'heure britannique, la Compagnie de l'Etat Belge fit un pas en direction de l'industrie américaine. M. J.M. Combe, dans un article "1900: la mode de l'américanisme" (R.M., n° 22, février 1979, pp. 13-17) consacré essentiellement aux chemins de fer français, nous rappelle qu'en 1900 l'Etat Belge a commandé aux usines Baldwin de Philadelphie douze locomotives Mogul (1.3.0) pratiquement identiques à celles livrées à l'Angleterre par le même constructeur, mais un peu plus lourdes. Ces locos à simple expansion et cylindres extérieurs furent classées type 31, n° 2811 à 2822. Elles remorquèrent des trains de marchandises sur des lignes à profil facile et, occasionnellement, des trains de voyageurs. Malgré la qualité de ces locomotives américaines la commande de 1900 n'eut pas d'autre suite. Les illustrations de l'article ne présentent pas la Mogul qui circula en Belgique, mais nous pouvons voir une photographie de la loco n° 2814 dans l'ouvrage de Ph. Dambly (p. 49).

M. Roger Belot, partant de 1926, date de création de la S.N.C.B., esquisse "L'évolution de la traction à la S.N.C.B." (R.M., n° 5, septembre 1977, p. 32) et nous relate les réalisations les plus intéressantes de la Société avant la seconde guerre mondiale. A savoir, en 1929, la mise à l'essai du type 5; à partir de 1935, la construction de la Pacific type 1; en 1938, l'apparition de l'Atlantic type 12 dont nous connaissons les performances. Vint alors 1940, la guerre, l'occupation et l'inévitable misère. Enfin, au bout du tunnel apparut la lumière, mais aussi l'obligation de combler les graves lacunes du parc. Ce fut la commande des 300 type 29 livrés par les Etats-Unis et par le Canada et puis la réception de 144 type 26 qui avaient été commandées à l'industrie belge par la Reichsbahn. En 1966, ce fut enfin la mort de la traction à vapeur supplantée par la dieselisation et l'électrification du réseau. Illustrations: locos-vapeur: type 41 ex 32 (avec son ancienne numérotation n° 2952); type 10 en gare des Guillemins; type 12, n° 12002; type 1; type 29 n° 29096; type 7 ex type 8 bis n° 7038; autorail type 603; locos diesel: BB type 20 n° 201052; CC type 205 n° 205019; automotrice électrique n° 666; Locos électriques: BB n° 121003; CC n° 2001.

Une locomotive à vapeur dont les Belges étaient fiers c'était sans conteste la Pacific type 1 qui était appelée à assurer la relève des inoubliables type 10. M. Gabriel Deupol (R.M., n° 12, avril 1978, pp. 36-37) brosse un tableau de cette machine admirable qui vit le jour en 1935. La commande de quinze unités fut répartie entre divers constructeurs: Tubize, Haine-Saint-Pierre, Cockerill et La Meuse. Conçu pour fonctionner avec quatre cylindres à simple expansion et semi caréné, le type 1 présentait des dispositions originales que le lecteur intéressé trouvera dans l'article cité. Les résultats excellents obtenus déterminèrent la S.N.C.B. à faire exécuter en 1938 vingt nouvelles locos de ce type, avec quelques modifications non essentielles. Ces dernières Pacific belges sont représentées dans les illustrations par les n° 1018, 1024 et 1030.

Pour rester encore un instant avec le type 1 il faut signaler une photo en couleurs du n° 1016, à Mons en 1962, réalisée par M. Dahlström (R.M., n° 26, juin 1979, p. 40).

(A SUIVRE)

R. van der MADE

QUOI DE NEUF ?

Vu la mauvaise habitude prise par les firmes présentes à Nuremberg d'échelonner leurs nouveaux modèles, non plus sur l'année en cours, mais sur deux voire trois ans, je me permettrai ici de tenir compte des nouveautés annoncées début 79 mais non encore commercialisées de nos jours; de même par souci de réalisme je n'aborderai que les modèles dignes de figurer sur un réseau d'amateur de chemins de fer.

FALLER (HO)

- réf. B.582 : Il s'agit d'un kit représentant un marché : échoppes, tables, casiers,.... Cet ensemble jouit d'une belle finesse de reproduction et se doit d'avoir une place bien en vue sur votre réseau.
- réf. B.910 : Modèle représentant un hôtel (du nom de MERKUR). Ce bâtiment existait déjà chez Faller mais il a été ici retraité sous forme d'hôtel; il a l'avantage de permettre une élaboration facile, principalement en détaillant les quatres boutiques du rez-de-chaussée.
- réf. B.580 : Ensemble destiné à la décoration d'une place publique ou/et un parc. Il se compose d'une foule de petits détails tels que des bancs, des lampadaires, un monument, une fontaine,...
- réf. B.531-534-539-555 : Il s'agit d'une série de pont de briques ou métalliques dont la gravure, bien qu'assez fine nécessitera néanmoins quelques petites retrouches.

PREISER (HO)

Annoncée en 1979, j'attends toujours avec impatience les petits chariots à bagages destinés aux voyageurs et qui agrémenteront joliment nos gares. Cette année est particulièrement marquée chez Preiser d'une série de personnages représentant des visites officielles : photographes et hommes d'états; grâce à cette série nous pouvons constater que les limites du réalisme sont repoussées au-delà de toute espérance. En effet on reconnaît aisément parmi eux un Valéry Giscard d'Estaing ou une reine Elisabeth (ref 88) posant pour les photographes (réf 89). Sous la référence 90, une série de conducteur et de passagers pourront compléter les véhicules Wiking et Herpa. Enfin encore quelques engins motorisés tels que des motos Hercules et BMW, une moissonneuse-batteuse Westfalia de 1950 et quelques véhicules Ford de 1930 en version Pepsi et Canada dry.

VOLLMER (HO)

- réf. 3510 : Une gare du nom de Neuffen dont la finesse est digne de cette marque mais dont l'architecture en colombage ne la prédestine pas à nos régions.
- réf. 5705 : Un gabarit de chargement et un distributeur d'eau; deux objets courant sur tous réseaux.

KIBRI (HO)

Sous la référence B.8380, Kibri nous présente l'hôtel de ville de

"Leer", un bâtiment qui bien que pas tout à fait à l'échelle, n'en est pas moins imposant (30 x 22 x 35 cm). Une très jolie maison bourgeoise d'angle fait également son apparition au catalogue sous la référence B.8378 : grâce aux modèles parus ces deux dernières années, de belles réalisations citadines pourront être créées. En ce qui concerne les véhicules routiers, nous retrouvons cette année un semi-remorque Daf, un camion à benne basculante et un camion silos Mercedes Benz et un tracteur Faun avec remorque à essieux.

POLA (HO)

Sous les références 601, 652 et 653, cette marque nous propose cette année de très jolis bâtiments de gare mais encore une fois d'une architecture à colombages. On découvre également une reproduction authentique d'un château d'eau à paroi métallique ainsi que la maison natale de R. Röntgen (le personnage ayant découvert les rayons X)

Quelques précisions sur les dates de parution des modèles Roco et Liliput :

ROCO

réf. 4120 A : BR 23 DB, sortie prévue en septembre 80
 4129 A : BR 160 DB, modèle modifié, sortie décembre 80
 4148 A : ET 85 DB, courant continu en août 80 et alternatif en septembre 80
 4147 A et B : BR 160 ÖBB, fin 1980, début 1981
 4158 B : BB 63792 de la RENFE, ne sera pas livrée dans tous les pays
 4146 A : BR 103 de la DB, pas avant 1981 (un peu plus ou un peu moins !)
 4187 A et B : E 626 des FS et JZ, livraison fin avril 1980.
 8504 : tramways de Köln, en août 1980
 4226 et 4227 : voitures TUI, sortie en juin 1980
 4237 D : voiture Eurofima 3ème classe SNCF, en production.
 Cette série ne sera peut-être vendue que par l'intermédiaire de l'importateur belge.
 4928 A à 4240 A : voiture du BLS, livraison en juillet 80
 4234 A : voiture CC des SBB-CFF également en juillet 80.

