

# CORRESPONDANCE

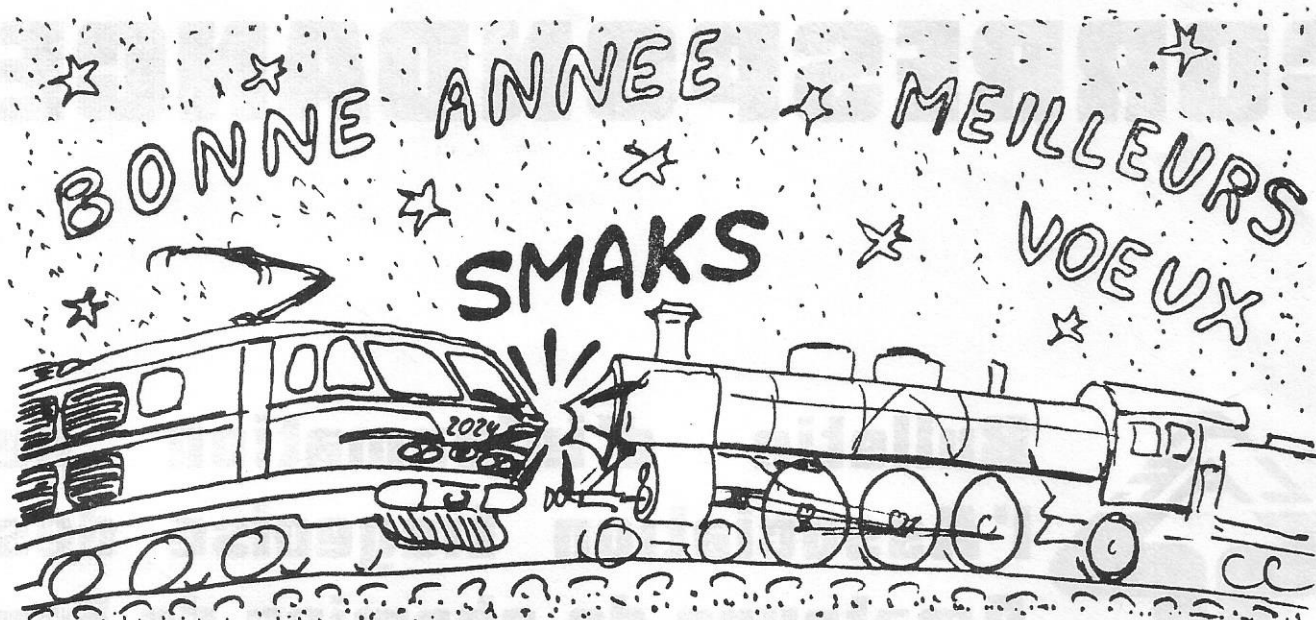


**Bulletin d'information de  
l'Association Liégeoise des  
Amateurs de chemins de Fer**



**novembre**

**1981 n° 6**



## CORRESPONDANCE

Revue bimestrielle

Comité de rédaction :  
G. Dylst - Ph. Hensen  
Animation : Ph. Hensen

Editeur responsable :  
Ph. HENSEN, rue Foidart 3  
4020 Bressoux

Le numéro: 40 F.  
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 Liegeoise 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 : M.A. MENCHIOR  
Maquette: Ph. HENSEN

N°6 NOVEMBRE - DECEMBRE 1981

## sommaire

Editorial	100
Le train... une affaire d'homme ?	101
Le Welshpool & LLANFAIR LIGHT RAILWAY	102
A lire et relire	105
Agenda	106
"Le Gregrocheur"	107
Sélection	111
Rail news	115
T & H R R INFO	120
Bourse	121

Renouvellement des cotisations	122
Renouvellement des abonnements	122

## couverture

"Le bout du tunnel" !?!



# EDITORIAL

Chers amis,

Je vais vous raconter une toute petite histoire.

"Il était une fois un train nommé A.L.A.F.

