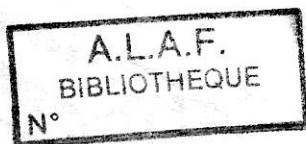
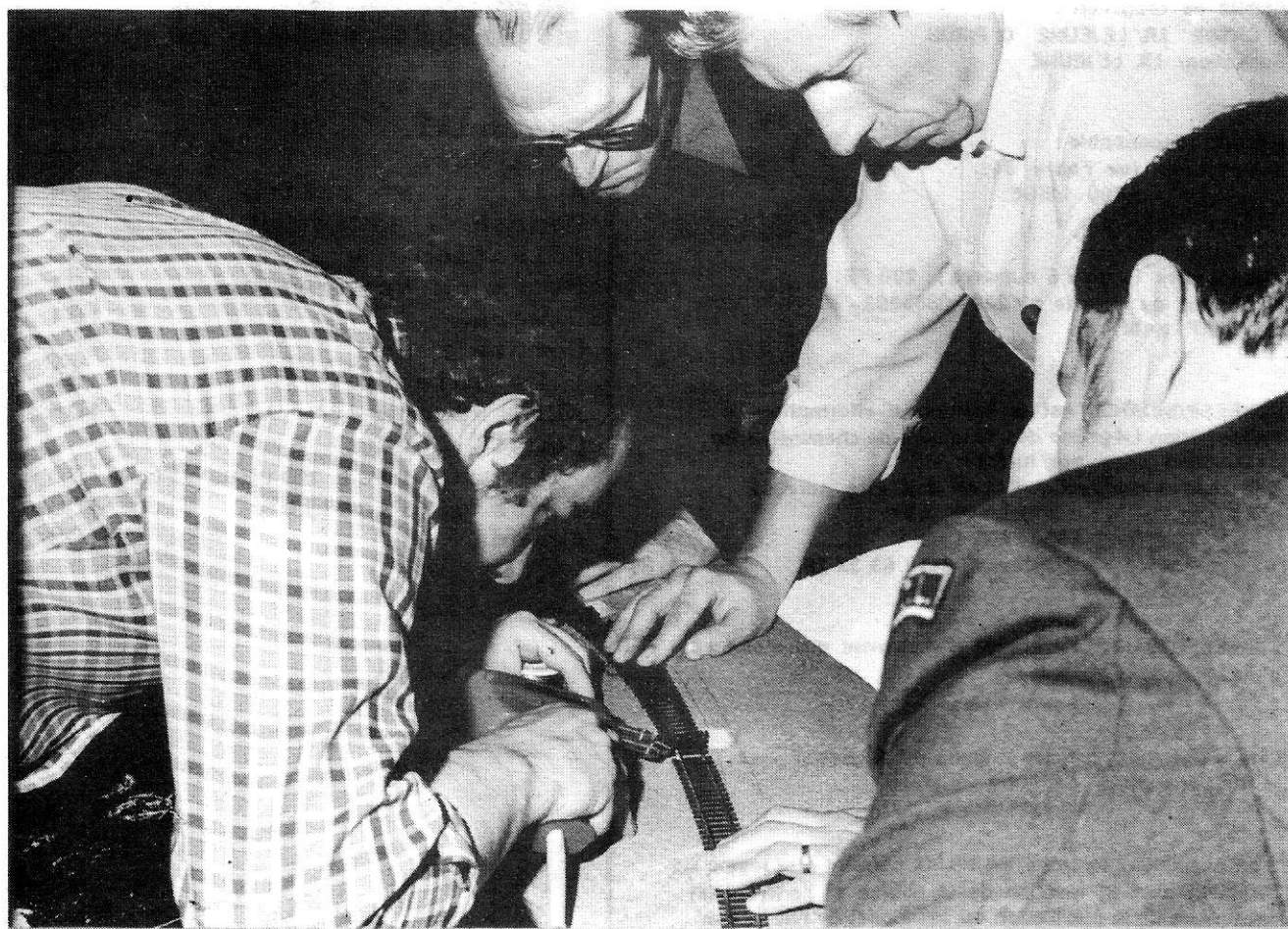


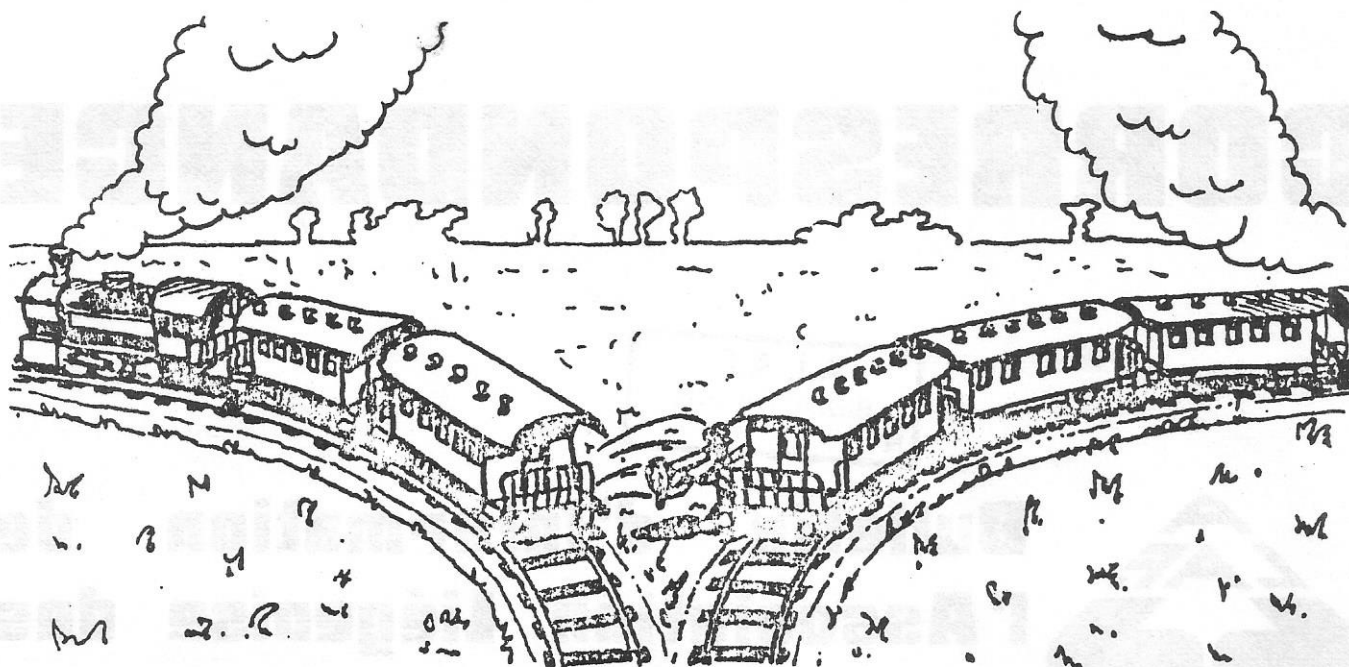
CORRESPONDANCE



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



août - septembre 1980 n°4-5



CORRESPONDANCE

Revue bimensuelle

Comité de rédaction :

P. CASINI J.R. LEJEUNE D. PIRON

Animation : J.R. LEJEUNE

Editeur responsable :

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

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

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

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

CORRESPONDANCE est envoyé gratuitement aux membres
d'ALAF asbl.

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

Sauf stipulation contraire, les textes peuvent être reproduits
librement avec la mention de la source et l'envoi d'un
exemplaire de la publication au secrétariat de l'ALAF asbl.
Cependant, la publication d'articles que nous empruntons à
d'autres publications reste soumise à l'accord de celles-ci.

Dactylographie : D. LOMBARD

Dessins : L. GREGOIRE

Maquette : J.R. LEJEUNE

N° 4-5

AOÛT
SEPTEMBRE

1980

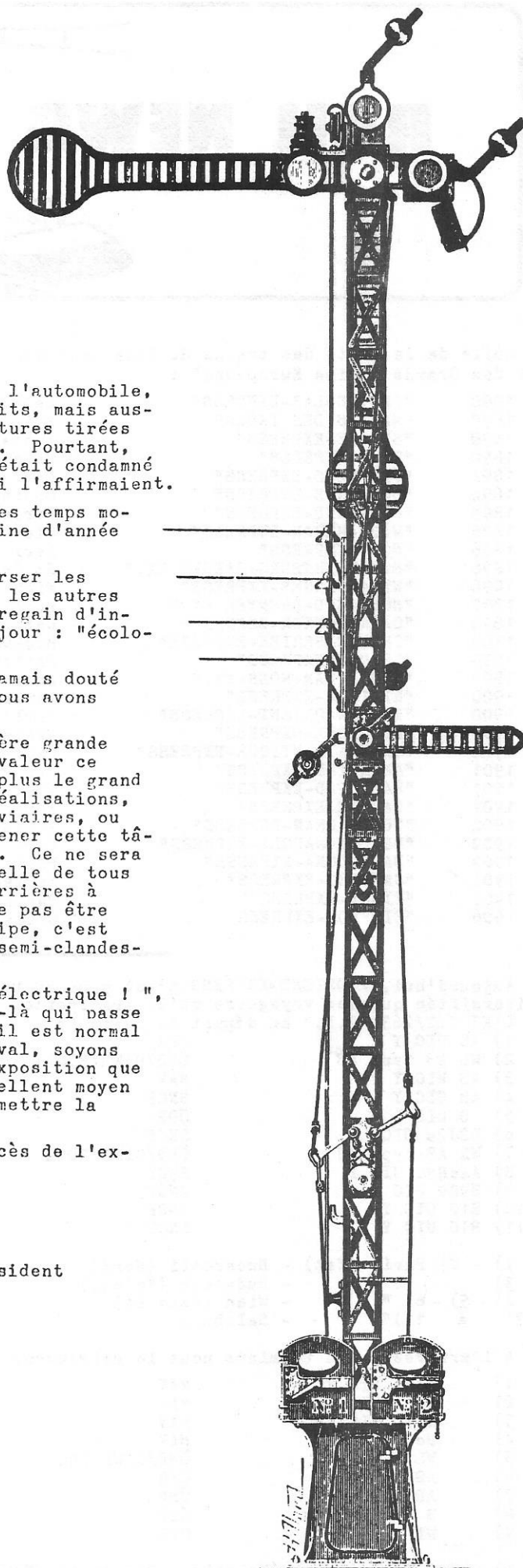
sommaire

Editorial	91
Rail News	92
A lire...et relire	94
Bourse	95
Sélection	96
Et si on voyageais	101
Divers	101
Compte rendu	
La voie HO	102
ALAF Réseau	105
Compte rendu	
Le matériel moteur FS	106
Trucs et ficelles	108
Agenda	108

couverture

Les poseurs de voie.
Photo J.R. LEJEUNE

EDITORIAL



Il est curieux de lire dans un journal consacré à l'automobile, rivale peu complémentaire du rail : "Trains de nuits, mais aussi trains de jour emportant leur cargaison de voitures tirées par une seule locomotive, quel gain d'essence !". Pourtant, il n'y a pas si longtemps, on disait que le rail était condamné c'était peut-être les mêmes journaux ou revues qui l'affirmaient.