LILIPUT

En 1981 sera livrée la locomotive vapeur BR 95° en quatre versions
 Avril 80 : réf 244.30 wagon "Eaos" des FS et réf 204.15 wagon plat des ÖBB avec déchargement
 Mai 80 : réf 212 02 wagon plat de la DB avec camion militaire
 novembre 80 : réf.241.70 wagon SNCF à bogies type Tas
 Pour décembre, la firme autrichienne annonce des voitures EUROFIMA (réf 883..) mais sans aucune spécification.

D. PIRON

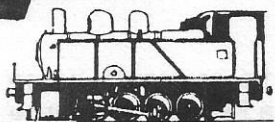
Lu dans TRANS-FER (bulletin du GTF asbl)

- En prolongement à sa présentation à Paris (Beaubourg) et à Lyon en 1979, la magnifique exposition "Le Temps des Gares" viendra au Palais des Beaux Arts de Bruxelles du 16 avril au 1 juin 1980.
- Une autre exposition à Bruxelles: "Histoire des Transports à Woluwé St-Pierre" du 31 mai au 15 juin 1980 à la Propriété Crousse rue du Bois, 11 à 1150 Bruxelles (de 13h30 à 18 heures).

Alors, si vous passez par Bruxelles...

CONNAISSEZ - VOUS ...?

CFV 3V



CHEMIN DE FER A VAPEUR DES TROIS VALLÉES

ASBL

Le chemin de fer des 3 Vallées (Eau Blanche, Eau Noire et Viroin) est né d'une ASBL constituée le 20 décembre 1973. Jusqu'à l'assemblée du 11 juin 1975, les membres se sont d'abord livrés à des travaux de recherches et de contact; ce n'est qu'après cette assemblée que les travaux ont réellement commencé; armés d'instruments de travail, les membres actifs de l'ASBL ont donné l'assaut à la ligne de chemin de fer dont l'état était déplorable; cela faisait près de 3 ans que le dernier convoi avait circulé sur cette ligne.

Que d'efforts aussi pour nettoyer et remettre en ordre de marche les vieilles locomotives dénichées ça et là. La première locomotives à circuler sur ce réseau fut la MF 91 qui, le 27 décembre 1975 à grands coups de sifflet, relia Mariembourg à Treignes en un panache de vapeur; l'inauguration officielle quant à elle eut lieu le 27 mars 1976 dans une ambiance qui pouvait être qu'euphorique.

LE "RHEINGOLD" A TREIGNES CFV3V

ou UNE PRESTIGIEUSE RAME HISTORIQUE SUR LE CHEMIN DE FER
A VAPEUR DES TROIS VALLEES.

Le 26 avril 1980, une rame de 5 voitures du prestigieux "Rheingold" de 1928 appartenant aux "Freundeskreis Eisenbahn Köln" de Cologne et affrété par la Société Suisse "INTRAFLUG AG" de Zürich, effectuera le trajet Köln Hbf - Treignes et retour.

Tracté de Verviers à Mariembourg par la loco vapeur 140 de la SNCB: 29.013, cette rame sera reprise en double traction par deux loco vapeur du CFV3V de Mariembourg à Treignes.

Rappelons que le 15 mai 1928, la Deutsche Reichsbahn mettait en circulation un nouveau train de luxe : le "Rheingold Express" (reliant Hoek van Holland à Lucerne via Bâle en suivant la Vallée du Rhin) pour concurrencer directement un nouveau train de luxe Pullman de la CIWL : l' "Edelweiss" (Voir : "Rail Magazine n°15 de juillet 1978)

A notre connaissance, c'est la première fois que les voitures "Rheingold" entrent en Belgique et plus particulièrement sur la ligne 132 et à Treignes.

Les amis et amateurs des Chemins de Fer seront donc heureux de pouvoir admirer et photographier cette magnifique rame à côté des anciennes voitures du service intérieur belge de la même époque que sont les GCI du CFV3V.

Jean-Marie Warzée

MATERIEL MOTEUR DU CHEMIN DE FER DES 3 VALLEES.

- Locomotive vapeur AD 07. Constructeur: La Meuse.
Année: 1941
Type: 4 essieux couplés, 52 tonnes.
Achétée au charbonnage "André Dumont" à Genk.
- Locomotive vapeur MF 91. Constructeur: UMHL.
Année: 1930
Type: 4 essieux couplés, 43,5 tonnes.
Achétée aux charbonnages de Monceau-Fontaine à Charleroi.
- Locomotive vapeur MF 82. Constructeur: UMH.
Année: 1913
Type: 3 essieux couplés, 38,5 tonnes.
- Locomotive vapeur MF 73. Constructeur: UMH.
Année: 1922
Type: 3 essieux couplés, 36,5 tonnes.
- Locomotive vapeur MF 33. Constructeur: HSP.
Année: 1911
Type: 2 essieux couplés, 20 tonnes.
Ces trois derniers modèles également achetés aux
charbonnages Monceau-Fontaine à Charleroi.
- Draisine d'inspection ex-SNCB. Année 1928.
- Tracteur léger ex-SNCB. Année 1924.
- 2 locomotives diesels Moyses (France). Année
Ex-SNCB n° 540.1 et 540.2.
- Autorail diesel T9. Année 1951
Constructeur: Talbot (Aachen)

MATERIEL REMORQUE DU CHEMIN DE FER DES 3 VALLEES.

- Voiture GCI: 1^e et 2^e classe à compartiments avec plate-forme.
- Voiture GCI: 2^e classe à compartiments avec plate-forme.
- Voiture GCI: 3^e classe avec plate-forme. (3 modèles en circulation)
- Voiture GCI: 3^e classe à couloir central.
- Fourgon GCI: avec plate-forme.
- Voiture ex-prussiennes: 3 véhicules à 3 essieux.

QUELQUES DONNEES TECHNIQUES.

- Ecartement: 1,435 m.
 - Ligne ex-SNCB 132: Mariembourg - Treignes.
 - Longueur de la ligne: 14 km.
 - Mise en service en 1976.
- POUR TOUS RENSEIGNEMENTS: Monsieur WARZEE J.M.
ROUTE DE GEMBOUX, 25, St SERVAIS 5002.
TEL. 081/71.11.22

COMPTE RENDU

LES CHASSIS POUR RESEAU MINIATURES

Le but de cet article est de pouvoir adapter un chassis au type de réseau que vous désirez construire. Tel ou tel chassis conviendra mieux pour tel ou tel type de réseau. Mon but est de vous guider à faire un choix, et à vous expliquer comment procéder.

Mais parlons un peu des différents types de réseaux :

- les réseaux de "plaines", sans grande variation de niveaux, une base simple suffira.
- les réseaux montagneux où il faut construire des dénivellations plus ou moins importantes.
- les réseaux "vallonés" où il faut descendre sous le niveau de la table.

Ces trois catégories peuvent être soit démontables (modulaires) soit à demeure. Nous verrons plus loin que suivant le cas, cela peut avoir son importance. Nous verrons les chassis dit "simples" (c.à.d. un panneau posé sur des tréteaux), les cadres et les caissons.

