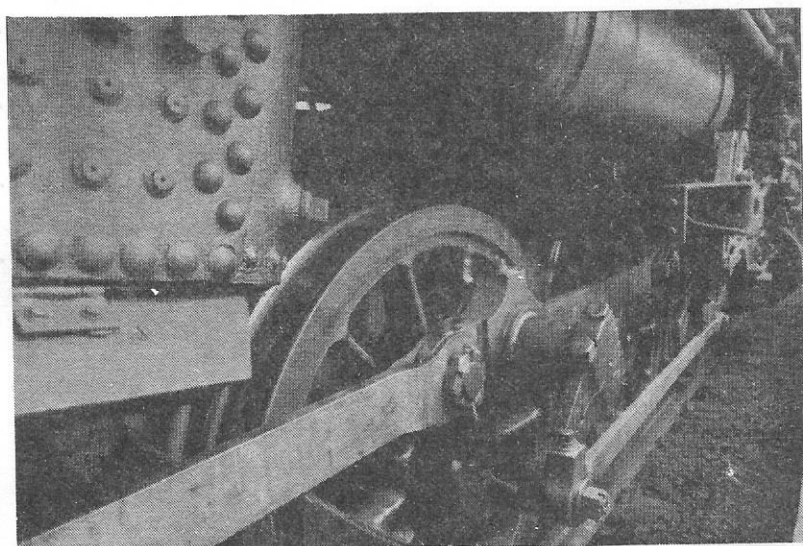


CORRESPONDANCE



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



40 fh

**MARS
AVRII**

1982 n° 2

S O M M A I R E

EDITORIAL	46
LES 1000 ET UN P'TITS TRAINS	47
QUOI DE NEUF ?	48
RAILS NEWS	49
TRIBUNE LIBRE	51
SELECTION	55
MON RESEAU ET MOI	59
THR NEWS	61
ET SI ON VOYAGEAIT ?	63
BOURSE	66

EDITORIAL

C'est hélas la crise pour tout le monde _!!!

Vu le manque de place dans le présent numéro, les articles suivants sont reportés au numéro 3 de MAI JUIN:

- le journal intime de trois ferrovipathes
- un train une composition
- sondage Correspondance

Mais y aura-t-il un numéro trois ????

Les temps sont durs.

Le coût du papier augmente

Le prix de l'encre en fait couler beaucoup.

Les tarifs postaux grimpent, de quoi en devenir timbré.

La main d'oeuvre est hors de prix.... et j'en passe !!!

Tout cela fait que le prix de revient de notre revue fait comme le dollar il monte, il monte

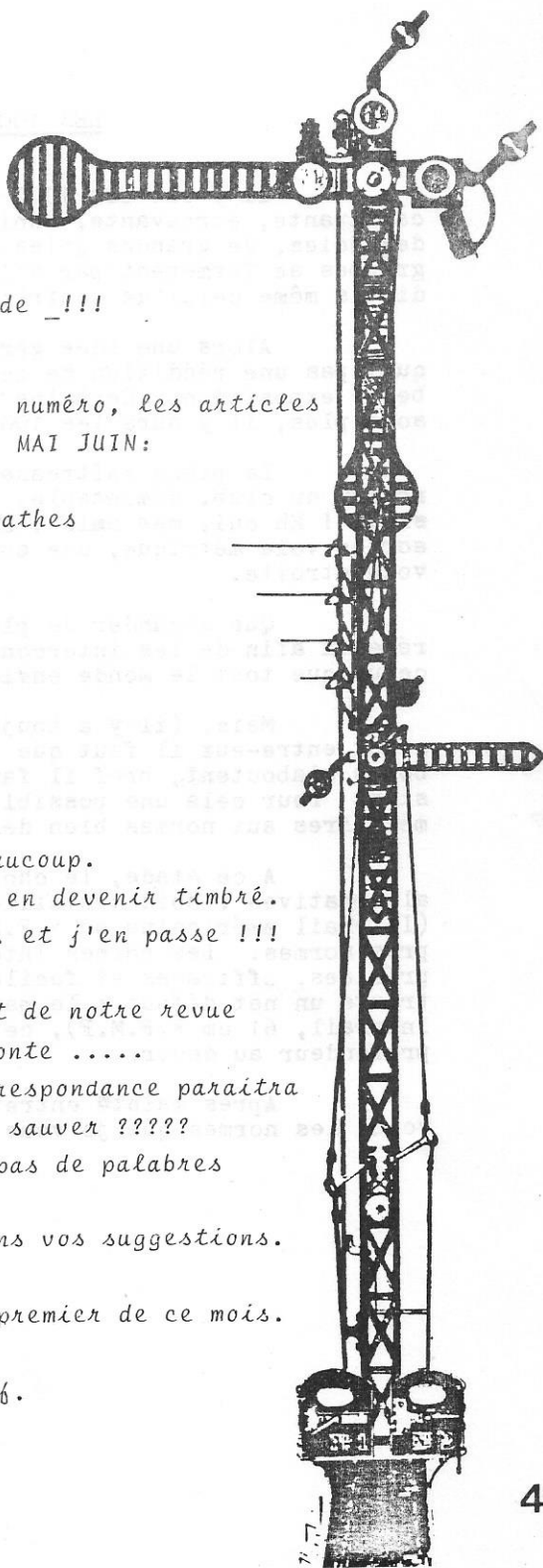
Alors une question se pose Correspondance paraîtra t-il encore ?!?!? Que faire pour le sauver ?!?!?

De l'action, des idées mais surtout pas de palabres destinées à noyer le poisson !!!!!!!

Nous comptons sur vous, nous attendons vos suggestions.

Fait à Bressoux le premier de ce mois.

Le rédac'chef.



LES 1000 ET UN P'TITS TRAINS

Il y eut les 1000 et un p'tits trains 1981; une expérience captivante, éprouvante, ennivrente, des tracas, des problèmes et des joies, de grandes joies. Nous apprîmes à nous connaître, les groupes se formèrent par affinité, l'esprit de camaraderie, je dirais même celui de confrérie naquit au sein du club.

