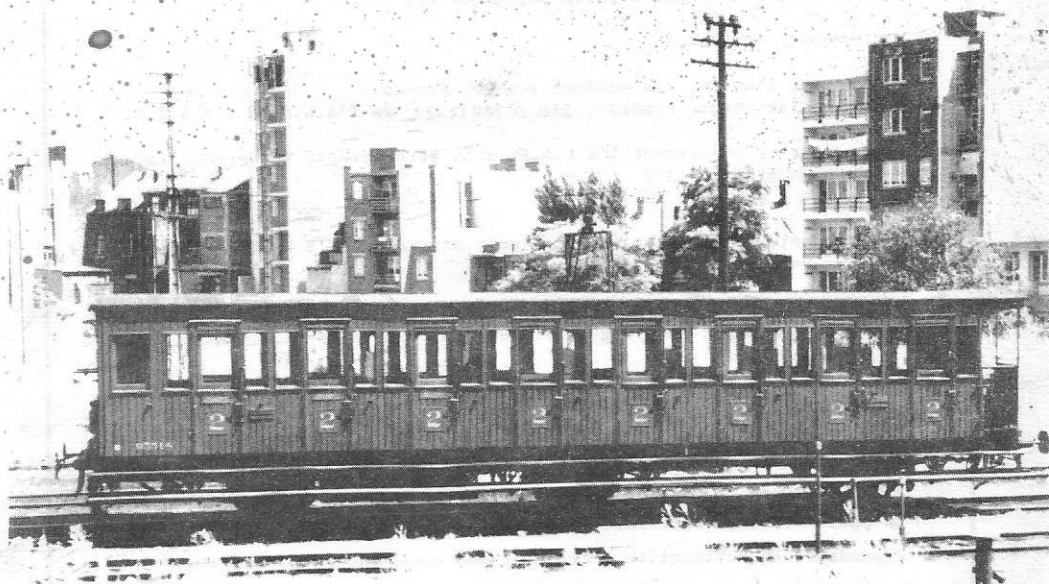


Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

40 F.B. MAI - JUIN 1986 Numéro 3



ASSOCIATION LIEGEOISE DES
AMATEURS DE CHEMINS DE FER

Correspondance

REVUE BIMESTRIELLE

Rédacteur en Chef : Richard ORBAN

Editeur responsable : Albert COLLIN, 8, rue des Cytisses 4000 LIEGE

CORRESPONDANCE est le bulletin d'information de l'Association Liégeoise des Amateurs de Chemin de Fer A.S.B.L.

Le numéro : 40 Francs

Abonnement (un an, six numéros) : 200 Francs

Règlement au compte numéro : 240-0174811-21 de l'A.L.A.F. - A.S.B.L.

Tout courrier concernant l'A.L.A.F. doit être adressé au secrétariat :
49, rue Doumier 4300 ANS

Téléphone : 041 / 63.33.26

Tout courrier concernant la revue doit être adressé à Richard ORBAN
49, rue Doumier 4300 ANS

Téléphone : 041 / 63.33.26

CORRESPONDANCE est envoyé gratuitement aux membres de l'A.L.A.F.

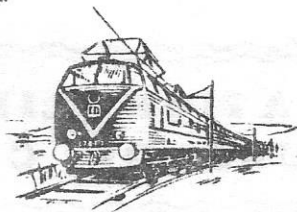
Les textes des articles signés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

Sauf stipulation contraire, les textes peuvent être reproduits librement avec la mention de la source et l'envoi d'un exemplaire de la publication au secrétariat de l'A.L.A.F. a.s.b.l.

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

DACTYLOGRAPHIE : Annette HEMBERT-PIRNAY

MAQUETTE : Richard ORBAN



Sommaire

EDITORIAL	04
NORMES NEM	06-07-08
Normes 112	
LE TRAM DES CHAMPS	09-10-11
Le Vicinal Engis - Verlaine - Hanmut, 4ème partie.	
HUMOUR	11
SOUVENIRS FERROVIAIRES	13-14-15
La gare de Longlier - Neufohâteau de Mr. A. MELON - Fin	
EXCURSION	15
EXPOS ET MANIFESTATIONS	15
CONNAISSEZ-VOUS ?	17-18
Les tunnels belges de Mr. A. COLLIN	
QUOI DE NEUF ?	19
Train à vapeur à la SNCB	
TROUVILLE AND HOUTSIPOU RAILROAD	20
Le câblage - 4ème partie de Mr. R. ORBAN	
SAVIEZ-VOUS QUE ?	22-23
Deux anniversaires bien de chez nous de Mr. L. GENET - Fin	
AGENDA	24
PUBS	5-12-16-21

PHOTO DE COUVERTURE : Voiture Voyageurs GCI n° 95.518
Collection de Mr. L. JOB

Vous l'aurez sans doute remarqué, notre grand réseau n'a plus guère avancé ces derniers mois.

Détrompez-vous, ce n'est qu'une apparence.....

Certes, il y a eu une période de relâchement, mais à présent, les travaux ont repris sur les chapeaux de roues.

Si ce réseau n'a pas l'air d'avancer, c'est parce qu'une grande partie des travaux actuels se font en "sous-sol".

Je parle ici du câblage du dépôt, mais également de la modification de tous les aiguillages Bemo, auxquels il faut faire de nouvelles lames.

Toujours est-il que maintenant, la gare de Houtsplou est fonctionnelle à 90 % pour la plus grande satisfaction de tous.

Si nous respectons les délais prévus, le dépôt et la cour à marchandises seront prêts pour fin d'année et l'on pourra y faire des manoeuvres.

Tout dépend de la bonne volonté de ceux qui oeuvrent pour la réussite de cette entreprise qui demande de la tenacité, du courage et de l'opiniâtreté qui nous caractérise.