Les chassis simples

Ceux-ci sont constitués par un panneau de grosse épaisseur (12 à 20 mm) renforcés par des chevrons placés longitudinalement. Il existe dans le commerce différentes sortes de panneaux. Nous allons les passer en revue.

a) Le linex

Le linex ou aggloméré est constitué par des particules de bois compressées à forte pression. La qualité du linex dépend de son taux de compression et de son épaisseur. Une épaisseur de 12 à 20 mm sera idéale pour un chassis simple. Ce matériau est le meilleur marché, mais il est assez lourd.

b) Le contreplaqué

Ce matériau, quoique fort intéressant, est beaucoup plus adapté à la construction des cadres et des caissons. Il est plus facile à usiner que le linex, mais pour les chassis simples, il faudra l'employer à grosses épaisseurs, et cela vous coûterait très cher.

c) Le latté

Ce matériau est constitué par des lattes de bois collées entre deux fines feuilles de bois déroulé. Le latté est à mon avis le matériau idéal pour faire un chassis simple. Il est très facile à travailler, assez rigide, mais aussi assez onéreux.

Quelque soit le matériau que vous aurez choisi, il faudra le renforcer si celui-ci est de grandes dimensions. Pour ce faire, on utilisera des demi-chevrons en bois de sapin (5 à 6 cm de large sur 2 à 3 cm d'épaisseur) placés sur champ longitudinalement. Ceux-ci seront collés et cloués sur le dessous du panneau de façon à ce que les chevrons reposent sur les tréteaux. (fig 1 et 2)

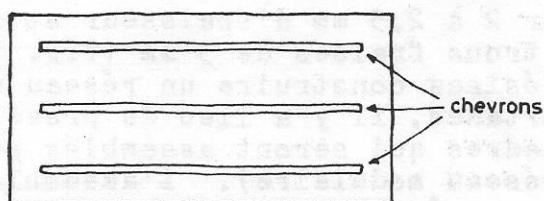
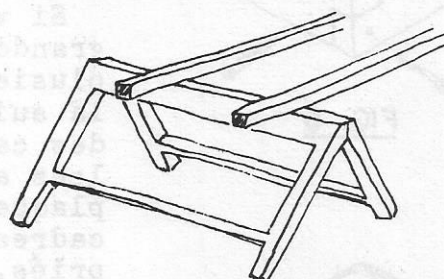


FIG. 1

FIG. 2



Pour les réseaux modulaires, les panneaux seront de petites dimensions (60 X 110 cm par ex.). La jonction des modules pourra alors être faite à l'aide d'une barette métallique perforée de quatre trous fraisés et vissée dans l'épaisseur du panneau. (fig. 3)

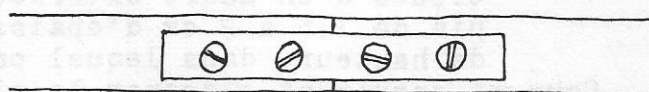


FIG. 3

Un autre système consiste à réunir les modules au moyen de charnières dont on peut enlever l'axe. C'est une solution très intéressante pour les réseaux souvent démontés. (Système choisi pour le réseau modulaire du club).

Les cadres

Les cadres sont constitués par une armature en bois sur laquelle est cloué un panneau de contreplaqué de fine épaisseur. Ce genre de châssis demande un travail de menuiserie plus important, mais il a l'avantage d'être plus léger et plus pratique que les châssis simples. J'ai choisi comme exemple la construction d'un cadre de dimension standard, soit 1,22 x 2,5 m. Les côtés du cadre pourront être pris dans des lattes de sapin. (par ex. 50 x 20 ou 60 x 20 mm). Les assemblages peuvent être faits par mortaisage (fig. 4 et 5)

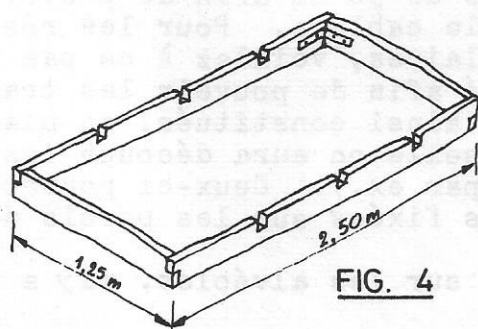


FIG. 4

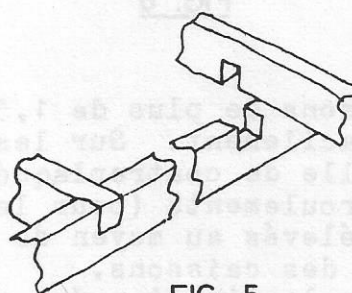


FIG. 5

Eviter autant que possible le montage avec des clous : les coups de marteau ébranlent les ajustages. Il est plus rationnel d'utiliser des vis de bois de 4 ou 5 mm de diamètre et de 35 ou 40 mm de longueur. Vous pouvez aussi coller les lattes avant de les visser la solidité de l'ensemble n'en sera que plus grande. (Fig. 6). Les angles peuvent être renforcés à l'aide d'équerres métalliques

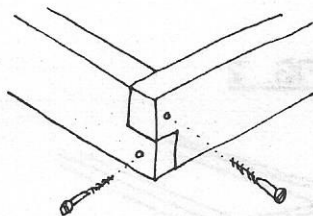


FIG. 6

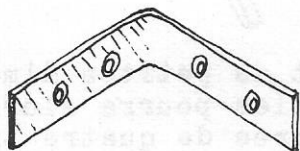


FIG. 7

telles qu'on en trouve dans les quincailleries. Ces équerres sont en fer plat d'environ 25 mm de large sur 2 à 2,5 mm d'épaisseur et sont percées de trous fraisés de 3 mm (fig. 7).

Si vous désirez construire un réseau de grande importance, il y a lieu de prévoir plusieurs cadres qui seront assemblés par la suite (réseau modulaire). L'assemblage des cadres peut être fait au moyen de boulons avec interposition de généreuses contreplaques en fer plat. Pour supporter les cadres, les tréteaux sont les plus appropriés, qu'ils soient faits sur mesure, ou achetés tout montés dans le commerce.

Les caissons

Les caissons sont plus appropriés aux réseaux de grande importance et à ceux dont le relief est fort accentué. Ils sont constitués d'un cadre extérieur en bois de sapin de 1,5 à 2 cm d'épaisseur sur 12 à 15 cm de hauteur, dans lequel on construira des

cloisonnements. Ceux-ci serviront à donner la rigidité à l'ensemble et de supports aux chandelles (bois servant de support aux rampes). Le périmètre extérieur sera construit comme les cadres, avec des mortaises (voir chapitre cadres). Les cloisons seront faites avec du linéx ou du contreplaqué de faible épaisseur (6 à 8 mm). Ces parois intérieures auront la même hauteur que le périmètre; elles seront fixées à celui-ci par des tasseaux de 15 x 15 mm collés et cloués (fig 8). Pour l'intersection des cloisons, vous avez le choix

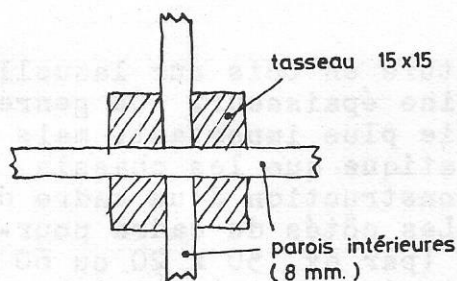


FIG. 8

entre deux possibilités. Le plus simple est de placer des traverses dans le sens de la largeur, celles placées dans l'autre sens seront interrompues à chaque traverses. Tous les assemblages seront effectués au moyen de tasseaux collés et cloués. La seconde solution consiste à faire une construction à mi-bois (mortaises) mais cela complique le travail. Les alvéoles ainsi formées seront de 25 ou de 30 cm de côté, et percées de trous de 30 mm afin de pouvoir passer le cablage. Pour les réseaux modulaires, veillez à ne pas faire

des caissons de plus de 1,5 m de côté afin de pouvoir les transporter facilement. Sur les caissons ainsi constitués, on placera une feuille de contreplaqué dans laquelle on aura découpé les chemins de roulements (pour les rampes par ex.). Ceux-ci pourront être surélevés au moyen de chandelles fixées sur les parois des alvéoles des caissons.