Il est encore plus curieux de voir ces "bracles" des temps modernes changer littéralement d'avis en une vingtaine d'années seulement.

La leçon est que, bien ou mal, le rail a su traverser les années difficiles et mieux supporter la crise que les autres modes de transport. Il a même attiré sur lui un regain d'intérêt et, sans le vouloir, se retrouve au goût du jour : "écologique et économique" !

Nous, les adeptes inconditionnels, nous n'avons jamais douté de son développement et, à travers notre hobby, nous avons toujours été ses ambassadeurs, ses défenseurs.

L'année prochaine, notre club organisera sa première grande exposition. Elle sera l'occasion de remettre en valeur ce vieux mode de transport qui intéresse de plus en plus le grand public. A nous de bien le représenter avec nos réalisations, nos réseaux, notre documentations et objets ferroviaires, ou simplement par notre présence aux stands. Pour mener cette tâche à bien, il faut se mettre au travail de suite. Ce ne sera pas l'exposition de quelques-uns mais la nôtre, celle de tous les membres. Pour certains, il y a encore des barrières à abattre : timidité, peur des critiques, peur de ne pas être à la hauteur. L'exposition sera un travail d'équipe, c'est la clef du succès. Sortez de l'isolement, de la semi-clandestinité !

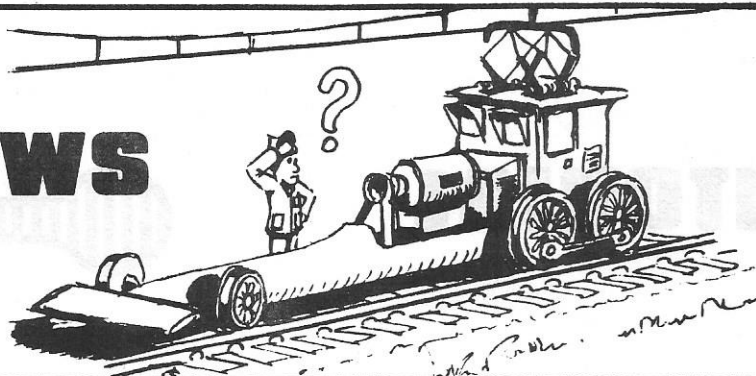
Ceux qui disent : "A son âge, il "joue" au train électrique !", ce sont des ignorants. C'est même peut-être ceux-là qui passent leur temps à jouer à la belotte dans un café. S'il est normal qu'on fasse de l'aéromodélisme ou du modélisme naval, soyons fiers d'être des modélistes ferroviaires. Et l'exposition que nous ferons à Coronmeuse au printemps sera un excellent moyen de l'affirmer pourvu que nous soyons nombreux à mettre la main à la pâte.

N'oubliez pas que l'A.L.A.F. c'est vous et le succès de l'exposition de mars 1981 est entre vos mains !

Le Vice-Président

P. CASINI

RAIL NEWS



Suite de la liste des trains de luxe créé par la "Compagnie Internationale des Wagons-lits et des Grands Trains Européens" :

1890	"PENINSULAR-EXPRESS"	Calais-Brindisi	WL-WR-F
1890	"MALLES DES INDES"	Brindisi-Express	WL-WR-F
1890	"SUISSE-EXPRESS"	Amsterdam/Oostende-Chur	WL-WR-F
1890	"ROME-EXPRESS"	Calais-Firenze/Roma	WL-WR-WS-F
1894	"PYRENEES-EXPRESS"	Paris-Biarritz/Luchon	WL-WR-F
1894	"OOSTENDE-EXPRESS"	Oostende-Wien	WL-WR-F
1895	"OBERLAND-EXPRESS"	Paris-Interlaken	WL-WR-F
1896	"WIEN-MERAN-EXPRESS"	Wien-Merano	WR-WS-F
1896	"NORD-EXPRESS"	Paris/Oostende-St Petersburg	WL-WR-F
1896	"ST PETERSBURG-CANNES EX."	St Petersburg-Cannes	WL-WR-WS-F
1896	"WIEN-CANNES-EXPRESS"	Wien-Cannes	WL-WR-F
1897	"NORD-SUD-BRENNER EX."	Berlin-Verona	WL-WR-F
1898	"CAIRO-LUXOR-EXPRESS"	Cairo-Luxor	WL-WR-F
1898	"TRANSIBERIEN-EXPRESS"	Moskwa-Irkutsk	WL-WR-WS-F
1898	"LUCHON-EXPRESS"	Paris-Luchon	WL-WR-F
1899	"AMSTERDAM-MONS-EX."	Amsterdam-Mons	WR-WS-F
1900	"RIVIERA-EXPRESS"	Berlin/Amsterdam-Ventimiglia	WL-WR-WS-F
1900	"BERLIN-ORIENT-EXPRESS"	Berlin-Budapest-Istanbul	WL-WR-F
1900	"NEW-YORK-EXPRESS"	Paris-Cherbourg	WR-WS-F
1900	"TRANSATLANTIQUE-EXPRESS"	Paris-Le Havre	WR-WS-F
1901	"ENGADINE-EXPRESS"	Paris-Chur	WL-WR-F
1901	"KARLSBAD-EXPRESS"	Paris-Karlsbad	WL-WR-WS-F
1901	"SAVOIE-EXPRESS"	Paris-Evian/Genève	WR-WS-F
1902	"TUNIS-ORAN-EXPRESS"	Tunis-Oran	WL-WR-F
1902	"BERLIN-NAPOLI-EXPRESS"	Berlin-Napoli	WL-WR-WS-F
1903	"BARCELONA-EXPRESS"	Paris-Port Bou/Barcelona	WS-WR-WS-F
1904	"CABOURG-EXPRESS"	Paris-Cabourg	WS-F
1904	"VICHY-EXPRESS"	Paris-Vichy	WR-WS-F
1906	"SIMPLON-EXPRESS"	Calais-Milano	WL-WR-WS-FS

Aujourd'hui, l'ORIENT-EXPRESS n'est plus qu'un international avec une composition aussi diversifiée que les voyageurs qu'il transporte.

L'EX 262/263 "O.E." au départ de Paris Est :

		N	HO
1) AB UIC Y	CFR	/	/
2) WL A3 type NU	ÖBB/CIWL/POOL	RIVAROSSI	RIVAROSSI
3) AB UIC Y	MAV	PIKO	PIKO
4) AB UIC Y	SNCF	/	EUROPOLITRAINS
5) B UIC X	ÖBB	/	/
6) D2d2s UIC	SNCF	/	F.T.-JOUF
7) WL AB type NU	ÖBB/CIWL/POOL	RIVAROSSI	RIVAROSSI
8) A4cB5c UIC Y	SNCF	/	EUROPOLITRAINS
9) B9C9 UIC Y	SNCF	/	EUROPOLITRAINS
10) B10 UIC Y	SNCF	/	EUROPOLIT.-JOUF
11) B10 UIC Y	SNCF	/	EUROPOLIT.-JOUF

- 1) - 2) Paris (Est) - Bucaresti (Nord)
 3) " - Budapest (Keleti)
 4) - 5) - 6) " - Wien (West bf)
 7) à 11) " - Salzburg

A l'arrivée à son terminus nous le retrouvons avec la composition suivante :

1)	Post UIC Y	MAV	/	/
2)	A UIC Y	MAV	PIKO	PIKO
3)	B UIC Y	MAV	PIKO	PIKO
4)	Bc UIC Y	MAV	/	/
5)	WL MU	ÖBB/CIWL/POOL	RIVAROSSI	RIVAROSSI
6)	AB UIC Y	CFR	/	/
7)	AB UIC X	ÖBB	/	/
8)	B UIC X	ÖBB	/	/
9)	WL UIC Y	CFR	/	/