Richard ORBAN

DH

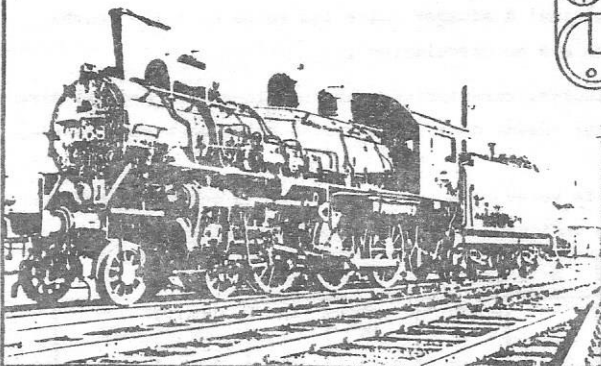
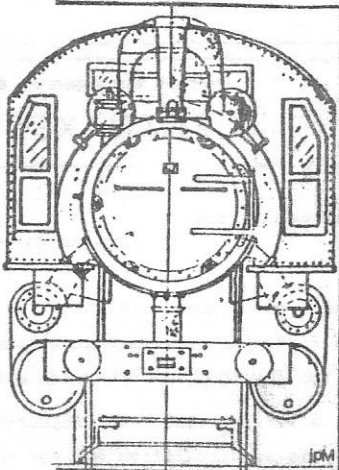
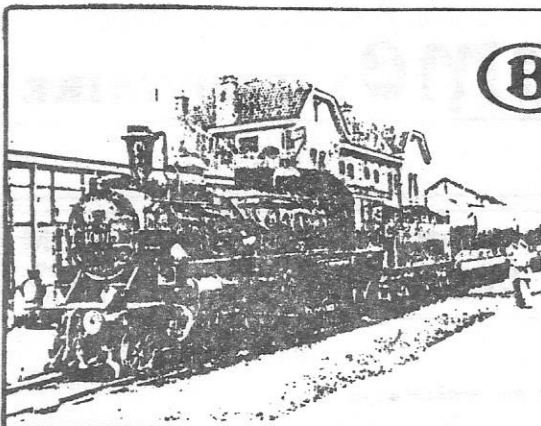
TYPE 40

CABINE DROITE

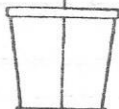
RECHTE KABINE

(B)

02/395.22.96



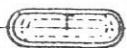
Photos: ABBAS



KIT: 295 -

Echappement GIESL

GIESL SCHOUW



LES 70 DERNIERS
EXEMPLAIRES !

DE 70 LAATSTE
BOUWDOZEN !

~~9.750.-~~

7.995.-

jusqu'au / tot

31 - 5 - 86

JOCADIS

RUE DE BRUXELLES 53 1390 ENGHEN
BRUSSELSTRAAT 53 1390 EDINGEN

5

5

NORMES EUROPEENNES DE modelisme FERROVIAIRE

Normes Européennes du Modélisme Ferroviaire

ENTRAXES DES VOIES

**NEM
112**

Recommandation

Toutes cotes sur modèle en mm

Edition 1975

Cette norme doit servir

1. à déterminer l'entraxe minimal à ménager entre les voies de telle courbe en fonction des véhicules mis en circulation ;
2. à vérifier que tels véhicules, caractérisés par leur longueur, peuvent être mis en circulation sur tel réseau dont les entraxes en courbes sont connus.

En alignement les entraxes de voies ne doivent pas, dans la mesure du possible, être inférieurs aux valeurs indiquées dans le tableau suivant :

	N	TT	HO	S	O	I
en pleine voie	25	34	46	63	89	125
dans les gares	28	38	52	71	103	141

En courbe les entraxes de voies ci-dessus doivent être augmentés dans une mesure qui dépend du déportement transversal des véhicules. Les déportements les plus importants sont ceux qu'accusent vers l'intérieur des courbes les voitures à bogies. L'entraxe des voies, qui est à ménager dans une courbe, est donc conditionné par la longueur des voitures à bogies qu'on veut engager sur le réseau.

A cet effet, on a délimité trois classes de voitures à bogies sur la base des dimensions caractéristiques au niveau du prototype :

classe A : longueur de caisse jusqu'à 20,0 m ;

distance des pivots de bogies jusqu'à 14,0 m.

../..

../..

classe B : longueur de caisse jusqu'à 24,2 m ;
distance des pivots de bogies jusqu'à 17,2 m.

classe C : longueur de caisse jusqu'à 27,2 m ;
distance des pivots de bogies jusqu'à 19,5 m.

Remarque :

Des voitures, que leur prototype ferait ranger en classe C, mais traitées " en modèles raccourcis " (p. ex. à l'échelle HO, longueurs traitées au 1 : 100) peuvent éventuellement être assimilées à la classe B.

En longueurs de caisses, les limites supérieures indiquées ci-dessus correspondent aux suivantes au niveau du modèle :

	N	TT	HO	S	O	I
Voitures de classe A	125	167	230	313	460	625
Voitures de classe B	151	202	278	378	556	756
Voitures de classe C	170	227	313	425	625	850

Les valeurs minimales à retenir pour les entraxes de voies sont données par les tableaux ci-dessous.

Dans la mesure du possible, les voies ne devraient jamais, même s'il n'y a pas de voitures à bogies, être posées avec entraxes moindres que pour la classe A.

L'entraxe adopté pour une courbe doit être atteint dès l'entrée en courbe.