Lors de la fixation des chandelles sur les alvéoles, il y a plusieurs façons de procéder :

- soit en les collant
- soit en les maintenant au moyen de serre-joints (jusqu'à ce que vos rampes soient dans leurs positions définitives, puis les coller)
- soit en faisant un trou ovale dans la chandelle afin de pouvoir faire caulisser celle-ci et la serrer au moyen de boulons et de rondelles (fig. 9)

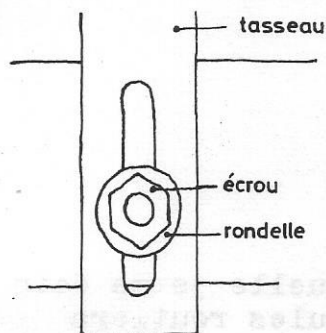


FIG. 9

- un autre moyen pour les bricoleurs avertis consiste à monter les rampes sur des tiges filetées, maintenues sur les parois du caisson au moyen d'un bloc de bois. Il sera donc aisé de régler la hauteur des rampes au moyen de deux écrous. Il est même possible dans ce cas d'incliner la rampe et ainsi lui donner un léger dévers (fig. 10, 11 et 12).

Pour ceux que ce travail de menuiserie rebutent, je ne terminerai pas cet article sans leur signaler qu'il existe dans la gamme des fabricants d'accessoires pour chemin de fer miniature des cadres en kits (Faller), des réseaux en plastique moulé prédécouqué (Kibri, Noch) ou encore des "toporama" (Vollmer, Busch). Pour plus de renseignements concernant ces produits, consultez les catalogues de la marque. Ceux-ci sont disponibles lors de nos réunions.

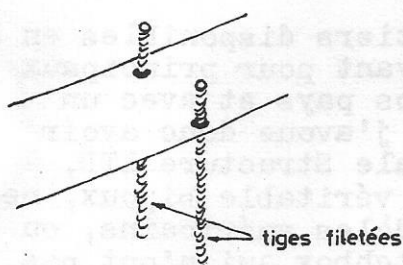


FIG. 10

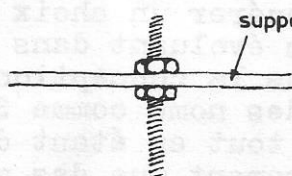


FIG. 11

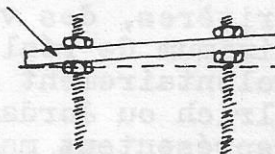


FIG. 12

R. ORBAN

VISITE DE RESEAUX MINIATURES PRIVES

Un membre nous a suggéré d'organiser des visites de réseaux miniatures privés. Avis aux amateurs !
Quelles seraient les règles de cette nouvelle activité de l'ALAF ?

1. Les membres qui accepteraient de faire visiter leur réseau le signaleront à Jean René LEJEUNE. Ils fixeront la date qui leur conviendra le mieux.
2. Jean René LEJEUNE informera les membres oralement, aux réunions et si possible, dans le n° de CORRESPONDANCE qui paraîtra avant la visite.
3. Les membres qui souhaiteront faire la visite DEVONT OBLIGATOIREMENT s'inscrire de vive voix (à la réunion ou par téléphone) auprès de celui qui reçoit. Celui-ci décidera seul du nombre de personnes qu'il peut recevoir chez lui et les décisions qu'il prendra ne pourront en aucun cas être critiquées.

Nous espérons que les candidatures vont affluer, à la plus grande satisfaction de tous.

J.R. LEJEUNE

LES VEHICULES ROUTIERS MINIATURISES

Il est avant tout une question à laquelle je me dois de répondre: pourquoi un article sur les véhicules routiers dans une revue d'amateurs de chemin de fer?

Eh bien, la réponse est très simple: dans l'optique actuelle du modéliste ferroviaire, le décors joue un rôle important, pour ne pas dire prépondérant; or le véhicule routier, dans notre société contemporaine, fait partie intégrante de ce décors et il est dès lors tout à fait normal que ce sujet soit traité avec la même minutie que le décors dans lequel il sera censé évoluer.

Vu la densité des modèles routiers disponibles en HO, j'ai naturellement dû opérer un choix ayant pour principaux critères, des véhicules évoluant dans nos pays et avec un minimum de réalisme dans la conception; j'avoue donc avoir volontairement oublié des noms comme Scale Structure LTD, Ulrich ou Jordan, qui, tout en étant de véritables bijoux, ne représentent malheureusement que des modèles américains, ou encore des noms comme Lego, Norov et Matchbox qui n'ont pas, à mon avis, ce minimum de finition nécessaire à l'appellation "réaliste". (Soit échelle non respectée, soit gravure sommaire, ou soit encore engin de style complètement farfelu) Finalement, je ne m'attarderai donc que sur six marques qui me semblent intéressantes, à savoir: Rivarossi, Lima, Majorette, Wiking, Herpa et Kibri.

+++++

RIVAROSSI: Cette production est limitée à des véhicules Fiat; la gravure est potable et de nombreux détails sont reproduits en relief: il est cependant malheureusement nécessaire d'avoir à sa disposition tout un arsenal d'élaboration:

- Peindre les phares avant et arrière.
- Peindre les pneus, la calandre avant et l'aménagement intérieur.
- Boucher le garde-boue derrière la roue sous peine d'y remarquer l'aménagement intérieur.

Le résultat aura alors droit à la mention honorable.

En résumé: POUR: -Reproduction d'un modèle de voiture de catégorie modeste n'existant pas ailleurs.
-Modèle en kit, donc facile à élaborer.

CONTRE: -Finition perfectible.
-Tous les détails sont à peindre.
-Uniquement modèle Fiat.

+++++

LIMA : Production d'une série de camions Fiat avec diverses remorques ainsi que des modèles d'automobiles de la même marque.
 En ce qui concerne les camions, la gravure est bonne et certains détails sont bien rapportés: phares, clignoteurs, calandre,...
 Il y manque malheureusement l'aménagement intérieur. Les remorques sont également bien détaillées et possèdent parfois des gadgets intéressants, tel cette trappe du citerne qui se lève et laisse apparaître les tuyaux et la robinetterie. Les autos Fiat ont une gravure un ton au-dessus de leur homologue Rivarossi grâce à certains détails finement rapportés: enjoliveurs, calandre avant...

En résumé: POUR: -Gravure assez fine.
 -Bonne finition de certains détails (jantes...)
 CONTRE: -Tous les détails sont à peindre.
 -Uniquement des modèles Fiat.
 -Les camions n'ont pas d'aménagement intérieur.

+++++

MAJORETTE: Véhicules réalisés entièrement en métal dont la plupart sont des modèles français (à chacun sa couleur locale): le réalisme de ceux-ci est naturellement limité aux possibilités de la gravure sur métal; c'est à dire beaucoup de détails rapportés mais pas toujours en finesse.
 L'aménagement intérieur existe et comme toujours sur les modèles vus jusqu'à présent, des retouches de couleur seront nécessaires.
 Négativement, il est à remarquer chez Majorette des roues et enjoliveurs de camion qui feraient rougir la plus sophistiquée des formules I.

En résumé: POUR: -Une bonne finition. (malgré gravure sur métal)
 -Des modèles assez diversifiés.
 CONTRE: -Manque certains détails. (surtout au chassis)
 -Roues engendrées de la haute compétition.

+++++

WIKING: Porte drapeau des véhicules HO avant les années 75, cette marque ne s'était jusque là aucunement distinguée par un réalisme hors du commun; par contre, depuis cette époque, il y a apparemment eu un revirement important dans sa production.