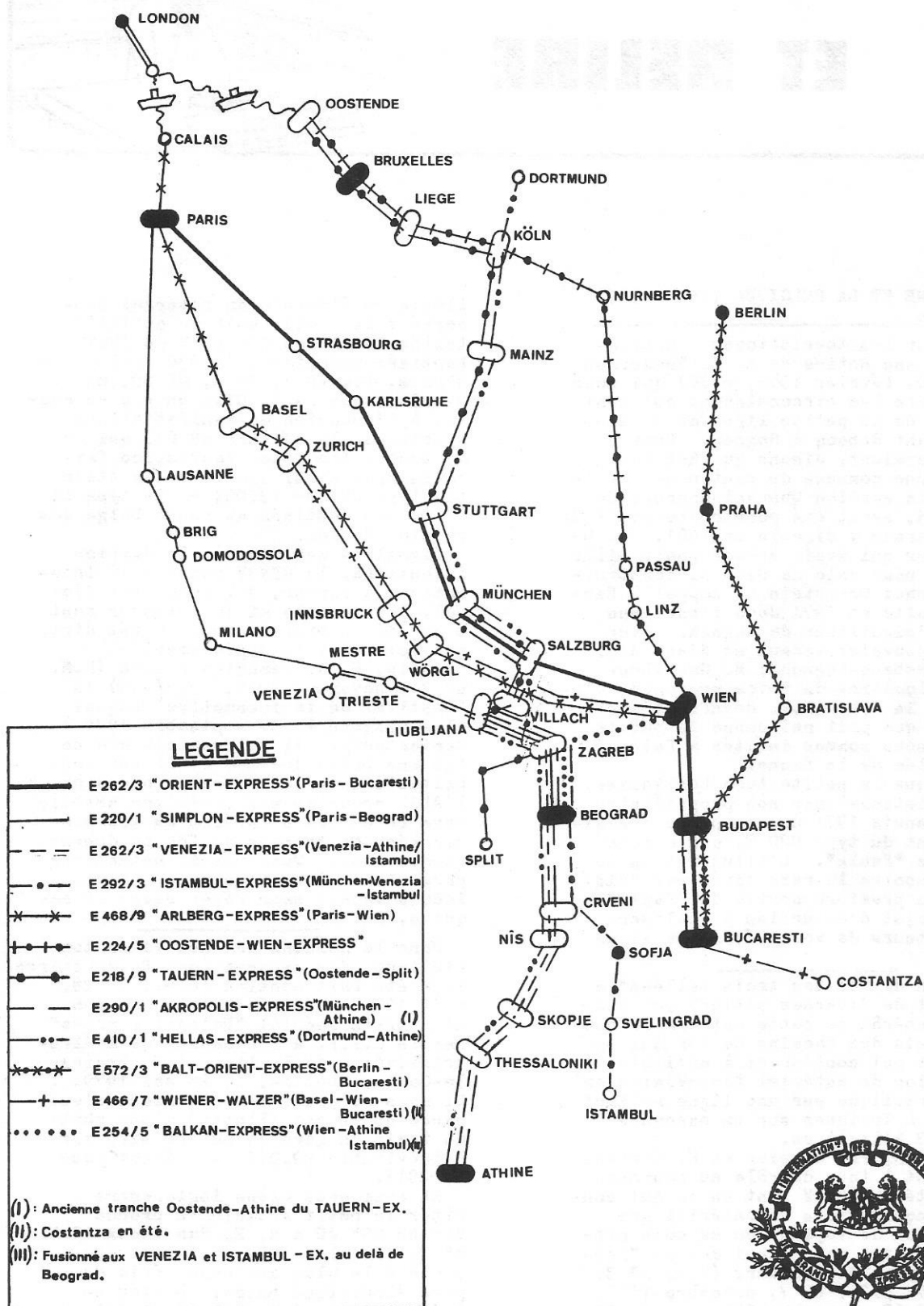
- 1) - 2) - 4) Budapest (Keleti) - Bucaresti (Nord)
 4) - 5) Paris (Est) - "
 7) - 8) - 9) Wien (West) - "

I' "ORIENT-EXPRESS"

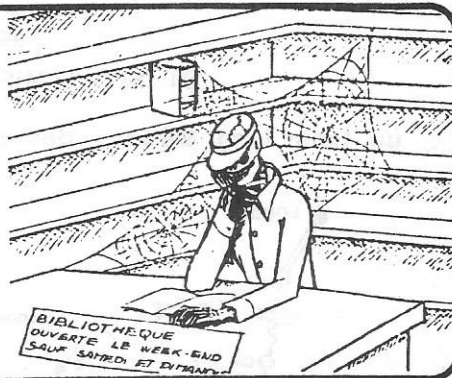
(II)

ET SES RAMIFICATIONS DE 1882 A' NOS JOURS .

" ... un train long 90ans , des descendants vrais et faux ..."



A LIRE ... ET RELIRE



RAIL MAGAZINE ET LA BELGIQUE (1977-1979) suite et fin

"Balade sur les touristiques Rebecq-Rognon" est une notice de M. R. Temmerman (R.M., n° 10, février 1978, p.30) qui nous fait connaître les circonstances qui sont à l'origine de la petite ligne de 3 kilomètres reliant Rebecq à Rognon. Pour ceux qui l'ignoraient, disons que Rebecq-Rognon est une commune du canton de Nivelles et que la section Quenast-Rognon, de la ligne 115, avait été construite en 1880. Le dernier train y circula en 1961. M. Eric Goegebeur qui avait acheté une vieille loco 020 T, pour voie de 0,60 m, construite en 1911 chez Orenstein et Koppel à Berlin, s'installe en 1974 dans l'ancienne maison de l'aiguilleur de Rognon. Avec l'aide des pouvoirs locaux et d'une A.S. B.L. "Rail Rebecq-Rognon", M. Goegebeur obtint 3 kilomètres de voies provenant d'une ligne de la S.N.C.F.V. désaffectée et c'est ainsi que prit naissance la petite balade que nous sommes invités à faire dans la vallée de la Senne.

Ajoutons que la petite loco berlinoise, baptisée "Pistache" par son propriétaire actuel, a depuis 1974 une compagne anglaise, également du type 020 T, qui a reçu le prénom de "Paula". L'illustration du texte nous montre la rame tirée par "Pistache" et la première sortie de "Paula". Voilà un projet d'excursion à réaliser par les amateurs de voies étroites et de vapeur.

"Le chemin de fer des trois vallées" a fait l'objet de diverses notices qui soulignent l'intérêt de cette entreprise courageuse d'amis des chemins de fer qui ont constitué et qui continuent à enrichir une collection de matériel ferroviaire en service touristique sur une ligne reliant Mariembourg à Treignes sur un parcours d'environ 13 kilomètres.

MM. R. Belon, Ph. Garnier et M. Mertens nous tiennent à tour de rôle au courant de l'activité du CFV3V tant en ce qui concerne les acquisitions de matériel que l'organisation de voyages en ce coin pittoresque de notre pays ainsi que de "festivals vapeur" à Mariembourg (R.M. n° 3, juillet 1977, p.26; n° 7, novembre 1977, pp.25-27; n° 19, novembre 1978, pp.36-38; n° 28, août 1979, p.35).

Diverses illustrations nous montrent

plusieurs éléments du matériel conservé soit froid, soit en activité, telles les locos 040 n° 7 de 1942, baptisée Godelieve, la 030 MF 73 dite Minnie, les AD 7, AD 8, MF 33, 82 et 91 ainsi que la SA 01. On y a vu aussi, à l'occasion de manifestations spéciales, la célèbre 29.013 qui est de toutes les fêtes touristico-ferroviaires, ainsi que la belle Atlantique type 12, n° 12.004 et le type 64 n° 64.065 destinés au musée belge des chemins de fer.

Signalons que d'après le dernier inventaire, le CFV3V possède 16 locomotives à vapeur, 2 locomotives diesel, 7 autorails et 10 voitures dont 3 anciennes prussiennes. C'est dire que cela vaut le déplacement.

Enfin, M. A. Papazian relate (F.M. n° 31; novembre 1979, pp.36-37) le "Festival de la locomotive" auquel il a assisté le 30 septembre 1979 à Mariembourg. Il est certain que ce fut une belle journée et il est souhaitable qu'à la prochaine occasion l'ALAF organise une expédition amicale vers ce centre d'intérêt où les passionnés des chemins de fer se donnent rendez-vous. Quelques illustrations parmi lesquelles nous relevons une loco à vapeur sans foyer récemment acquise.

Dans le domaine des activités touristiques des associations ferroviaires il a été fait mention (R.M., n° 28, août 1979, p.35) de l'organisation d'un train spécial "Beloeil express" par le G.T.F. à l'occasion de l'électrification de la ligne 117, Braine-le-Comte - Luttre, le 26 mai 1979. Si nous relevons cet événement c'est parce qu'il est illustré d'une photo du train en gare de Luttre tirée par l'inévitable 29.013 et l'électrique BB 2913.

Et ceci nous amène logiquement à citer le petit article "A propos des BB 29" dû à M. E. Van Hoeck (R.M. n° 30, octobre 1979, p.17) et consacré à la plus ancienne série du parc électrique belge. Livrée en 1949 après un long retard dû à la guerre, ces locomotives ont été construites par la S.A. Baume et Marpent

en collaboration avec les ACEC pour l'appareillage électrique. Elles ont été mises en réserve en 1976 à Ronet mais sont réapparues sur le réseau pour combler certaines lacunes de nos effectifs. L'article fournit quelques renseignements utiles sur cette série dont il ne reste que les n° 2903 à 2913 et 2920. Deux photos de la 2904 belge et de la BB 315 de la SNCF permettent de relever l'analogie de ces deux locomotives.

En ce qui concerne la livrée de nos nouvelles locomotives, M. Yves Steenebruggen (R.M., n°9, janvier 1978, p.48) attire notre attention sur le fait que la SNCB s'aligne sur les principales compagnies américaines et européennes qui abandonnent la discrétion d'autrefois pour donner à leur matériel des couleurs vives dans un but sans doute esthétique, mais aussi dans un but de sécurité car ainsi, les trains deviennent plus visibles à longue distance.

L'auteur nous décrit le choix de couleurs fait par la direction de la SNCB après divers essais réalisés entre février et décembre 1976, tant en ce qui concerne les motrices électriques que les locomotives diésel. A titre d'illustration nous pouvons voir l'électrique 2604 et la diésel 5109 dans leurs nouvelles parures.

Les renseignements qui nous sont fournis à propos de nos locos diésel sont peu nombreux.

Il faut lire l'article de M. R. Belot (R.M., n° 26, juin 1979, pp.11-13) qui concerne "Les locomotives diésel des séries 202, 203 et 204" qui devinrent les types 52, 53 et 54. Ces engins de type CC au nombre de 40 (13 types 52, 19 types 53 et 8 types 54) sont décrits avec précision tant dans leur état primitif qu'après les modifications techniques qui leur ont été apportées.

Les illustrations nous présentent, dans l'ancienne numérotation les 203.010, 203.002, 204.007 et 204.005. Dans la nouvelle numérotation nous voyons la 5306 en 1974 et ensuite en 1979 après sa transformation et son changement de livrée.

L'article de M. Belot se complète d'ailleurs d'une notice de MM. L. Calay et M. Thiry "La 5306 fait peau neuve" qui décrit l'opération de chirurgie esthétique subie par cette loco en 1978.

Abordons pour terminer les tramways.