Tableaux des entraxes minimaux (toutes cotes en mm)

Rayon de courbure de la voie intérieure	N			TT			HO		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C
200	30	33	—	—	—	—	—	—	—
225	29	32	35	—	—	—	—	—	—
250	28	31	33	40	—	—	—	—	—
275	27	30	32	39	44	—	—	—	—
300	27	29	31	38	42	46	—	—	—
325	26	28	30	37	41	45	57	—	—

../..

../..

350	26	28	29	36	40	43	55	62	—
400	25	27	28	35	38	41	53	59	64
450	25	26	27	34	37	40	51	57	61
500	25	25	26	34	36	38	50	55	59
600	25	25	26	34	34	36	48	52	55
700	25	25	25	34	34	35	46	50	52
800	25	25	25	34	34	34	46	48	50
900	25	25	25	34	34	34	46	47	48
1000	25	25	25	34	34	34	46	46	47

Rayon de courbure de la voie intérieure	S			O			I		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C
450	76	—	—	—	—	—	—	—	—
500	74	83	—	—	—	—	—	—	—
550	72	80	88	—	—	—	—	—	—
600	70	78	84	116	—	—	—	—	—
700	67	74	80	110	125	—	—	—	—
800	65	71	76	106	119	130	—	—	—
900	64	68	73	103	114	123	154	—	—
1000	63	66	70	100	110	118	149	166	—
1200	63	64	67	96	104	111	142	155	169
1400	63	63	64	93	99	105	136	147	159
1600	63	63	63	91	96	101	132	141	151
1800	63	63	63	89	93	98	129	137	145
2000	63	63	63	89	91	95	126	133	140
2500	63	63	63	89	89	90	125	126	132
3000	63	63	63	89	89	90	125	125	126

le tram...

...des Champs

LE VICINAL ENGIS - VERLAINE - HANNUT.

4ème partie. JULIEN LE FERRAILLEUR.

Il est impossible de traverser le village d'Awirs, du Sud au Nord ou de l'Est à l'Ouest, sans évoquer la présence d'un de ses habitants le plus " folklorique ", j'ai nommé Louis Willem, alias Fiquet le ferrailleur.

Julien était en quelque sorte un contemporain du vicinal puisqu'il naquit en 1886 (le vicinal en 1885) et que toute son existence se déroula entre le hameau des basses-Awirs et le village. Maçon de son métier il fut tour à tour acteur de théâtre, coureur cycliste, porte-drapeau à l'harmonie, marchand de glace et... de ferrailles. On le connaissait surtout sous le sympathique sobriquet de " Fiquet ", un surnom qu'il avait hérité de son grand-père d'origine flamande qui avait l'habitude de nommer ainsi son fils, le père de Julien, " Fiquet " signifiant tout simplement " petit gamin " ou " Petit fils ".

Petit, Fiquet l'était, mais petit et " tout-en-muscles " ce courageux bonhomme arpentait les rues du village tirant derrière lui une charrette à bras à laquelle il était attaché à l'aide d'une courroie passant sur son épaule. Le buste plié en avant il marchait vite en poussant de temps à autre son cri de guerre " cliquoot'... vîs fièrs ", ce qui ne manquait pas de faire sortir de chez eux les habitants qui avaient de la " marchandise " pour notre homme. Lorsqu'il s'arrêtait chez vous, il examinait cette " marchandise " d'un air expert et prononçait souvent une phrase devenue célèbre " ça n'vâ nin grand t'chwé, min d'jelle va prind' po v'fé plaisir ", vous saviez alors que le prix offert n'allait pas vous précipiter vers une fortune facile. Cependant il y avait un moyen simple d'arrondir le prix offert, il vous suffisait de sortir de votre placard " ine pitite plate " d'un " pékèt " que vous aviez fait vous-même (bien qu'il supportait facilement un autre également) et vous étiez assuré de retenir le bonhomme jusqu'à épuisement de la bouteille.

../..

../..

Car s'il est vrai, comme il disait " qu'on n'rote nin son' d'jambe ", il était sûrement né sous le signe du millepattes.

Tous les plus de 45 ans, comme moi, avaient alors l'âge de l'école et nous avions entr'autres instituteurs, un honorable monsieur du nom de Godefroid Mantamus. Certains après-midi avec cet instituteur nous sont restés en mémoire car il avait l'habitude de nous lire de merveilleuses histoires comme celle de " Léonard le calfat ", il lisait lentement et très bas et les fenêtres de la classe étaient souvent ouvertes. Comme sa classe donnait sur la grand-route, c'est au pied de ces fenêtres que passait vers 3 heure de l'après-midi, notre ami Fiquet. Lançant son cri d'une voix perçante, il interrompait alors le vieux professeur qui, se tournant vers moi, disait alors de sa voix caractéristique " René... voilà encore votre compagnon de misère qui passe ". Car il savait, lorsqu'il nous regardait par dessus ses lunettes d'écaille, que sitôt la classe terminée je n'aurais qu'une hâte... courir jusque chez Fiquet et fouiller dans ses trésors pour y retrouver l'un ou l'autre jouet que je ramènerais triomphant à ma mère... heureuse de s'en être débarrassée à mon insu.

Mais pour négocier un achat avec ce sacré " flûteu ", il fallait souvent ruser car son obsession était le cuivre, il lui semblait en voir partout et le seul moyen de détourner son attention était de sortir la " petite plate " au bon moment. Alors, ses yeux s'éclairaient et son expression changeait quand il vous disait d'un air de conspirateur " viné châl podrf.. d'ja co quéqu'rahis ", il vous conduisait alors derrière un petit hangar... d'où son épouse ne pouvait le voir écluser à gorge déployée. Lorsque Fiquet put s'acheter un cheval pour tirer sa charrette, ce fut pour lui une bénédiction du ciel, il allait alors jusqu'à Flône pour trouver ses denrées mais les nombreux arrêts qu'il devait s'imposer pour récupérer des efforts que faisait son cheval le mettait dans un état tel qu'au retour c'est le brave animal qui ramenait l'attelage tandis que son maître exhalait de fortes senteurs d'alcool entre deux ronflements.