Alors une idée germa chez plusieurs d'entre-nous; pour-quoi pas une réédition de cette fantastique aventure qu'est une belle exposition. Certains parlèrent de 5 ans; alors ne tergiversons plus, il y aura les 1000 et un p'tits trains 1986.

La pièce maîtresse en sera, vous l'aurez deviné, le réseau du club, démontable, transportable, remontable et extensible ! Eh oui, mes amis : 2 sorties doubles voies normales, une sortie voie métrique, une sortie voie unique normale et une sortie voie étroite.

Que demander de plus, rien ... ou si peu : d'autres réseaux afin de les interconnecter, afin de construire : LE RESEAU, celui que tout le monde envie, le plus beau, le plus grand, le rêve.

Mais, (il y a toujours des mais) pour raccorder des réseaux entre-eux il faut que les joints se rejoignent, que les bouts s'aboutent, bref il faut de la coordination et de la précision. Pour cela une possibilité et une seule des modules intermédiaires aux normes bien définies.

A ce stade, le choix des normes, se présente plusieurs alternatives : soit travailler suivant les normes déjà existantes (Interail américaine ou F.F.M.F française, soit définir nos propres normes. Les normes Interail ou F.F.M.F sont bien pensées, précises, efficaces et facilement réalisables ... mais ... je leur trouve un net défaut : le manque de largeur du module (50 cm pour Interail, 61 cm F.F.M.F), ce qui ne permet pas de donner de la profondeur au décor.

Après maints entretiens avec certains membres du club voici les normes que je vous propose et soumet à votre acceptation :

Yvan. NIHOUL
A SUIVRE.

QUOI DE NEUF ?

B.R. : Nouvel ajournement de l'entrée en service de l'APT, de série. Il semblerait que la rame, très sophistiquée a de sérieux ennuis du côté du système d'inclinaison de la caisse.

Il est déjà arrivé, pendant les nombreuses heures d'essais, qu'à la sortie d'une courbe, la rame soit restée bloquée dans sa position inclinée... La S.N.C.F. a abandonné il y a longtemps les essais dans ce domaine, pour le moment les C.F.F. s'attaquent au même problème avec deux voitures type III (rames intervalles).

Les S.J. (Suède) envisagent la réalisation d'un élément automoteur à inclinaison de la caisse.

Par contre il y a deux pays qui ont résolu ce problème et dompté cette "bête noire".

Le premier c'est la F.S. (Italie) avec la rame ETR 401 "PENDOLINO", sa version espagnole (RENFE) construite sous licence, et aussi la rame du "TALGO-NUIT PARIS-MADRID". Toutes ces rames roulent en service commercial régulier.

D.S.B. : Les chemins de fer danois ont reçu récemment les premiers exemplaires des nouvelles locomotives Diesel de ligne type ME.

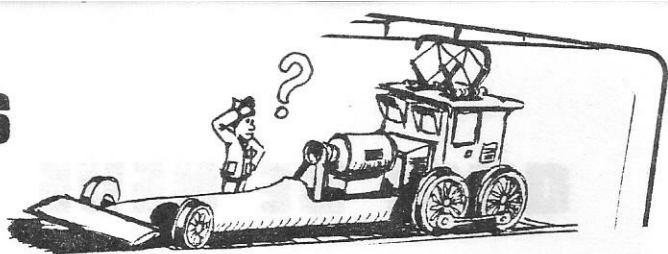
Avec une disposition d'essieux CO' CO' elles développent 3.300 Ch, constructeurs : GENERAL-MOTORS - B B C - TYSSÉN - HENSCHÉL - SCANDIA

R.D.A. : La rame rapide VT 175 qui a assuré dans le passé des trains comme le NEPTUN (Berlin-København) BEROLINA (Berlin-Budapest) et plus récemment le VINDOBONA (Berlin-Wien) n'effectueront plus désormais que des relations intérieures.

R.F.A. : Une enquête menée par la D.B. a laissé apparaître que les voyageurs qui empruntent les IC (inter-city) désirent que ces trains soient baptisés avec un nom, à raison de 87 % contre 8 %.

Paolo CASINI

RAIL NEWS



Cette rubrique est réservée aux modèles, mais, une fois n'est pas coutume, elle traitera des " modélistes ". Voici l'extrait condensé d'une " Enquête Modélisme " organisée par LA VIE DU RAIL.

- 1) Nombre de réponses : = 1.619
- 2) Age des participants : = - 20 ans = 307
 20 à 30 ans = 313
 30 à 40 ans = 485
 40 à 60 ans = 437
 + de 60 ans = 97
- 3) Participants possédant ou ne possédant pas un réseau : OUI = 1.236 NON = 340
- 4) Echelles choisies : HO = 1.399 N = 149
 HOe = 192 HOm = 70
 O = 112 I = 33
 Z = 27 Autres = 28
- 5) Marques choisies : 1.338 JOUEF 389 PIKO
 921 ROCO 162 TRIX
 760 FLEISCHMANN 124 ARNOLD
 747 LIMA 107 MINITRIX
 625 RIVAROSSO 87 PICCOLO
 544 LILIPUT 32 L.G.B.
 505 MARKLIN 1.751 autres
- 6) Collectionneurs ne faisant pas rouler leurs modèles : OUI = 620 NON = 935
- 7) Appartenance à un Club ou à une Association : OUI = 290 NON = 1.277
- 8) Participants pratiquants la vapeur vive : OUI = 59 NON = 1.459
- 9) Préférence des modèles conformes à l'échelle ou non : OUI = 1.074 NON = 506
- 10) Intérêt pour des Kits de matériel roulant bon marché : OUI = 1.235 NON = 290
- 11) Epoque choisies pour la composition des trains : 1956 à nos jours = 970
 1938 à 1956 = 628
 1920 à 1938 = 336
 avant 1920 = 156
- 12) Modèles et marques qui donnent le plus de satisfaction : = ROCO - FLEISCHMANN - LIMA - PIKO - L.G.B. - RIVAROSSO - MARKLIN - LILIPUT - MINITRIX - ARNOLD - TRIX - PICCOLO

13) Fabrications, sources d'ennuis : = JOUEF et LIMA

14) Participants qui construisent eux-mêmes
leurs modèles ou pas : = entièrement 198
à l'aide de Kits 744