Il a déjà trois ans de vie.

En tête, il y a huit locomotives, un peu comme aux U.S.A et derrière elles environ 150 wagons.

Ce train, en 3 ans, a fait son petit bonhomme de chemin.

Ce chemin n'a pas été sans quelques minimes incidents de parcours mais cela fait partie du voyage.

Il y a eu des manoeuvres en tête pour différer ou changer un peu côté traction.

Cent cinquante wagons, il est impensable qu'ils soient tous impeccables, il y en a avec des plats, d'autres qui grincent mais la majorité roule bien.

Parmi eux, il y en a qui, pour s'occuper du chargement du voisin risquent de compromettre le leur...

Tout cela, le chef de train le sait et il n'a pas peur pour la bonne marche de son convoi.

Cela fait aussi partie du voyage, la perfection n'est pas de ce monde.

L'énergie qui alimente ce train est gratuite, non polluante, inépuisable, elle s'appelle VOLONTE !

L'A.L.A.F est un express, un grand train.

Comme tel, il ne fait pas arrêt aux gares appelées "antagonisme, compétition, présomption, discrimination".

Ce train, ne dessert que celles appelées "amitié, compréhension, cordialité et dialogue".

LE PRESIDENT

P. CASINI

## LE TRAIN, UNE AFFAIRE D'HOMME ?

Au début de notre rencontre, Jean-Claude me parlait toujours de train. Chaque fois que je le voyais cela revenait toujours sur le tapis. Je ne comprenais pas beaucoup son enthousiasme. Un jour il m'invita, avec son frère, de même que deux copains avec leurs fiancées, pour réaliser un voyage sur le C.F.V.3.V entre Mariembourg et Treigne. Ce jour-là a été pour moi le coup de foudre pour le train.

Nous avons visité une locomotive à vapeur, dommage ! nous n'avons pas fait le voyage avec celle-ci. Mais par contre nous avons voyagé dans un autorail.

Peu de temps après, je suis entrée au Club. On préparait déjà les modules pour la grande exposition. Petit à petit je me suis intégrée au groupe.

Pendant plusieurs mois, Jean-Claude m'a expliqué les sortes de machines. Nous avons passé de longues heures au "Guillemins". Un jour en allant chez une de mes copines, je lui ai expliqué comment se fabriquait le balaste ainsi que les différences entre les types de courants, continu et alternatif. C'était la première fois que je parlais de train avec une personne étrangère à ma famille. J'étais très heureuse de pouvoir lui expliquer, car j'avais compris et retenu ce que Jean-Claude m'avait dit.

Maintenant mariée, nous nous rendons au Club tous les vendredis. Au début j'ai commencé à clouer, scier, c'est très étonnant de voir au Club une femme prendre un marteau, mais cela existe... C'est très rare de voir une femme travailler avec autant d'hommes. D'habitude elles restent cantonnées ensemble et discutent de choses et d'autres.

Maintenant je me retrouve derrière le bar avec Anna. Enfin me voilà prise dans un beau piège : je suis dans un engrenage de roue... de train... Je fini mon histoire en disant que le Club est formidable. On peut y apprendre beaucoup de choses, faire participer les autres à notre découverte et ainsi créer des groupes de relation et de discussion.

Avec un bon en-train... Marie-Anne MENCHIOR



## LE WELSHPOOL & LLANFAIR LIGHT RAILWAY

### Historique

Cette ligne, établie à l'écartement de 2ft 6in (76 cm), a été ouverte au trafic marchandise le 9 mai 1903. Les services voyageurs démarrèrent un moins plus tard, soit le 4 avril, lorsque la ligne fut inaugurée officiellement.

Le réseau fut successivement géré par le Cambrian R.R, le G.W.R, et finalement par les B.R.

Tout trafic voyageur cessa le 7 février 1931, mais, différant en cela d'autres lignes à voie étroite, le W & L, n'ayant pas été construit au service d'une entreprise particulière, eut toujours un trafic marchandises important et varié (charbon, bétail, bois, produits d'agriculture ztc), et ce jusqu'à sa fermeture, le 5 novembre 1956.