Fiquet a continué son petit négoce jusqu'à l'âge de 89 ans (il est décédé en 1975) mais " sur la fin " il s'était recyclé dans la peau de lapin uniquement. Un sac de jute sur l'épaule il continuait à haranguer son public, de la Basse-

Awirs jusqu'au sommet de la Héna ou de la rue des Nonnes, mais bien souvent il ne terminait plus sa tournée car l'alcool, c'est bien connu " tombe dans les jambes " et freine ces dernières.

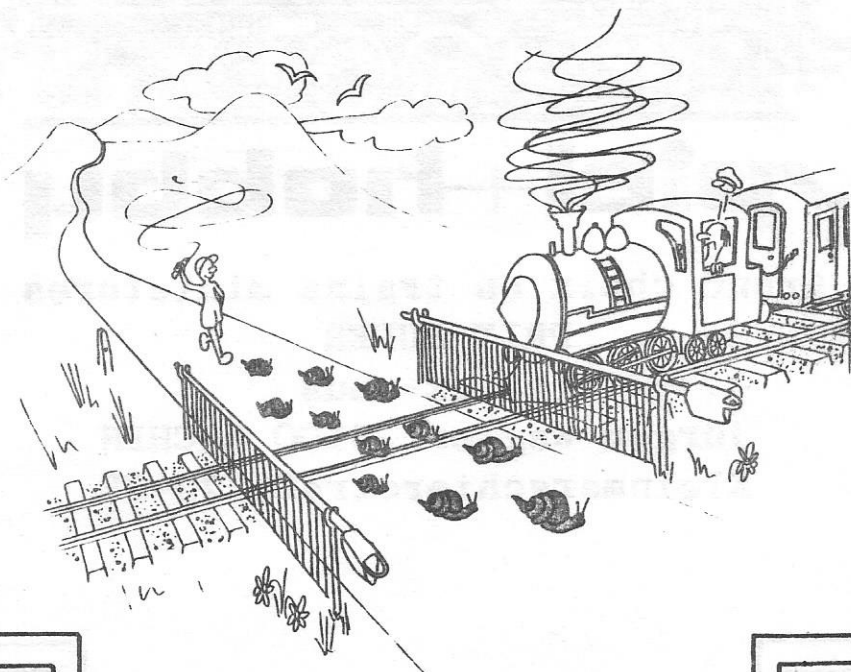
../..

../..

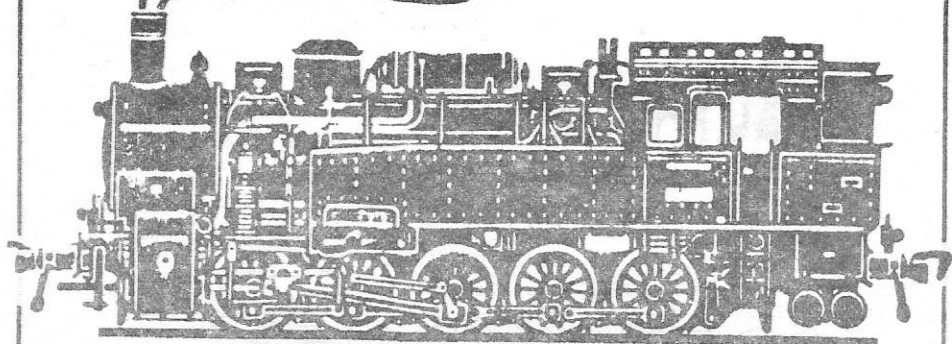
Julien, comme Godefroid Mantanus, repose maintenant sous cette terre qu'il a tant foulée de ses pas courageux, ils appartenaient l'un comme l'autre à une race en voie de disparition, courageuse et honnête et ils ont laissé dans notre mémoire de gosses des souvenirs impérissables, de ceux-là qui n'ont pas de goûts amères, ceux que l'on se plaît à évoquer lorsque l'on se trouve entre contemporains de Fiquet le ferrailleur.

A SUIVRE.... René GENTES

umour



Avez-vous des questions?
Tel: 00-49-241/ 31065



spiel+hobby

Grand choix en trains miniatures

PRIX SUPER

Visitez-nous

Jürgen Wagner 5100 AACHEN

Kleinmarschierstraße 70-72

SOUVENIRS FERROVIAIRES

SOUVENIRS FERROVIAIRES - 2ème partie.

Tel était l'aspect romantique des choses. Mais hélas la guerre était présente et suscitait des drames qui, il m'en souvient, avaient parfois un goût de sang.

Etant étudiant à l'époque, il m'arrivait très souvent de courir la campagne, un livre sous le bras. Que pouvait-on faire d'autre à cette pénible époque dans un village de campagne ? Au gré des vallées et des collines, je descendais et grimpais pour retrouver chaque fois la voie de chemin de fer qui, elle, enjambait ou traversait tous ces obstacles. Elle était pour moi comme un aimant car elle représentait la vie au coeur des étendues désertes.