15) Améliorations techniques demandées : =

- a) Attelages courts
- b) Aménagements intérieurs voitures
- c) Numéros différents pour un même modèle
- d) Diminution niveau bruit pour le matériel moteur
- e) Ralenti plus important (volant d'inertie)
- f) Amélioration captage courant
- g) Inversion automatique des feux blanc/rouge
- h) Eclairage permanent des rames voyageurs
- i) Système fumigène aux locos vapeurs (installé d'origine)

16) Les modèles les plus intéressants depuis
1978 : =

- 232 U1 JOUEF
- BB 63998 ROCO
- X 4500 JOUEF
- TGV LIMA
- TGV JOUEF
- BB 15000 ROCO
- BB 7200 ROCO
- BB 22200 ROCO
- CC 6500 MINITRIX
- Voitures OCEN DYNAM
- Voitures C.I.W.L. RIVAROSSA

Bien entendu cela ne concerne qu'un pays voisin et pas la totalité des amateurs du même pays, toutefois, nous laissons à chaque lecteur le soin de tirer certaines conclusions, voir des leçons dans ces postes qui pourraient être appliqués en Belgique ou dans d'autres pays.

Dans un souci d'objectivité votre serviteur s'abstiendra de tous commentaires.

Paolo CASINI

TRIBUNE LIBRE

JOUEF, une marque qui fait partie du passé.

Après HORNBY MECCANO, FRANCE, ROWA, M + F et d'autres, JOUEF disparaît aussi de la scène du modélisme ferroviaire. Sur le plan pratique, hélas, cela se traduit par la réduction de l'éventail du choix de matériel européen et surtout français. Cela est bien dommage car une fois de plus et malgré eux beaucoup d'entre nous devront se rabattre sur un thème, maintes fois repris et traité (quasi à la monotonie), " germanique " ! Disons-le en toute franchise il y en a qui l'aime, mais d'autres l'adoptent parce qu'il n'y a que des productions d'outre-Rhin, en général, fiables et durables.

Alors, pourquoi certaines disparitions ? Votre serviteur n'a ni la prétention, ni la présomption de vous donner les raisons qui souvent dépassent le cadre de l'amateurisme. Un fait clair et évident c'est que si l'on remet le bilan c'est entre autre, que le produit offert n'a pas rencontré la faveur escomptée auprès des acheteurs c-à-d nous les modélistes.

Essayons de voir quelques-unes de ces raisons. Ceux qui disent que les locomotives ou matériel d'un pays ou d'un autre n'ont pas d'intérêt ne font pas preuve d'intelligence. Chaque réseau a eu son histoire et ses caractéristiques propres. Les constructeurs, sans le vouloir, sont un peu les représentants en miniature d'un réseau ferroviaire réel d'une nation. Cela est d'autant plus important quand à l'influence d'un certain type de matériel a sur nous dès notre enfance. Il va de soi que si un pays est bien représenté dans la miniature comme dans la littérature, a tous les atouts pour une bonne divulgation et un succès certain, c'est le cas de l'Allemagne, la Suisse.

En France, les amateurs sont aussi valables et capables qu'ailleurs, mais mis à part les artisans (FRANCE-TRAINS, R M A, MOUGEL EUROPOLITRAINS) JOUEF n'a jamais su marquer véritablement la transition définitive entre le jouet d'avant et le modèle d'aujourd'hui. Sa production, pourtant en constante amélioration, conservait encore à tort certaines caractéristiques, non négligeables par l'amateur de jouet (essieux, attelages, pantos, absence d'aménagement, éclairage). Ce qui a découragé beaucoup c'étaient les prix qui dernièrement avaient augmenté sensiblement et qui étaient surfaits par rapport au produit présenté !

Je voudrais ouvrir une courte parenthèse à ce sujet. A la veille de la cessation des activités, le produit ROWA était cher aussi, par rapport à ce que l'on offrait à tel point qu'une voiture D.B. grandes lignes V I C X (au 100ème) ou C.F.L. coûtait en 1975 plus cher que les mêmes aujourd'hui en 1981, sous le label ROCO ! Il faut être réaliste, sinon voyez-vous même où cela amène, même discours pour la disparition HORNBY MECCANO FRANCE.

Les prix pratiqués par JOUEF, dernièrement, ont dépassé ceux de ROCO, et la comparaison donne l'avantage d'une façon écrasante au deuxième ! Serait-ce là une erreur de la politique des dirigeants de la firme française ?

Quelqu'un qui est très réaliste est LIMA d'où une production mondiale avec un catalogue pour chaque pays, ou presque, s'il vous plaît ! Ici, nous payons le produit selon ce qu'il vaut, LIMA ne cherche pas plus, il ne nous dupe pas, que du contraire il nous étonne pour réaliser de temps en temps quelque chose de valable.

RIVAROSSI et FLEISCHMANN ont aussi des prix surfaits. A mon modeste avis, souvent le plus cher n'est pas le meilleur ! Fort heureusement ils ont une réputation qui n'est plus à faire, la finesse, la fiabilité, la robustesse, payons-nous peut être cela un peu trop ? Mais revenons à JOUEF. Le tout dernier catalogue, l'ultime, bien illustré et bien conçu (ça commence quand c'est trop tard) du point de vue conseil pour l'amateur est la preuve concrète d'un effort de restructuration de la production sans pour autant en améliorer la qualité, le 232 VI peut-être est l'exception. Elle fut " le chant du cygne " de la vapeur en France et pour JOUEF aussi ! On a restructuré mais je crois sans une véritable logique, sans faire preuve de compétence, y-a-t-il des techniciens amateurs ? L'homme d'affaire ne suffit pas. Le simple changement de livrée d'un modèle ne lui enlève pas les défauts originaux !

Ouvrons le catalogue :

Côté parc vapeur, on supprime la 141 P, fort joli modèle (investissements pour 4 ans = perte d'argent, l'outil n'est pas amorti) qui avait amélioré la renommée de la marque. De l'autre côté on s'obstine à laisser une 231 C chocolat qui n'est pas à la hauteur ! Se sont-ils trompés de référence ?