La cause principale en est, je crois, la naissance en 75 et 76 des véhicules Herpa et Kibri qui surpassaient alors en réalisme la production Wiking: il suffit pour cela de comparer une ancienne référence (ex: réf 20: Jaguar) avec une plus récente (ex: réf I52: Mercedes 240) pour s'en apercevoir immédiatement. Aussi, pour la critique des véhicules Wiking, allons-nous ignorer, dans un souci d'objectivité, les anciennes références.

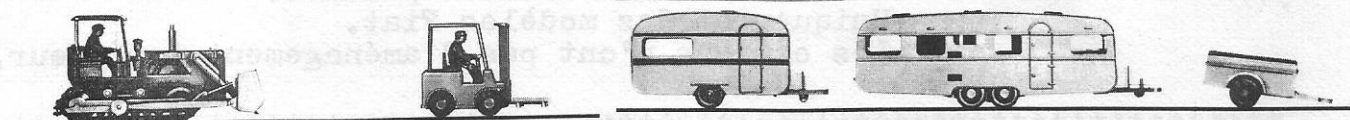


En général, tous les éléments du véhicule sont finement reproduits: sur les automobiles, on retrouve un aménagement intérieur uni gris clair avec reproduction des rétroviseurs intérieur et extérieur, en relief, sur les flancs, la bande de caoutchouc protectrice et aux extrémités des phares finement détaillés, mais qui ont, comme la plupart des éléments déjà cités, besoin de touches de couleur.

Pour les camions, même soucis du détail, particulièrement au niveau des calandres avants.

Il existe cependant un point négatif dans cette production: tous les véhicules sont collés lors de leur montage; ceci empêche toute peinture de l'aménagement intérieur et toute tentative d'y placer des personnages.

N'oublions surtout pas chez Wiking une multitude de véhicules originaux pour tous services: tracteur, caravanes, camion de voirie, véhicules de pompiers, bulldozers et autres élévateurs qui auront une place privilégiée dans votre décors.

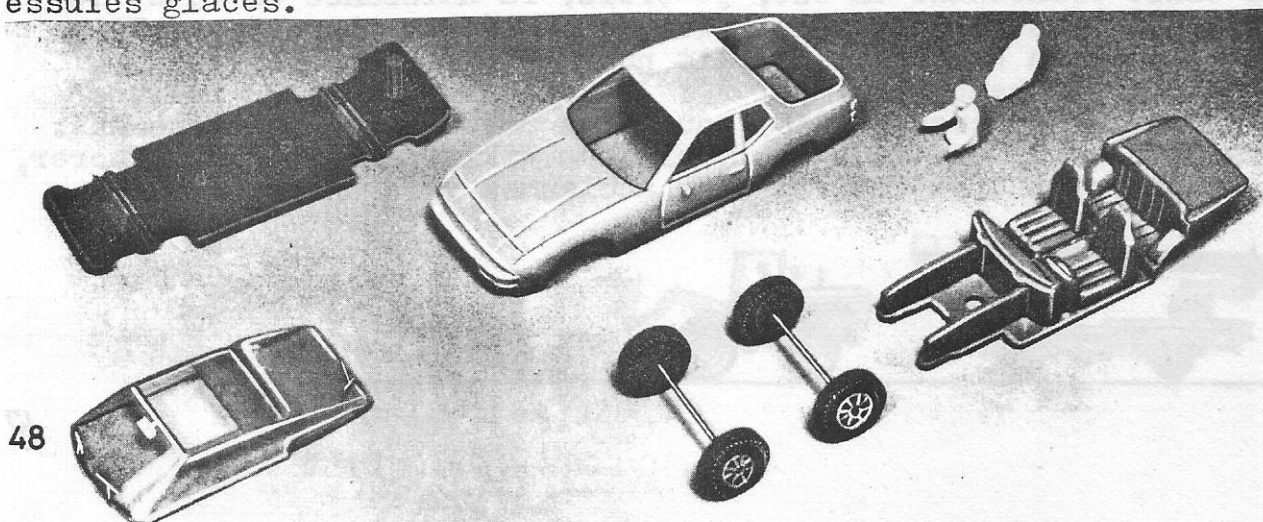


EN RESUME: POUR: -Finesse de la gravure.
-Tous les détails rapportés.
-Grande variété de véhicules.
-Quelques jolis modèles old timer.

CONTRE: -Véhicules collés au montage donc impossibilité d'élaborer l'intérieur.
-Tous les pneus sont à peindre en noir (peinture d'origine est grise).

+++++

HERPA: Avec cette marque, nous abordons le réalisme même à l'échelle du 87 ième; cette production se caractérise par un degré de finesse parfois remarquable: si parmi vous se trouvent des possesseurs de l'Opel Rekord réf. 2007, qu'ils contemplent la finesse des essuies glaces de ce véhicule afin de constater le désir de finesse de cette production. Cette marque est aussi la première à proposer à l'amateur le choix entre une couleur satinée classique et une couleur métallisée: la différence est saisissante. Herpa nous propose, jusqu'à ce jour, la presque totalité de la production automobile allemande, agrémentée de quelques jolis modèles étrangers, dont une 2 cv qui ne manque pas d'attraits. Pour tous les véhicules, il est parfois nécessaire de retoucher légèrement la peinture des phares arrières ainsi que de souligner de noir mat les caoutchoucs de protection des flancs et les essuies glaces.



Une caractéristique assez intéressante aussi, est que Herpa propose des boîtes de cinq véhicules en kit; cette solution est attrayante dans la mesure où sont fournis avec ce kit des personnages à peindre destinés à être disposés à l'intérieur des véhicules (une vingtaine de personnages par kit). De plus, la construction de véhicules au départ d'un kit permet de rehausser de peinture des détails inaccessibles sur un modèle fourni monté et collé. (ex: peinture des sièges, du tableau de bord, du volant, du rétroviseur intérieur.)



Pour cloturer cette approche du réalisme, Herpa a également commercialisé des kits destinés à super-détailler ses modèles: ces kits sont composés de porte-bagages, de phares, de rétroviseurs,... Sont également disponibles des grappes de personnages pour aménager les véhicules.

En résumé: POUR: -Gravure très fine.
 -Finesse des détails rapportés.
 -Choix de teintes métallisées ou non.
 -Certains modèles sont vendus en kit.
 -Nombreux éléments pour super détailler les véhicules.

CONTRE: -Reproduction de modèles de voitures pour personnes ayant fait un héritage conséquent.

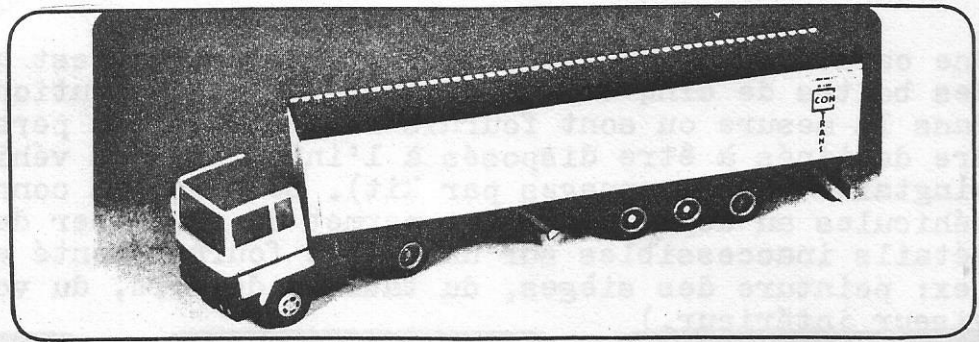
+++++

KIBRI: Fidèle à sa renommée de finesse dans la production, la marque allemande nous propose des tracteurs Mercedes-Benz assortis d'une variété de remorques, avec comme choix pour l'intéressé de pouvoir acquérir les modèles en kit ou terminés. Personnellement je préfère à nouveau la première solution qui me permet de retoucher des détails inaccessibles sur un modèle monté d'origine. Ce qui me paraît extraordinaire chez Kibri, c'est que si l'on contemple un modèle que se soit du dessus, du côté ou du dessous, on se demande vraiment quel détail on pourrait encore ajouter; cela ne simplifie certes pas le montage du kit, mais le résultat obtenu vaut bien les quelques jurons qui l'ont agrémenté.