### Tracé

D'une longueur de 9 miles (environ 15 km), la ligne reliait la bourgade le Llanfair-Caereinion. Il est plutôt rare de trouver plus de 20 à 30 lettres pour un nom de gare; le record en la matière semble être tenu par la gare de LLANFAIR de son vrai nom :

LLANFAIRPWLLGWYNGYLLGOGERYCHWYRNDROBWLILLANTYSILIOGOGOGOCH... ouf

Quant à la traduction veuillez vous référer à la nouvelle édition ASSIMIL : "Le Gallois sans peine".

En passant par les villages de Heniath, Cyfronydd, Castle-Caereinion, Sylfaen, Golfa, à la ville de Welshpool.

La ligne, se faufilant à travers de pittoresques vallées, de beaux paturages, longeant et traversant une capricieuse rivière, comprend deux ouvrages d'art relativement importants : un pont en briques à quatre arches et un pont à travée métallique (Banwy Bridge).

### Préservation

Repris et remis en état par un groupement d'amis des chemins de fer en 1960, le réseau était réouvert au trafic touristique le 6 avril 1963. La réouverture de la ligne était à peine achevée lorsqu'en 1964, le pont sur la rivière Banwy s'écroula sous les coups des flots grossis par une trop rapide fonte des neiges.

Avec l'aide de l'armée, il fut remis en état "provisoire" et le trafic repris de Llandfair, via Heniarth, Cyfronydd, le croisement de Dolarddyn à Castle-Caereinion soit sur un parcours de 4 1/2 miles. Le service voyageurs se déroule donc sur cette

section. Des trains de travaux circulent cependant au-delà, car l'ambition des promoteurs est de remettre toute la ligne en exploitation jusqu'au terminus de Raven Square à Welshpool.

### Matériel roulant

A l'origine et ce jusqu'au dernier jour de l'exploitation, le matériel roulant comprenait 2 locomotives types 030, la "Earl" et la "Countress" de types semblables et construites par Beyer-Peacock en 1902.

Le matériel voyageurs comprenait 3 voitures à bogies.  
Le matériel marchandises était réparti comme suit :

- 40 tombereaux à 2 essieux;
- 12 trucks à bois à 2 essieux ;
- 4 wagons à bestiaux à 2 essieux;
- 4 couverts à 2 essieux;
- 2 fourgons-frein à 2 essieux.

auxquels vinrent s'ajouter vers la fin,

- 5 plats à bogies;
- 2 tombereaux à bogies;
- 2 fourgons-frein à 2 essieux.