La CC 6505 S.N.C.F. sort sans tambours ni trompettes, pour la ressortir comme nouveauté 81. J'aime l'humour anglais mais cela ne me fait pas rire. Qu'a-t-on changé à cette loco ?

Ce sont toujours ces affreux bogies CC, les mêmes pantos qui ont une vague ressemblance avec les vrais, toujours les mêmes erreurs en somme !

Par contre on s'est bien vite dépêché d'augmenter le prix.

Qui voulait-il duper ? Il y en a d'autres qui font beaucoup mieux pour le même prix ! Quand on est dans les affaires, je crois, il faut avoir aussi un oeil sur la concurrence, je me trompe ? LIMA qui est ce qu'il est, fait un bogie meilleur et supérieur pour ses machines. Une chose positive, qui va dans le sens de ce que j'ai toujours condamné " l'énième copie, du déjà vu ", est la suppression du matériel D.B. et S.B.B.

Voilà encore des pertes alors que beaucoup d'autres modèles inédits restent dans l'ombre en attente d'être pris en considération. Que voulez-vous espérer tirer d'un modèle qui arrivant sur le marché avait des concurrents bien établis et d'une qualité supérieure ? Dans cette suppression on est allé trop vite avec l' A B M S.B.B. (seule au marché qui aurait, avec améliorations complètes la série de LILIPUT).

Trop vite aussi avec le W L T 2 S en deux versions T E N (elles étaient les seules au moins à l'échelle). Les voitures VIC Y S.N.C.F. (les seules sur le marché mis à part la production d'EUROPOLITRAINS d'un niveau supérieur voilà un bon cheval de bataille mais on n'a pas saisi l'occasion de les améliorer ! Au lieu d'avoir reproduit et perdu du temps avec une production étrangère éphémère on aurait dû leur consacrer plus de soin. Regraver le bogie S.N.C.F. Y 24 qui accuse une certaine vétusté (du même niveau que le MD 26 b des T 2 S).

Cela démontre encore un point que je traite souvent, ce n'est pas pouvoir qui coûte c'est vouloir ! Ensuite on a fait des châssis de fenêtres assez fins pour beaucoup d'autres voitures mais pas pour les VIC Y S.N.C.F., pourquoi ? Les extrémités et les portes auraient dûes être regravées. Non, véritablement on a tapé à coté encore une fois.

Il me semble que regraver comme il faut un type de voiture bien française et comme aussi à l'étranger, aurait donné des A, A B, B, A D, B D, A C, A c B c, B c (ces trois dernières avec toit rehaussé). GRILL-EXPRESS et W R. Tout cela aurait donné quelques 6 versions différentes pour les Y (verte d'origine, rouge capitole, bicolore C 160, couchettes TEN, couchettes WAESTEELS, couchettes F.T.S.) et 2 de chaque pour la GRILL-EXPRESS et la W R (bicolore C 160, rouge capitole et corail).

Voilà une façon réaliste d'amortir un outil, un capital à moindre frais. Les versions multiples et souvent fantaisistes ne sont pas la prédilection des constructeurs et de JOUEF ? Alors on voit la fantaisie, mais pas le réalisme à portée de la main. On se casse la tête pour chercher à l'étranger alors que chez soi on a fait le travail à moitié ! Malheureusement, ce défaut on le rencontre très souvent chez d'autres constructeurs aussi. On sort souvent un type de matériel sans compléter la série !

Un exemple, on nous propose des voitures S.B.B. VIC X en double (LILIPUT, JOUEF) mais aucun des deux ne pensent aux fourgons Dins VIC W ? La série des voitures C.I.W.L. aurait besoin d'une refonte. Le cas du T.G.V. est l'exemple frappant de la politique " SIMPLISTE ". On le produit avec certaines " LIBERTES ARTISTIQUES " et des erreurs. On s'aperçoit aussi que LIMA le reproduit moins cher et mieux. On le corrige et on le représente au catalogue " version 1981 ". Est-ce constructif tout cela ? et si chez JOUEF on avait fait le T.G.V. d'une façon sérieuse tout ce remaniement, qui coûte cher, on aurait pu l'éviter ! N'oublions pas la qualité avant la quantité.

Si l'on regarde l'assortiment des wagons de marchandises, plusieurs sont réalistes et originaux, il faut le reconnaître, on s'aperçoit aussi que les variantes multicolores dépassent la normale. Un train de marchandises, sauf exception, n'est pas un " carrousel publicitaire " Si vous croyez que j'exagère vous pouvez vous rendre dans un triage.

Chez JOUEF on a droit à : " LA VACHE QUI RIT - KRONENBURG - FINDUS GERVAIS - CHOCOLAT CALBURY - L'ALSACIENNE BISCUITS - COCA COLA - HERFORDER PILS " et j'en passe mais on nous supprime deux wagons très intéressants dont le deuxième original, il s'agit du transport autos 3 essieux articulé et le kangourou avec semi-remorque. Or, on a plus souvent la chance de voir plus de wagons ou trains complets d'autos ou kangourou que de " LA VACHE QUI RIT ou L'ALSACIENNE " etc... Des wagons particuliers, c'est bien mais il ne faut pas exagérer !

Côté décor, sur un coup de baguette magique d'un magicien maladroit le beau bâtiment de style vraiment très joli et les maisons de ville modulaire disparaissent (?) mais on garde vraiment d'autres " jouets " ! La série " environnement " annoncée n'a pas eu le temps de voir le jour, dommage.

Tout cela est bien malheureux mais au moins cela devrait servir de leçon et d'exemple à d'autres constructeurs.
La disparition de ROWA nous a valu la création BEMO et ADE, pourrions-nous espérer la même chose pour JOUEF ?

Je voudrais conclure en lançant un appel à ceux qui voudraient un jour reprendre les activités de JOUEF, soyez d'abord des hommes d'affaires mais en même temps soyez compétents et amateurs, dans le cas contraire ouvrez une boucherie, une boulangerie, une grande surface cela vous rapportera plus.

Aujourd'hui, il faut être sérieux avec soi-même et ses clients, il faut être compétent en la matière, il faut être réaliste côté prix, laisser tomber les fantaisies. Avez-vous vu où celles-là vous amènent ?