Le millénaire de Bruxelles a procuré à M. Ph. Mirville l'occasion d'un article (R.M., n° 29, septembre 1979, pp 14-15) qui peut intéresser les amateurs de tramways puisqu'il nous fait rapport sur l'exposition organisée par la STIB et intitulée "Cent ans de transport à Bruxelles". Sont décrits tous les engins exposés de mai à octobre 1979 en une station de pré-métro du centre de la ville ainsi qu'au dépôt de Tervueren. Nous ne pouvons ici que renvoyer les amateurs à l'article et aux photos qui l'accompagnent.

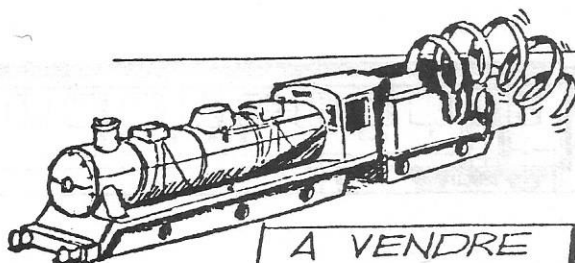
Pour rester dans le domaine des tramways bruxellois nous avons relevé dans un article de M. Dahlström intitulé "Impressions sud-américaines : le Paraguay" (R.M. n° 29, septembre 1979, pp.34-38) qu'en 1977 l'organisme d'Etat exploitant l'Administration des Transports Electriques avait acheté d'occasion des anciens trams de Bruxelles pour remplacer le vieux matériel nord-américain.

Enfin, "Le futur Pré-Métro" de Bruxelles a retenu l'attention de M. Ph. Mirville (R.M. n° 31 novembre 1979, p.17). Il nous présente le projet de la STIB de réaliser un métro léger augmentant la vitesse commerciale du tramway, accroissant de 25 % la capacité horaire et permettant le retrait des anciens trams inconfortables. Cette formule plus économique que le projet de métro lourd sera concrétisée par des véhicules d'un poids de 45,25 tonnes, capables de transporter 233 voyageurs. La rame de 31,52 m de longueur sera animée par 4 boggies bi-moteurs d'une puissance totale de 584 Kw.

Cet aperçu rapide des articles concernant à quelque titre que ce soit la Belgique, parus dans RAIL MAGAZINE, ne donne qu'une simple information qui devrait inciter à lire cette intéressante revue française qui porte ses regards sur tout ce qui concerne les chemins de fer.

R. van der Made

BOURSE



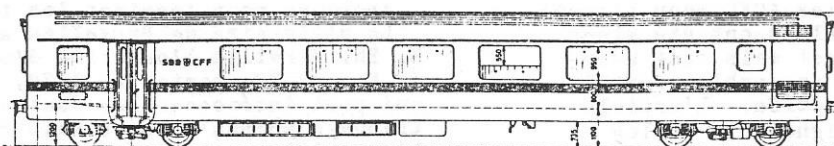
A VENDRE
JAMAIS ROULE

A VENDRE OU A ECHANGER

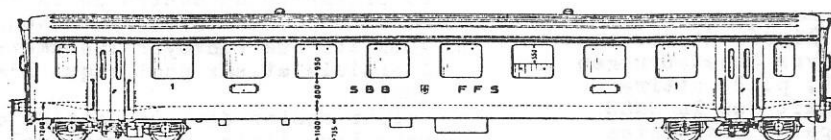
Echelle N : 1 loco américaine (jamais roulé)
+ 3 wagons US (les 4 pièces :
1.300 FB)

Echelle HO: assortiments de sapins BUSCH,
5 tailles, 18 pièces par sachet
360 FB

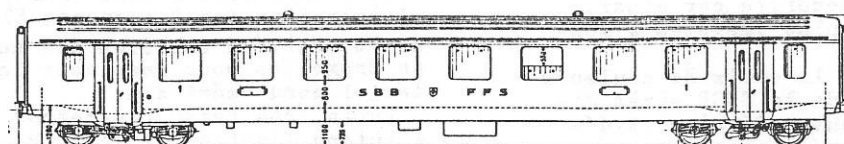
Téléphoner le soir à M.MANDUSIC 041/434571



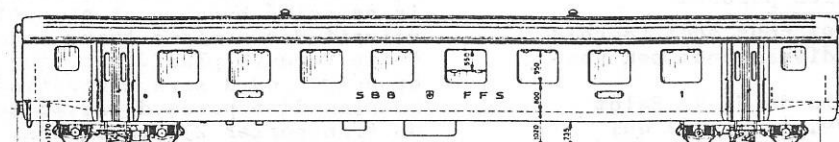
As I
1956
1 u.
/



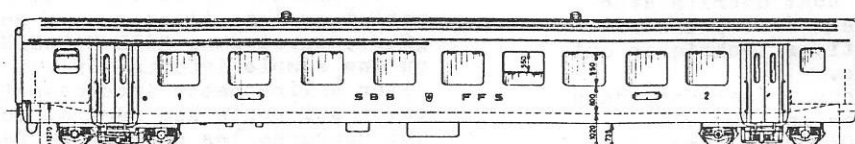
A I
1958
100 u.
FLE-HAG-LIMA



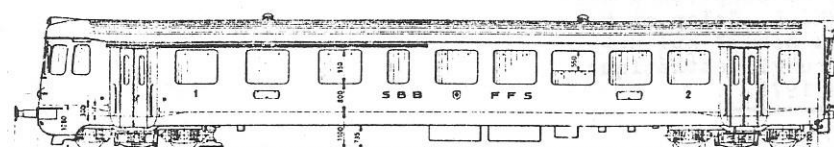
A I modérnisé
1973
80 u.
/



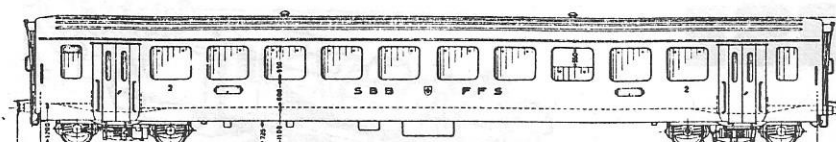
A II
1965
80 u.
MAR-ROCO



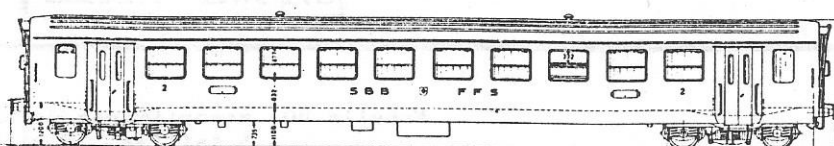
AB II
1968
145 u.
/



AB t I
1959
16 u.
HAG

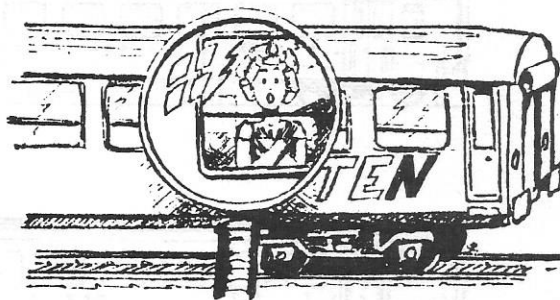


B I
1956
778 u.
FLE-HAG-KLE; LIMA



B I
1962
45 u.
/

SELECTION



VOITURES UNIFIÉES type I et II des CFF

Quand on pense à un train voyageurs du service intérieur suisse, on pense aussitôt à ce matériel léger très répandu et bon pour tous les services, de l'omnibus à l'express.

Les CFF, pour ses besoins intérieurs ont adopté depuis 1937 un modèle de voiture qui devait se caractériser par un poids minimum pour permettre de soulager les engins de traction sur les lignes à tracé difficile et en même temps, une très bonne rigidité et résistance mécanique. Après cette première série et dès 1956, les "unifiées I" firent leur apparition.

Si l'on se réfère au nombre construit, 1243 unités, on peut croire que les CFF ont été satisfaits de ce type de matériel, la répartition est reprise au tableau 1.

Après l'achèvement de la construction des derniers véhicules de cette série, vers 1965, et devant le besoin croissant en matériel roulant, les CFF, au lieu de reprendre de longues et coûteuses études sur un nouveau type de voiture unifiée, ont tout simplement repris et amélioré les projets de la série I. Quand on est satisfait de quelque chose que l'on connaît bien et qui a fait ses preuves des années durant, pourquoi chercher autre chose ?

Et voilà que la nouvelle série des voitures dites unifiées II vit le jour à partir de 1967/68. Il faut être amateur ou connaisseur de matériel suisse pour reconnaître d'un coup d'oeil les voitures des deux séries. Pourtant, il y a des

différences visibles si on se donne la peine de comparer. Les voitures de série II ont une longueur de 24,700 (contre 23,400 pour celles de la série I), des bourrelets de caoutchouc (mais la série I commence aussi à en être équipée), les fenêtres aux extrémités sont plus petites, les extrémités n'ont plus de mains-courantes ni le léger rétrécissement, caractéristique de la série I. Les voitures unifiées type II ont été construites en 721 exemplaires subdivisés comme décrit au tableau 2.

Les deux séries sont équipées de génératrices autonomes pour l'éclairage. Leur vitesse est limitée à 140 km/h. Comme on l'a vu précédemment, elles sont affectées à toutes sortes de services intérieurs. Mais il n'est pas exclu que, pendant une période de pointe estivale, on puisse les voir mettre les roues hors du réseau suisse, notamment en Italie sur les parcours Genève-Ancona, Zürich-Venezia, Basel-Milano.