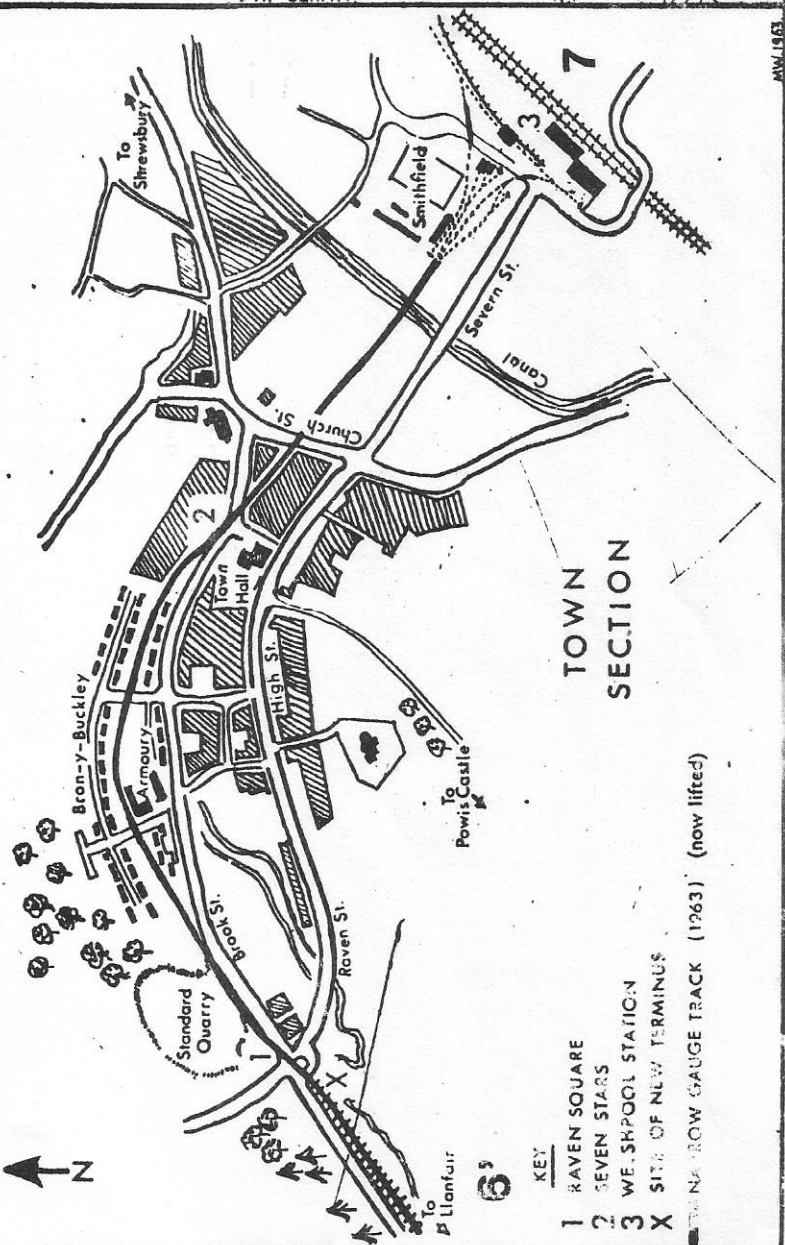
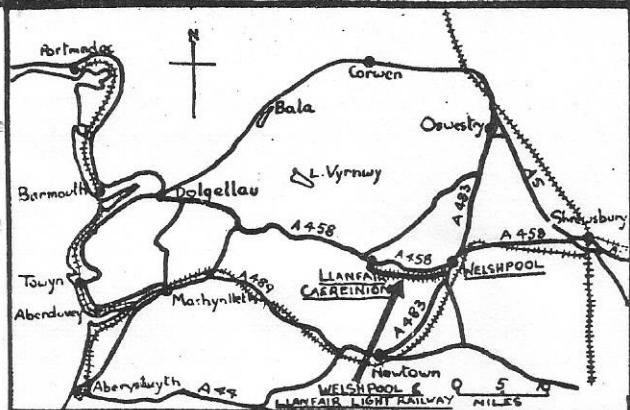
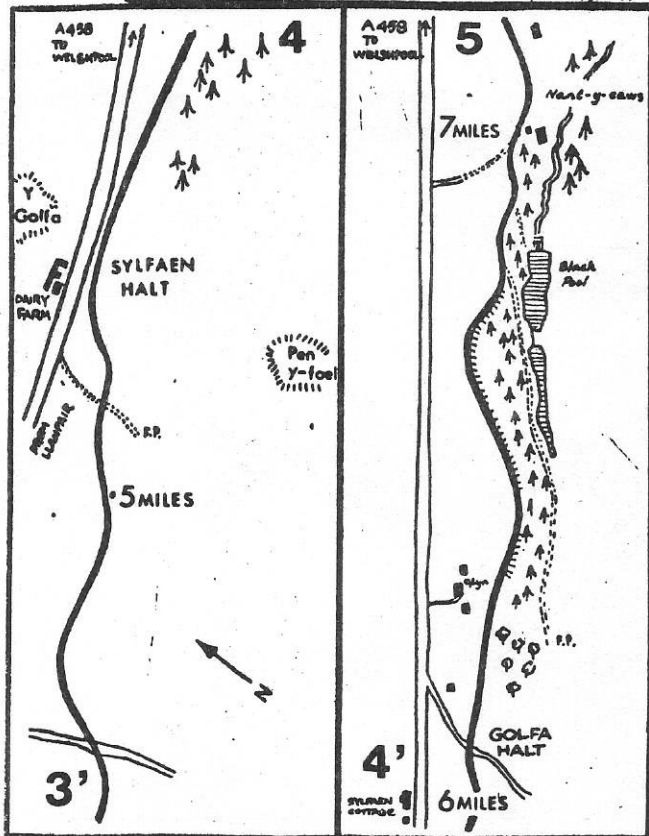
