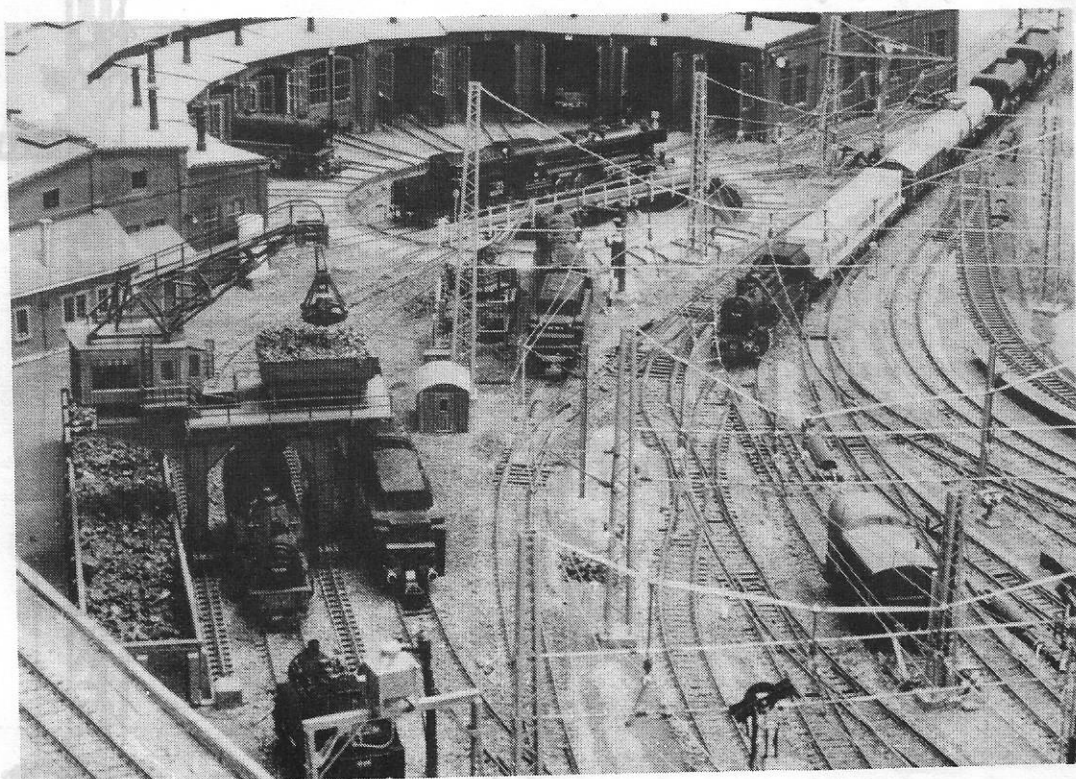


CORRESPONDANCE



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



40 fb

**MAI
JUIN**

1982 n° 3

EDITORIAL

- Pour ce numéro trois, pas de problème de délais. Sorry pour le numéro deux, mais les circonstances en ont fait ainsi
- Une fois de plus, deux articles sont rep ortés. Je vois d'ici le visage de l'auteur qui vire au rouge, et je préfère ne pas l'entendre Qu'il me pardonne; il y avait un choix à faire et je l'ai fait.

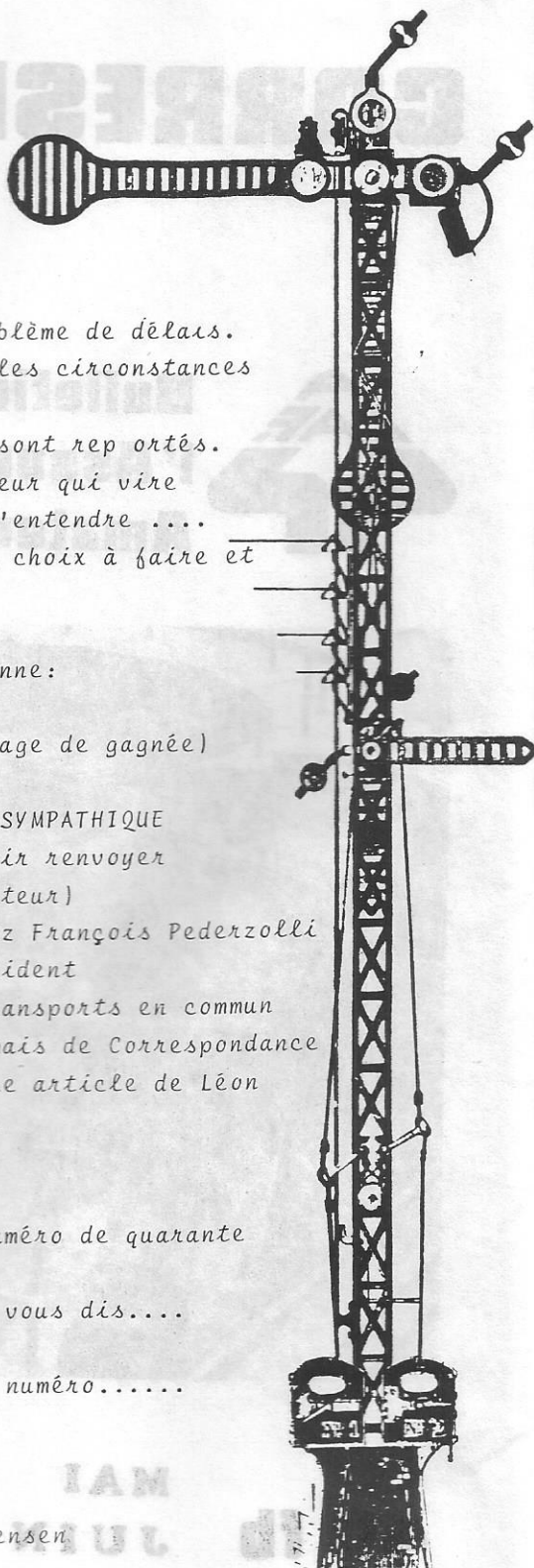
Ce choix fait voici ce que cela donne:

- pas de véritable sommaire (une page de gagnée)
 - trois pages de photos
 - le plan du réseau de notre TRES SYMPATHIQUE secrétaire Richard (il faut savoir renvoyer l'ascenseur) - (bravo au dessinateur)
 - une visite très intéressante chez François Pederzolli
 - la suite du voyage de notre président
 - Nuremberg folies ou de fameux transports en commun
 - la bourse non pas de Bruxelles mais de Correspondance
 - le clou du numéro: un fantastique article de Léon Grégoire sur sur-prise _!!
- MERCI MONSIEUR GREGOIRE.

Alors ne nous plaignons pas. Un numéro de quarante pages.....

Mais des "foudres" me quettant je vous dis....

Bonne lecture, et au prochain numéro.....



TRANSPORTS EN COMMUN

LE JOURNAL "INTIME" DE TROIS FERROVIPATES

Liège Guillemins 7 H 35. Le jour commence à diluer le bleu foncé de la nuit.

Sur les quais encore éclairés, deux voyageurs parmi d'autres attendent un train. Ces voyageurs, ce sont nos chers amis : Jules Giet et votre serviteur. Ils parlent beaucoup et l'on imagine le sujet... (qu'allez-vous penser ?) ferroviaire bien entendu ! l'un des deux gesticule un peu plus que l'autre quoiqu'il aurait intérêt à garder les mains dans sa poche vu qu'il fait encore "frisquet".

Ce sont encore les séquelles de ses origines ... (....) l'E 313 glisse sans trop de bruit entre les quais. Des EUROFIMA, voilà ce qu'il faut pour bien commencer le voyage qui mènera ces deux voyageurs "illustres" "hautes personnalités de l'A.L.A.F" (on avait oublié le tapis rouge et la fanfare, mais ce sera pour la prochaine fois à Nuremberg via Salzburg. Verviers (le Un autre "haut fonctionnaire" du C.F.E.B est accueilli avec sympathie. C'est notre ami Camille Norga; avec lui un autre "fonctionnaire" Mawet Pierre. Les voilà au complet.

Dans le compartiment, les discussions "ferroviaires" reprennent, encore plus animées. Un voyageur étranger à la délégation A.L.A.F/C.F.E.B les regarde en se disant, surtout pour les trois qui sont des cheminots : "Ou ils sont fous à lier, masochistes, ou alors ils sont des hommes heureux qui ont leur travail comme un hobby. Une traverse après l'autre et les voilà qui débarquent à Köln H.B.F.

Comme des commandes ils débarquent en "dégoupillant" leurs armes (et pas n'importe quelles armes des "CANON" s'il vous plaît !!!). Première victime, une pauvre voiture MAV qui venait d'être décrochée du 224 WIEN-OCSTEND-EXPRESS, a été bombardée. Elle a été tellement "impressionnée" qu'il n'en reste aujourd'hui que des rares clichés ... (....) !

L'IC 125 "ERASMUS" Amsterdam-München s'immobilise pile à l'heure à la voie 9. La délégation prend place dans la confortable et accueillante "Speisewagen" tellement accueillante qu'ils y resteront de 10 H du matin jusqu'à 14 H 30 de l'après-midi. Ils n'ont pas fait d'excès d'aucun genre, mais il fallait accompagner la vallée du Rhin avec une tasse de café, puis une deuxième, en admirant le rocher de la Lorelei aussi les trains sur l'autre rive. De temps en temps, pour changer, on parle "trains" juste pour ne pas perdre la main. Ce n'est pas de la haute gastronomie mais l'équipe de la D.S.G ne s'en tire pas si mal.

Poteaux de caténaire (15 kv 16 2/3 hz) après poteaux de caténaire (ils se suivent ... et se ressemblent étrangement ...) ils arrivent à Würzburg où un membre de l'équipe achève son voyage. Ces 10 ça fait parfois du 160 et ça roule bien.

Ces personnalités savent bien choisir leurs trains et leurs horaires (il ne manquerait plus que cela !). La douceur de la voie, soudée et bien nivelée, est interrompue à intervalles irréguliers par les aiguillages du faisceau des voies qui commencent à se nouer 15 minutes avant l'arrivée à quai. Cela peut donner, à environ 80 km/h la longueur.

München est un des haut lieu ferroviaire de la D.B mais aussi européen.

Dans le couloir et dans le compartiment il y avait un va et vient : cette agitation anormale était causée par l'abondance de "gibier ferroviaire" et les objectifs n'arrêtaient pas de faire des "clins d'oeil" aux "jolies... voitures".

La lumière dorée du soir donnait une atmosphère chaude et spéciale. Comme si tout cela ne suffisait pas, une fois en gare, Camille et Paolo parcourent le quai calepin en main pour relever les numéros de série des voitures et la composition du train, sous les yeux, parfois curieux, de quelques voyageurs et cheminots. Jules mettait aussi la main à la pâte et les aidant.

Quelques photos et puis une brève attente à la voie 18 où le "MOZART" (avec un nom pareil il n'y avait pas de doute il les aurait amené à Salzburg sans problème) venait faire son tête à queue pour la destination finale.

Il faisait déjà noir et l'équipe, après avoir remis les armes après une chasse pas trop mauvaise se contenta d'admirer la Bavière "by night" au travers des villes et villages traversés. Des noms bien de chez nous ... TRAUNSTEIN, PRIEN, ROSENHEIM, FREILASSING ...

Comme tous les grands artistes, le D 265 "MOZART" a fait ses caprices (l'Eurofima où l'équipe avait pris place au milieu du parcours est tombée en panne de chauffage) et s'est fait attendre un quart d'heure de plus à Salzburg (signaux). Cela arrive même à la D.B (qui a dit que cela ne se passe qu'à la S.N.C.B ? menteur !).

Des lumières scintillantes, des églises et châteaux éclairés par des puissants projecteurs, c'est bien Salzburg et aussi la fin du voyage. Dehors il fait sec mais froid, pas de neige en ville.

Un souper au restaurant pour se restaurer mais aussi faire le point sur ce qu'ils avaient fait et de ce qu'ils allaient faire le jour suivant. Une bonne et reposante nuit dans un hôtel confortable permettra à ces "mordus" de recharger leurs "accus" : ils ont aussi des limites.

Le jour suivant, réveil à 8 H précises. Le programme est chargé mais bien réparti : matinée à la gare, après-midi chez KLEINBAHN et petit tour de la ville. Sous un ciel bleu, un air limpide, un beau soleil, (tout y était en somme pour fixer quelques beaux clichés) les trois "hauts fonctionnaires" se retrouvent comme attirés par un mystérieux aimant, à SALZBURG H.B.F.

Hélas, la disposition très particulière de cette gare ne leur permettra pas d'en avoir une vie complète comme dans une gare classique, mais les ressources et les travailles ne leur manquèrent pas. Dans le feu de l'action ils sautèrent à plusieurs reprises les barrières et avec une indifférence à faire dresser les cheveux sur la tête des douaniers. Ceux-ci ne tarderont pas d'ailleurs à se manifester à deux reprises (c'est une gare frontière). "Halt ! Passporten bitte !" "Belgische ? Ja gut ! A la fin ils ont compris. L'équipe peut continuer à braver les formalités administratives et policières pour des raisons plus "sérieuses", et nos amis continuèrent à enjamber barrières, chaînettes et frontières : la passion n'a pas de limites.

Ils étaient trop pris et concentrés avec leur mini "safari photo" d'ailleurs on pouvait souvent entendre :

Jules - "Paolo une E 1042 !"

"Ah zo ja, schnell."

Paolo - "Camille saute vite du côté allemand pour l'en-
cercler je reste sur le front autrichien ... !

Camille - "Reçu, j'y vais !"