P. CASINI

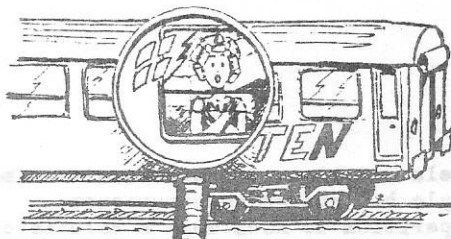
● ● ● ● ●
★ ATTENTION - ATTENTION

★ RENTREE DES ARTICLES POUR NOTRE NUMERO TROIS

★ DATE SOUHAITEE : LUNDI DIX MAI

★ D'AVANCE MERCI. ★

SELECTION



VOITURE-LITS TYPE T 2 S POOL TEN

Introduction :

Le vieillissement du parc des voitures-lits ex. C.I.W.L.T. passées depuis 1971 au POOL TEN (en partie rachetées et en partie louées à la C.I.W.L.T. et à la D.S.G.) a poussé six réseaux européens F.S. - D.B. - C.F.F. - C.B.B. - D.S.B. et N.S. à étudier et réaliser en commun un nouveau type de voitures-lits.

Les voitures les plus valables et récentes de la C.I.W.L.T. sont les T 2 - les M U - les UH - les Y H et les P.

Par contre les L X - Z - Y - Y U et S T d'avant guerre sont vraiment arrivées à la limite d'âge. Mis à part celles restaurées pour figurer dans des musées ou dans des trains de luxe style " NOSTALGIA ORIENT EXPRESS " comme les L X, les autres seront conservées en réserve (celles qui sont en meilleur état) et en renfort, d'autres encore vendues à la Turquie, l'Espagne, le Portugal, la Grèce. Une dernière tranche sera démolie. Même discours pour les W.L.A.s de la D.S.G. de 1950, ces différents exemplaires ont été vendus aux J.Z. (Chemins de fer Yougoslaves). Des Y F du parc espagnol ont été vendus aussi aux J.Z.

Le prototype réel :

Les T 2 S ont 17 compartiments, et une longueur hors tampons de 26.400 mm. Les compartiments peuvent être aménagés en 1ère classe " SINGLE " ou en 2ème classe, deux lits touriste " T 2 ". En effet, les T 2 S sont par exemple seulement de 1ère classe aux C.F.F. (donc W.L.A.m.) mais mixtes à la D.B. et F.S. (W.L.A.m). Cela dépend des besoins spécifiques à chaque réseau propriétaire.

Une particularité, elles sont toutes livrées en bleu T E N avec bandes et inscriptions blanches, sauf à la D.B. où le bleu est remplacé par le rouge. Mis à part les dimensions de la caisse et les bogies les T 2 S et les T 2 n'ont rien en commun (conception, fabrication, disposition des compartiments, fenêtres).

Il est à noter aussi que les réseaux qui possèdent des T 2 comme la S.N.C.F et la S.N.C.B. n'ont pas dans leurs effectifs des T 2 S, à l'exception des F.S. qui possèdent les deux types. Les POOL des W.L. sont tout simplement l'exploitation en commun des voitures-lits (un peu comme les "EUROP" pour les wagons de marchandises). On a déjà observé le SKI-EXPRESS Bolzano - Bruxelles avec deux T 2 S D.S.B. ! Normalement en Belgique, on les voit moins souvent que les UH - les M U ou les T Z, mais elles viennent en remplacement ou en renfort (E 224/225 OOSTENDE WIEN-EXPRESS et E 218/219 TAUERN-EXPRESS).

Dans l'horaire T E N hiver 81/82 ont les voit en service régulier aux trains suivants :

D 316/317	VORARBERG-EXPRESS	Hoek Van Holland - Innsbrück (N.S.)
D 472/473	/ /	Basel S.B.B. - Hamburg (D.B.)
D 289/288	BRENNER-EXPRESS	Genova - München (D.B.)
D 386/387	/ /	Stuttgart - Genova (F.S.)
D 252/253	/ /	Frankfurt (M) - Paris-Est (D.B.)
E 212/213	PALATINO	Roma T. - Paris-Lyon (F.S.)
E 5698/5699	/ /	Genève - Ventimiglia (C.F.F.)
E 384/385	/ /	Napoli C. - Schaffhausen (C.F.F.)
E 236/237	OSTERREICH-ITALIEN-EXPRESS	Wien Süd bf - Venezia S.L. (O.B.B.)

On arrête la liste ici pour ne citer que les services internationaux, à cela il faut y ajouter les services intérieurs pour F.S. - D.B. - O.B.B. Pour terminer avec les prototypes réels les constructeurs sont trois : SCHLIEREN (30) - SCHINDLER (9) et CASARALTA (33) deux suisses et un italien. Il est à noter que, effectivement les T 2 S ont dans leurs lignes un air bien helvétique.

LES MODELES

Si dans la réalité les trois constructeurs ont reçu les plans des bureaux d'études (suisses en l'occurrence) et qu'ils les ont rigoureusement respectés, en miniature nous en avons également trois qui eux aussi ont reçu les mêmes données mais, leurs IMPROVISATIONS ET LIBERTES ARTISTIQUES PERSONNELLES vous ont donné trois modèles que s'ils étaient réels il y en aurait eu à pleurer !

Imaginons qu'un jour un T 2 S, C.F.F. de 26.400 mm soit accouplé ou arrêté à côté d'un autre T 2 S de la D.B., mais de 23.500 mm ?!?! En pratique, la D.B. refuserait catégoriquement la réception des voitures pour le non respect des cotes. Or la D.B. paye des millions ces voitures. Nous ne sommes pas la D.B., mais nous payons aussi par centaines de francs, tout est en rapport. Or, on ne voit pas pourquoi, à parité des cotes réduites au 87ème, nous devrions accepter une voiture qui ne respecte pas les dimensions telles quelles ; soit par défauts ou par excès. Serions-nous dupes ? Hélas ! à la vue de la réalité la réponse est souvent vers l'affirmative !