En résumé: POUR: -Gravure remarquable.
 -Véhicules complètement détaillés.
 -Possibilité de choisir les modèles en kit.

CONTRE: -Il existe autre chose que Mercedes-Benz.

+++++



Pour conclure cet article sur le parc automobile au 87 ième, je me permettrai encore une petite parenthèse sur certaines productions:

- BEMO: Edite une série de décalcomanies représentant des plaques d'immatriculations allemandes parfaitement à l'échelle.
 - ORIENTAL LIMITED: Cette marque de construction japonnaise, oeuvrant pour une firme américaine qui exporte en Europe, se caractérise par une production de carrosseries métalliques montées sur chassis plastiques. Il nous est malheureusement impossible de placer sur un réseau plus d'une dizaine de ces voitures si l'on ne veut passer pour un hurluberlu: en effet, les six modèles reproduits sont: une Maserati Boomerang, une Ferrari 512 BB, les Lamborghini Miura et Countach et les Porsche 928 et 930 turbo.
 - ROCO et ROSKOF: Reproduction en HO de véhicules militaires de toutes époques. Parmi ceux-ci, qui sont d'ailleurs tous d'une finesse remarquable, on peut trouver des éléments qui peuvent avoir une destinée autre que militaire: exemple: des motos, des remorques, des camions tout-terrains, des tentes,...
- A retenir encore chez Roco un très beau modèle de hangar à monter: référence 292.

D. PIRON

A BRUXELLES : UNE EXPOSITION A NE PAS RATER!

" 150 ans de transport urbain."

Le Service de la Promotion des Transports urbains du Ministère des Communications organise cette exposition à l'occasion du 150^{ème} anniversaire de la Belgique.

Cette importante exposition nationale se tiendra au dépôt de Woluwe et réunira des véhicules de transport public de Bruxelles et des villes de province, dont Liège, des véhicules vicinaux et autres venant de divers musées, des vitrines, une salle de projection, une partie de l'exposition de la STIB "Mille ans de transports", etc.

Cette exposition ouvre ses portes du 4 avril au 15 octobre et il me semble que nous devrions y organiser une visite en groupe. Voici ce que je propose:

- départ vers 9 heures le dimanche 15 juin (de Liège Guillemings)
- arrivée à Bruxelles Nord, visite du Musée des Chemins de fer belges
- dîner libre dans le centre ville
- rendez-vous à 13h30 en un lieu à préciser pour se rendre à Woluwe
- retour à Liège entre 18 et 19 heures.

Ce programme vous sera confirmé et précisé ultérieurement. Renseignements auprès de Jean René LEJEUNE aux réunions ou par téléphone (63.36.19).

AGENDA

ATTENTION AU CHANGEMENT DE DATE

Nous sommes hébergé actuellement par la Maison des Jeunes d'Angleur. Elle nous réserve la salle quand nous la lui demandons, deux ou trois mois à l'avance. Hélas, d'autres groupes ont une priorité sur nous en ce qui concerne l'occupation de la salle. Nous savons que ces changements de dates sont fort ennuyeux et nous déplorons autant que vous ces perturbations. Mais tant que nous ne serons pas "chez nous"... !

mercredi 23 avril 19 h 30 (réunion qui était annoncé pour le 17 avril)
au programme : - Impressions sur ma visite à l'IVA 1979 à HAMBOURG.
Projection de diapositives commentées par J.R. LEJEUNE

jeudi 22 mai à 19 h 30
au programme : - la voie : ses divers types, modes de pose et appareils
de voie. Exposé par J. MARECHAL

Ces réunions se feront à la Maison des Jeunes d'Angleur, 59, rue Decroly à Angleur. La date prévue pour la réunion de mai est susceptible d'être modifiée.

TRUCS et FICELLES

A la demande de plusieurs membres, nous ouvrons nos pages à une nouvelle rubrique. Elle aura pour but de vous informer des trucs et des ficelles qu'utilise le modéliste ferroviaire pour fabriquer à peu de frais tout ce qui peut être utile sur un réseau tant au point de vue de la décoration que du matériel roulant. Cette rubrique est destinée aux modélistes, il leur appartient aussi de lui fournir son contenu. Communiquez les trucs et ficelles que vous utilisez à Jean René LEJEUNE, rue de l'Arbre Sainte Barbe, 366, 4420 Rocourt; tél 041/63.36.19. Ils seront publiés dans CORRESPONDANCE et tout le monde en profitera.

Voici la composition d'un "vert SNCB" que j'ai expérimenté avec succès sur une matière plastique blanche.

- 3 gouttes de vert mat n° 76 Humbrol
- 3 gouttes de vert brillant n° 3 Humbrol
- 1 goutte de noir mat n° 85 Humbrol

Je n'ai pas encore eu l'occasion de l'appliquer sur un fond noir (la BR 52 de Kleinbahn par exemple) mais quand je transformerai ce modèle pour en faire un type 26 SNCB, je supprimerai le noir mat 85. Si vous avez employé un autre mélange, dites-le moi !

J.R. LEJEUNE

LETTRE OUVERTE AUX CONSTRUCTEURS

A propos de la Foire de Nuremberg 1980 (commentaires et critiques de P.CASINI)

Menu.

Entrées chaudes.

- Brochette de BR 89 "fumées".
- BR 23 à l'huile.

Entrées froides.

- Voitures TR 04 DRG "façon Bismarck".
- Voitures CIWL "à l'Orientale".

Plats de résistance.

- S 3/6, belle bavaroise "sauce viennoise".
- BR 96 "sauce tomate".
- 232 U1 à la Provençale.
- Série 16 SNCB "façon manneke".

Desserts.

- Salade d'E 120 DB.
- Eurofima "à l'orange".
- Kocktail d'H bis "à la suisse".

Boissons.

- Citernes DB cuvée ROCO 80.
- Citerne DB réserve du patron ROCO.
- Bières "export" dans frigos DB.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

P. CASINI

INTRODUCTION

Maintenant que le rideau s'est refermé sur la "Foire", les esprits calmés, c'est le moment de jeter un regard critique sur le spectacle qui nous a été donné.

Certains d'entre vous seront comblés (par la 1605 de Märklin, notamment) et d'autres seront déçus. C'est la règle, paraît-il! Il serait insensé d'espérer que toutes les nouveautés annoncées fassent l'unanimité. Mais, les nouveautés trahissent la vérité et c'est cette vérité que je voudrais dire ici, même si elle doit faire mal quelquefois.

Ces lignes n'engagent que leur auteur. Il les a écrites avec l'aide de sa modeste expérience. Les commentaires et les critiques qu'elles contiennent se voudront d'être constructifs car ils sont le reflet d'une tendance qui gagne bon nombre de modélistes.

A présent, détaillons le menu que nous a suggéré la Foire de Nuremberg 1980.

ANALYSE

Quand on voit les nouveautés qu'ADE nous propose, on se demande pourquoi ce constructeur change soudain d'époque. ADE annonce une série de voitures anciennes alors que son programme de voitures UIC X est incomplet. Où sont les très intéressants modèles tels que wagon-lits DSG/DB WL ABuh, fourgon Dms, voiture postale Post-am-6, voiture restaurant WRümh ou Bem conforme avec 11 compartiments! Cette manie des productions incomplètes est hélas un virus courant chez les constructeurs. Tiennent-ils compte des désirs des modélistes? Toujours est-il que les amateurs de modèles à l'échelle et bien finis restent sur leur faim. Ils éprouvent beaucoup de difficultés à former une belle rame.