Parfois ils ont dû se résigner et subir cette fameuse "loi de la vexation universelle", qui fait que dès que vous approchez du sujet, il part avant qu'on ait le temps de faire la mise au point où qu'un autre train s'interpose. De toute façon la chasse à été bonne, machines et voitures allemandes, autrichiennes, yougoslaves, grecques et même turques !

La composition de certains grand trains aux noms évocateur et qui font rêver ont été relevés : ORIENT-EXPRESS, ACROPOLIS, ISTAMBUL-EXPRESS, ARLBERG-EXPRESS, etc.

Il a fallu des estomacs descendus jusqu'aux talons et les pieds réduits en bouillie pour les arrêter momentanément. Le temps d'un repas et d'un pousse-café. Le restaurant de la gare fait bien l'affaire et puis il est exploité par la C.I.W.L. (quelques chose de chez-nous, du moins à l'origine).

Vers 15 H avant de quitter la gare, ils étaient tournés vers le kiosque à journaux quand Paolo dit à Jules : "Tiens ! on dirait le sifflement d'une machine suisse !". Ils se retournent distraitemment pour voir l'engin qui faisait ce bruit et ... c'était bien une Re 4/4 II des C.F.F; sursaut général (on abandonne sur le comptoir les cartes postales sous le regard étonné de la vendeuse) "vite Camille de l'autre côté".

Les "rafales" ne se sont pas faites attendre. A tel point qu'on pouvait crier "attention aux photos perdues ... !!! Remis de cette émotion (on les comprend), ils ont pris le chemin pour aller dire un "bonjour" à KLEINBAHN avec la ferme intention de le dévaliser.

Une fois qu'ils furent sortis du magasin, il est probable que la gérante aura fermé pour faire inventaire. Une chose est certaine, ce jour-là, elle avait assez vendu !

Encore une nuit de sommeil et de bonne heure, les trois "envoyés spéciaux" traversent les rues de la ville encore calmes et silencieuses, il fait piquant et le petit groupe n'avait qu'une idée en tête : monter au plus vite dans une voiture pour se réchauffer.

Après les formalités douanières, il prirent place dans un modeste mais utile direct qui allait les amener à München. Ils étaient arrivés dans le noir du soir et ils repartaient dans le noir du petit matin d'un jour de février, quasi pour marquer une certaine discrétion après s'être fait beaucoup remarquer le jour précédent.

Pendant ce parcours d'environ 1 H 30, Camille avait cherché en vain de s'endormir dans un "silberfische" (elle n'a pas été conçue à cette fin) mais les arrêts et la curiosité de "voir" eurent raison de ses tentatives. Après une demi-heure il avait renoncé. Paolo, en vain, cherchait à saisir une image (idyllique) du lever du soleil, mais chaque fois qu'il s'apprêtait à pousser sur le déclencheur, une maison, un groupe d'arbre ou des buissons le faisait hésiter. Finalement, désespéré, il a tiré "un coup" sans trop y croire.

Les voilà à nouveau sur le quai de MÜNCHEN H.B.F et à la vue de l'IC 686 ALBRECHT-DÜRER, Jules n'eut qu'un seul souci repérer le wagon restaurant pour y déjeuner. En l'occurrence, c'était un QUICK-PICK WRbumz en livrée T.E.E. L'idée de prendre place directement au "speiseraum" était excellente, car quelques minutes après le départ toutes les places étaient occupées et une petite file s'était formée côté couloir-cuisine.

Il faut noter que ces voitures, mises en libre-service dans des express (D-züges), sont dans les T.E.E et l'IC exploitées avec du personnel (standing). Il faut aussi dire que cet IC part à 8 H 13.

Entre deux petits pains au beurre et confiture et une bonne tasse de café l'E 103 "triottz" bien ses 140 parfois 160 km/h (il y en a qui avant de monter avait non seulement repris le type de machine mais même la composition "tout dans la tête rien dans les poches").

Les horaires sont respectés mais à quel prix (il y a toujours un rever à la médaille). Si jamais les conducteurs de ces IC, avec en moyenne 10 à 12 voitures, aperçoivent un signal d'avertissement, alors accrochez-vous. Cela serre et celui qui vous le dit n'est pas un sorcier mais un "chef de train" qui a le pied "marin" à la S.N.C.B. Même assis et même avec les freins à disques, la voiture se met à vibrer sous le "serrage" très sévère. Chez-nous, on essaye un, deux ou trois coup en douceur et progressivement on serre, à la D.B on n'y va pas avec le dos de la cuillère. On y met la dose. Avec un résultat à la limite du confortable et de l'acceptable.

A Salzburg on a vu une manoeuvre par "lancement" d'une voiture couchette D.B (ex Touropa); à München on a assisté au refoulement de différentes rames à des vitesses pour nous très élevées.

Par contre on a vu aussi une loco Diesel O.B.B remorquant une E 111 qui avait une cabine sans tampons et portait des signes très visibles d'un choc violent contre ou de la part d'une rame. Un peu comme cela s'est passé pour une de nos 16 à KOLN Dzutt, il y a de cela quelques mois, sur laquelle on a refoulé une rame d'EHROFIMA S.N.C.B, à une vitesse d'environ 60 km/h (façon quelque peu "cavalière" que l'on qualifierait "à la cosaque").

Si les D.B/O.B.B gagnent du temps (donc de l'argent) en allant vite, par contre elle perdent de l'argent pour réparer le matériel endommagé. Le soussigné ne fait même pas cela sur son réseau. Ceci n'est pas une critique mais de simples constatations faites sur le vif. Ne dit-on pas que "les voyages forment la jeunesse" !

Après la visite à ce haut lieu du modélisme international, le groupe s'est reformé au complet. En attendant l'IC 624 "MEISTERSINGER" les discussions reprennent, il faut dire qu'après la visite à la Foire il y avait vraiment matière à cela.

Satisfaction, mécontentement, déception se mêlent. Décidément on ne le faisait pas exprès, mais vu qu'il était 15 H et qu'on n'avait pas encore mangé, on s'est à nouveau précipité au SPEISEWAGEN de notre "MAITRE CHANTEUR". Pour un moment ils avaient oublié, foire, chemins de fer et le reste, la voix de l'estomac était la plus forte.

Entretemps, ça glissait bien sur le rail, et la chanson du "MEISTERSINGER" était assez régulière ce n'est qu'à l'entrée de Frankfurt (Main) que chaque bogie s'est mis à faire un "solo de batterie" un peu comme dans le "free jazz", musique toujours appréciée.

A KOLN H.B.F il faisait déjà nuit depuis deux heures. Un bref intervalle en attendant la mise à quai de notre E 318. Düren, Aachen, Welkenraedt, c'est toujours ainsi. Plus en approche et plus on trouve la chemin long. C'est normal, c'est l'effet de la fatigue qui commençait à assaillir ces braves gens.

L'équipe s'est séparée à la fin du voyage, avec la promesse qu'un jour ils renouvelleraient ce petit périple. Pourquoi pas.

Il était 22 H l'E 318 continua sa course vers Ostende, les quais redevinrent déserts.

P. CASINI.

ET SI ON VOYAGEAIT

Ca filait entre Lambrate et Bologne sur la bonne et facile ligne de la plaine du PO. Sans arrêt jusqu'à Bologne nous récupérons le retard supplémentaire accumulé entre Como et Milano (10 minutes environ).

Bologne, le soleil commence à marquer sérieusement sa présence, fort heureusement notre MU est climatisée. Au départ nous passions devant l'aile du bâtiment détruit par des "lâches". Une foule de sentiments surgirent : la colère, la tristesse, la peine et une pensée à ces innocents qui ont payé de leur vie cette "bêtise humaine", cette "délinquance aveugle et gratuite". Hélas, mille fois hélas !

Combien de fois a-t-on montré aux enfants les fauves du zoo, alors que d'autres fauves encore plus cruels et méchants se trouvent de l'autre côté de la cage ... de notre côté !!!

Pensant à cela, je souriais, amèrement. Mais le train continuait à rouler comme pour me rappeler que malgré tout, la vie continue et qu'au fond, heureusement, les hommes ne sont pas tous ainsi !

Le spectacle de la traversée des Apennins avec la succession de tunnels et viaducs me font oublier l'arrière goût amer de ma réflexion. Ce tronçon, fort beau, mis en valeur par un temps splendide, me permettait grâce aux nombreuses courbes et contre courbes d'observer et de noter la composition de l'E 270 ITALIA-EXPRESS : seize voitures, dont 2 WL MV (S.N.C.F TEN et DB bleu TEN), une S.N.C.F VIC y bicouleur et le reste le gris ardoise des voitures italiennes, qui même s'il n'égayait pas la rame, formait une belle homogénéité. Il avait bien changé l'E 295 depuis le soir avant à la gare du Midi sous le manteau des nuages gris. Non seulement l'atmosphère avait changé, mais aussi le matériel.

Firenze S.M.N (Santa Maria Novella) première gare terminale depuis le départ, il fait de plus en plus chaud. J'ignore la cause mais le wagon-restaurant ou self-service indiqué dans l'indicateur (Milano-Roma) ce jour 30 août n'y était pas ! Nous n'étions pas les seuls à le regretter. Fort heureusement qu'il existe toujours dans ce pays les vendeurs ambulants si typiques. Nos estomacs l'ont échappé belle, le conducteur de la CIWL nous achète des "Cestino".

Pendant cela, le "Caimano" se sépare de la rame en continuant à la fixer avec ses "yeux" sans le moindre signe de fatigue, sans le moindre regret imperturbable.

Juste à côté, un autre reptile au "regard" plus agressif l'E 444 "Tartaraga" attend aussi pour rentrer au dépôt. Elle venait du Sud.

Il y a du mouvement sur le quai, mais les visages sont plus sympathiques que ceux à Lambrate. Des gens qui viennent de retrouver un membre de leur famille, le fiancé, l'ami. Qu'il est beau un train quand il nous amène une personne chère. Qu'il est triste un train quand'il nous la reprend ! Peu importe c'est cela aussi le train, sourires, larmes, poignées de mains, gestes des mains, mouchoirs, ça donne des frissons aux âmes sensibles. Les sentiments sont les même partout tant au Nord qu'au Sud, c'est la façon de les exprimer qui change.

Je me sens doucement emporter, on repart cela me ramène sur la terre. L'appareil photo prêt, défiant ce "E PERICOLOSO SPORGERSI" je suis prêt, des bouffées d'air chaud et cette odeur caractéristique m'enveloppent, peu importe je suis sur pied de guerre et j'aime cela. Je longe le dépôt et je lance ici et là quelques rafales avec mon objectif.

Un "tigre" (la nouvelle B-B-B) est accouplé à une voiture dynamométrique et comme par hasard ... est mal placé pour se laisser impressionner ... sur ma pellicule. "Ca deviendra un zoo aux F.S" j'ai entendu déjà cela quelque part et même si cela ne fait pas l'unanimité c'est plus sympathique que de simples et froids chiffres.

La traction du train pour ce dernier tronçon est confié à une bonne et vieille E 646 IIème série. Cela me laisse perplexe. D'après le matériel roulant on pourrait rouler à 160 et dans environ 150 km on allait emprunter les 122 km de la nouvelle "direttissima" donc un E 444 IIème série aurait fait l'affaire. De plus à 160 on aurait pu récupérer quelques minutes. J'essayai de trouver une explication plausible, manque de matériel (pourtant il y en avait des toitures à la rotonde du dépôt) maladie qui affecte un peu tous les réseaux, roulement, avarie, indisponibilité de la loco titulaire.

Dans la réalité on a pas le luxe d'improviser comme en miniature, et sauf erreurs, ils avaient sans doute leur bonnes raisons de service.

Le soleil est haut, nous traversons la douce Toscane, terre des Medici : le paysage a bien changé lui aussi depuis nos Ardennes. Cela fait partie aussi du train, du voyage, le dépaysement, le changement.

Juste un peu avant Chiaso, nous avons emprunté l'ancienne ligne (arrivée à saturation) où l'on croise des trains le jour toute les quatre à cinq minutes, du T.E.E l'omnibus, en passant par les marchandises. L'E 646 n'a pas su encore donner son maximum vu que les vitesses se situent entre 90 et 130 km/h. La voie est bonne, longues barres soudées, traverses béton, mais une fois pénétré dans la "direttissima" il n'y a plus de comparaison possible c'est le "nec plus ultra!" c'était pour moi la première fois.

Pour accéder à la nouvelle ligne, on se sert d'une bretelle style autoroute. Une fois en pleine ligne, on perd la notion de vitesse vu que l'on ne bouge pas (cela avec un matériel classique); de plus, on a l'impression de ne pas être sur le réseau F.S mais d'un autre pays, chose dûe aux portiques de caténaire qui n'ont plus rien en commun avec ceux bien typique que tout le monde connaît.

Nos Minden-Deutz s'y trouvent vraiment à l'aise (pour une fois latin et germanique sont d'accord, une fois n'est pas coutume) pas de tannage, pas de lacet. L'ancienne ligne nous suivit tantôt à gauche, tantôt à droite comme pour rivaliser avec la nouvelle. Elle disparut en dessous de nos pieds pour réapparaître plus loin. On ralentit, les premiers aiguillages de Roma-Tiburtina (gare d'arrêt pour les trains qui vont vers le Sud sans passer par Termini à cul de sac) nous rappelaient que dans quelques minutes on aurait quitté ce compartiment confortable, on s'y était attaché, mais cela aussi fait partie du voyage. Plus on approche de Termini plus les voies sont nombreuses et la valse commence, le temps est donné par la voiture qui nous précède et la notre répète identiquement. Temps en temps le rythme régulier est cassé par des ritournelles engendrées par les aiguillages et croisements, quelques fois tout cela me fait penser à un "solo" de batterie d'un groupe "hard" !