En pratique trois constructeurs ont "essayé" de reproduire ou ont mis toute leur "bonne volonté" pour le "rater" : il n'y a pas d'autres explications. Faut-il faire de la polémique ? Non ! mais si vous n'avez pas de place pour mettre 5 voitures à l'échelle vous n'en mettrez pas plus de 6 raccourcies ! Faut-il sacrifier la beauté, le réalisme pour gagner une voiture ? N'oubliez jamais surtout aujourd'hui LA QUALITE A LA QUANTITE ! Quand l'on pense qu'un seul amateur peut à coups de lime réaliser des modèles extraordinairement bien finis. "Eux" avec tous leurs moyens, machines, graveurs, hommes, moyens financiers doivent toujours nous laisser sur notre "FALM" et l'on se plaint dans les choses faites à moitié, quel gâchis !

Bref ! nos trois " champions " sont : JOUEF - MARKLIN et LIMA.

JOUEF

nous avait proposé son T 2 S en 1975 en version T E N C.F.F. et T E N D.B. Si les dimensions sont à l'échelle et les bogies conformes et bien gravés, le reste hélas reste du JOUEF (pas d'aménagement intérieur, extrémités simplifiées, essieux, attelage comme toujours désespérément laids) et puis on s'étonne qu'il ait rendu le bilan. !

MARKLIN

des inscriptions, une décoration remarquables (3 versions proposées depuis 77, T E N D.B., T E N N.S. et enfin actuellement T E N F.S.). Mais pour le reste les bogies ne sont pas conformes ni finis et le tout a reçu avant la mise en boîte un joli " coup de presse " !

LIMA

ici on divague, par exemple on prend les bogies MINDEN DEUTZ types (pas conformes au réel), le toit des MU une caisse gravée sans " trop y croire " et voilà le jeu est fait ! Quel beau " minestrone " !

Le tableau comparatif affiche deux ex-aequo pour JOUEF et MARKLIN avec 6,8 sur 10. Mais LIMA n'arrive même pas au 50 % donc il ne faut même pas le prendre en considération.

En conclusion, l'optimum aurait été la caisse et bogies JOUEF avec la décoration et inscriptions MARKLIN. Un conseil, si vous êtes bon bricoleur avec quelques heures et de la documentation vous pouvez combler les lacunes de JOUEF et avoir un modèle valable. Dans le cas contraire, attendez, faites d'autres achats. Imaginez que votre T 2 S se trouve à l'entretien périodique ou différé pour avaries. Un M U le remplacera jusqu'à disponibilité (LILIPUT ? A D E ? RIVAROSSO ? ROCCO ?) comme cela pourrait bien se faire en réalité !

P. CASINI

TABLEAU COMPARATIF

CARACTERISTIQUES	JOU	MAR	LIMA	NOTES
1) <u>CAISSE</u>				
- Longueur	3	1+	1.	+ 33 mm trop courte + 35 mm trop courte + simplifiée
- Toiture	3	3	1.	
- Bas de caisse	3	2	1	
- Extrémités	1	3	1	
- Portes et fenêtres	3	1+	1+	+ réduites cause réduction générale modèle
- Moulage et accessoires	2	3	1	
- Décoration	3	3	2	
- Inscriptions	2	3	1	
- Aménagement	0	2	0	
- Eclairage	2+	2+	0.	+ ni prévu, ni compris + montage prévu
2) <u>BOGIES</u>				
- Dimensions et prop.	3	0+	0+	+ bogies non conformes à l'original
- Détails	3	1+	1+	+ grossiers
- Gravure	3	2	1	
- Teinte	2	2	2	
- Essieux	1+	2	1+	+ surdimensionnés et chromé
- Attelage	1	2	1	
3) <u>ENSEMBLE VOITURE</u>				
- Poids	1	3	2	
- Roulement	2	3	3	
- Stabilité	3	3	2	
- Système fixation	1+	3	3	+ délicat au démontage, risque de casser le vitrage
- Compatibilité avec autres marques	3	0+	3	+ obligation de changer les essieux
- Distance entre deux voitures	1	1	1	
- Comportement sur app. de voies	1+	2	1+	+ vibrations dues aux dimensions des boudins
TOTAL	47	47	30	
% d'approche à la fidélité	68	68	43	
Réf. catalogue	5793	4150	9238	
Prix en F.B	245	455	185	

MON RESEAU... ET



MOI

Il y a quelques temps, Philippe notre très sympathique rédacteur en chef de Correspondance me disait : "Tu devrais faire un article sur ton réseau". L'idée m'ayant séduit, je me suis dit : "pourquoi pas".

Je pourrais commencer mon récit dans le style "il était une fois", mais ne confondont pas l'amateurisme ferroviaire, avec l'histoire de Blanche Neige ou de Cendrillon.

Il faut dire que je suis venu au train miniature tout à fait par hasard.

Dans des temps reculés, (environ 15 ans) je collectionnais les modèles d'avions "Heller", et pour les mettre en valeur, j'avais construit sur une planche de 1m X 1,5 m une sorte de terrain d'aviation où je déposais mes modèles. Puis un jour, je me suis dit : "Et si je faisais tourner un train autour de cette base ?" et je suis allé voir un cousin qui possédait un ovale en Jouef, qu'il avait abandonné pour se consacrer à la collection des "Dinky Toys".

A cette époque, il possédait une O20T; un wagon citerne "Esso", un tombereau à bogies, et un couvert à bogies brun. Bref des rossignols qui s'attelaient au moyen de grands crochets en fer (les anciens se souviendront avec une larme d'émotion). Il me donna également une boîte contenant des rails, des aiguillages (2ou 3) en carton (Ancienne voie Fleissmann).

Bien entendu, lorsque je voulus mettre ces quelques rails sur ma base aérienne, je me rendis vite compte que je n'avais pas assez de place. Je cassais tellement les pieds à mon père, qu'il consentit à m'offrir un panneau de linex de 1,25 m X 2,50 m. Et c'est ainsi que j'ai vraiment débuté.

Quand j'ai voulu assembler les rails de l'ovale Jouef, avec ceux de la boîte en carton, je me suis heurté à ma première difficulté de ferrovipathe. Le système d'assemblage des rails n'était pas le même. N'y connaissant "que dalle" je me suis rendu au grand bazar de Liège (aux environs de la Saint-Nicolas).