C'est ainsi que me trouvant un jour assis sur une des buttes qui dominait la ligne avec une lointaine perspective sur la gare, j'aperçois descendant la côte une type 10 haut-le-pied. Est-ce une hallucination ? Je n'y vois ni le machiniste ni le chauffeur. Bah ! n'y pensons plus. Mais quelques minutes plus tard, j'entends revenir la même machine en sens inverse. Cette fois, plus de doute et je me décide à aller aux nouvelles, suivant des yeux la locomotive dans ses aller-retour de plus en plus courts. A mon arrivée, le personnel de la gare se trouve en effervescence autour de l'enfant prodigue revu sagement s'arrêter à quai. Ce n'est qu'un peu plus tard que l'on vit arriver, à pied, épuisés, essouffés et inquiets, les deux hommes de conduite : alors qu'ils circulaient à hauteur de la station précédente, une alerte aérienne leur avait été signalée. Sans perdre un instant car les mitrallades étaient fréquentes, il avaient stoppés leur machine sans assurer suffisamment la fermeture des freins et s'étaient précipités à l'abri. La déclivité de la voie avait fait le reste, heureusement avec plus de peur que de mal.

Cette campagne ardennaise, peu peuplée, à travers laquelle les convois circulaient en général très lentement - la ligne était très accidentée et le matériel de traction très fatigué - était l'endroit de rendez-vous privilégié des avions alliés.

../..

Plusieurs attaques eurent lieu de part et d'autre de la gare lorsque les locomotives peinaient en pleine montée.

J'ai vécu un jour en spectateur - assez éloigné heureusement - l'une de ces offensives.

Un avion vagabonde dans le ciel et repère probablement une cible. Il s'éloigne et le bruit de son moteur s'évanouit à l'horizon.

Quelques instants après, alors que son image s'est à peine estompée, il rejailit dans un vacarme infernal, à très faible altitude, prend la vallée en enfilade et fonce sur sa proie, un train de marchandises. Il crache le feu de ses mitrailleuses et les coups secs se répercutent sur les collines. L'enfer a duré quelques secondes : déjà, la chaudière laisse percer des jets de vapeur qui suintent, soufflent et sifflent et se transforment bientôt en des gémissements d'agonie. Le convoi est stoppé et cette fois - je l'apprendrai plus tard - ni le machiniste, ni le chauffeur n'ont été atteints. Car malheureusement, tel ne fut pas toujours le cas : j'ai souvenance de conducteurs blessés et transportés à la clinique du village et de paisibles voyageurs tués dans leur wagon.

Tels étaient les aléas de la guerre. Mais malgré un demi-siècle écoulé, il faut reconnaître le courage de ces cheminots qui, chaque jour et tout au long de leur journée de travail, bravaient une mort tombant inopinément du ciel. L'hommage qui leur fut rendu après les hostilités n'était certes pas immérité.

Le dépôt Shell dont question plus haut et situé en bout de course dans les dépendances de la gare fut lui-même victime de l'holocauste de la fin de la guerre.

L'armée allemande - sans doute pour assurer son approvisionnement en carburant sur le chemin de sa retraite - y fait hâtivement le remplissage des cuves. Pendant plusieurs jours, le village voit défiler un va-et-vient de camions-citerne venant y déverser leur chargement. Leur mission devait être bien avancée lorsqu'un jour, peu avant midi, me trouvant sur la grand'route à quelque

500 mètres du dépôt, j'entends surgir derrière moi, au ras des arbres, un avion de chasse. Ses mitrailleuses entrent en action et une giclée de coups claque sèchement.

../..

../..

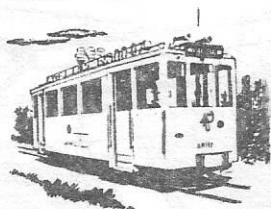
Le sifflement de l'appareil, joint au vacarme des mitrailleuses, me précipite au sol. Lorsque je me relève quelques instants plus tard, toute l'oeuvre des allemands et leur espoir s'envolaient en fumée...

Aujourd'hui quarante années plus tard, les quais aux marchandises de la petite gare de mon enfance sont quasi déserts, les discrètes rames omnibus y embarquent ou y déposent quelques voyageurs, les I.C. et les I.R. la saluent au passage en se riant de ses rudes versants !

FIN

A. MELON

EXCURSIONS



EXPOS ET MANIFESTATIONS

EXCURSION EN TRAM AU HAINAUT.

L'ASVI et MTUB organisent une excursion en tram historique, le samedi 24 mai 86; le trajet prévu comporte quelques lignes de tram qui seront éventuellement supprimées en 1986.

Route/trajet : Charleroi - Anderlues - Mariemont - Trazignies - Fontaine l'Evêque - Courcelles - Charleroi (avec trajet A/R Roux)