Les freins qui d'abord caressaient les bandages serrent de plus en plus, et les roues se mettent à crier : ça y est !

La ville éternelle, nous tend son billet de visite, le soleil, la chaleur (on l'avait oubliée), le bruit, le va et vient de monde, les porteurs de bagages, qui à l'opposé de chez nous (où il faut presque les supplier pour les voir sur un quai) pêchent par excès de zèle : ils vous arrachent littéralement les bagages des mains.

Une voie féminine annonce les départs, les arrivées, les retards, et comme partout dans le monde, il faut vraiment faire bien attention à ce qu'on dit au micro même pour quelqu'un qui comprend cette langue, comme votre serviteur? Heureusement que pour les internationaux on annonce en anglais, français et allemand. Si un jour vous entendez "ADDETTO AI MANTICI PORTASI AL BINARI" n'essayez pas de passer votre temps à déchiffrer, cela est simplement une communication de service (ouvrier chargé des soufflets est demandé à la voie 22). L'ITALIA-EXPRESS était là inerte, vide. Le machiniste avec les gestes du métier inspecte d'une façon affectueuse (eh oui ! ceux qui aiment leur métier ne sont pas si rares que ça !) l'E 646 qui, sensible aux attentions de son conducteur se met à ronronner. On remonta la rame, je passe à côté d'elle : elle dégage de la chaleur, on dit qu'elle transpirait en accomplissant sa tâche. Seize voitures ça va vous chercher dans les 700-800 tonnes : je comprenais sa fierté. Un dernier regard reconnaissant et nostalgique vers le train et notre voiture. Heureusement qu'avec des voyages de ce genre à l'étranger, je calcule toujours une marge de sécurité pour les correspondances : les cinquante minutes étaient toujours là.

L'E.T.R 401 "Pendatino" (non cette fois-ci le nom n'est pas d'un reptile, mais la silhouette m'y fait penser) est sur la voie 4.

On s'installa, ah ! que c'était bon de retrouver l'air conditionné. Avant de monter j'avais demandé au chef de train si je pouvais avoir les places et le déclassement (le "Pendatino" est uniquement de 1ère classe), pas de problèmes pour un collègue belge parlant parfaitement l'italien, il était visiblement intrigué. La vie est ainsi faite que parfois on se trouve devant des situations pour les moins originales. Les cheminots italiens, d'ailleurs comme les français, sont vraiment serviables avec leur collègues, contrairement à d'autres réseaux non latins et plus stricts, et avec qui naturellement on agit de la même façon. Résultat nous n'avons pas payé un déclassement, ni de supplément "RAPIDO" ni réservation (obligatoire) des places.

Nous voici partis pour la dernière étape vers Foligno situé sur le ligne Roma-Ancono (simple voie électrifiée en commençant par tronçon à la doubler).

Dès les premières courbes on comprend aisément le surnom de Pendatino. On a l'impression d'être sur une barque et de sentir son fauteuil flotter légèrement en ligne droite, et puis en courbe, annoncé par un léger sifflement dû vraisemblablement au système d'inclinaison de la caisse, toute la voiture s'incline doucement. Si l'on tient compte que l'aménagement est un peu style aviation (voir aussi T.G.V) si l'on fermait les yeux, on aurait pu se croire dans un avion en phase d'approche de la piste d'atterrissage.

Je commençais à reconnaître le paysage de l'Ombrie verte, voici Foligno terme de notre voyage. Il faisait bon, il y avait du soleil sur le quai ce samedi 30 août, ah ! les vacances. Les slogans de le S.N.C.B ont raison, les vacances commencent dans le train, vive le train !

P. CASINI

Rendez vous avec...

Devinez un peu où l'équipe formée par notre éminent "conseillée technique" J. Giet, l'expert photo et "rédac-adjoint" G. Dylst, et votre serviteur s'est rendue un soir de mars?... Je vous le donne en mille : chez notre cher ami François PEDERZOLLI. Qui ne connaît pas le charme latin devenu désormais légendaire au sein de notre association de François ?

Pourtant, quoique vous en pensiez, François dans son domaine est un artiste. Il a eu l'idée d'inviter officiellement quelques membres du comité et de la rédaction pour nous parler de ses réalisations, nous dévoiler une partie de ses secrets, ce qui n'est pas toujours le cas chez d'autres artistes...

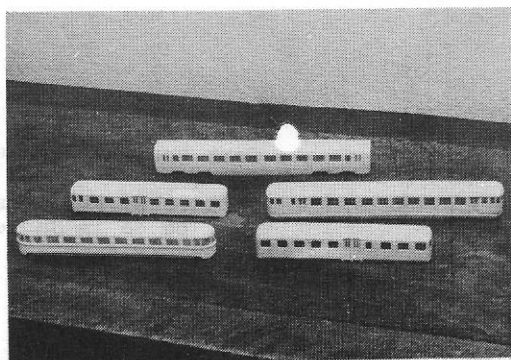
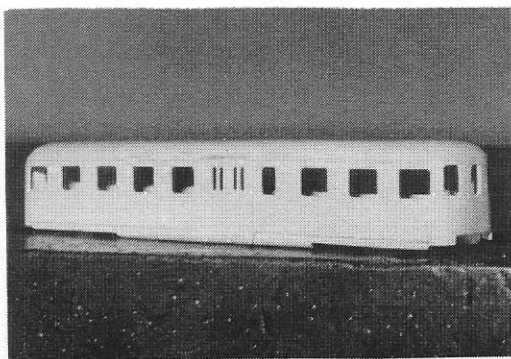
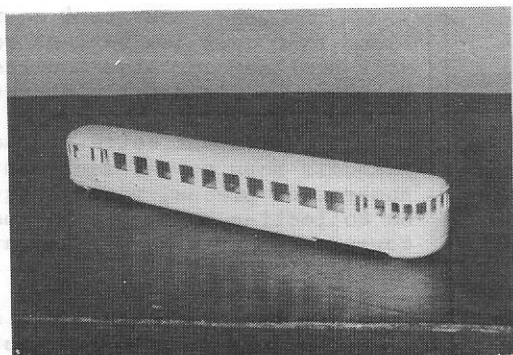
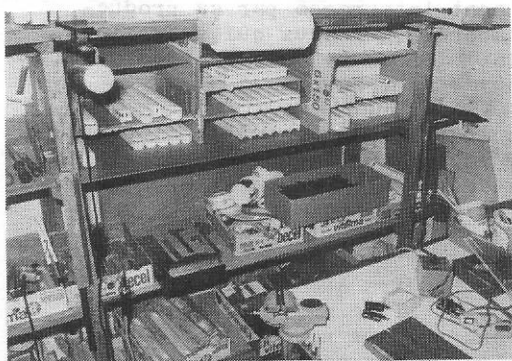
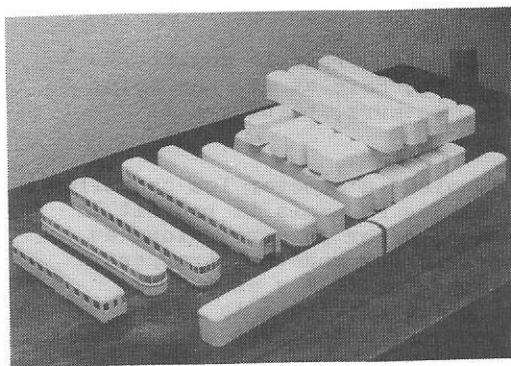
Nous avons en lui un artisan qui, en quelques années, pourrait en HO faire un parc complet de la SNCB, et ce selon le temps et sa bonne volonté... Vous avez bien lu, François fabrique lui-même ses modèles.

Tout a commencé par une longue conversation. Je me souviens que l'on se plaignait, François et moi, sur ce fameux virus qui atteint tout nos constructeurs : modèles copiés et recopiés, d'autres délaissés, séries de voitures laissées incomplètes... La conversation se porta alors sur les modèles TARVISIUM (artisan italien, pas très bon marché) et mes fameuses voitures FS RIC 64 modernisées. Chacun de vous aussi a ses fantômes ferroviaires, ses "Songes d'une nuit d'été"; les miens sont ces voitures pour lesquelles j'ai perdu tout espoir de les voir sortir un jour par un constructeur. Il ne s'agit pas d'une fantaisie ni d'un prototype, mais bien d'une famille comportant au moins 1500 exemplaires, à croire quelles sont invisibles aux yeux des constructeurs. En conséquence, "quelqu'un à dos de chameau" disait un jour : "Si Mahomet ne va pas à la montagne, la montagne ira à Mahomet"!!!!.

Quelques temps après, je revois François, et il me reparle d'une possibilité de réaliser les dites voitures avec la méthode plastic-card, puis par après par moulage. L'idée était lancée, le virus faisait son chemin, à tel point que mes fameuses voitures sont toujours à l'état d'étude, dépassées au sprint par d'autres modèles; Mystère!

Après quelques mois d'intense travail, notre artisan a aménagé sa cave en atelier, et comme si cela n'était pas suffisant, il a réalisé lui-même une machine à mouler.

Ma modeste expérience dans la branche me permet d'affirmer
77 en toute franchise et objectivité que les coquilles ou caisses sont bien réussies.



Les fenêtres et portes sont finies à la main. Pour le moment, François ne livre que les caisses blanches, mais au fil des mois, elles seront complétées par les bogies, moteurs, peintures et décorations.

Actuellement -voir photos- il vient d'achever les coquilles de différentes automotrices et remorques des FS, mais il prévoit la réalisation des modèles BELGES. Ensuite, selon les prévisions du constructeur, la production s'étendra vers des modèles étrangers, comme les CFF et les USA (pas d'allemand, na!! Il y en a assez comme cela, et même de trop; à croire qu'il n'y a que la DB en Europe; il faut donner la chance aux autres, maintenant).

Pour le moment les caisses sont réalisées en plastique, mais François prévoit d'employer aussi dans le futur le polystyrène, l'époxy, et même le métal.

Bientôt il dressera une liste de sa production et de ses prix. La mise officielle sur le marché se fera le 5 Juin prochain à l'Institut Technique des Aumoniers, 39, rue de la Glacière, lors de la bourse internationale.

Donc, pour tous ceux qui sont intéressés par sa production, pour ceux qui veulent voir d'abord, pour ceux qui voudraient voir réaliser certains modèles, notez bien cette date et l'adresse. De plus, en fin d'article, vous trouverez son adresse.

Pendant cette visite, accompagnée d'un accueil chaleureux, François nous a également montré sa collection, laquelle comporte de nombreuses pièces, parmi lesquelles des modèles rares et originaux. Sa collection se subdivise comme suit: 50% FS, 45% USA, et 5% CFF, y compris ses premières réalisations.

Avant de conclure, je voudrais dire que si ces lignes font une publicité indirecte à François, il le mérite; il faut l'encourager; grâce à lui, nous aurons un jour nos modèles belges tant attendus. Bravo l'artiste, mais surtout continue comme cela,

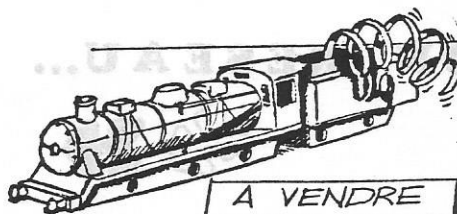
c'est bien parti!!!

Paolo CASINI.

Pour tous renseignements:

PEDERZOLLI François
123, Bd de la Sauvegnière
4000, LIEGE
041/ 23 41 88

BOURSE



A VENDRE
JAMAIS ROULE

Matériels JOUEF et LIMA à VENDRE.

Locomotives

Une BB 15000 couleur TEE SNCF	Lima	300 F
Une E 310 DB verte	Lima	300 F
Une V 160 DB Rouge	Lima	300 F
Deux imitations V 100 DB ROUGE	Lima	100 F pièce
Une vapeur 020 +Tendre	Lima	250 F

Voitures

1 Fourgon Grand Comfort	Jouef	150 F
1 fourgon à bagages Dd4s	Jouef	150 F
1 voiture banlieu FS	Lima	150 F
1 voiture-lits DSG	Lima	100 F
1 voiture TOUROPA DB	Lima	150 F
1 petite voiture FS	Lima	50 F

Wagons

1 wagon nettoyeur	Jouef	80 F
1 citerne de ciment	Jouef	50 F
1 wagon plat avec 4 cont. SLOTS DB	Lima	50 F
1 citerne SHELL FS	Lima	50 F
1 tombereau brun	Lima	50 F
1 wagon grue n° 4611 Märklin avec roues isolées		250 F
1 wagon plat pour la grue, avec roues isolées		100 F

Plus un lot important de rails, aiguillages, accessoires et batiments Lima et Jouef, dont la grande gare Jouef n° 1020 et ses quais.

Pour tous renseignements: DAWANCE Serge
17, rue des Libellules
4208 BONCELLES
041/36.27.87

MON RESEAU... ET MOI

Mon réseau (deuxième partie)

Au mois de novembre 1978, j'ai pris une grande décision. Celle de recommencer mon réseau, en partant sur de nouvelles bases. En effet, en mettant à profit l'expérience que j'ai acquise pendant des années, j'ai voulu construire un réseau ayant le moins de défauts possibles. Bien entendu, mon réseau actuel a encore des défauts, mais nous en reparlerons.

Il faut dire que le démontage de mon ancien réseau a coïncidé avec la naissance du club, et je dois le reconnaître, j'en ai bien profité. J'ai pu mettre en pratique les judicieux conseils qui m'ont été donnés par certains membres.