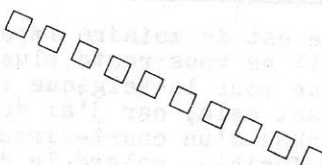
A cette époque, et en cette période, il y avait encore des circuits "valables" en démonstration et, ce devait être une des dernières années que l'on y vendait encore du Fleissmann. Un vendeur très conliant (rare) me montre qu'il existait chez Fleissmann des rails qui permettaient de passer de l'ancien au nouveau système de joints entre rails.

En ce qui concerne le décor, j'ai commencé à peindre à la gouache la table en vert, en gris pour les routes. Ce n'est que plus tard que j'ai utilisé la sciure de bois colorée, et la mousse d'Islande. La première montagne que j'ai faite, était en papier gris peint.

Petit à petit, je me suis progressivement amélioré. J'ai acquis par moi-même les rudiments en électricité me permettant de faire des câblages simples. (Isoler une voie, raccorder les aiguillages, lampadaires etc)

Depuis, mon réseau s'est agrandi, a beaucoup changé, j'ai recommencé, changé l'implantation de la voie, du décor etc. C'est à partir de 1972, (au moment où j'ai eu plus de fric) que mon réseau a véritablement pris son essor. C'est en octobre 1979, que j'ai pris la décision de tout démonter et de repartir à zéro. J'ai fait cela parce que mon réseau avait beaucoup de défauts de débutants, et mon entrée au club m'a vraiment fait apprécier ce qu'est le vrai modélisme ferroviaire et à distinguer celui-ci du train jouet.

A SUIVRE
R. ORBAN



t. h. r.

news !
□□□□□□□□

LE CABLAGE

Le but de cet article n'est pas de vous expliquer comment câbler une cabine de relais téléphoniques, mais d'énumérer les grandes lignes à respecter pour câbler votre réseau, clairement, sûrement; afin de vous éviter des mésaventures par la suite. Beaucoup de modélistes négligent cette partie de la construction de leur réseau, et maudiront plus tard tel ou tel appareil ou accessoire parce qu'il refusera obstinément de fonctionner. Une grande partie des pannes électriques qui surviennent dans un réseau proviennent d'un câblage qui a été bâclé. Vous voulez des exemples ? et bien en voici :

Les soudures froides :

C'est à dire une soudure qui ne fait pas bien contact. Ce genre de panne ne survient pas de suite, mais après un certain temps. Et pour détecter ce genre de pannes... Ambiance ! (j'ai déjà vu ça !) Donc une très bonne soudure s'impose.

une mauvaise épissure : Comme vous le savez tous, une épissure est un joint formé par deux bouts de fils dénudés et torchés. Un bon conseil : soudez vos épissures, et elles ne se déferont jamais.

La section des fils :

Ce problème est de moindre importance mais ... lorsqu'il y a problème, il ne vous reste plus qu'à appeler les pompiers (numéro d'appel unique pour la Belgique : 900). Ne croyez pas que je rigole en disant cela, car j'ai déjà vu fondre la gaine plastique d'un câble à cause d'un court-circuit, et le fil avait décidé de se transformer en fusible, malgré le disjoncteur du transfo. Ce jour-là, j'ai eu chaud. Pour une alimentation classique, soit un transfo de 12V 1 Ampère en moyenne une section de 0,14 ou 0,5 mm un suffit largement (pour autant que l'on ne fasse pas fonctionner 36 aiguillages en même temps). D'ailleurs le transfo aura fondu avant ...). Ayez un code des couleurs celui-ci sera établi par vous, et vous permettra de mieux vous y retrouver par la suite, en cas de pannes, de branchements supplémentaires etc.

Les gaines :

Ne laissez pas pendre lamentablement vos fils sous la table du réseau, vous pourriez les arracher en les accrochant

accidentellement ou pire ... (n'a-t-on pas trouvé dernièrement le squelette d'un modéliste qui s'était entortillé dans ses fils pour chercher une panne, et qui n'avait pas réussi à se dégager hem !...)
Rassemblez soigneusement vos bottes de fils vers le poste de commande au moyen de toile isolante ou de petits colliers prévus à cet effet. On peut aussi les fixer sous la table au moyen d'une agrafeuse pour électricien. Raccordez tous vos appareils ou accessoires à des borniers situés sous la table avant de rejoindre les pupitres de commande ou du T.C.O cela vous permettra d'enlever cet accessoire plus facilement, si besoin est, sans devoir couper les fils. Les barettes de sucres ou raccords de lustres sont très économiques par rapport aux borniers du style Marklin et Fleischmann, pour ne citer qu'eux.

Les feeders : Ce sont les câbles communs à plusieurs appareils, tels que masse, le commun à tous les aiguillages et accessoires électromagnétiques, le 5V stabilisé pour les diodes LEDS etc, ces feeders seront de plus forte section que le reste du câblage (de 0,75 à 2,5 mm 2 par ex ...).

Câbles rigides ou câbles souples ?

Tout dépend de votre compte en banque ... Les câbles souples sont généralement plus coûteux que les câbles rigides. Si vos câbles sont bien maintenus, utilisez le rigide. Dans le cas contraire, le souple est plus indiqué.

R. ORBAN

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

ET SI ON VOYAGEAIT

Une petite secousse puis une autre, puis plus rien. J'allumai la petite lampe, deux heures quarante-sept, nous étions à Basel S.B.B.

Tout le monde dormait. Dehors, la vision est presque irréelle, l'éclairage froid et intense des "gleis" sous la verrière; les phares d'une Re 4/4 semblent fixer le vide sans voir. Quelques rares voyageurs errent ici et là à la recherche de leur train.

Même les yeux fermés on reconnaîtrait le sifflement caractéristique des machines suisses

Un coup de sifflet, bien helvétique, venu de nul part puis une force puissante mais douce redonne le mouvement à l'E 295/270 qui somnole.

Nous n'étions plus en tête, l'ITALIA-EXPRESS subit, toujours à Basel, une métamorphose profonde, et nous allions à l'autre bout de la Suisse sans un seul arrêt (en réalité il y en aura deux pour signaux) jusqu'à Chiasso.