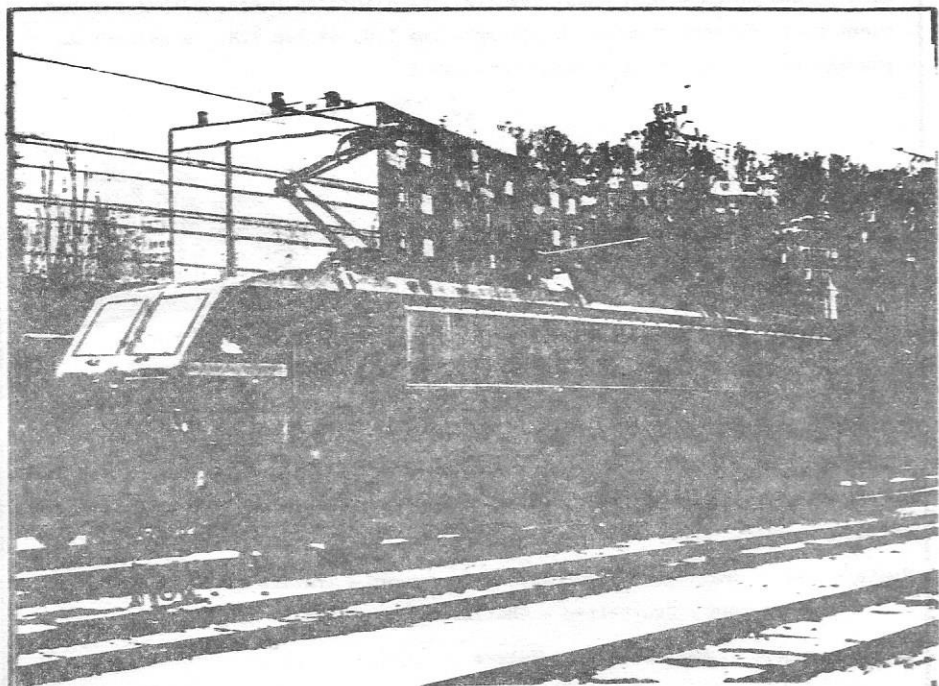
Renseignements : ASVI et MTUB - Woluwe

" FOIRE DU JOUET ET DU MODELISME " 1 JUIN 1986.

Dans le cadre des activités organisées cette année par le CFV3V, " La Foire du Jouet et du Modélisme " donnera aux collectionneurs, modélistes, spécialiste de la miniature ferroviaire, l'occasion de s'exprimer lors d'une grande journée qui leur serait consacrée, le 1er juin prochain.

Cette rencontre se ferait tout au long de la ligne, des emplacements étant prévus à cet effet, tant à Mariembourg, qu'à Olloy-sur-Viroin qu'à Treignes !

LIMA TRAINS HO



NOUVEAUTE 1984

LOCO SERIE 27 ELECTRIQUE AVEC PANTOGRAPHE FONCTIONNEL

EN VENTE DANS TOUS LES MAGASINS SPECIALISES

Importateur-Distributeur:

S.A. SAFARI
Rue des Atrébates, 136
1040 BRUXELLES

CONNAISSEZ - VOUS ...?

Pour ceux qui veulent y voir clair ! Les tunnels belges

Groupe de Mons : Il n'y a aucun tunnel sur le groupe de Mons.

Groupe de Namur :

<u>Ligne</u>	<u>Emplacement ou désignation</u>	<u>BK de ... à ...</u>	<u>Longueur</u>
125	Andenne/Sclaigneaux	44.001 - 44.226	225 m
126	Modave	47.898 - 48.007	109 m
128	Spontin/Dorinne	8.922 - 9.459	537 m
128	Dorinne/Purnode	12.348 - 12.663	315 m
128	" "	13.575 - 13.650	75 m
128	" "	13.843 - 14.067	224 m
128	Yvoir Carrières/Yvoir	18.620 - 19.675	1055 m
144	Mazy/Onoz-Spy	9.380 - 9.575	195 m
150	Maredret - Maredsous	29.181 - 29.463	282 m
150	Falaën/Warnant	33.525 - 33.570	45 m
150	Falaën/Warnant	34.770 - 34.846	76 m
154	Tailfer/Lustin	73.116 - 73.470	354 m
154	Godinne/Yvoir	79.183 - 79.264	81 m
154	Dinant/Waulsort	92.406 - 92.541	135 m
165	St Vincent Bellefontaine/La Hage	106.544 - 106.716	172 m
166	Anseremme/Gendron-Celles	5.082 - 5.492	410 m
166	Anseremme/Gendron -Celles	8.954 - 9.413	459 m
166	Houyet/ " "	10.852 - 11.233	381 m
166	" " "	11.845 - 12.045	200 m
166	" " "	14.053 - 14.560	507 m
166	Martouzin/Pondrôme	28.850 - 29.552	702 m
166	Pondrôme/Vonêche	37.018 - 37.279	261 m
166	Vonêche/Gedinne	43.193 - 43.868	675 m

../..

150	Villers-sur-Lesse/Vignée	14.175 - 14.230	55 m
150	Hour-Havenne/Houyet	18.117 - 18.577	460 m

Groupe d'Anvers.

25	Gare d'Oude-God	37.920 - 38.172	252 m
59	Tunnel sous l'Escaut	4.867 - 6.532	1665 m
59	Tunnel sous l'autoroute	7.261 - 7.361	100 m

Groupe de Bruxelles.

0	Jonction Nord-Midi	0.910 - 2.834	1924 m
26	Schaerbeek Jos./Etterbeek Cinq.	8.354 - 10.705	2351 m
26	Etterbeek Cinq./Linkebeek	14.790 - 15.853	1063 m
161	rue de la Consolation/place Steurs	4.272 - 4.434	162 m
161	place Steurs/P.S. rue des Moissons	4.434 - 4.583	149 m
161	rue des Moissons/rue Verbist	4.583 - 4.728	145 m
161	rue Verbist/rue de la Cible	4.734 - 4.806	72 m
161	chaussée de Louvain/rue Stévin	4.890 - 5.585	695 m
161	chaussée de Haecht/avenue Bertrand	2.818 - 3.203	385 m
161 D	Biéreau	2.944 - 3.819	875 m

Groupe de Charleroi.

130 A	Landelies/Hourpes	106.188 - 106.629	441 m
132	Jamioulx/Beignée	74.267 - 74.412	145 m
132	Beignée/Ham-sur-Heure	76.737 - 77.158	421 m
132	Nismes/Olloy	115.648 - 116.147	499 m
132	Jamagne/Philippeville	98.618 - 98.856	238 m
191	Monceau-Fontaine/Monceau-Usines	1.247 - 1.325	78 m

Groupe de Gand.

86	Etikhove/Louise-Marie	47.844 - 48.266	422 m
123	Overboelare/Onkerzele	26.945 - 27.345	400 m

Groupe de Hasselt.

Il n'y a pas de tunnel sur le groupe de Hasselt.

Albert COLLIN

QUOI DE NEUF ?