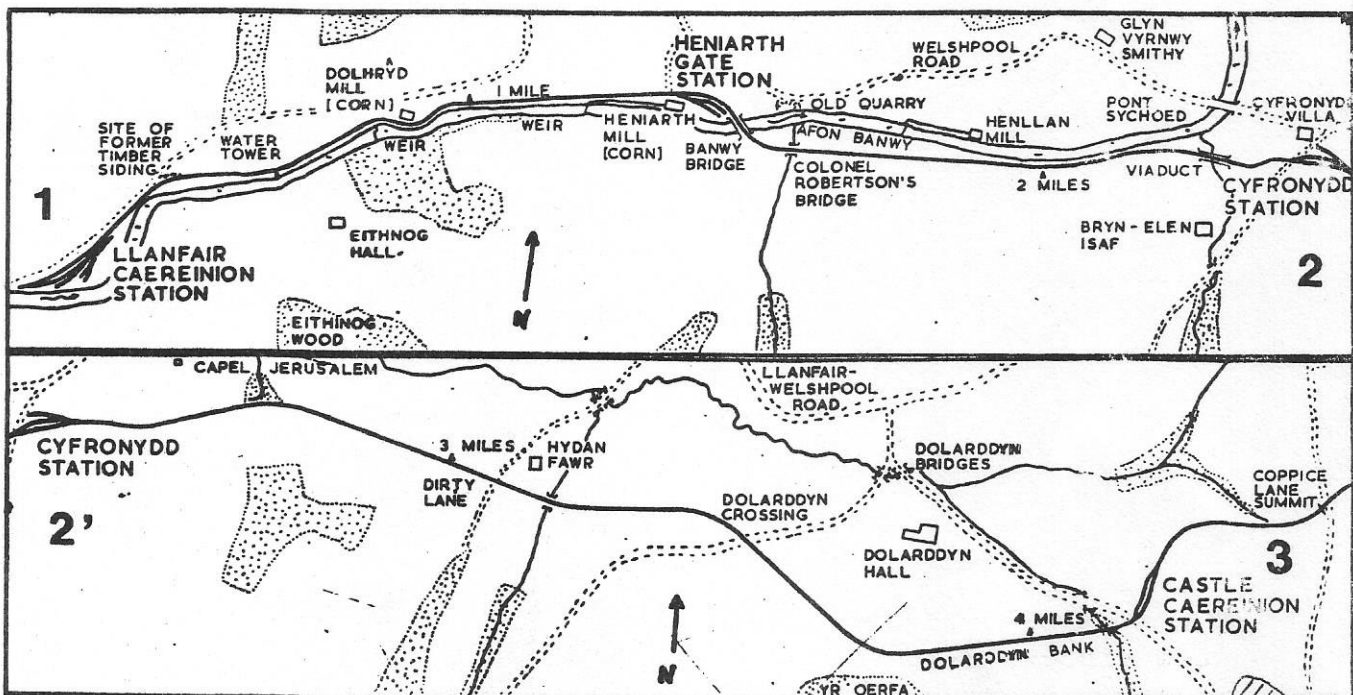
Lorsque le réseau devint ligne musée, d'autres locomotives s'ajoutèrent au parc :