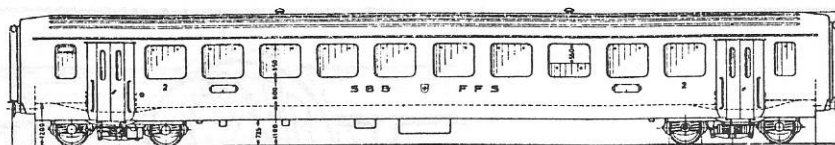
Il arrive, même si c'est exceptionnel, que la réalité rejoigne certaines fantaisies des réseaux miniatures. On a vu pire ! Si je vous disais qu'une rame de 13 voitures DB "silberfleeche" a fait un spécial "München-Lecce", une bagatelle de 1500 km pour des voitures de banlieue. Les grands réseaux ne se payent-ils pas aussi quelques belles tranches de "libertés artistiques" ? (forcées, reconnaissons-le). Mais laissons cela pour un éventuel article à part.

tableau 1

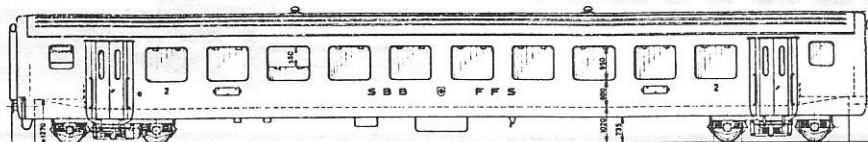
1	AS	voiture	salon
180	A	"	1ère classe à couloir central
16	ABt	"	1ère/2ème classes à couloir central + cabine de conduite
1023	B	"	2ème classe à " " (réversible)
6	Bt	"	2ème classe à " " + cabine de cond. (rév.)
11	WR	"	restaurant (7 transformées en 1975 en self-service)
6	DZt	fourgon postal	avec cabine de conduite pour réversibilité

tableau 2

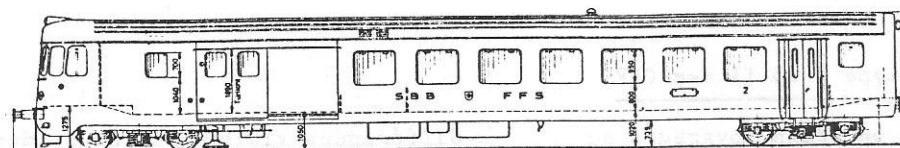
80	A	voiture	1ère classe à couloir central
145	AB	"	1ère/2ème classes à couloir central
276	B	"	2ème classe à " "
30	BDt	"	2ème classe/fourgon à " " avec cabine de cond. (rév.)
150	D	fourgon	
30	DZt	fourgon postal	avec cabine de conduite (réversibilité)
10	DZ	fourgon postal	



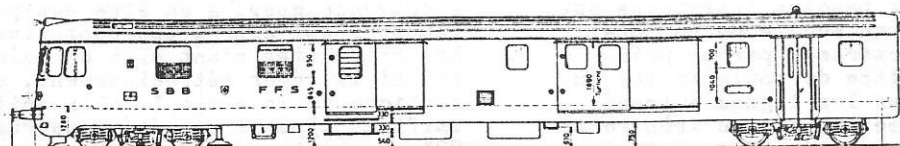
B I modernisé
1973
200 u.
/



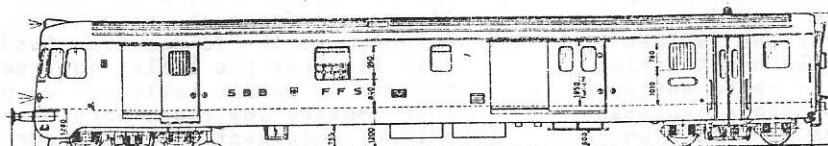
B II
1965
276 u
ROCO



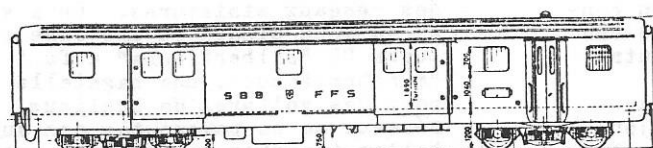
BD t II
1976
30 u.
/



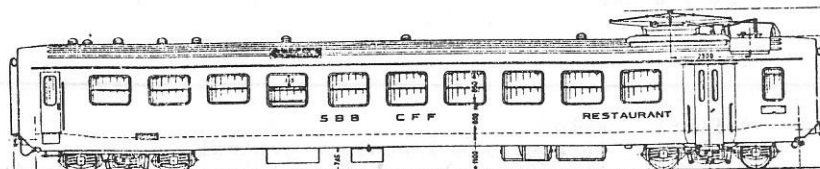
DZ t II
1966
40 u.
/



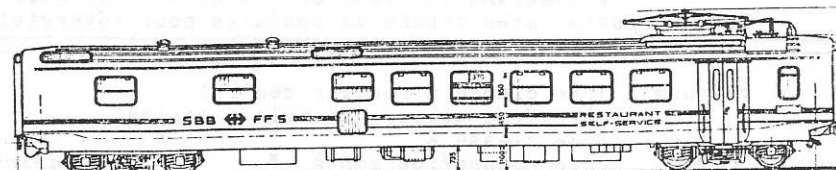
DZ t I
1959
6 u.
/



D II
1968
150 u.
KLE- LIMA-ROCO



WR I
1961
29 u.
FLE- HAG- KLE- LIMA



WR I
1975
7 u.
LIMA

tableau 3

		AI	AII	BI	BII	ABtI	DII	WRI	DZ	SELF-SERVICE
1963	FLEISCHMANN	X		X				X		
1965	HAG	X		X		X		X		
1967	KLEINBAHN			X		X		X		
1968	LIMA	X		X			X	X		X
1969	MÄRKLIN		X							
1977	ROCO		X		X		X		X	

LES MODELES

Beaucoup de marques ont reproduit les modèles des séries unifiées I et II mais hélas, un seul l'a fait correctement. Et comme par hasard c'est ROCO ! Mais voyons à travers le tableau 3 le panorama des productions.

Voyons maintenant le détail, marque par marque. Il va de soi que, par souci d'objectivité, le modèle sera comparé avec le prototype réel de la même série.

FLEISCHMANN : Il faut reconnaître que pour l'époque, les modèles, même s'ils n'étaient pas à l'échelle (245 mm contre 272 mm), se rapprochaient de la réalité. Mais la série est restée inachevée et, le plus grave est qu'on ait voulu duper les modélistes en vendant une version A fantaisiste puisqu'elle n'est que la redécoration de la version B. Comptez les fenêtres et leur distance réciproque ! Ces modèles ne correspondent plus aux exigences des ferroviathes et ils seraient à revoir par le constructeur. EN BREF : Prix élevé pour des modèles non conformes.

HAG : C'est bizarre, pour un constructeur qui est sur place, HAG est vraiment "passé à côté du modèle". Qu'on ne vienne pas me dire que c'est là un effet du hasard. Bravo HAG ! Continuez comme ça ! La raison existe. En effet, le constructeur a voulu suivre la trace de MÄRKLIN, c'est à dire : avoir des modèles courts avec caractéristiques mécaniques compatibles avec cette marque. EN BREF : Prix exagéré pour le résultat; modèles robustes (peut-être prévoit-on la compétition sur rail plutôt que du modélisme chez HAG !).

KLEINBAHN : C'est un peu la même chanson que HAG sauf qu'ici, circonstance aggravante, on a raccourci ~~exagérément~~ les modèles: 222 mm, pourquoi pas 200? ou 100 mm. Arrivé à ce point-là, autant avoir un très beau modèle d'un wagon marchandises "long" ! Par contre il y a une certaine finesse de gravure que l'on ne retrouve pas chez les deux premiers constructeurs. EN BREF : Pour la réalisation, le prix est juste (ici vous ne devez pas payer un "supplément" pour le nom de la marque). J'ouvre une parenthèse pour vous faire remarquer que si vous possédez des modèles des marques citées ou que vous êtes adeptes "inconditionnels" d'une marque ou d'un système, c'est votre droit le plus strict, de grâce ne mélangez pas des modèles de marques différentes; n'attelez pas les modèles "raccourcis" avec d'autres à l'échelle. C'est très laid. Bornez-vous à faire des rames complètes les plus homogènes possible. Si vous n'y gagez pas en réalisme, au moins vous respecterez le "coup d'oeil". Naturellement ce n'est qu'un conseil.

LIMA : Sur les cinq modèles présentés, trois seulement sont valables et peuvent être améliorés. Il s'agit des voitures AI, WR SELF-SERVICE et du fourgon. Les autres sont seulement des variantes repeintes, comme la WR rouge qui n'est qu'une voiture de 1ère classe à qui on a collé un panto sur le toit et que l'on a maquillée ou mieux "camouflée" pour la faire passer pour ce qu'elle n'est pas. Pourvu qu'ils ne le voient pas, se sont-ils dits chez LIMA ! EN BREF : Bas prix, mais la qualité et le réalisme sont du même niveau. A déconseiller

MÄRKLIN : Une seule version nous est proposée (AII). Elle est réalisée selon les principes chers au constructeur. Ici l'on retrouve le modèle raccourci, avec bogies non conformes, tampons imprimés dans la tôle,... Nos amis "märklinistes" auront bien des difficultés pour former une rame dans une composition réaliste (pas de B 2ème cl, Wr ni fourgon) à moins que chez eux on ne voyage qu'en 1ère classe. EN BREF : Prix supérieur à la réalisation, même commentaire que KLEINBAHN.

ROCO : Le seul constructeur qui a su réaliser des voitures qui englobent en même temps, échelle, finesse et réalisme. Il faudrait vraiment "faire l'aveugle" pour ne pas le voir. On ne peut que s'incliner devant la beauté des modèles aussi bien faits. Et pourquoi se priver de ce plaisir ? Quelle que puisse être l'argumentation des autres constructeurs, quel gâchis ils ont fait ! Pourquoi a-t-il fallu tant d'année pour comprendre qu'il ne faut pas accepter "n'importe quoi" de certains constructeurs. EN BREF : Très bons prix pour des modèles très bien finis. Ils remplacent d'un coup toutes les productions précédentes. Ils doivent se trouver aussi bien chez le collectionneur que chez celui qui possède un réseau suisse. Pour former une rame complète, il ne manque plus qu'un wagon-restaurant rouge ou un restaurant libre-service. Espérons que ROCO va exhausser ce désir car il est un fléau qui frappe fréquemment et sévèrement les séries de voitures lesquelles sont le plus souvent amputées d'un ou plusieurs modèles.