Sur mon ancien réseau, j'avais fait beaucoup d'erreurs de "débutants" tel que : courbes trop serrées; pas de ballast; tracé des voies très farfelu; possibilités d'exploitations très réduites; pentes trop fortes (4 à 6 %); techniques du décor insatisfaisantes (utilisation du plâtre, sciure de bois colorée, etc). Tout cela m'occasionnait beaucoup trop de problèmes, et finalement, un réseau à problèmes si beau soit-il, on s'en lasse vite. Enfin, à la faveur d'un déménagement, j'ai tout démonté. Ce fut très pénible de défaire ce qui avait demandé tant d'années à réaliser, mais le fait de penser que se serait pour faire mieux, me donne du courage.

Mon réseau, je l'ai voulu, à la fois simple et très fonctionnel. En effet, le but que je me suis fixé est simple. Il consiste à pouvoir former des rames dans une gare de triage, et de les envoyer sur la pleine voie afin qu'elles puissent y circuler en toute sécurité...

Je n'ai pas voulu reproduire un site réel pour faire mon réseau, car si l'on réfléchit bien, c'est pratiquement impossible. Par exemple, imaginons que vous vouliez reproduire telle ou telle gare, il vous faudra respecter l'échelle, et en HO une petite gare, c'est très étendu. Vous devrez également respecter l'époque, et le matériel qui y circule. Evidemment, vous pouvez toujours tricher, mais alors ce n'est plus conforme. Bien entendu, si vous faites un réseau d'inspiration belge en reproduisant la gare de Machin et d'y faire circuler du matériel Russe ou américain, c'est votre droit. Il suffit de le vouloir et de le décider.

Pour ma part, j'ai décidé de construire un réseau d'inspiration libre, mais en tenant compte de certains critères. Donc je situe mon réseau en Allemagne occidentale entre 1930 et nos jours. J'y fais circuler que du matériel circulant ou ayant

circulé en Allemagne. Je me suis réservé le droit de faire quelques exceptions, mais elles sont rares. Par exemple ce wagon pour ballast des trains de travaux des CFF.

Etant un grand amateur de décor, j'ai voulu que celui de mon réseau soit bien fait. Je l'ai fait dans le domaine de mes connaissances, et de ma patience. Mon réseau, je l'ai voulu aussi très montagneux. En pleine voie, il n'y a pratiquement que des montées et des descentes.

Les points d'attraction principaux sont sans nul doute le dépôt vapeur, et la gare de triage (à eux deux, ils prennent la moitié de la surface totale du réseau). Comme vous pouvez en juger sur le plan, le faisceau est en courbe, ce qui a pour avantage de gagner de la place, un meilleur coup d'oeil, et de permettre une meilleure disposition des aiguillages et des accessoires. Le faisceau est accessible par deux côtés. Chaque côté donnant accès aux voies principales. Chaque voie de formation est équipée d'un décrocheur électromagnétique aux extrémités, afin de pouvoir dételer les machines quelque soit le sens dans lequel elles entrent. Quelques voies sont prévues pour le rangement des wagons.

Le dépôt vapeur se compose d'une rotonde à 12 stalles (Vollmer) et est desservie par un pont tournant Fleischmann (nouveau modèle). Sur les trois voies d'accès au pont tournant, j'ai disposé une fosse de visite, des grues à eau, deux grues pour le déchargement du charbon dans les tenders, une sablière etc.

Le dépôt vapeur peut abriter 17 locomotives, dont 12 dans la rotonde. A l'autre extrémité de la gare de triage, se trouve les dépôts diesels et électriques. Capacité : 12 locos électriques, et 8 diesels. Les trois dépôts sont réunis entre eux par une voie de service indépendante du faisceau principal. Une voie de débord permet également aux rames de traverser la gare de triage sans passer par le faisceau. Du côté accessoires, la gare de triage comprend aussi un container terminal (Faller), deux cabines de signalisation, une cour à marchandises avec possibilité d'échanges voie normale-voie étroite-route.

La ville est de type "médiéval fortifiée" avec des bâtiments en majorité à colombages (Faller, Vollmer, Kibri). J'ai toujours été attiré par ce genre de petites villes, avec les maisons entassées les unes sur les autres, le marché populaire, les rues étroites, etc. Enfin, une petite ville où il sent bon la bière ...

Entre la gare de triage et la ville, il y a une partie que l'on pourrait appeler "champêtre". En effet, cette partie du réseau comporte des éléments tels que : Moulin à eau, rivière, scierie, exploitation agricole, tout cela avec beaucoup de verdure.

La dernière partie est constituée par la montagne. Celle-ci est assez volumineuse (un cinquième de la surface totale du réseau). Dans cette partie montagneuse, se trouve un

petit village (6 maisons) et la petite gare terminus du chemin de fer à crémaillère.

La végétation est surtout constituée de sapins, ainsi qu'un grand herbage dans lequel paissent des moutons surveillés par un berger et son chien.

Côté détails amusants, on peut voir un chantier d'abatage avec les bûcherons, des alpinistes, ainsi que le terminus du téléphérique. En projet : un couple d'amoureux caché derrière des buissons en train de ... (enfin, vous voyez ce que je veux dire !).

La totalité de la pleine voie, ainsi que la moitié de la gare de triage est couverte par une caténaire de type légère (DB) de marque Sommerfeldt. C'est la meilleure du marché, mais aussi la plus complexe à monter.

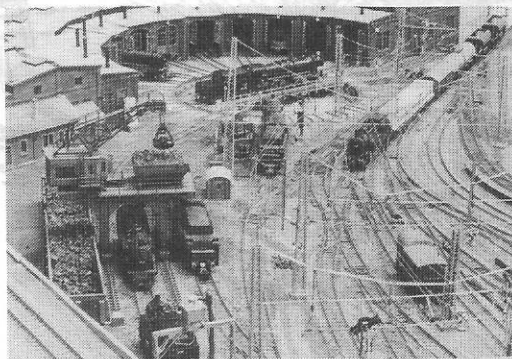
Il ne me reste plus qu'à vous parler de mon matériel roulant, ainsi que des particularités techniques du réseau (le pourquoi et le comment).

Cela fera partie de la troisième et dernière partie de cet article que vous découvrirez dans le prochain numéro de CORRESPONDANCE. Il ne vous reste plus qu'à trépigner d'impatience ...

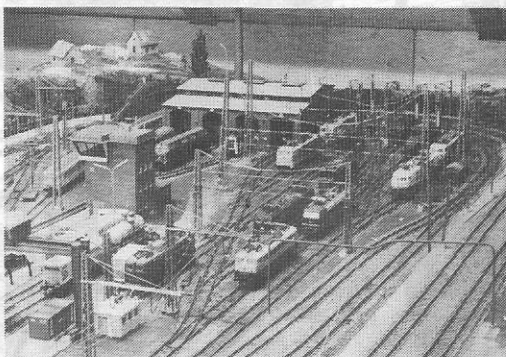
N.B : Le plan de réseau que vous trouverez dans les pages centrales de ce numéro, est celui dont il est question dans cet article. (Cette précision vous était offerte par "TCHOUC TCHOUC NOUGAT", la seule marque de petits trains qui vous permet de déguster votre hobby).