TRAINS VAPEUR A LA SNCE 1986.

La Direction Commerciale de la SNCE a l'intention d'organiser elle-même deux parcours en vapeur pour cette année.

Il en serait de même pour les années à venir avec, en prime, la remise en état d'une " nouvelle " locomotive à vapeur pour 1987 (vous avez tous deviné qu'il s'agit de la type 1).

Deux conditions draconiennes :

- les trains doivent être rentables et les frais couverts. La SNCE assurera la prévente des billets ainsi que la réservation obligatoire et gratuite
 - aucun accident ne peut survenir du fait même de la mise en marche de ces trains
- Chasseurs d'image et de son : la plus grande prudence vous est recommandée : tempérez votre enthousiasme, respectez les règles les plus élémentaires de la sécurité, ne traversez pas les voies, ne vous mettez pas en danger... et mettez en garde les personnes peu habituées au monde ferroviaire et ses dangers.

La traction de ces trains sera assurée par la locomotive 12.004 (vers Zolder) et la 29.013 (vers Mariembourg) aux dates suivantes :

Le 29 juin 1986 Zolder au départ de Leuven

Départ de Leuven à 8.40 retour à 18 h. avec 12004 + 5 Hv LB + 1 LBD

Prix (y compris trajet sur le Toeristische Trein Zolder) : Adultes : 450 Frs
Enfants : 250 Frs

Le 28 septembre 1986 Mariembourg au départ de Bruxelles

Départ de Bxl Midi : 9.00 ; Braine-le-Comte : 9.30 ; Manage 9.45/10.05 ; Luttre 10.20 ; Charleroi 10.35/11.10

Le voyage étant circulaire, le retour se fait par Jemeppe et Gembloux mais, si la demande est suffisante, une correspondance pourrait assurer au départ de Charleroi le retour vers Luttre, Manage, Braine-le-Comte.

Prix : non encore fixé.

TROUVILLE AND HOUTSIPOU RAILROAD

LE GRAND RESEAU MODULAIRE DE L'ALAF

4ème partie - LE CABLAGE.

Le câblage, la " bête noire " du modéliste, sur un réseau comme celui du club a une importance vitale. En effet, du soin apporté au câblage, dépend un bon fonctionnement du réseau, de la détection aisée des pannes éventuelles, etc... De plus, du fait que le réseau est modulaire et bisystème (2 rails/3 rails), cela complique beaucoup le travail.

Chaque aiguillage bisystème possède son câblage propre, c-à-d qu'il faut lui adjoindre 1 relais à 4 inverseurs pour alimenter toutes les parties de l'aiguillage en fonction de son utilisation 2 rails/3 rails. Si celui-ci est ITINELEC c-à-d qu'il conduit le courant suivant la position des aiguillages, il faut à ce moment là 2 relais à 4 inverseurs par aiguillage. Ceci explique que le réseau avance lentement, puisque le câblage " ne se voit pas " comme le décor.

Ramener tous les fils aux connecteurs les souder, faire les joints électriques aux modules, câbler les aiguillages, les sections d'arrêt, le block automatique, les décrocheurs, etc... a demandé et demande encore des mois de travail.

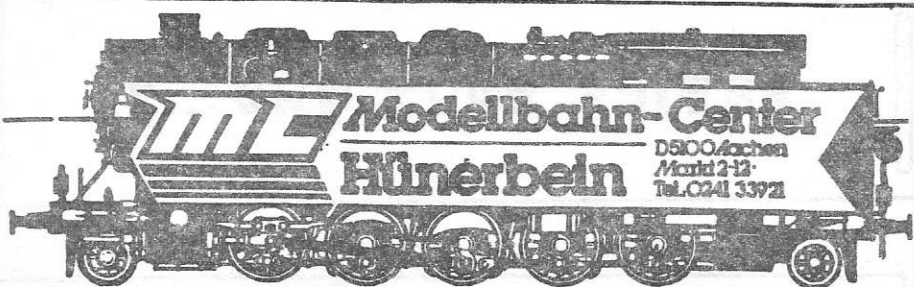
N'oublions pas notre ami Léon qui, depuis le début de la construction du réseau est occupé à câbler le TCO de la gare de Trouville. Travail de titans s'il en est, et tout cela après avoir passé des mois et des mois d'essais et de tests divers de mise au point des alimentations et du block système électronique qui faut-il le rappeler est de conception unique. D'ailleurs cela fera l'objet du prochain article.

Saluons au passage notre ami Philippe qui a câblé seul le TCO de Houtsiplou.

De toutes façons, je tiens à remercier tous ceux qui participent au travail du réseau, quel que soit leur compétence sans eux, le réseau de l'ALAF ne serait pas ce qu'il est aujourd'hui.

A SUIVRE...

Richard ORBAN



Modellbahn-Center
Hünnerbein
 D5100 Aachen
 Markt 2-12
 Tel. 0241 33921

SONDERANGEBOTE ! OFFERES SPECIALES!

Trix H0 - International

2427 Dampflokom BR 54 der DRG ~~225,-~~ 149,-

2409 Dampflokom BR 38-4 der DRG ~~225,-~~ 149,-

2436 Dampflokom BR 73 der DRG ~~215,-~~ 149,-

2439 E-Lok E-05 der DRG grau ~~215,-~~ 149,-

3732 Personenwagen AB 3ü der DRG ~~44,50~~ 29,90

3733 Personenwagen C 3ü der DRG ~~44,50~~ 29,90

3734 Packwagen Pw 3ü der DRG ~~49,50~~ 33,90

3646 Bierwagen „Hacker-Bräu“ der DRG ~~33,50~~ 19,50

Trix H0-Express

3446 Bierwagen „Hacker-Bräu“ der DRG ~~33,50~~ 19,50

3409 Feuerlöschwagen für Hilfszug ~~16,00~~ 10,90



**Modellbahn-
 Center am Markt**
 Markt 2-12-D5100 Aachen
 Tel. 0241/33921
 M. Hünnerbein oHG

saviez vous que...?