TABLEAU COMPARATIF

Caractéristiques	FLE	HAG	KLE	LIMA	MÄR	ROCO	NOTES
<u>1) CAISSE</u>							
- longueur	1°	0"	0'	2*	0+	3	° 245 au lieu de 272 mm " 240 " " " " " 222 " " " " * 265 " " " " + 240 " " " "
- toiture	2°	3	2'	2*	2+	3	° 2 aérateurs de trop " absence des aérateurs * aérateurs pas bien rendus + livrée argent jusqu'au bourrelet " trop simplifié + non conformes, c'est le même que celui de la WR UIC
- bas de caisse	3	2"	3	2"	1+	3	° tampons trop écartés " portes d'about vertes au lieu d'être argent + tampons à peine ébauchés en bas relief sur la tôle de la caisse
- extrémités	1°	2"	2"	3	1+	3	° espacement réduit vu le raccourcissement de la caisse " une fenêtre manque * 8 fenêtres au lieu de 10 pour la RII 2ème classe
- portes, fenêtres	1°	2°	2°	1*	1°	3	" teinte un peu claire * succinctes " succinctes et certaines pas placées au bon endroit ° sur certaines voitures le code de marques est 84 au lieu de 85
- moulage accessoires	2	1	2	1	1	3	+ ensemble collé, impossibilité d'éclairer ou détailler l'intérieur
- décoration	3	3	2'	3	3	3	
- inscriptions	3	3	3	1*	1"	2°	
- système de fixation	3	3	0+	3	3	3	
- éclairage système	3	3	0	1	3	2	
- hauteur du plan des rails	1	1	2	1	1	3	
<u>2) BOGIES</u>							
- dim./proport.	3	2	2	3	3	3	
- détails	3	2"	1+	2"	1+"	3	" absence de génératrice + bogie schlieren mais d'un autre type
- gravure	2	1	3	2	2	3	
- teinte	3	2"	2+	2+	3	2"	" trop foncée ° trop claire ° boudin haut " " " et grossier + " " en plastique * " " et chromé
- essieux	2°	1"	1+	1*	1"	3	
<u>3) ENSEMBLE VOITURE</u>							
- poids	3	3	1+	3	3	3	+ trop léger
- roulement	3	3	2	3	3	3	
- stabilité	3	3	2	3	3	3	
- aménagement int.	0	3	1+	1+	0	2°	+ simple et pas peint ° pas peint
- distance entre 2 voitures	2	1	2	1	1	2	
- compatibilité avec autres marques	1	3	3	3	1	3	
- comportement sur app. de voie	3	2	3	2	2	3	
TOTAL	52	51	44	48	42	67	
% de fidélité	72	71	61	67	58	93	
prix en FB	450	490	210	165	355	315	
différence avec ROCO	+135	+175	-105	-150	+40	-	

P. CASINI

ET SI ON VOYAGEAIS

Le modélisme est devenu une occupation pour laquelle de nombreuses personnes sacrifient le plus cher de leur temps. Que ce soit du modélisme ferroviaire, routier, naval ou aéronautique, l'impact et l'étendue de cette passion est incontestablement spectaculaire.

Nous, membres de l'ALAF, nous sommes plus spécifiquement attiré par le modélisme ferroviaire, c'est à dire la reproduction la plus exacte en miniature d'un chemin de fer et de son environnement. Souvent, nous sommes émerveillés devant la splendeur de reproduction en HO ou en N de telle "Pacific" ou de telle autre "BB". Et combien grand est notre étonnement lorsque l'on découvre la technologie qui anime les locos vapeurs et la perfection nécessaire pour que roule le TGV.

Mais, un défaut qu'on rencontre volontier chez le modéliste, c'est l'oubli de l'utilité première du chemin de fer. Jamais Stephenson n'a construit sa célèbre "Rocket" dans le but de la voir reproduire par les générations futures à toutes les échelles possibles et imaginables. Stephenson ne

songeait qu'à créer un moyen de locomotion qui allait devenir rapide et confortable.

D'autre part, pour que les créations du modéliste moderne soient de véritables joyaux, celui-ci ne doit pas retirer ses leçons uniquement de photos ou de bouquins, mais aussi et surtout des voyages en chemin de fer qui lui feront savourer l'ambiance des grands réseaux. La reproduction de cette ambiance n'est-elle pas le souci de chacun de nous?

C'est ainsi que dans cette rubrique: "ET SI ON VOYAGEAIT", je me propose de vous faire partager les voyages en train qui sont pour moi le premier pas vers l'apprentissage du vrai modélisme vers lequel nous tendons.

Dès le prochain numéro, je vous conterai le périple que j'ai entrepris en train à l'aide de la carte INTER-RAIL pendant quinze jours s'étalant de la fin juin au 13 juillet.

Rendez-vous au prochain numéro où, ensemble, nous parcourrons l'Allemagne, la France et surtout l'Italie.

DENIS LOMBARD

DIVERS

- * FESTIVAL VAPEUR sur le CFV3V
Dimanche 29 septembre. Avis aux amateurs de chaudrons.
- * Nous saluons la création de l'asbl MSTB (Museumstroomtrein der Twee Bruggen) qui a pour objectif principal la conservation et l'exploitation de matériel ferroviaire des chemins de fer industriels dans la région de Vilvoorde
Renseignements: M. DUVIVIER, Rekerstraat, 9
1712 Vleserbeek
Tél.: 02/532 53 05
- * Nous saluons également la naissance de l'ATF-Belgique. L'Association pour le Tourisme ferroviaire organise des voyages dont les principaux buts sont des curiosités touristiques, souvent ferroviaires. Les prochains voyages se feront:
- Samedi 20 et dimanche 21 septembre 1980
buts: Pithiviers, St Eutrope et chemin de fer du Blanc-Argent.
- Du samedi 8 au mardi 11 novembre 1980:
voyage touristique, gastronomique et oenologique en Beaujolais.
Renseignements et inscriptions:
ATF-Belgique, Monsieur Luc CALAY
Avenue J.B. Sluysmans, 135, B-4030 Liège.
Tél.: 041/42 88 44

COMPTE RENDU

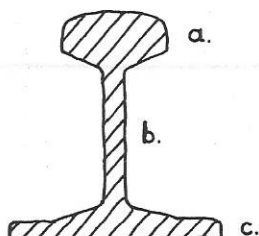
LA VOIE HO ETUDE COMPARATIVE.

Le modélisme de chemin de fer étant une passionnante distraction, c'est pourquoi nous, les amateurs de tous âges, nous devons être difficiles pour reproduire intégralement ce qui existe en réalité.

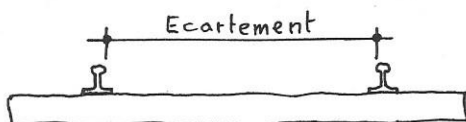
L'avantage du chemin de fer miniature, c'est qu'il est sans cesse perfectible; il est toujours possible de faire mieux.

Ne perdons pas de vue que la base du réseau est la voie ferrée. Elle comprend une infrastructure et une superstructure. L'infrastructure comporte entre autres, les déblais, remblais, ponts, viaducs, etc... Tandis que la superstructure est composée des rails.

1. LE RAIL ou profilé, se compose d'une bande de roulement nommée "CHAMPIGNON" (a), d'une âme (b), et de la semelle (c) (cfr fig. 1). Pour un bon fonctionnement, il faut veiller à l'état de propreté du champignon. Dans les différentes marques qui se vendent sur le marché, il faudra faire attention car les profilés n'ont pas tous les mêmes dimensions.



2. L'ECARTEMENT : (cfr fig. 2) Par écartement on désigne la distance mesurée entre les bords intérieurs des champignons de deux rails constituant la voie. L'écartement de 1435 mm est appelé communément voie normale pour le chemin de fer réel.

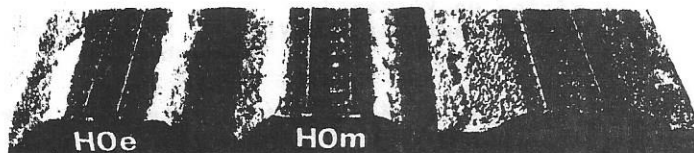
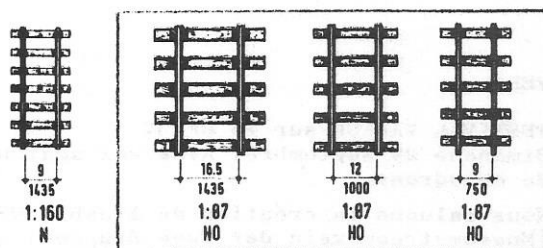
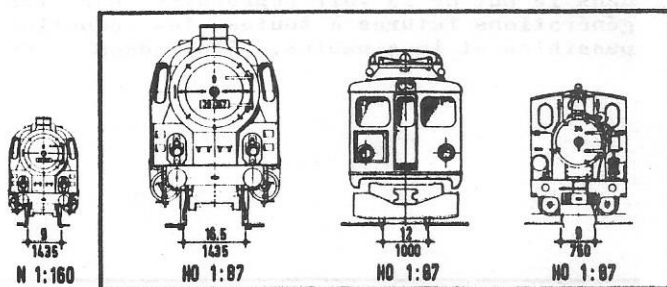


Les divers écartements réduits ont été aussi fixés par accords internationaux, ils sont désignés par les symboles suivants :

écart. voie (en mm)	écart. voie
Z = 6,5	OO = 19,0
N = 9	S = 22,5
TT = 12	O = 32
HO = 16,5	I = 45

La grande majorité des marques construisent dans l'écartement HO, soit 1/87. L'écartement N (1/160) prend une assez grande extension et le Z (1/220) est le dernier venu (voir CORRESPONDANCE n° 3 juin 79 p. 10). A noter qu'à partir de l'écartement O, on trouve déjà des modèles qui fonctionnent à la vapeur vive.

La voie du vicinal est appelée voie métrique car son écartement est de 1 mètre. A l'échelle HO, on aura un écartement de 12 mm appelé HOm. L'écartement dit "voie étroite" est de 0,750 à 0,600 m; à l'échelle 1/87 on aura un écartement de 9 mm appelé HOe (cfr fig 3 et 4).



Extraits du catalogue BEMO.

ETUDE DES VOIES COMMERCIALISEES

Pour faire un choix sur la voie, il faut faire une étude sur le profilé, travelage, accessoires et leurs commandes (manuelles ou électriques).

LE PROFILE : Si le profilé était à l'échelle 1/87 nous aurions 0,85 mm de bande de roulement et une hauteur de 1,724 mm, je vous laisse le soin de calculer les dimensions du profilé pour le N ! Donc nous pouvons déjà conclure qu'aucune marque courante ne fait le profilé à l'échelle. Mais il faudra prendre en considération ces dimensions, car elles ne sont pas standard et différent d'une marque à l'autre.