N°	Nom	Type	Date constr	Constructeur
3	RAVEN	DIESEL 020	1934	RUSTON & HORNSBY
5	NUTTY	VAPEUR 020	1929	SENTINEL
6	MONARCH	VAP. 020+020	1953	BAGNALL
7	CHATTENDEN	DIESEL 030	1949	DERWY CAR C°
8	----	VAPEUR 020	1946	ANDREW BARCLAY
9	----	DIESEL 030	1951	FOWLER
10	----	VAPEUR 040	1944	FRANCO-BELGE

Par la suite le matériel voyageur a été complété par 4 voitures à 2 essieux de Zillertal-Bahn.

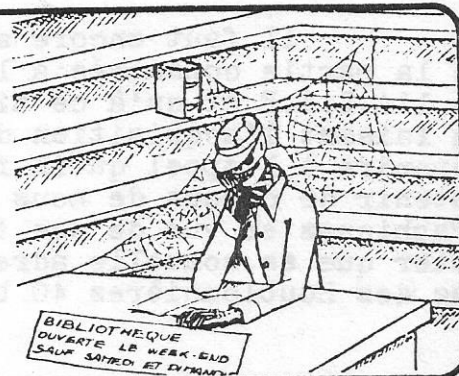
A/THONON





- KEY
- 1 RAVEN SQUARE
  - 2 SEVEN STARS
  - 3 WE. SKPOOL STATION
  - X SITE OF NEW TERMINUS
  - NARROW GAUGE TRACK (1963) (now lifted)

# A LIRE ... ET RELIRE



BENELUX RAIL 1.- LES CHEMINS DE FER DU BENELUX EN IMAGES 1979  
Editions Frank Stenvalls, Malmö (Suède), 1981, 112 pages format  
17,5/24,5.

Ce petit livre bien agréable à parcourir est l'oeuvre conjointe de Marcel VLEUGELS pour les Pays-Bas, de Luc CALAY et Michel THIRY pour la Belgique et du G.A.R pour le Luxembourg.

Comme ceux-ci l'écrivent en leur préface, leur but a été "de mettre en évidence les événements majeurs de l'année (1979) et de souligner les aspects intéressants de l'exploitation journalière, en signalant ce qui est sur le point de se réaliser et ce qui va disparaître".

Pour chaque pays considéré, le chapitre commence par l'état du matériel moteur au 1er janvier 1980. Vient ensuite l'énumération du matériel neuf ou transformé, le matériel réformé, la construction ferroviaire, les installations fixes, le matériel spécial de service, les trains spéciaux, les chemins de fer touristiques, l'exploitation journalière, les interpénétrations c'est-à-dire le matériel d'autres pays assurant des services réguliers ou occasionnels sur le réseau national, les chemins de fer industriels, les vicinaux et tramways. C'est dire l'ampleur de la recherche et l'intérêt de la documentation rassemblée.

L'ouvrage est abondamment illustré en noir et blanc. Je crois que l'amateur consentirait volontiers une dépense un peu plus forte pour avoir le plaisir de disposer de photos en couleurs. Surtout qu'il s'agit parfois de photos destinées à nous faire part de changements de livrées des locomotives ou voitures. Comment apprécier l'agrément d'un tel changement et le jeu des couleurs mises en oeuvre à la vue d'une photo "incolore"? Il y a là un effort indispensable à faire.

Espérons que ce volume qui porte le numéro 1 contient déjà la promesse d'une suite et que l'évolution de notre matériel nous sera encore présentée l'an prochain de façon aussi complète.

Je signale que les textes sont bilingues, neerlandais et français, de façon à satisfaire tout le petit monde du Benelux.