Maintenant nous filons déjà frôlant le grand triage de MuttENZ où la multitude et la quantité de wagons étaient-telles qu'elles vous saturaient la vue. La voie était excellente et cette force appartenait à une locomotive dont j'aurai ignoré le type : une Re 6/6 ? ou une ou deux Re 4/4 ? Cela reste-

ra sans réponse. Tout en restant simples et sobres dans leurs lignes, elles ont du charme ces "suissesses", elles ont un "cachet" à part.

De temps à autre, les arcs produits par le frotteur du panto et la caténaire m'éclairaient le paysage environnant, me

donnant une image des choses sous une vision fantastique. Rouler dans le noir et puis d'un coup voir ce noir comblé par une montagne énorme, imposante éclairé d'une lumière verdâtre et puis disparaître à nouveau dans le noir c'est impressionnant !

Je remonte dans mon lit, le troisième, je pouvais m'amuser à compter les courbes, faute de moutons, le somme ne s'est pas fait attendre longtemps.



Au petit matin, nous étions près de Lugano, nous longions le lac entre Paradisa et Melide. Les nuages avaient disparu, le matin avait les couleurs d'une estampe chinoise aux couleurs tendres, la vision était idyllique. Il y a des fois qu'une telle vision suffit pour que vous soyez heureux ;

il ne faut jamais gâcher des instants pareils.

Chiasso, on est aux portes du pays du soleil. Il est sept heures du matin, la gare comme le train reprennent leurs animations. Une E 656 "Caimano" (Caiman) prend la relève. Il y a des pays où les reptiles courent sur des voies, c'est tout de même dangereux (...)

Les F.F.S passaient aux F.S l'ITALIA-EXPRESS avec cinquante minutes; pour une fois le retard était dans le sens contraire ! Como, Monza, le train se traînait, s'arrêtait parfois, comme s'il voulait se reposer.

Milano Lambrate (on ne passe plus par la gare Centrale) étant donné que sur ce dernier réseaux l'E 270 ne comporte plus que des W.L et C.C et qu'il est considéré rapide.

Les échanges entre les quatre branches de l'ITALIA-EXPRESS avec la complicité du RIVIERA-EXPRESS se font à Basel S.B.B et les manoeuvres sont dignes d'un réseau miniature. Bien que nous étions encore en Italie du Nord on commençait à retrouver l'ambiance typique méridionale, un peu plus relaxe, un peu plus colorée et improvisée que dans certains pays du Nord surtout germaniques. Cela donne les contrastes et les différences entre peuples et coutumes qui font la richesse de notre bonne vieille Europe.

Des voyageurs descendent, personne ne monte. De l'autre côté, des voyageurs attendant un "banlieu" regardent notre train. Il y en a qui regardent d'un oeil intéressé - un amateur, un modéliste ? - d'autres en curieux en train de lire les plaques d'itinéraires : Bruxelles, Calais, Dortmund, Frankfurt, Amsterdam; essayant de se rappeler la géographie; d'autres encore regardent sans voir, absorbé par leurs soucis quotidiens. Ils sont peut-être, des clients "forcé" du rail mais, s'ils le pouvaient, ils se passeraient bien du train ! Cela existe et se trouve sur tous les quais de notre planète.

Doucement le "caiman" arrachait le train du quai en cassant ce flux, ce contact tacite qui s'était établi entre les voyageurs du train et ceux des quais. Visages, qu'on ne verra qu'une seule fois dans sa vie.

A SUIVRE

P. CASINI.



ATTENTION - ATTENTION

POUR LES DEUX DERNIERES ANNONCES DE LA BOURSE

(voir page suivante)

S'ADRESSER A

RAHIER MICHEL

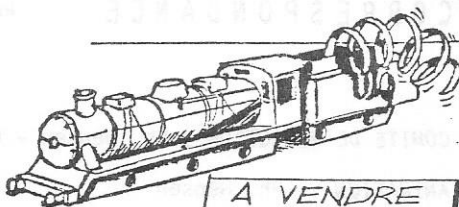
7 RUE DE L'AUNAIE

4900 ANGLEUR

TEL. 67.10.57 A PARTIR DE 18H15

32.17.02 DE 9H15 A 17H

BOURSE



A VENDRE
JAMAIS ROULE

Magnifique réseau **HO**, 100 m² - 600 m de voie
50 loco. 300 wagons - décor et matériel inédit

A VENDRE AVEC maison de maître, 13 m de façade,
quartier des Venues Liège -

12 pièces + garage, grenier, piscine couverte,
jardin. Prix 6.500.000 Tél. 041 32 42 68

J.P. Tél 27 14 24

+++++

A VENDRE bande transporteuse Vollmer (fonctionnelle)
réf. cat 4600 - 60 % du prix cat.

Grand échangeur à charbon Vollmer (trémie) fonctionnel
réf cat : 5722 - 60 % du prix cat.

Elements rampes Vollmer 4001 - 4002 + piliers
60 % du prix catalogue.
s'adresser à Richard ORBAN.

+++++

A VENDRE ou A ECHANGER : locomotive diesel américaine
RIVAROSSO (échelle "N") réf. n° 2103 ; état neuf pour
1.500 frs envoi non compris, ou à échanger contre une
locomotive à vapeur en "N".

+++++

A VENDRE : réseau mini-club "Z" Marlklin, état neuf,
dimension 30 cm x 30 cm, monté dans un attaché-casse,
décoré, avec lampes, maisons, véhicules, etc. y compris :
1 loco + 2 wagons sans le transformateur, envoi non compris,
au prix de 4.500 frs, ou à échanger contre du matériel en
"N" (locos ou voitures) de même valeur.

CORRESPONDANCE

Revue bimestrielle

COMITE DE REDACTION : Ph. Hensen - G. Dylst

ANIMATION : Ph. Hensen

EDITEUR RESPONSABLE : Philippe Hensen
3, rue Foidart, 3
4020 - Bressoux

Le numéro : 40 francs

Abonnement (1 an J 6 numéros) : 200 francs

Règlement au compte numéro : 240-0883802-39 de A.L.A.F. 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: 041/42.64.71 (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 secrétaire 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 : Marie Anne Menchior Annette Hembert-Pirnay

MAQUETTE : Philippe Hensen

PHOTOS : Paolo Casini

Philippe Hensen

MARS - AVRIL 1982