Richard ORBAN

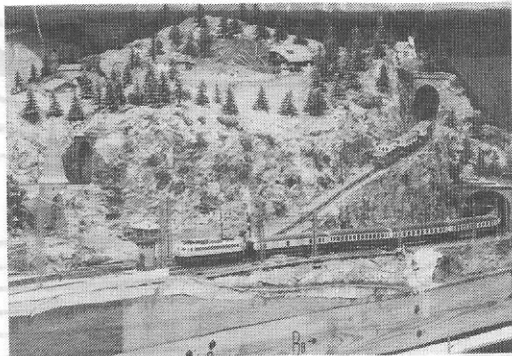
A SUIVRE



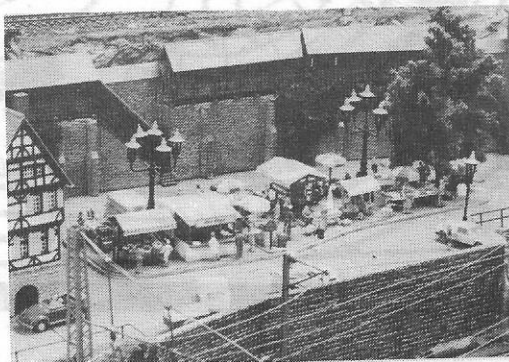
A



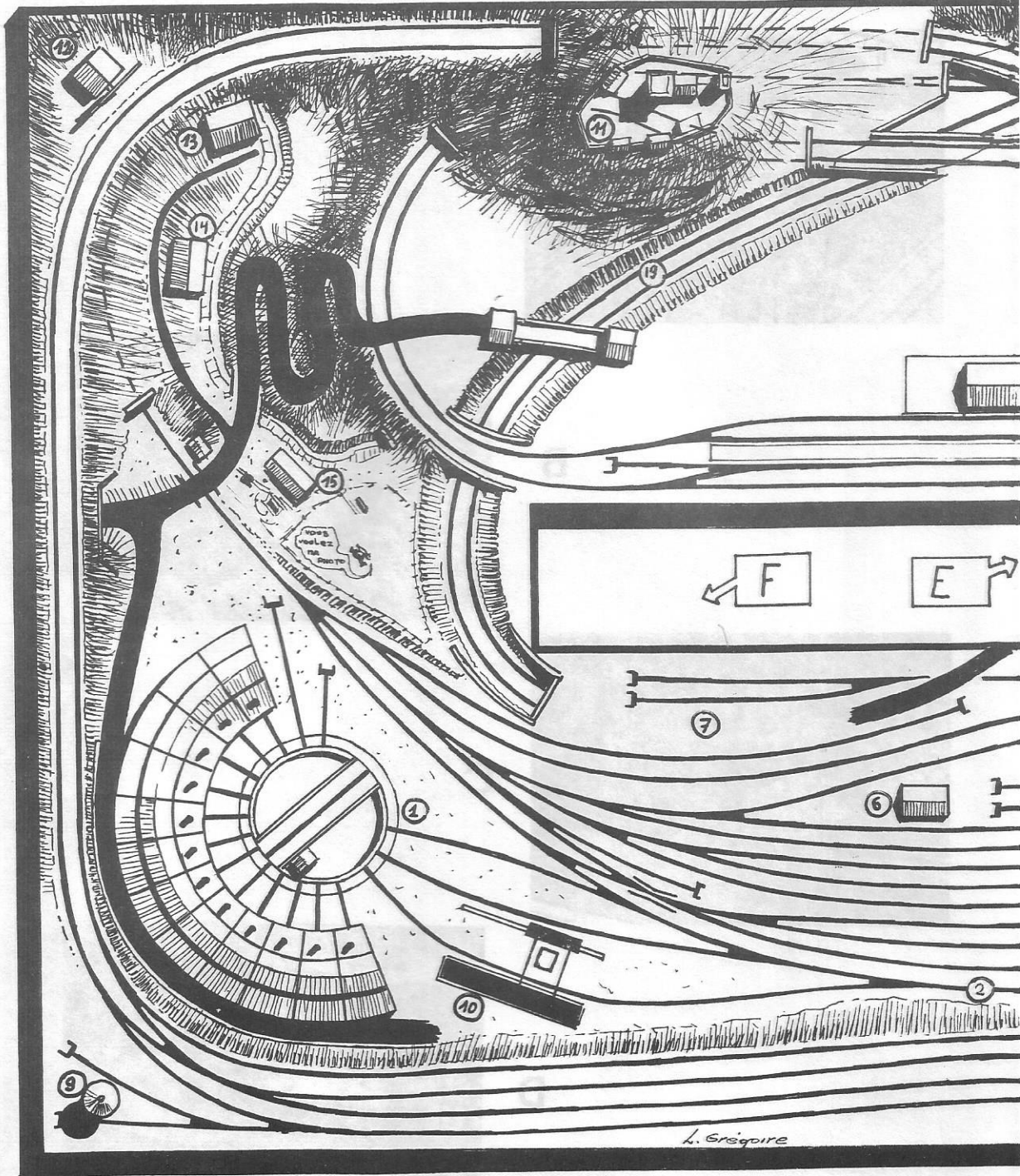
B

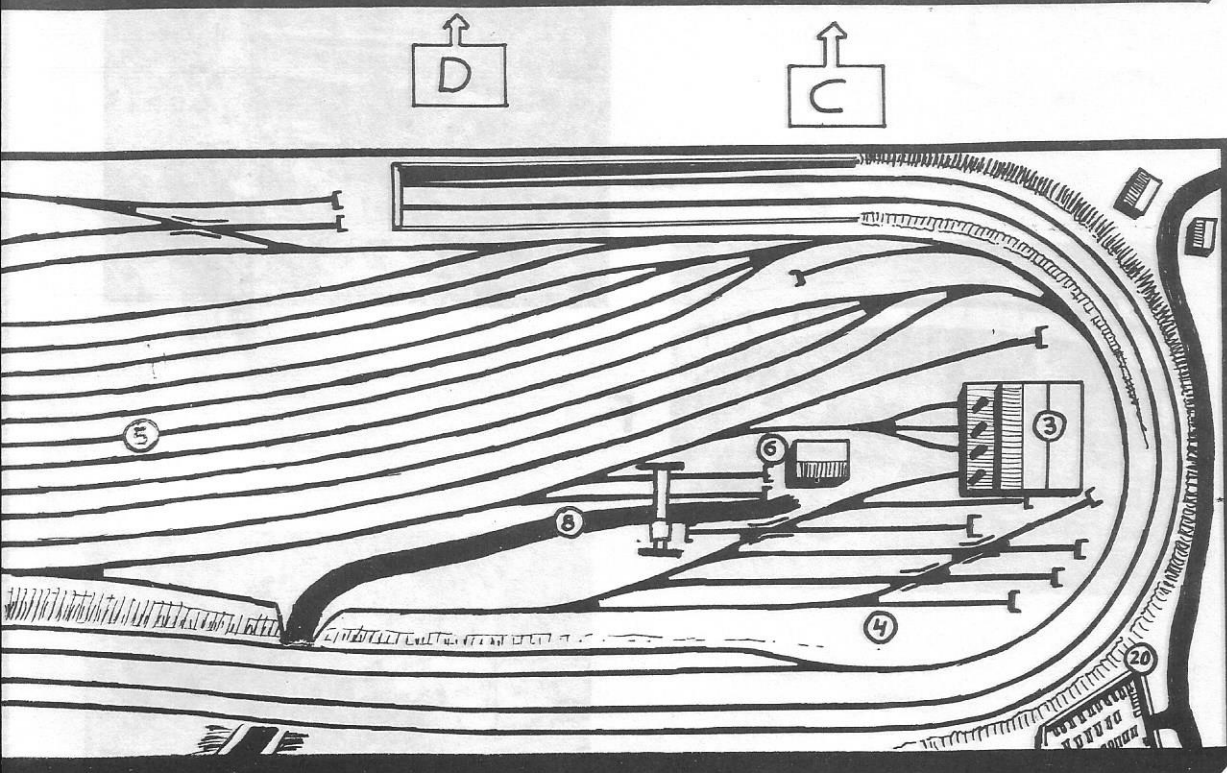
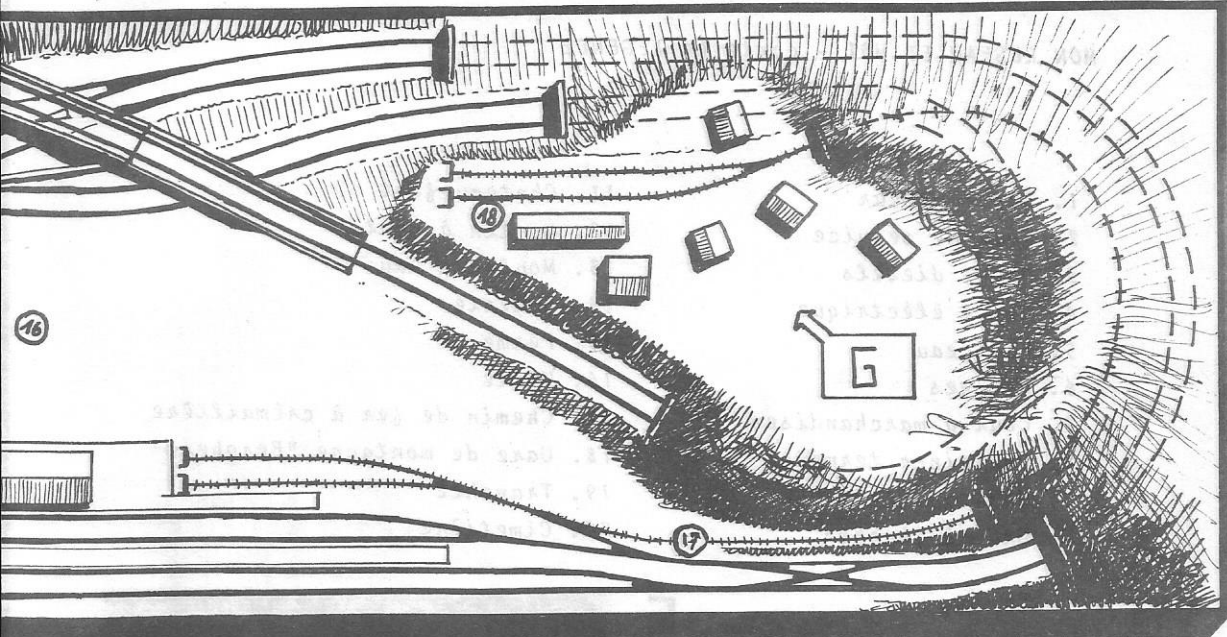


C



D





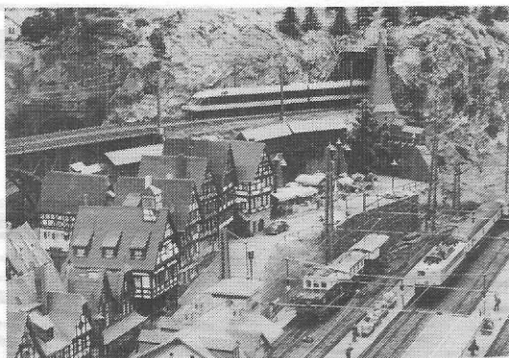
G

78

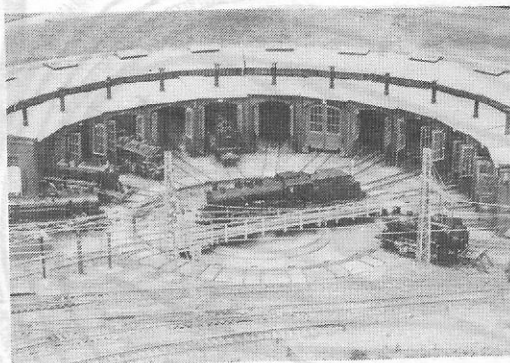
1. Dépôt vapeur
2. Voie de service
3. Dépôt diesels
4. Dépôt électrique
5. Faisceau
6. Cabines
7. Cour à marchandises
8. Container terminal
9. Château d'eau
10. Grue à charbon

11. Château-fort
12. Moulin à vent
13. Moulin à eau
14. Scierie
15. Ferme
16. Ville
17. Chemin de fer à crémaillère
18. Gare de montagne "Bergheim"
19. Tranchée
20. Cimetière

E



F





Vous avez dit



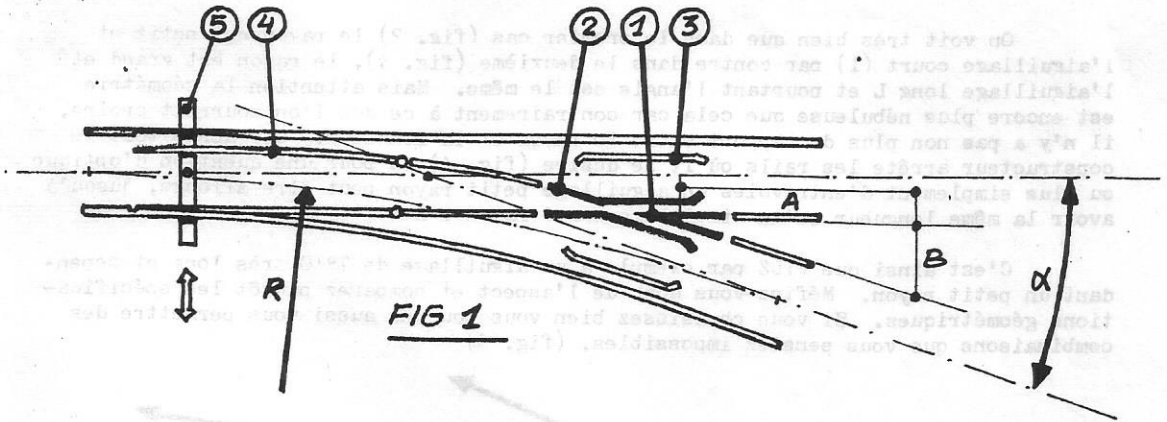
Technique ?!

DE FILS (ELECTRIQUES) EN AIGUILLES

Cet article a pour but de vous décrire et de vous faire comprendre les différents types d'aiguillages disponibles à l'heure actuelle. Mon article n'a pas la prétention de vous parler de toutes les marques, mais plutôt des "grands principes" de construction, de fonctionnement et de les illustrer par des exemples de matériel facilement disponible.

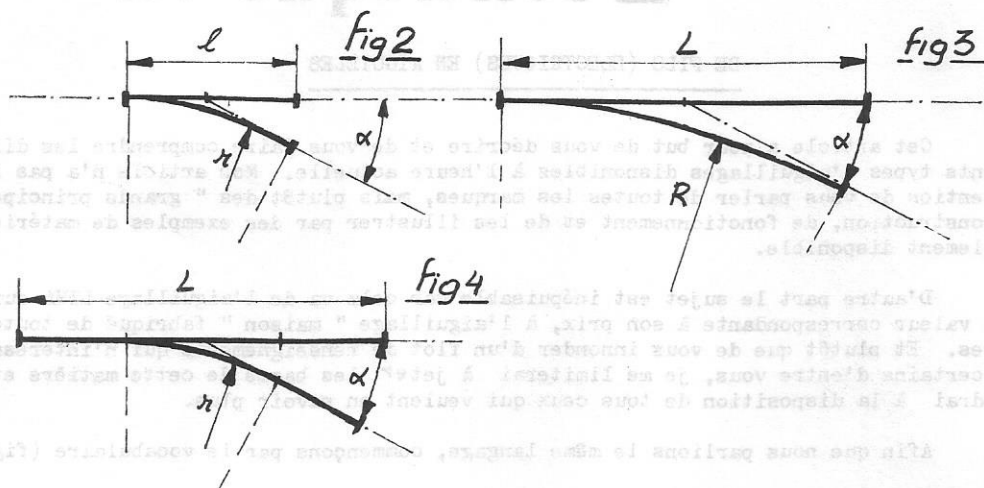
D'autre part le sujet est inépuisable car cela va de l'aiguillage LIMA qui a la valeur correspondante à son prix, à l'aiguillage "maison" fabriqué de toutes pièces. Et plutôt que de vous inonder d'un flot de renseignements qui n'intéressent que certains d'entre vous, je me limiterai à jeter les bases de cette matière et me tiendrai à la disposition de tous ceux qui veulent en savoir plus.

Afin que nous parlions le même langage, commençons par le vocabulaire (fig. 1)



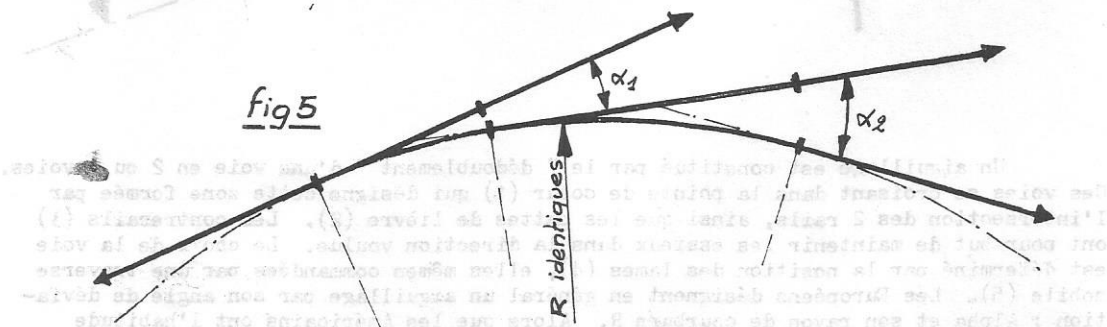
Un aiguillage est constitué par le "dédoulement" d'une voie en 2 ou 3 voies. Ces voies se croisant dans la pointe de coeur (1) qui désigne cette zone formée par l'intersection des 2 rails, ainsi que les pattes de lièvre (2). Les contrerails (3) ont pour but de maintenir les essieux dans la direction voulue. Le choix de la voie est déterminé par la position des lames (4), elles mêmes commandées par une traverse mobile (5). Les Européens désignent en général un aiguillage par son angle de déviation : Alpha et son rayon de courbure R. Alors que les Américains ont l'habitude d'utiliser le code A : Ex. code 6 signifie qu'il faut 6 cm pour avoir un écart de 1 cm.

Remarquons ici que le code ou l'angle sont indépendants du rayon de courbure et de la longueur de l'aiguille (dans une certaine mesure bien sûr) ainsi chez PECO par exemple, il y a 3 modèles d'aiguille avec une longueur de plus en plus importante et un rayon de plus en plus grand mais avec un angle constant. Ceci s'explique par le schéma ci-dessous :

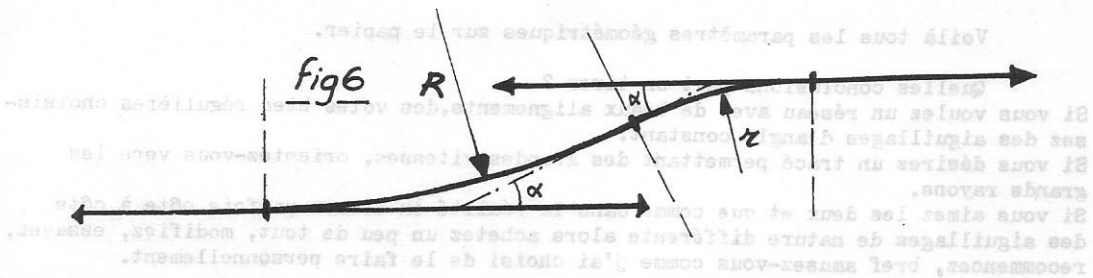


On voit très bien que dans le premier cas (fig. 2) le rayon est petit et l'aiguillage court (l) par contre dans le deuxième (fig. 3), le rayon est grand et l'aiguillage long L et pourtant l'angle est le même. Mais attention la géométrie est encore plus nébuleuse que cela car contrairement à ce que l'on pourrait croire, il n'y a pas non plus de rapport entre le rayon et la longueur. Car après tout le constructeur arrête les rails où il le désire (fig. 4) et pour une question d'optique ou plus simplement d'entrevoies un aiguillage petit rayon peut être allongé, jusqu'à avoir la même longueur qu'un aiguillage grand rayon : L .