DEUX ANNIVERSAIRES BIEN DE CHEZ NOUS. (2ème partie)

Le 23.12 dernier a été aussi une date anniversaire, moins importante assurément sur le plan de l'événement que l'arrivée de la fée électricité à la gare des Guillemins, mais elle concerne la motrice vicinale à bogies 10.063 qui se trouve maintenant au musée des transports urbains de la province de Liège au dépôt de Natalis.

Nul n'ignore, en effet, que la SNCV, de 1953 à fin 1956, transforma en type " S ", pour tous ses groupes utilisant encore la traction électrique, près de 130 motrices standard à bogies et à caisse en bois. Ces excellentes motrices à 4 moteurs, pouvant rouler à 70 Km/H, tout en conservant pratiquement les mêmes châssis et parties électriques, se virent dotées désormais de nouvelles caisses métalliques profilées avec un bonheur certain, d'un intérieur clair et bien agencé, de portes automatiques, de postes de conduite remaniés, et, grande nouveauté à la SNCV, de sièges pour les percepteurs placés à l'arrière avec commande de fermeture des portes avoisinantes, témoignage d'un souci de sécurité optimale (les portes AR servaient à l'entrée et les AV à la sortie). Elles s'attribuèrent, du moins à Liège, la totalité du service urbain et chassèrent petit à petit les motrices à 2 essieux dont la 10.112 à caisse métallique qui trône également au musée. La 10.063 fit donc partie de ce lot de motrices transformées et c'est le 23.12.55. qu'elle fut attribuée au groupe de Liège où elle roula notamment sur les lignes de Grâce-Berleur (56), Hollogne et Jemeppe (53), Tilleur (61) et Tongres, alors que les lignes d'Oreye, très souvent, et Herstal- Bassenge-Riemst (62), intégralement, utilisèrent encore jusqu'à leur passage à l'autobus les motrices à ancienne caisse métallique. Après la suppression des trams vicinaux à Liège à Noël 64, il y aura donc 25 ans fin de cette année, notre 10.063 continua sa carrière sous un autre numéro à Charleroi, où on peut encore voir circuler quelques unes de ses semblables.

Grâce à cela, son retour à Liège a été possible, le hasard faisant bien les choses, pratiquement 30 ans après son arrivée sous cette forme.

../..

../..

L'auteur de ces lignes est particulièrement sensible au souvenir de ces motrices vicinales pour les avoir utilisées énormément, la 10.063 et ses soeurs jusqu'à leur fin, et la 10.112 entre autres auparavant, conduite par son père, ainsi que la 10.063 sous son ancienne forme, alors que lui, encore très jeune à l'époque, l'accompagnait souvent pour un ou deux aller-retour complets, levé sur la pointe des pieds pour pouvoir regarder par dessus le controller. Ce paradis, je le revis intensément à chaque fois au musée lorsque je les recôtoie, avec toutes les autres d'ailleurs. Puisse le matériel en service présent et à venir (le T.A.U.) inspirer plus tard autant de passion que leurs prédécesseurs.

FIN

Lucien GENET



Presse ferroviaire

S.N.C.B. - PUBLICATIONS

Doivent paraître prochainement, deux nouvelles publications :

-"Majesté, voici vos trains " ; nouveau tiré à part reprenant tous les trains royaux de Léopold I à Baudouin I, 125 pages ; illustré de nombreuses photos, dont 34 en couleurs ; prix ; 200 Frs.

-"Le matériel métallique à voyageurs de la SNCB ; 183 pages, reprenant les schémas au 1/100ème de ce matériel ; prix : 300 Frs.

Conditions de paiement : achat du document contre paiement en espèces, au guichet de la Direction A (Bureau des renseignements des adjudications, rue de France, 89, 1070 Bruxelles (r.d.c.) ou :

paiement par C.C.P. au n° 000-0249600-19 ou chèque bancaire libellé en francs belges à la Direction des Achats de la SNCB, rue de France, 89 à 1070 Bruxelles, ou ;
au Musée des Chemins de fer, gare de Bruxelles Nord.

Agenda

Mai 1986 :

Le 1er mercredi, le 7 mai.

Mr. Didier DEVILLE présentera des dias. " Souvenirs de voyages "

Juin 1986 :

Le 1er mercredi, le 4 juin.

Mr. Léon GREGOIRE fera un exposé.

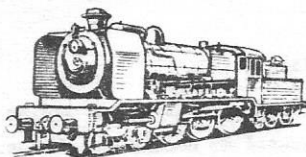
Juillet 86 :

Le 1er mercredi, le 3 juillet : réunion libre

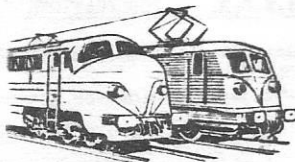
Août 1986 :

Le 1er mercredi, le 6 août : réunion libre.

Yvan NIHOUL



VOYAGES



Ces voyages vous sont proposés, certains sont accessibles au public, d'autres vous sont proposés pour les passionnés de la photo ou des dias.

Le 20.6.1986 - Voyage organisé pour la société KIWANIS - Parcours : Antwerpen - Hasselt - Antwerpen - Composition : Rheingold + 12.004

Le 29.6.1986 - Voyage organisé pour NMBS - Parcours : Leuven - Antwerpen - Zolder - Composition : 12.004 + 5 LB + 1 LBD

Ce voyage est accessible au public.