Exemples :

	ROCO	MARK. K	JOUEF
Largeur du roulement	1 mm	1,3 mm	0,8
Hauteur du profilé	2,4	2,8	2,6
Largeur de la semelle	2	2,7	2

Ces différences provoquent des difficultés d'accouplement et de mauvais contacts électriques, il faudra pour cela prendre la même marque.

MATERIAU DU PROFILE : Les profilés vendus sur le marché sont, soit en fer, en laiton. (alliage cuivre + zinc) soit en maillechort (alliage cuivre + zinc + nickel)

PROPRIETE ELECTRIQUE DE CES METAUX

Fer : $0,10 \Omega / \text{mm}^2 / \text{mètre}$
 Cuivre : $0,175 \Omega / \text{mm}^2 / \text{mètre}$
 Zinc : $0,062 \Omega / \text{mm}^2 / \text{mètre}$
 Nickel : $0,12 \Omega / \text{mm}^2 / \text{mètre}$

PROPRIETE MECANIQUE DE CES METAUX

Fer : dur, se plie facilement.
 Laiton : aussi dur que le fer, se plie plus facilement.
 Maillechort : très dur, inoxydable, très flexible.

INCONVENIENT DE CES METAUX

Fer : rouille, se redresse difficilement après pliage,

Laiton : se redresse difficilement après pliage, se casse et craque (écrouissage).

A VOUS DE CHOISIR

Profilé en fer : $0,10 \Omega / \text{mm}^2 / \text{mètre}$, conducteur moyen de l'électricité, se plie facilement mais difficile à redresser, dur, rouille (mauvais contacts), couleur du métal : blanc.

Profilé en laiton : très bon conducteur de l'électricité, se plie facilement mais à l'inconvénient de s'écrouir et devient cassant (plus délicat que le fer), couleur du métal : jaune.

Profilé en maillechort : Bon conducteur d'électricité (meilleur que le fer, un peu moins bon que le laiton), se plie et se redresse facilement (élasticité), inoxydable, couleur du métal : blanc légèrement rosé.

TRAVELLAGE ET BALLAST : Certaines marques fabriquent le ballast séparément (sauf MARKLIN où le ballast fait corps avec la voie). Les travellages des marques choisies sont en général bon mais il faut prendre en considération la possibilité de pouvoir obtenir la voie flexible qui permet tous les rayons dans la conception d'un réseau.

TABLEAU N° 1

SELECTION DES VOIES ET APPAREILS DE VOIE

	RIVAROSI	TRIX	PIKO	LIMA	MARKLIN M	MARKLIN K	ROCO 12°50	ROCO 9°30	FLIECHMAN 30°	FLIECHMAN 15°	KLEINBAHN	LILIPUT	JOUEF 22°30	JOUEF 14°	PECO
voie flexible	0			0		0	0	0	0	0		0	0	0	0
aiguillages (dr + g)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
aiguillages courbés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0
aiguillages symétriques			0		0	0	0	0						0	0
aiguillages asymétriques			0						0						
traverses	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
traverses jonction simple	0														
traverses jonction double		0	0		0	0	0			0	0		0	0	0
TOTAL	5	4	6	4	5	6	6	5	5	5	4	3	4	5	6

Les cotes 3 et 4 sont à éliminer en raison des lacunes dans les appareils de voie.

TABLEAU N° 2

ANGLE

angle	20°	30°	15°	18°	30°	22°30	12°50	9°30	30°	15°	30°+ 15°	30°9	22°30	14°	12°
	+3	+	+6		+1	+2	+8	+10	+1	+6	+	+	+	+7	+9
TOTAL TAB 1 ET 2	8	/	12	/	6	8	14	15	6	11	/	/	/	12	15

APPAREILLAGES : Nous prendrons en considération le plus d'appareils ainsi que l'angle de ceux-ci qui devra être le plus petit.

Pour le tableau n° 2, les angles des appareils de voie sont pris en considération en donnant une cote maxi au plus petit angle : 10 pour 9°30 - 9 pour 12° - 8 pour 12°30 - 7 pour 14° - 6 pour 15° - 5 pour 17° - 4 pour 18° - 3 pour 20° - 2 pour 22°30 - 1 pour 30°.

Pour le tableau n° 3, est pris en considération le moteur des appareils, +1 pour le moteur caché, -1 pour le moteur visible. Le résultat du tableau n° 3 donne 2 marques en tête et pour choisir, vous pouvez encore établir un 4ème tableau où l'entre-voies, les lanternes et la qualité du profilé peut aussi vous influencer. A vous de choisir !

TABLEAU N° 3 (Les cotes en dessous de 10 sont éliminés)						
Moteur des appareillages	PIKO	ROCO 12°50	ROCO 9°30	FLEICHMAN 18°	JOUEF 14°	PECO
visible = -1	-1			-1	-1	
non visible = +1		+1	+1			+1
TOTAL	11	15	<u>16</u>	10	11	<u>16</u>

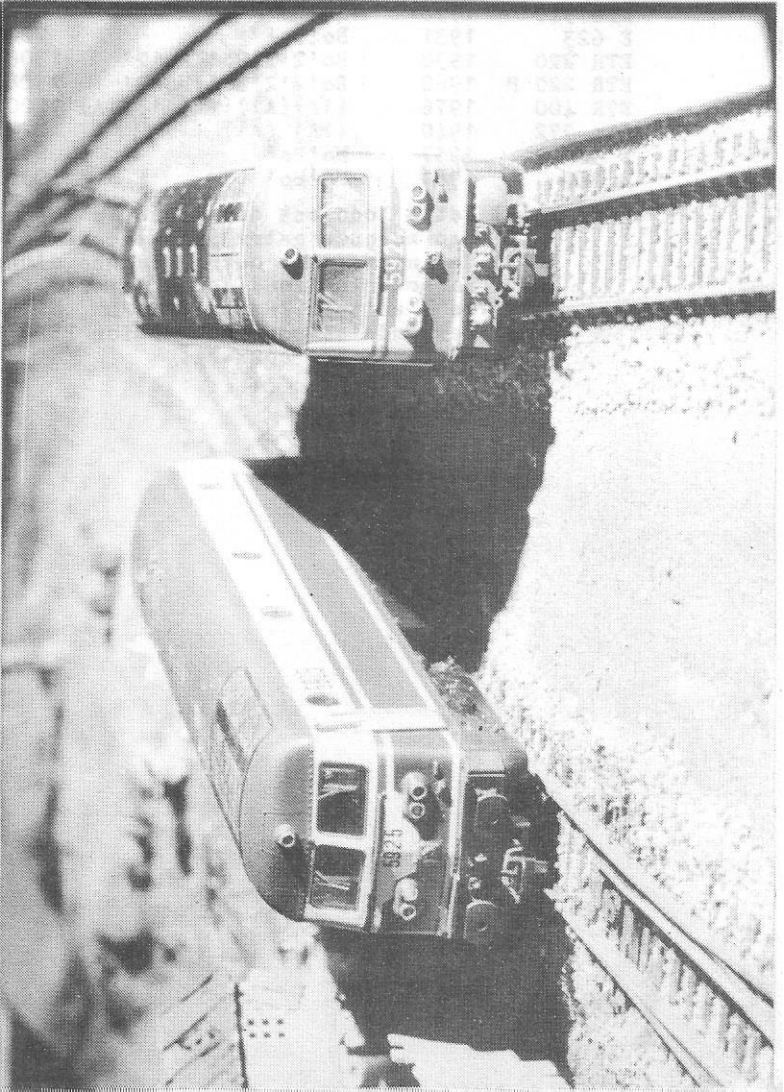
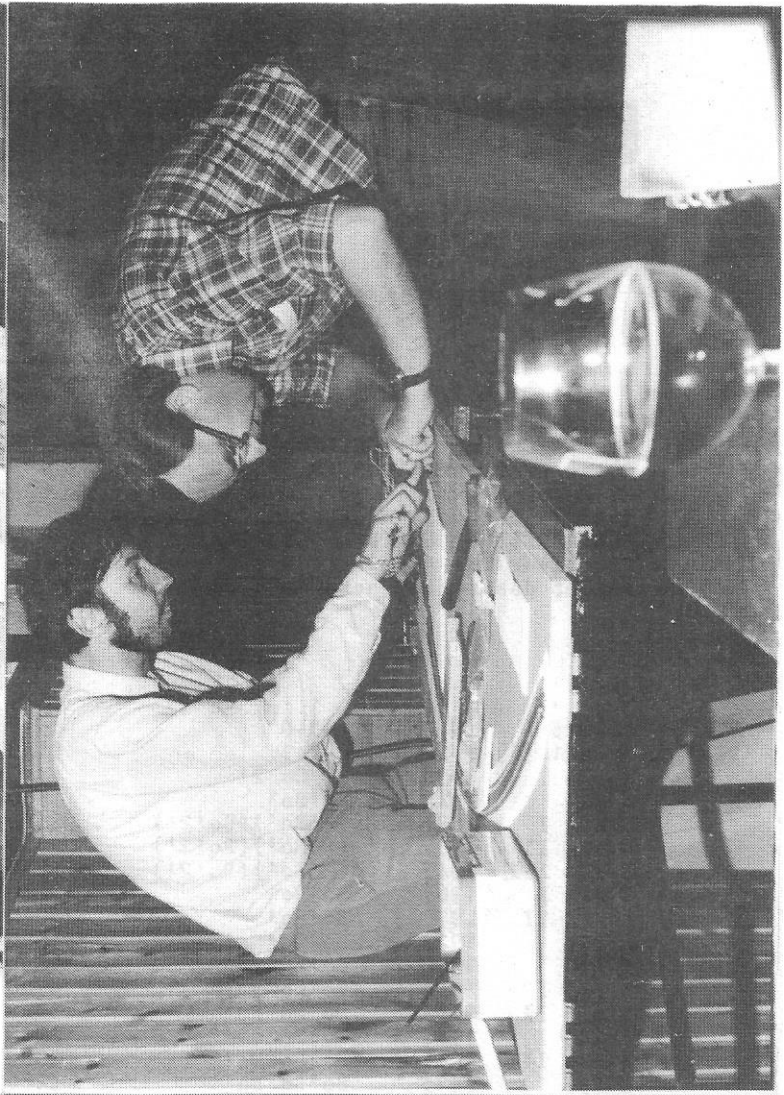
Après cette sélection, l'on peut encore établir un tableau n° 4 en prenant en considération l'entrevoie, les lanternes et le profilé.