C'est ainsi que PILZ par exemple a un aiguillage de 7°30 très long et cependant un petit rayon. Méfiez-vous donc de l'aspect et comparez plutôt les spécifications géométriques. Si vous choisissez bien vous pourrez aussi vous permettre des combinaisons que vous pensiez impossibles. (fig. 5)

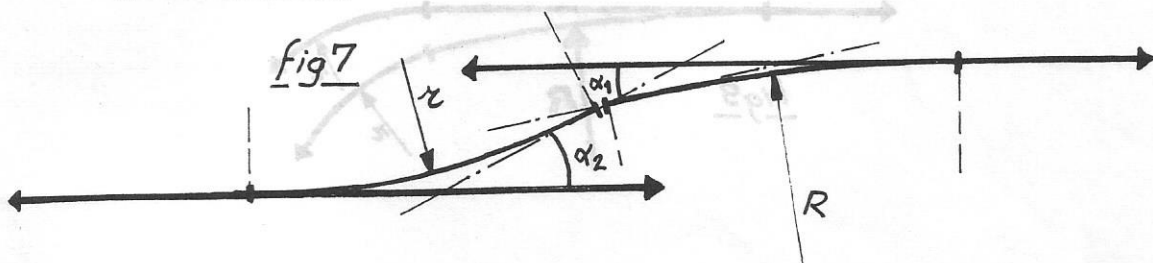


89 Vous pouvez faire suivre 2 aiguillages de même rayon mais d'angle différent (ceci peut être intéressant dans une gare de triage).



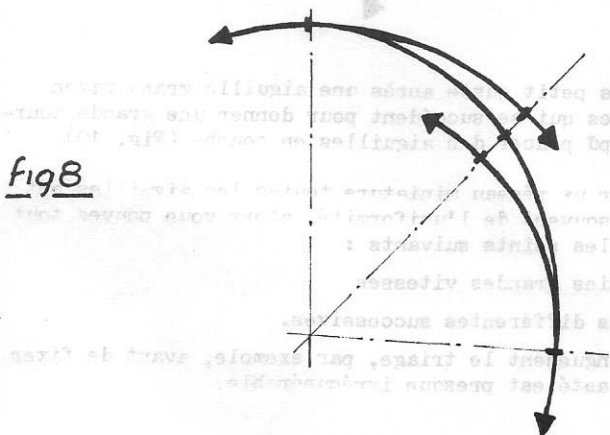
(Fig. 6) Vous pouvez faire une bretelle avec des aiguilles de longueur et de rayons différents pour autant que l'angle soit identique (EX. 2 PECO de longueurs différentes).

(Fig. 7) Par contre vous n'arriverez pas à raccorder 2 aiguillages de même longueur si l'angle est différent.



Maintenant si malgré tout, vous possédez différentes marques parceque vous avez fait des " occases " dans une bourse d'échanges ne vous énervez pas, car on peut souvent " trafiquer " l'angle d'un aiguillage en faisant sauter des traverses et en resoudant les rails dans une autre position sur une ou plusieurs traverses epoxy cuivré (circuit imprimé). Mais ceci fera l'objet d'un autre article.

Et les aiguilles en courbe me direz-vous ? Alors cela devient encore plus amusant. Elles permettent souvent de gagner de la place mais 2 conseils d'ami :



- Choisissez une seule sorte d'aiguille. Evitez de mélanger les marques.
- Si vous voulez des bretelles en courbe (fig. 8) achetez la paire d'aiguillages prévue à cet effet et non pas 2 aiguillages de même nature gauche et droit.

C'est ainsi que sans modification vous ne pourrez réaliser une bretelle en courbe avec des PECO à moins d'avoir une entrevoie énorme.

Voilà tous les paramètres géométriques sur le papier.

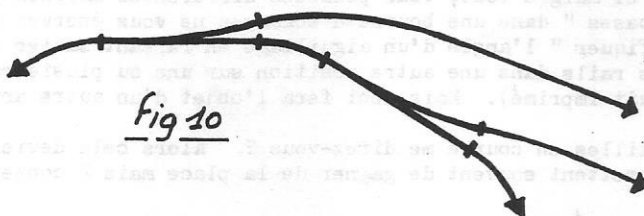
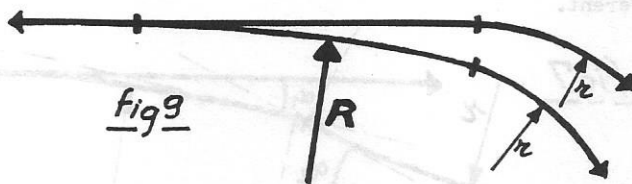
Quelles conclusions peut-on tirer ?

Si vous voulez un réseau avec de beaux alignements, des voies bien régulières choisissez des aiguillages d'angle constant.

Si vous désirez un tracé permettant des grandes vitesses, orientez-vous vers les grands rayons.

Si vous aimez les deux et que comme dans la réalité on trouve parfois côte à côte des aiguillages de nature différente alors achetez un peu de tout, modifiez, essayez, recommencez, bref amusez-vous comme j'ai choisi de le faire personnellement.

Inspirez-vous de la réalité vous verrez c'est parfois très surprenant. Dans une pleine voie les aiguillages sont souvent " beaux " à regarder, tout en élégance, progressivité, mais dans les triages c'est le folklore. Je ne donnerais que deux exemples.



On trouve parfois un rayon très petit juste après une aiguille grand rayon (Fig. 9) ou alors des aiguilles droites qui se succèdent pour donner une grande courbe " polygonale " alors qu'on aurait pu placer des aiguilles en courbe (Fig. 10).

Bref, tout est possible et sur un réseau miniature toutes les aiguilles ont leur charme, on dit que l'ennui naît souvent de l'uniformité, alors vous pouvez tout vous permettre. Respectez seulement les points suivants :

- * Jamais de petits rayons dans les voies grandes vitesses
- * Evitez quand même des aiguilles très différentes successives.
- * Après la pose provisoire essayez longuement le triage, par exemple, avant de fixer définitivement. Un aiguillage ballasté est presque irrécupérable.

Après cette description géométrique passons à la description " électrique ".
Je ne décrirai ici que le 2 rails, le 3 rails pourrait aussi faire l'objet à lui
seul d'un autre article.

Tout d'abord examinons le problème d'un aiguillage 2 rails (Fig. 11)

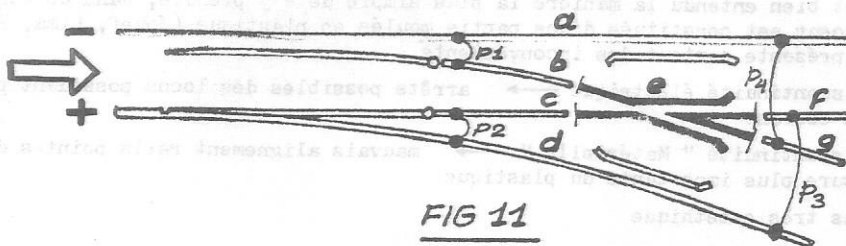


FIG 11

Si on prend la convention de se déplacer dans le sens de la flèche le rail
droit est+ et le gauche -

Si l'aiguillage est en position droite a est -

a est -

c, e, f sont +

Si l'aiguillage est dévié

b, e, g sont -

d est +

(Remarque : les lames font partie intégrante de b et de c).

On peut faire les remarques suivantes :

a et g sont de même polarité → il existe un pontage P4 sous la pointe de coeur,
de même que d et f (pontage P3)
a et b sont de même polarité → pontage P1
c et d " " " " → pontage P2

Ces pontages existent dans la plupart des aiguillages. Lorsque ça ne sera pas le
cas, je ferais chaque fois référence à ce schéma pour donner les explications.

Le plus gros problème vient évidemment du " croisement " des rails dans la pointe
de coeur e qui est + ou - suivant la position de l'aiguillage.
Il y a plusieurs manières de s'en tirer. Pour plus de clarté, nous allons les voir
une à une.

Deux grandes familles existent

a) Les pointes de coeur (en Anglais FROG) isolées

: INSUL FROG

b) Les pointes de coeur non isolées

: ELECTRO FROG

A. POINTES DE COEUR ISOLEES.

Ceci signifie que la pointe de coeur est électriquement indépendante du reste de l'aiguillage même si elle est métallique (ROCO - PILZ - BEMO - PECO).

Ici encore 2 catégories (polarisable ou pas)

1. Non polarisable

C'est bien entendu la manière la plus simple de s'y prendre, dans ce cas la pointe de coeur est constituée d'une partie moulée en plastique (Jouef, Lima, Fleischman) qui présente surtout des inconvénients.

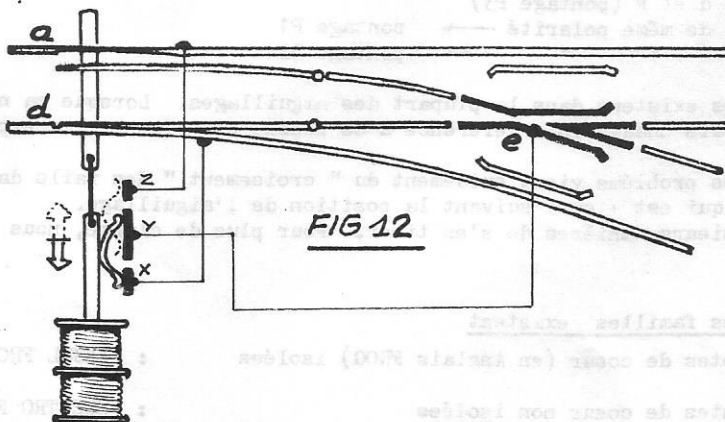
- * Discontinuité électrique → arrêts possibles des locos possédant peu de prise de courant
- * Discontinuité " Matérielle " → mauvais alignement rails pointes de coeur, usure plus importante du plastique
- * Pas très esthétique

Par contre, il n'y a aucun problème pour installer ces aiguillages, ils ne nécessitent aucun branchement particulier.

2. Polarisable

C'est le cas des aiguillages ROCO, PILZ, BEMO. La pointe de coeur est métallique et elle peut être alimentée en + ou - suivant la position du moteur (Fig. 12). Le moteur porte 1 ou plusieurs inverseurs suivant qu'il s'agit d'un moteur sur ou sous table.

Dans le montage ci-dessous si le moteur tire les lames contre le rail d, il tire aussi le contact entre Y et X et la pointe de coeur est + comme d et l'aiguille est en position droite. Le train va donc passer sans la moindre discontinuité électrique.



L'esthétique elle aussi est améliorée car il existe dans la réalité des pointes de coeur moulées en une pièce. Il faudra simplement noircir le fond de la pointe de coeur au " Gun-métal " pour éviter cet aspect brillant.

Encore une chose, certains Roco sont vendus " déjà polarisés " cela vous évite de le faire mais c'est plus cher et d'autre part ce n'est fait que pour les moteurs sur table (à déconseiller pour le réalisme).

Un dernier conseil, chez ROCO sur les côtés de la pointe de coeur il y a 2 oeillets pour connecter un fil, n'essayez pas de souder à cet endroit c'est très difficile et vous risquez de fondre le plastique ou alors la soudure va tenir une semaine et puis vous lâchera. C'est beaucoup plus facile et fiable d'y placer une petite vis à bois qui tiendra le fil en contact avec la pointe de coeur.

J'ai laissé pour la fin le PECO qui est particulier (Fig 13)

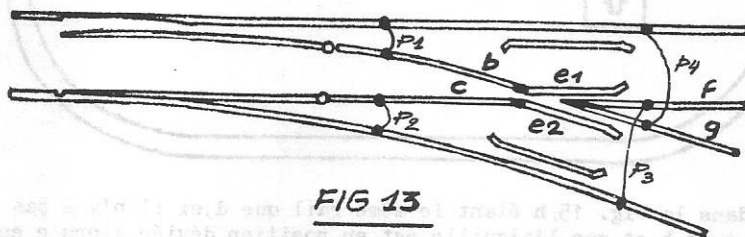


FIG 13

Ici, la pointe de coeur est divisée en 2 rails (e1 et e2) qui sont métalliques donc polarisables mais l'essieu les touche à peine. D'autre part il n'y a aucun branchement prévu et e1 et e2 devraient en plus être reliés entre eux.

Conclusion : quoi que métallique cette pointe de coeur ne vaut pas la peine d'être polarisée, il faut la considérer comme une isolée " inerte ".

Bien sur les pontages P1, P2, P3, P4 existent d'origine. Ce PECO Insul Frog a donc l'avantage de se monter sans aucun câblage.