Certes, la voiture QUICK-PICK de la DB est un très beau modèle, mais à quel prix! Il me semble qu'on exagère, même pour un modèle de ce niveau. 110 DM en kit et 160 DM monté! (les prix sont donnés en DM puisque la foire s'est déroulée en Allemagne).

J'ai souvent entendu dire: "FLEISCHMANN a sorti, cette année, une quantité assez importante de nouveautés". Permettez-moi de n'être pas d'accord car si ces modèles sont nouveaux pour le constructeur, ils ne le sont pas pour nous. Les deux voitures et le fourgon old-timer, LILIPUT les reproduit depuis plusieurs années! Le wagon Taes est reproduit par ROCO, MARKLIN et LIMA, le Las transport d'autos à deux essieux par MARKLIN!

Qu'on ne vienne pas me dire que FLEISCHMANN l'ignorait. Alors pourquoi? Pourquoi ces doubles? Pourquoi gaspiller des modèles? POURQUOI ?

Tous les modélistes fidèles à FLEISCHMANN, qui savent un peu se servir de leurs mains, sont capables de changer l'attelage d'un wagon LILIPUT, ROCO, MARKLIN ou LIMA pour l'accrocher à son train. Serait-on à court d'idée chez FLEISCHMANN ?

Aurait-il fallu à ce constructeur beaucoup de bon sens et de perspicacité pour ressortir le wagon-lits CIWLT type U ou HANSA qu'il faisait il y a quelques années. Mais cette fois-ci dans une version améliorée et dotée des 26,4 cm de ses modèles récents. FLEISCHMANN aurait ainsi un modèle parfait, reproductible en 2 ou 3 versions différentes (CIWL, CIWL avec marquage et TEN avec immatriculation d'administrations différentes) dont le succès était garanti sur tous les marchés européens.

Au lieu de cela, nous voilà avec un n^{ème} Eurofima sur les bras et qui n'est même pas tout à fait conforme ni à l'échelle. Il semblerait que FLEISCHMANN ait mis tout en oeuvre pour gâcher ce beau modèle. Pardonnez mon indignation.

Pour nous reprendre un peu, parlons de JOUEF. Voilà un constructeur qui a fait beaucoup pour améliorer sa production. Il sort des nouveautés intéressantes et originales, dans un domaine bien spécifique: le matériel SNCF. Voilà qui nous change des modèles allemands! Il serait temps de se rendre compte qu'il n'y a pas que le matériel DB qui roule en Europe. Et ce n'est pas parce que l'auteur de ces lignes est un latin... Une 232 U1 SNCF, voilà un modèle original. Le TGV et le DDms transport d'autos sur bogies Y30P ont leur concurrent respectif (LIMA et EUROPOLITRAINS) et je crois que cela devrait suffire. Qu'on se rassure, le marché ne risque pas d'en être inondé. Les constructeurs ne se sont jamais battus pour les modèles SNCF, FS ou SNCB, bien au contraire! Je ne quitterai pas JOUEF sans faire l'éloge de ses bâtiments dont le programme se complète de quelques beaux modèles. Certes, ils sont bien français mais tellement plus proche des nôtres que tous ces châlets alpins et autres colombages.

LIMA a toujours été l'enfant terrible de la famille avec ses modèles approximatifs ou fantaisistes, toujours entre le jouet et le modèle réduit. Or, il semble acquérir une certaine maturité. Les exemples ne manquent pas où l'on voit la gravure s'améliorer considérablement: TGV, diesel BoBo SJ, Ae 3/6 SBB, ET U01 FS, E 103 DB, etc. Mais attention, ne nous laissons pas gagner par l'euphorie. Il y a un mais. C'est toujours du LIMA. Pourtant, compte tenu du dynamisme de ce constructeur et surtout de ses prix, on pourra désormais regarder sa production avec plus d'intérêt. Un modèle conforme, à l'échelle et économique comme le LIMA se prêterait bien à toutes les modifications et améliorations. Cette année, comme d'habitude, les nouveautés sont nombreuses chez LIMA. Mais, beaucoup d'entre elles ne sont que des reprises, des modèles revus et améliorés. C'est une orientation vers une politique qui m'est chère: la qualité avant la quantité. Il me semble que le choix est sain et intelligent. JOUEF l'avait compris avant LIMA, avec les résultats que l'on sait. Pour les amateurs belges, l'automotrice quadruple SNCB série 800 est à nouveau annoncée après avoir été, comme l'ET 403 de la DB, annoncée en 1978 puis éclipsée en 1979. Si ce modèle est de la même veine que le TGV, cela vaudra la peine d'en acheter une ou deux.

J'accorde une note favorable à MARKLIN qui a tenu sa promesse de sortir la série 16 SNCB. Je voudrais répondre à certains polémistes que la 1605 a effectivement 3 pantos et qu'elle a toujours l'ancienne livrée bleue. Bien sûr, il existe aussi 3 ou 4 exemplaires munis de 4 pantos et parés de leur nouvelle livrée. Le 4^{ème} pantographe (type CFF) permet à ces machines de tracter le train spécial RAILTOUR d'été, la "FRECCIA DEL SOL", jusqu'à Spietz, au royaume même du BLS. Comme on l'a dit maintes fois, voici le 2^{ème} modèle de l'E 120 DB. Il devrait suffire, avec le modèle FLEISCHMANN, pour satisfaire les amateurs de chaque système car ces modèles ont tous deux un niveau de qualité et de finition appréciable. Et si MARKLIN sort l'E 120 en version HAMO, on aura le choix. Enfin, je dois accorder une note défavorable à MARKLIN pour avoir sorti des Eurofima non conformes, au lieu de sortir une SNCB I4 couchettes en version améliorée et allongée.

Un constructeur qui ne copie pas les autres, c'est LILIPUT, avec son programme moyen mais constant. Dommage qu'il soit, lui aussi, atteint du virus des séries incomplètes!

Que faudrait-il faire pour voir sortir le fourgon Dms CFF, pour voir compléter la série des voitures UIC X ? Et les voitures-lits T2S ? Elles pourraient sortir en version CFF, OBB, FS, DB, DSB et NS. Je ne vois pas non plus arriver le wagon restaurant suisse qui compléterait la série des voitures allégées. Et les Eurofima ? Parmi l'énorme gachis des autres marques, une série à l'échelle ferait le bonheur de beaucoup.

L'old-timer, c'est très bien. Mais avant tout, essayons de compléter les séries entamées!

Dans l'ensemble des constructeurs, souvent guidés par les réflexes du mouton, RIVAROSSO aussi fait preuve d'intelligence et d'originalité. Mais avec celui-ci, il ne faut pas être pressé.

Les nouveautés annoncées pour cette année sortiront en 81... ou 82! Les deux wagons frigo à bogies (SNCF et SBB) sont annoncés depuis 1977 et ne sont toujours pas livrables. Si l'on examine les catalogues de ces dernières années, on est étourdi par la valse des dates de livraison. 9 fois sur 10, elles ne sont pas respectées. Cela ne me semble pas très sérieux. Je cherche vainement dans tout cela le respect de la clientèle. Pourtant, il faut reconnaître que les longues attentes sont récompensées par des modèles remarquablement bien finis (voitures CIWLT) malgré que RIVAROSSO s'obstine à ne pas rapporter le vitrage aux voitures UIC X FS et DB, alors qu'en 1980, tout le monde rapporte les vitrages, même LIMA!

On retrouve chez ROCO certains défauts de RIVAROSSO mais atténués car ROCO sort trois fois plus de nouveautés que celui-ci et en plus, il se permet le luxe d'intercaler de temps en temps un modèle "surprise" qui n'apparaissait pas dans le programme initial.