TABLEAU N° 4					
	PIKO	ROCO 12°50	ROCO 9°30	JOUEF 14°	PECO
entre voies en mm		57	51	60	57
lanterne	avec lanterne	lanterne facultative	lanterne facultative	pas de lanterne	pas de lanterne
profilé	fer	maillechoirt ou laiton	maillechoirt ou laiton	fer	maillechoirt

A vous de choisir. Ceci n'est pas la bible du modélist car chaque année il y a une évolution dans la fabrication de la voie. Ce choix est valable pour les modélistes fidèles à MARKLIN ou à TRIAX INTERNATIONAL (3 conducteurs). Le conducteur central est fabriqué par PECO

3 + 2

Jacques MARECHAL



COMPTE RENDU

LE MATERIEL MOTEUR F.S. ET LEUR REPRODUCTION EN HO

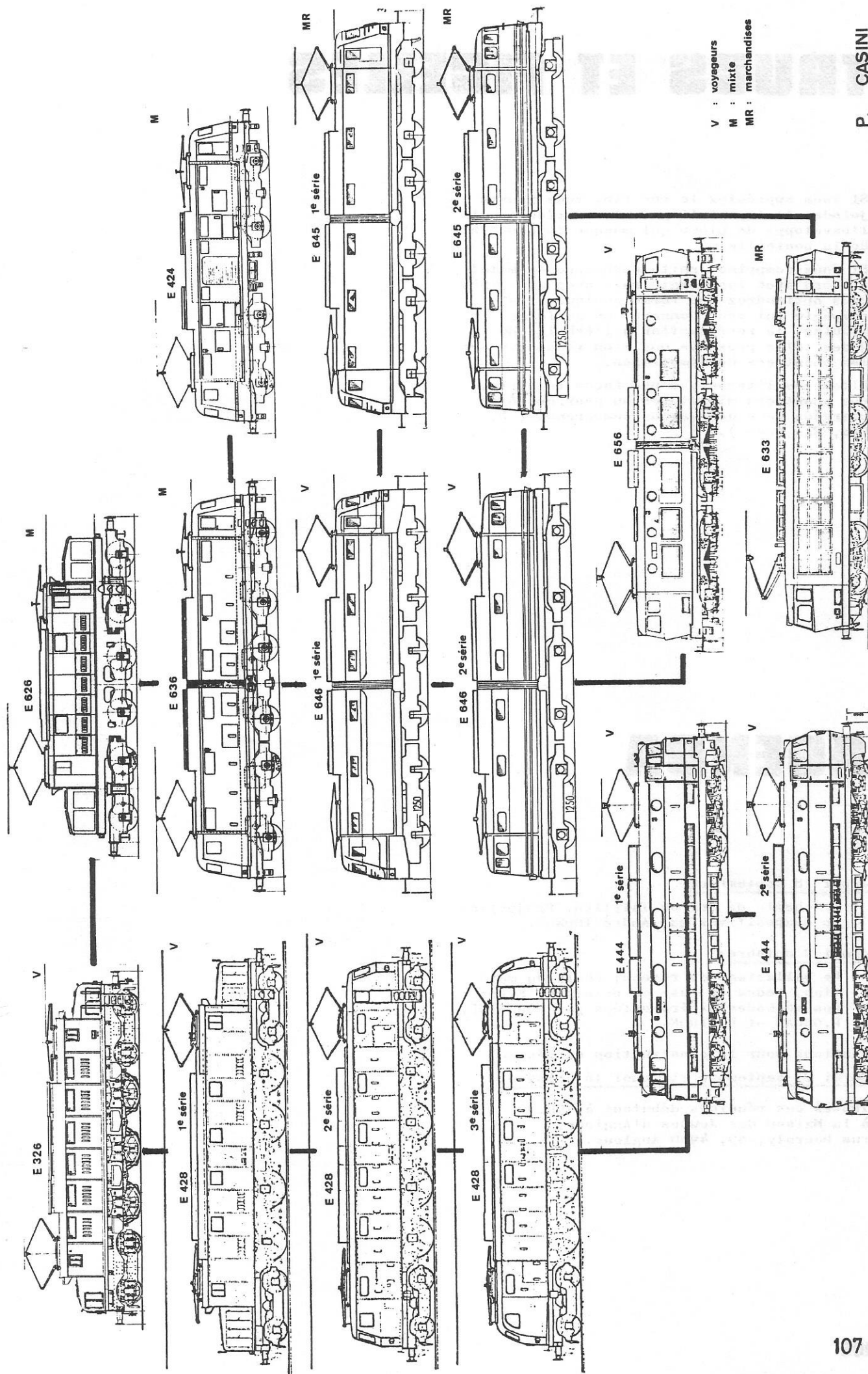
Les diapositives des prototypes réels ont été réalisées par Mr. COLLIN, celles des modèles miniatures par MM COLLIN et CASINI et la mini-exposition a été montée avec des modèles des collections privées de MM PEDERZOLLI et CASINI. Ceci est dit pour faciliter les éventuels membres qui auraient des renseignements à demander.

Le montage n'a pas eu pour but de montrer tout le parc moteur italien mais de familiariser les membres avec le parc moteur d'un pays qu'on connaît parfois mal ou pas du tout.

Après la liste récapitulative, vous trouverez un tableau sous forme d'arbre généalogique de la traction électrique FS (n'y figure pas l'ancien système triphasé qui a disparu)

Gr 625	1910	1-3-0	590 kw	80 km/h	61 unités	RIVAROSSO
Gr 691 (1)	1922	2-3-1	1100 "	130 "	1 "	RIVAROSSO
E 326	1930	2' Co 2'	1890 "	130 "	12 "	RIVAROSSO + PEDERZOLLI
E 424	1943	Bo'Bo'	1500 "	100 "	158 "	LIMA/MARK/RIV/(KLEIN)
E 423 I	1934	(2'Bo')(Bo'2')	2520 "	130 "	121 "	RIVAROSSO (2)
E 423 II	1939	(2'Bo')(Bo'2')	2520 "	130 "	80 "	RIVAROSSO/(FLEISCH.)
E 428 III	1943	(2'Bo')(Bo'2')	2520 "	130 "	39 "	RIVAROSSO
E 444 I	1967	Bo'Bo'	3240 "	180 "	4 "	LIMA/RIVAROSSO
E 444 II	1970	Bo'Bo'	4020 "	200 "	113 "	RIVAROSSO
E 626	1928	Bo'Bo'Bo'	1890 "	90 "	344 "	ROCO/(RIVAROSSO)
E 636	1940	Bo'Bo'Bo'	1890 "	105 "	459 "	RIVAROSSO
E 645 I	1959	Bo'Bo'Bo'	3780 "	110 "	31 "	RIVAROSSO + CASINI
E 645 II	1963	Bo'Bo'Bo'	3780 "	120 "	61 "	LIMA/RIVAROSSO
E 646 I	1959	Bo'Bo'Bo'	3780 "	140 "	5 "	RIVAROSSO
E 646 II	1961	Bo'Bo'Bo'	3780 "	140 "	199 "	LIMA/RIVAROSSO
E 656	1975	Bo'Bo'Bo'	4200 "	150 "	140 "	LIMA/RIVAROSSO
Ale 540	1958	Bo'Bo'	600 "	150 "	42 "	TARVISIUM + PEDERZOL.
E 623	1931	Bo'Bo'	720 "	110 "	32 "	RIVAROSSO + PEDERZOL.
ETR 220	1930	Bo'2'2'Bo'+Bo'2'	1308 "	150 "	16 "	TARVISIUM + PEDERZOL.
ETR 220 P	1960	Bo'2'2'Bo'+Bo'2'	1308 "	180 "	16 "	TARVISIUM + PEDERZOL.
ETR 400	1976	(1A)(A1)(1A)(A1)(1A)	1720 "	250 "	1 "	LIMA
Aln 772	1940	(1A)(A1)	220 "	130 "	273 "	TARVISIUM + PEDERZOL.
D 341 I	1957	Bo'Bo'	970 "	100 "	19 "	RIVAROSSO
D 342	1961	Bo'Bo'	1030 "	120 "	14 "	LIMA

- N.B. : (1) Cette loco est conservée au Musée de la Science et de la Technique à Milano.
 (2) Les marques entre parenthèses ont cessé la production du modèle.
 3) Un intéressant ouvrage donne d'une façon succincte mais claire les principales caractéristiques de ce matériel. Il s'agit de : "Motore FS italio 1979-01-01" de l'éditeur FRANK STENVAL
 4) Les modèles portant mention PEDERZOLLI ou CASINI ont été soit modifiés ou élaborés par ceux-ci.



TRUCS ET FICELLES

Si vous appréciez le bon vin, vous pouvez joindre l'utile à l'agréable en récupérant l'enveloppe de plomb qui masque le bouchon de la bouteille.

Si vous comprimez cette enveloppe de métal d'abord avec les doigts puis avec une pince vous obtiendrez une forme cubique très compacte qui vous donnera, en quelques minutes, la reproduction à l'échelle HO ou N des tôles pressées que l'on rencontre sur les chantiers de démolition.

Elles compléteront, d'une façon réaliste, vos chantiers miniatures ou pourront être chargées dans des wagons tombereaux (E, Eao, Eas, Eaos).

AGENDA

Judi 18 septembre:

Le chemin de fer du Talyllyn. Projection de diapositives par André THONON.

Judi 9 octobre:

Le ballastage du réseau; choix du matériel, modes de pose et peinture. Exposé des méthodes expérimentées par P.CASINI, R.ORBAN et D.PIRON.

Réunions pour la construction du réseau:

Mardi 23 septembre et jeudi 16 octobre.

Toutes ces réunions débutent à 19H.30 à la Maison des Jeunes d'Angleur, rue Decroly, 59, 4900 Angleur.