B. POINTES DE COEUR NON ISOLEES (Electro Frog)

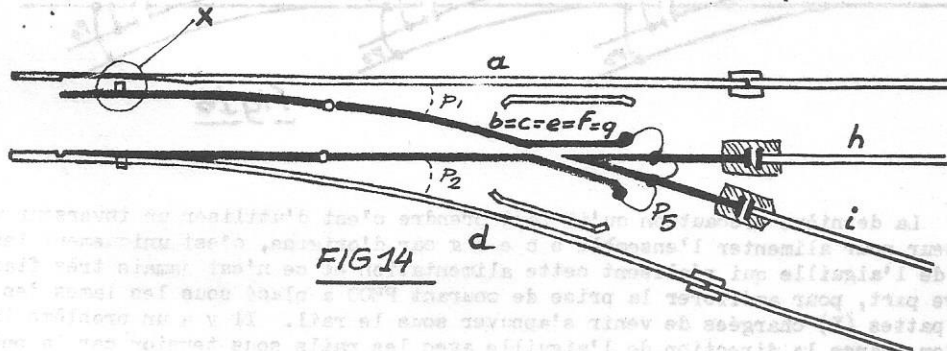
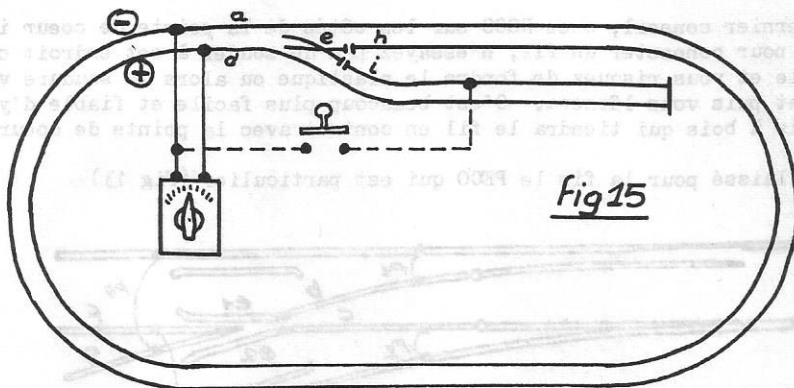


FIG 14

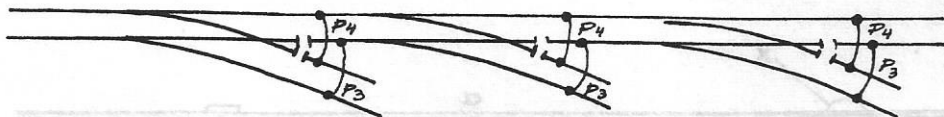
Dans ce cas (Fig. 14) les rails b,c,e,f,g formant un tout grâce au triple pontage P5 sous la pointe de coeur. Cet ensemble va donc changer de polarité lorsque l'aiguillage change de position. Il n'y aura donc pas de pontage P1 ni P2 d'autre part, il est nécessaire d'isoler l'ensemble b c e f g des rails H et i en utilisant 2 éclisses isolantes si H et i sont déjà alimentés par un autre moyen.



Ainsi dans la Fig. 15, h étant le même rail que d, si il n'y a pas d'éclisse isolante entre e et h et que l'aiguille est en position déviée alors e est - et h + —> Pouf ! Par contre la voie de garage pourrait être non isolée de la pointe de coeur, le rail i serait une allonge de la pointe de coeur e et ne serait jamais négatif que lorsque l'aiguillage est en position déviée. A ce moment l'aiguillage devient intelligent.

Personnellement dans un souci de standardisation, je préfère équiper toutes les zones d'arrêt d'interrupteur (raccord pointillé) et donc d'isoler la pointe de coeur parce que dans un " grill " compliqué quand tout est peint, balasté, si il y a des éclisses isolantes ici et pas là, je vous souhaite beaucoup de plaisir à retrouver une panne. Alors tous mes aiguillages sont câblés de la même façon.

Avec les aiguillages Electro Frog, il est aussi nécessaire de pratiquer des pontages (Type P3 et P4) d'une aiguille à l'autre lorsqu'elles se suivent puisou'il y a chaque fois une coupure (Fig. 16)



La dernière précaution qu'il faut prendre c'est d'utiliser un inverseur sous le moteur pour alimenter l'ensemble b c e f g car d'origine, c'est uniquement les lames de l'aiguille qui réalisent cette alimentation et ce n'est jamais très fiable. D'autre part, pour améliorer la prise de courant PECO a placé sous les lames des petites pattes (X) chargées de venir s'appuyer sous le rail. Il y a un problème lorsque l'on change la direction de l'aiguille avec les rails sous tension car la petite patte de gauche n'a pas encore quitté le rail alors que la droite touche déjà —> courjus, le train qui roule à ce moment a un soubresaut, les contacts se détériorent, etc...

→ Mieux vaut les plier légèrement pour qu'ils ne touchent plus et utiliser un inverseur (voir schéma du ROCO avec pointe de coeur polarisée).

Reste encore une autre solution : avec un disque abrasif on coupe les rails avant la pointe de coeur de manière à retrouver les portions b et c. Ces rails doivent être repontés par P1 et P2 pour être toujours à la même polarité que a et d et les rails restant, e f g forment une pointe de coeur en une pièce qu'on polarise à l'aide d'un inverseur, comme un ROCO. (Fig. 17) Dans ce cas on pourra aussi conserver les petits contacts X en appui sous les rails.

C'est cette solution que j'ai choisie pour plusieurs raisons :

- * Standardisation avec les ROCO pour le câblage
- * Les rails doivent être coupés de toute manière car je modifie toutes les pointes de coeur (ceci fera aussi l'objet d'un autre article).

Le Club a aussi choisi cette solution pour une question de standardisation de câblage, mais aussi pour l'utilisation de l'aiguille en bi-système : les rails b et c sont dans le chemin du ski, ils doivent être considérés comme rails ou plot. suivant la position de l'aiguille, b et c ne sont donc pas alimentés par les pontages P1 et P2 mais bien par 2 inverseurs. Vous voyez quoique cette solution paraisse compliquée elle est avantageuse.

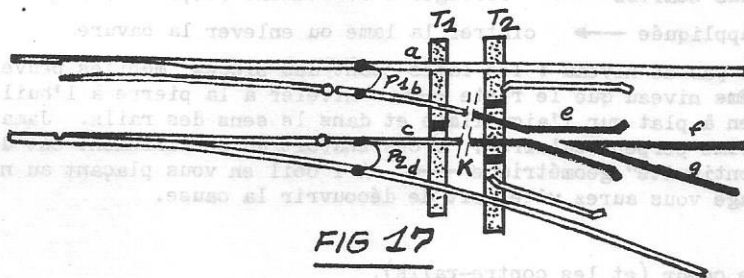


FIG 17

Voici la manière de procéder. Avec un disque abrasif vous pratiquez une coupure K juste avant la pointe de coeur, en prenant grand soin d'éviter d'échauffer trop fort les rails car les tirefonds sont très petits à cet endroit. Coupez par exemple en 4 fois en laissant refroidir chaque fois (on coupe les 2 rails en même temps bien entendu) puis par en dessous de l'aiguille vous soudez 2 petits fils P1 et P2.

Un autre système consiste à dégager au disque les deux traverses T1 et T2 en plastique et à la place de souder 2 traverses en Epoxy cuivré en ayant soin de pratiquer des coupures dans le cuivre comme sur la figure. Ici donc les pontages P1 et P2 sont réalisés par la traverse T1. Avec ce système l'opération de coupe des rails est sans danger (il faut bien sur souder avant de tronçonner). D'autre part si les traverses sont cuivrées 2 faces on pourra souder par en dessous le plot (pour les amateurs de 3 rails).

Voici la description " électrique " terminée. Il est possible que tout cela paraisse nébuleux. Je vous assure cependant que cela est à la portée de tout le monde. Ne vous découragez pas à l'avance en vous disant " Je ne saurais jamais raccorder un Electro frog, je ne sais pas où il faut ponter, je n'y connais rien en électricité ". Allez-y méthodiquement, pas à pas le monde ne s'est pas fait en un jour. Ne " charcutez " pas un Peco pour commencer. Il doit bien vous rester un LIMA dans un coin. Faites-vous la main, tout s'apprend.

Le but d'un article, ce n'est pas d'exposer sa " science " c'est d'aider les autres, parcequ'un jour d'autres m'ont aidés. Autrement j'en serai toujours au même point, c'est à dire nulle part.

Après ces quelques considérations philosophiques voici maintenant la description du fonctionnement pratique d'un aiguillage avec ses problèmes et ses remèdes.

Il y a plusieurs endroits " critiques " dans un aiguillage :

A. Les lames

C'est elles qui déterminent dans quel sens le train va passer. En général ces lames sont commandées par une traverse mobile.

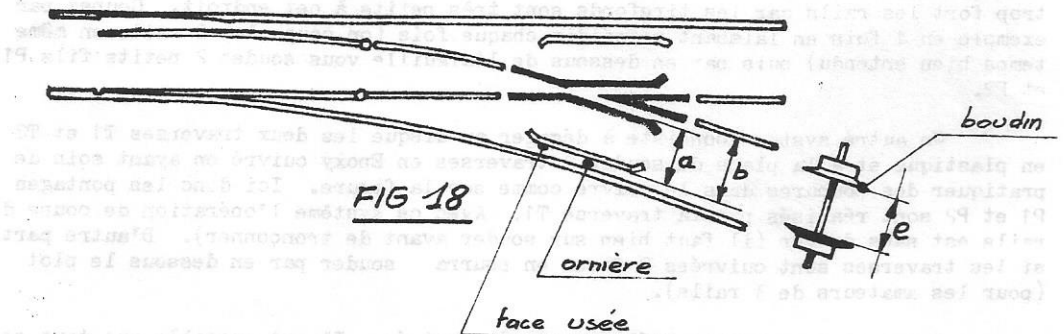
Certains problèmes peuvent se présenter.

Si le train déraille ou tressaute lorsqu'il s'engage dans l'aiguillage, plusieurs explications sont possibles :

- Essieux sous écartés → corriger l'écartement ($14,3 \pm 0,1$)
- lame mal appliquée → cintrer la lame ou enlever la bavure
- Aiguillage pas de niveau : les lames étant des pièces mobiles peuvent ne pas être au même niveau que le reste → niveler à la pierre à l'huile ou à aiguiser bien à plat sur l'aiguillage et dans le sens des rails. Jamais de gros coups de lime perpendiculaires. A cet endroit un déraillement est donc dû à une "discontinuité" géométrique → A l'oeil en vous plaçant au niveau de l'aiguillage vous aurez vite fait de découvrir la cause.

B. La pointe de coeur (et les contre-rails).

C'est souvent là qu'il y a des problèmes, ils sont en général de deux types (Fig. 18)



A. Si E est plus petit que A.

Les roues accrochent les contre-rails car les boudins ne peuvent s'engager dans les ornières.

Ici aussi plusieurs raisons :

- * Sous écartement : par exemple KLEINBAHN et MARKLIN n'ont pas le même standard que les autres (13,8 au lieu de 14,3). En général ça passe quand même, mais en dessous c'est le déraillement à coup sûr.
- * Boudin trop gros. Il faut savoir que dans les aiguillages il existe 2 types d'ornières différentes :
 - Normale environ 1,5 mm de large (ou plus)
 - Fine scale environ 1,2 - 1,3

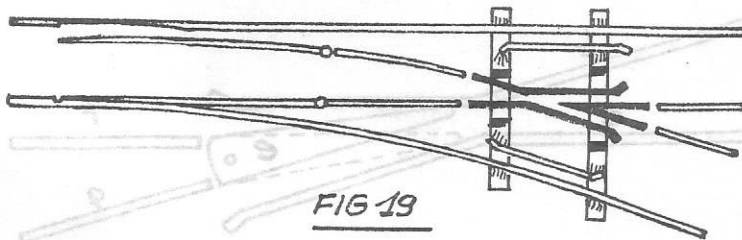
Si les normales acceptent tous les essieux s'ils sont au bon écart, les fine scale " refusent " les gros boudins (JOUEF - MARKLIN - TRIX) quoique JOUEF réglé à 14,1 passe tout juste.

→ N'achetez jamais des appareils de voie Fine scale pour faire rouler du MARKLIN.

B. Si E est plus grand que A.

Alors une roue prend vers Bruxelles et l'autre vers Namur. C'est bien entendu le plus souvent parceque l'essieu est sur écarté, mais cela peut venir de tolérances de fabrication trop larges (matériel bon marché) ou de l'usure de la face interne du contre-rail car la face interne de la roue vient " éroder " le contre-rail surtout s'il est en plastique. Il y a deux solutions. Vous découpez une bande de plastique dans du plasticard, vous collez cette bande dans l'ornière sur la face usée du contre-rail, ou mieux vous placez 2 traverses epoxy et vous " fabriquez " des contre-rails métalliques (rails flexibles). (Fig. 19)

Remarque : Les PECO Electro frog ont d'origine des contre-rails métalliques.



Voilà nous avons fait le tour de pas mal de Problèmes. Pour remettre les idées en place revoyons marque par marque le matériel disponible et l'utilisation.

1. JOUEF, LIMA

Aiguillages Insul frog à pointe de coeur plastique, petit rayon, court, angle important, moteur sur table.

Valable pour un débutant pour s'amuser. Qualité en rapport avec le prix.
Excellent pour se faire la main et apprendre la charcuterie fine.

2. FLEISCHMAN

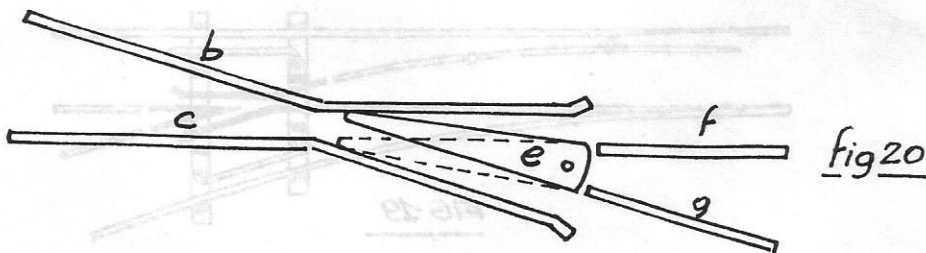
Aiguillages Insul frog à pointe de coeur plastique, petit rayon, court, angle important, moteur réversible, intelligent, fabrication plus soignée.

Mêmes considérations que pour les précédents avec quand même beaucoup plus de fiabilité par une fabrication soignée, avantage de " l'intelligence ", moteur réversible valable, trop cher.

Cependant ils peuvent vous satisfaire si vous désirez du matériel valable, assez fiable, avec montage aisé (aucun pontage) et que vous n'êtes pas trop regardant sur l'esthétique et que vous disposez d'un espace assez réduit qui demande des petits rayons.