N'oublions pas que, quand nous achetons un modèle ROCO, il n'y a éventuellement plus qu'à changer les essieux ou les attelages. Pour le reste, tout est conforme, mis à part le virus du raccourci qui sévit encore dans une partie de la production du matériel roulant à voyageurs.

Et le prix! IL est un réel déficit aux constructeurs allemands.

Et la qualité! Bravo ROCO. Il a fallu votre venue sur le marché pour entaîner les autres constructeurs dans le sillage de votre dynamisme et de votre niveau de qualité et de finition.

Cette année, ROCO fait preuve de réalisme en ce sens qu'il a réduit le nombre de ses nouveautés pour pouvoir respecter son planning en récupérant son léger retard (E 103 DB, E 626 FS).

Il est cependant regrettable qu'il manque encore une voiture restaurant ou libre-service pour compléter la série des voitures suisse type II.

Une lueur d'espoir, pour une Eurofima à l'échelle, luit à la page 143 du n°201 de R.M.F. En regardant la voiture-couchettes 2 classe CFF et l'Eurofima 2 classe OBB, on remarque immédiatement que celle-ci est plus longue et l'on peut supposer qu'elle soit à l'échelle. A moins d'un trucage de la part de R.M.F. mais c'est peu probable.

Allons-nous assister à la naissance d'une série "parallèle" de ROCO avec des modèles à l'échelle?

Après nous avoir habitué à des avalanches de nouveautés, ROCO s'apprête à passer une année de mise à jour. Bien sûr, comme le veut la tradition, nous découvrons une série de redécorations de modèles existants mais chacun dans le respect de la réalité.

TRIX, quant à lui, poursuit son maigre, mais original programme avec ses modèles old-timer et ceux qui avaient disparus de son catalogue et qui nous reviennent après avoir fait une cure de jouvence. Il est clair que TRIX emploie 70% de son énergie à la fabrication des modèles à l'échelle N. C'est dommage.

P. CASINI

Dans le prochain numéro de CORRESPONDANCE? nous publierons les commentaires et les conclusions de P. CASINI concernant les nouveautés annoncées à Nuremberg.

CHEMIN DE FER A VAPEUR DES TROIS VALLEES

STOOMTREIN DER DRIE VALLEIEN

Ligne 132

HORAIRE 1980

URREGELING 1980

TRAIN n°	TRAIN n°	K	11	13	15	CIRCULE :		
			11	11-Y	11-Y			
MARIENBOURG (FYV) 0	0	11.00	14.10	16.30		- samedi de Pâques et de Pentecôte		
NISMES	3	11.10	14.20	16.40		- dimanche en Avril et en Mai		
OLLOY 0	7	11.20	14.25	16.49		- dimanche 21 septembre		
		11.21	14.30	16.50		- le samedi du 3 mai au 27 septembre		
VIERVES	9	11.30	14.40	17.00		- le mardi et le jeudi du		
TREIGNES 0	14	11.40	14.50	17.10		1 ^{er} juillet au 14 août		
TRAIN n°	TRAIN n°	K	12	14	16	RIJDT :		
			12	12-Y	12-Y			
TREIGNES 0	0	12.20	15.15	17.50		- zaterdag vóór Pasen en Pinksteren		
VIERVES	5	12.30	15.25	18.00		- 's zondags in April en in Mei		
OLLOY 0	7	12.40	15.35	18.11		- zondag 21 september		
		12.41	15.36	18.11		- 's zaterdags vanaf 3 mei		
NISMES	11	12.51	15.46	18.21		tot 27 september		
MARIENBOURG (FYV) 0	14	13.01	15.56	18.30		- dinsdag en donderdag		
						vanaf 1 juli tot 14 augustus		
TRAIN n°	TRAIN n°	K	11	23	25	27	29	Legende :
			11-Y	11	11	11	11	
MARIENBOURG (FYV) 0	0	11.00	13.40	14.20	16.22	16.50		11 : autorail diesel
NISMES	5	11.10	13.48	14.30	16.38	17.00		dieselautorail
OLLOY 0	7	11.20	13.57	14.40	16.38	17.10		Y : vapeur
		11.21	13.58	14.41	16.39	17.11		stoom
VIERVES	9	11.30	14.06	14.51	16.47	17.21		
TREIGNES 0	14	11.40	14.15	15.01	16.56	17.31		
TRAIN n°	TRAIN n°	K	12	24	26	28	30	
			12-Y	11	11	11	11	
TREIGNES 0	0	12.20	15.12	15.30	17.40	18.10		
VIERVES	5	12.30	15.21	15.40	17.49	18.20		
OLLOY 0	7	12.40	15.29	15.49	17.58	18.30		
		12.41	15.30	15.50	17.59	18.31		
NISMES	11	12.51	15.39	16.00	18.08	18.41		
MARIENBOURG (FYV) 0	14	13.01	15.45	16.10	18.16	18.51		

CIRCULE - dimanche et lundi de Pâques (6 et 7 avril)
- jeudi 1^{er} mai et jeudi 15 mai (Ascension)
- dimanche et lundi de Pentecôte (25 et 26 mai)
- les dimanches et jours fériés du 1^{er} juin au 14 septembre

RIJDT - zondag en maandag van Pasen (6 en 7 april)
- donderdag 1 mei en donderdag 15 mei (O.H. Hemelvaart)
- zondag en maandag van Pinksteren (25 en 26 mei)
- de zon. en feestdagen vanaf 1 juni tot 14 september

DIMANCHE 28 SEPTEMBRE : FESTIVAL VAPEUR
ZONDAG 28 SEPTEMBER : STOOMFESTIVAL

L'a.s.b.l. ne peut garantir le mode de traction, elle se réserve le droit de le modifier à tout instant.
De z.z.w. heeft het recht om de tractiewijze op elk ogenblik aan te passen.

C₃V

TARIF 1980

Par section : 25 F (adulte) 15 F (enfant de 4 à 12 ans)
Aller simple : 100 F 50 F
Aller et retour complet : 150 F 75 F
Prix groupe (en service régulier) à partir de 20 personnes (-20% sur aller-retour) soit : 120 F (adulte) 60 F (enfant de 4 à 12 ans)

TRAINS SPECIAUX - sur demande préalable : 5 jours avant l'excursion
toute l'année - en traction diesel pour groupe de 50 personnes adultes ou 100 enfants
- en traction vapeur pour groupe de 100 personnes adultes ou 200 enfants

TRAIN SPECIAL ECOLE (train n° 13-14) 23 mai, 23-26-27 juin

TARIF 1980

Par section : 25 F (volwassenen) 15 F (kinderen van 4 tot 12 jaar)
Enkele reis : 100 F 50 F
Heen en terug : 150 F 75 F
Groeps prijs (in normale dienst) vanaf 20 personen (-20% op heen en terugreis) helzij : 120 F (volwassenen) 60 F (kinderen van 4 tot 12 jaar)

SPECIALE TREIN : (op aanvraag : 15 dagen vóór de excursie) gedurende ganz het jaar
- in dieseltractie voor groepen van 50 volwassenen (of 100 kinderen)
- 6000 F minimum (korting afgetrokken)
- in stoomtractie voor groepen van 100 volwassenen (of 200 kinderen)
- 12000 F minimum (korting afgetrokken)

SPECIALE TREIN VOOR SCHOOL (train n° 13-14) 23 mei, 23-26-27 juni.

Renseignements-Reservations

Wazée Jean Marie : route de Gembloux, 25
B-5002 Saint-Servais - NAMUR
Tel. : (081) 71 11 22 domicile
(081) 71 40 11 en semaine de 9 à 17h

Inlichtingen-Reservations

Im het oederlands
America Marcel : Graetelpoort, 32
B-3840 BORLOOEN
Tel. : (012) 741907 thuis