Bien sur il existe des grands rayons, mais alors là passez directement aux marques spécialisées, le FLEISCHMAN devient vraiment trop cher.

Reste le petit dernier avec sa pointe de coeur mobile encore appelé haute vitesse. La D.B. en possède des " vrais " et FLEISCHMAN se devait de les reproduire (Fig. 20). Dans ce cas la pointe de coeur e est mobile et vient s'appuyer sur b ou c suivant la position de l'aiguillage. Cette pointe de coeur est en plastique (elle a l'air métallique mais elle ne l'est pas) et est commandée par l'intérieur de l'aiguillage.



L'avantage de ce système est que le déraillement devient impossible, les contre-rails n'étant même plus nécessaires.

→ Très bon aiguillage pour la pleine voie, très typique, les seuls " désavantages " étant le prix, la pointe de coeur maléré tout en plastique (mais très courte) et le fait que le mécanisme de la pointe de coeur excellent apparemment, reste un mécanisme et par là une source de problèmes possibles (je ne connais pas la fiabilité). Bilan positif malgré tout.

3. ROCO, PILZ, BEMO (HOe, HOm)

Je les ai mis dans la même boîte, leurs conceptions étant identiques, aiguillages Insul frog à pointe de coeur métallique polarisée d'origine (certains ROCO à moteur sur table) ou polarisable (ROCO, PILZ, BEMO).

On arrive dans le beau monde : grand rayon, long, angle faible (ROCO descend à 9°30 et PILZ à 7°30), moteur sur ou sous table, fabrication soignée, pose aisée (pas de pontage d'aiguille à aiguille), peuvent même être utilisés sans connecter la pointe de coeur.

4. PECO : 2 modèles différents

a) Insul frog (existe en 2 versions : normale et fine scale)

Aiguillage Insul frog (c'est malin !) à pointe de coeur métallique difficilement polarisable, grand rayon, long, angle faible, moteur sous table (possibilité de l'adapter sur table mais tellement affreux qu'il vaut mieux réserver ce montage aux gares souterraines).

Fabrication soignée, relativement fragile (tire-fonds très petits) fonctionnement irréprochable (ressort maintenant les lames en appui sur les rails) pose aisée (pas de pontage d'aiguille à aiguille).

Malgré que la pointe de coeur soit très difficilement polarisable elle a l'avantage d'être métallique → très peu d'usure
→ ici aussi très bon matériel

b) Electro frog

Aiguillage Electro frog par les lames ou mieux par inverseur, possibilité d'intelligence. Remarques identiques à l'autre modèle sauf pour la pose qui nécessite des éclisses isolantes et des pontages par-ci par-là ou des modifications.

Remarques générales aux PECO.

Le seul désavantage des PECO est la taille importante des ornières de la pointe de coeur (celles-ci étant prévues pour accepter du MARKLIN) qui fait qu'une roue fine (ROCO, LILIPUT) "tombe" un peu dans la pointe de coeur. Ce n'est pas très joli mais il n'y a cependant pas de déraillement. Leurs grands avantages restent : le prix, le fonctionnement et l'allure générale.

CONCLUSION

On peut immédiatement exclure les marques " Jouets " genre LIMA, JOUEF ou autres. Ces aiguillages ont trop de sources de problèmes pour être achetés. Même leurs faibles prix ne justifient pas de les choisir. Si vous en avez, vous pouvez les " réserver " à des usages très particuliers, ou alors ils vous serviront à vous entraîner ou alors à faire plaisir à un débutant en les lui donnant (ne soyez pas vache ne les vendez pas ou alors au kg).

Avec FLEISCHMAN cela devient beaucoup plus sérieux. Malgré tout, je sais que certains vont bondir, FLEISCHMAN comme MARKLIN (surtout au niveau de la voie) restent des jouets, très beaux, très fiables, très chers, mais quand même des jouets (petits rayons, grands angles). Ils conviendront donc aux amateurs fortunés, préférant le " jeu " au modélisme (vu leur géométrie ils permettent de réaliser des gares assez complexes sur peu d'espace).

Puis viennent les " grands " ceux qui bouffent de la place mais sont tellement plus réalistes (vous verrez, un jour ou l'autre vous finirez par là) ROCO, PILZ, BEMO, PECO, SHINOHARA). Ils sont beaux, bon marché, à moteur sous table. Ils ont tout pour plaire et c'est bien pour cela que le Club a choisi ROCO et PECO pour le réseau.

Personnellement j'utilise indifféremment les 2 marques car comme je l'expliquerai dans un autre article, je reconstitue les pointes de coeur et les aiguillages ainsi modifiés se valent. Reste que d'origine le ROCO est le plus solide et le plus fin dans la pointe de coeur, et se trouve aussi très facilement.

Saluons donc une fois de plus cette marque qui la première a su tout en conservant la simplicité, et un prix bas répondre aux souhaits des modélistes : fiabilité, beauté, réalisme.

REMARQUE.

Pendant tout cet article, j'ai passé sous silence les Traversées jonctions doubles (TJD) car elles sont des cas très particuliers et il n'y en a aucune actuellement sur le marché qui soit vraiment valable d'origine. Quand je dis valable je pense à un niveau égal au niveau des aiguillages. Je me limiterai donc à une simple description des marques.

Achetez des TJD JOUEF ou LIMA (je ne suis pas sûr qu'elles existent chez LIMA) donne à peu près la même sensation que de jeter des billets de 100 francs dans une poubelle.

FLEISCHMAN a une TJD de la même valeur que ses aiguilles (angle, rayon, pointe de coeur plastique, chère, moteur réversible).

ROCO en a une, dont la valeur est inférieure à celle des aiguillages. Si les angles et rayons restent valables ainsi que le prix, le moteur n'existe que sur table, d'autre part ce moteur comme chez FLEISCHMAN commande les 8 lames d'un coup. Autrement dit on peut toujours prendre la TJD par n'importe quelle voie on passera quand même. Ce qui fait que les pointes de coeur même si elles sont métalliques (malgré tout elles éviteront l'usure) sont " impolarisables ". En plus, méfiez-vous des anciennes TJD ROCO (8 lames de même longueur) l'angle étant faible, l'ouverture des lames était très faible et provoquait facilement des déraillements. Le nouveau modèle (lames asymétriques) n'a plus ce problème.

Le PECO a un très bon fonctionnement, mais les lames ne sont pas conformes. Elle n'existe qu'en Insul frog mais à 2 moteurs. Elle est à ce point conforme à la réalité car elle ne permet qu'une possibilité de passage à la fois. C'est important si vous utilisez des " itinéraires " avec des aiguillages rendus très intelligents par des relais → 2 moteurs, 2 inverseurs → 4 positions différentes pour 4 itinéraires possibles. En " bricolant " on arrivera même à polariser les pointes de coeur. Son énorme désavantage est le prix ABOMINABLE (sans compter les moteurs).

La SHINOHARA, elle a l'avantage de la finesse de l'angle, mais je n'ose même pas parler de rayon. Elle est en réalité constituée de portions droites (c'est un polygone plutôt qu'une courbe). Elle a aussi 2 moteurs, mais la fiabilité du positionnement des lames est aléatoire.

Voilà que faut-il conclure ?

Si on n'est pas trop regardant sur l'angle, achetez une FLEISCHMAN. Elle a l'avantage du moteur réversible. Si vous voulez un peu mieux la nouvelle ROCO fera l'affaire (en camouflant le moteur) mais adieu les beaux itinéraires. Si vous désirez le meilleur réalisme et encore, le fonctionnement le plus sûr et la possibilité d'itinéraires, ça me fait mal de le dire parce que je pousse à la dépense prenez une PECO. Je déconseillerais la SHINOHARA qui quoique beaucoup plus jolie d'aspect, beaucoup plus fine, donne des cassures dans les voies et provoque des débordements brusques entre wagons ou voitures (c'est laid et c'est une source de déraillements).

Vous voyez tout ça n'est pas très gai. Le bilan est plutôt négatif. A quand une ROCO 9°30 2 moteurs sous table ? L'espoir fait vivre.

Alors en attendant que faire ? Personnellement je les construit de toutes pièces. Je sais que cela à l'air extrêmement difficile, je peux en tout cas affirmer que la grosse majorité d'entre vous est capable de le faire, c'est une question de patience : (il faut de 30 à 40 heures) d'outillage (il faut des gabarits, miniperceuse, fer à souder) et de la ténacité (on en loupe au début). A vous de choisir. Vous vous contentez de ce qui existe et qui n'est pas terrible, en attendant peut-être sans espoir. La troisième solution (la fabrication) vous permettra au moins de vous amuser en attendant.

Pour ceux qui choisiraient cette solution (ne répondez pas tous ensemble) je suis tout prêt à écrire un article, à faire un plan, à les accueillir chez moi, que sais-je à les aider.

Lorsque j'ai construit mon premier aiguillage, le Secrétaire du Club m'a demandé " Tu va les faire tous " je lui ai répondu " Pas fou non, c'est juste pour essayer ". Puis le piège s'est refermé, 1 puis 2, puis un croisement, puis un triple, TJS, TJD, triple en courbe, HO et HOe, etc... Bref cela permet aussi de réaliser des appareils de voies qui n'existent pas sur le marché et surtout " sur mesure ".

Vous savez quand on pense train électrique on pense jeu et décor, mais le jeu ne prendra pas toute sa valeur que quand on sera débarrassé de toutes les causes de déraillement et, un magnifique décor ne cachera jamais une voie mal posée ou un tracé mal étudié. La voie vaut bien qu'on y consacre une année ou deux. Les Américains ont 10 ou 20 ans d'avance sur nous à ce point de vue. Ouvrez une revue à n'importe quelle page, le réalisme vous saute à la figure " SCHLAAAG ". Regardez bien à quoi c'est dû : le tracé, des grands rayons, des angles faibles, des courbes régulières, des roues fine scale, des pointes de coeur effilées, des ornières standardisées NMRA.102

Ne vous écriez pas " Heureux Américains ". Ils ont des normes car les constructeurs ne les respectent pas forcément, alors comment font-ils ? Ils construisent, ils modifient 10, 20, 50, 100, 150 aiguilles si nécessaire. Dans un article j'ai lu l'histoire d'un réseau O dont TOUTES les traverses ont été posées une à une. Il y en avait 9.000. Les rails étaient maintenus par 4 clous ---> 36.000 clous + aiguilles + décor tout ça en 3 ans. Vous voyez les Américains regardent le modélisme à la façon du pays, ils voient grand, très grand.

Avouez maintenant que j'ai l'air malin avec ma petite TJD et que cela est très faisable. Ceux qui essayeront se rendront vite compte que ce n'est pas si difficile et que l'on obtient rapidement une qualité de roulement égale aux appareils du commerce qui ne sont après tout que de la série. Cette qualité est même vite dépassée et on arrive comme dans la réalité à faire passer une rame à grande vitesse dans une succession d'aiguilles TJD, bretelles sans le moindre soubressaut, tressautement. Décrire ce que l'on ressent à ce moment n'est pas définissable, mais cela valait la peine d'y consacrer quelques heures.

Entre le moment où j'ai écrit cet article 3 membres du Club sont venus passer une journée à la maison et ont aussi fabriqué leur premier aiguillage. Nous sommes donc actuellement plusieurs à pouvoir guider les amateurs. Il s'agit de Richard ORBAN, Alex MANDUSIC et Yvan NIHOUL sans oublier celui qui nous a tout appris Monsieur André SAENEN.

Merci André

Serez-vous du voyage ?


Léon GREGOIRE



Modellbahn- Center am Markt

Markt 2-12 · D5100Aachen

Tel.: 0241/33921

M. Hünnerbein oHG



NEU

NOUVEAU

NIEUW

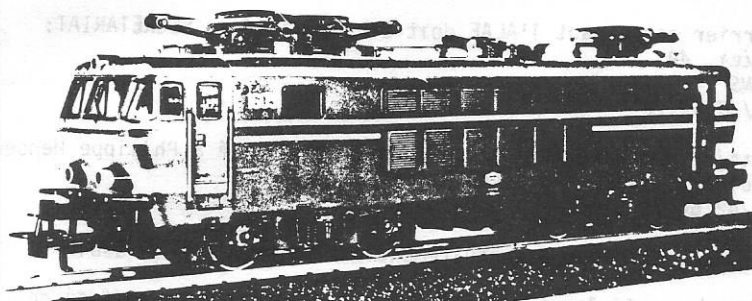


Type 16 SNCB/NMBS

blau/bleu/blauw

Märklin : DM 169,--

continu : " 209,--



Type 16 belg.

gelb/blau

Type 16 SNCB en

livrée bleu/jaune

Type 16 NMBS in

geel/blauw

Märklin DM 295,--

continu " 335,--



Type 16 belg.

neueste Farbgebung

Type 16 SNCB dernière

livrée en date

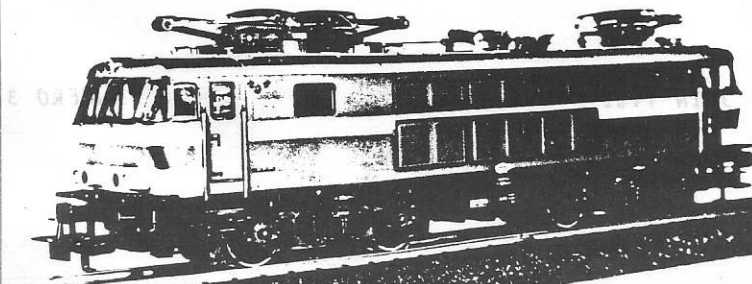
Type 16 NMBS laatste

verschenen Kleur-

kombinatie

Märklin DM 275,--

continu " 315,--



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) 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 : Ghislain Dylst

M AI - JUIN 1982

NUMERO 3