Il faut encore ajouter que Luc CALAY, l'un des auteurs de la partie consacrée à la Belgique, est un sympathique membre de l'A.L.A.F et qu'à ce titre il nous appartient de l'encourager en faisant l'acquisition d'un ouvrage bien utile. Il faudrait aussi répondre à l'appel qu'il formule dans sa préface et qui tend à obtenir de chacun de nous des renseignements et documents photographiques en vue de ses futures publications. Il faut toutefois noter que sa nouvelle adresse est la suivante : Monsieur Luc CALAY rue des Houblonnières 40 boîte 21 4020 LIEGE.

R. van der MADE

## AGENDA

Mercredi 2 décembre: FILM SURPRISE

"SUPER" TOMBOLA

Mercredi 6 janvier: "Au temps de la vapeur" (Film 16 mm)

## "LE GREGROCHEUR"

Voici un moyen simple de réaliser un décrocheur à partir d'un moteur d'aiguillage "Peco". Je dirai même mieux 1/2 moteur Peco, c'est-à-dire une bobine. Le résultat est un décrocheur discret (seule la palette est visible). Il est commandé par dessous la table et on peut le placer n'importe où après la pose de la voie. Le moteur prend peu de place et une tension de 310 volts (continue ou alternative) est suffisante. D'autre part, la course est réglable, et il vibre ce qui rend le décrochage certain à 100 % même avec les attelages les plus récalcitrants.

Matériel 1 moteur d'aiguillage Peco;  
Du plasticard de 2 mm d'épaisseur;  
Du fil de caténaire Sommerfeld  $\varnothing$  0,75 mm;  
Epoxy cuivré (facultatif), vis Trix.

Outillage : Miniperceuse foret de 1 mm;  
1,5 mm;  
2 mm;  
Disque abrasif;  
Scie à Métaux.

On commence par couper le moteur Peco de manière à séparer les 2 bobines (Fig 1) en sciant, de chaque côté, la plaque epoxy suivant le trait d'axe.

Ensuite on fore un trou de  $\varnothing$  1,5 mm dans l'armature métallique de la bobine (flêché sur fig 1). Puis on scie le noyau en deux parties en coupant à 15° de manière à conserver les deux tiges métalliques (Fig 2). On obtient une pièce comme représentée fig 3. Bien que la tige soit "frottée" dans le noyau un point de soudure étain (suivant flèche l'empêchera de bouger par la suite).

Attention l'autre bout. On fore un trou de 1 mm de  $\varnothing$  et de quelques mm de profondeur. On fraise l'entrée avec une mèche de 2 et on soude un fil de 0,75 mm de  $\varnothing$  et d'environ 5 cm de long (fig 4). Voilà, vous avez réalisé ainsi la pièce la plus délicate. Si les soudures ne sont pas très belles ce n'est pas grave, il faut seulement veiller à ce qu'elles n'entrouvent pas le déplacement du noyau dans la bobine. Bien sûr, le fil de  $\varnothing$  0,75 va passer au travers du trou de 1,5 avec un jeu permettant un fonctionnement correct même si le trou et le fil ne sont pas tout à fait concentriques.

Passons maintenant au support du moteur (fig 5). Il s'agit d'une plaque de plastique de 22 X 32 dans laquelle trois trous de 2 mm permettent la fixation du moteur tandis qu'une fente d'environ 1,2 mm (réalisée avec le disque) sur environ 10 mm permet le coulisement de la tige métallique du noyau. Le moteur se fixe simplement en repliant les pattes dans "l'épaisseur" du plastique en ayant eu soin au préalable de "graver" des encoches (fig 6).

On passe ensuite à la réalisation de la base. C'est encore plus facile.





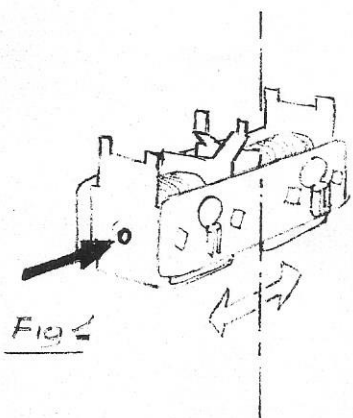


Fig 1

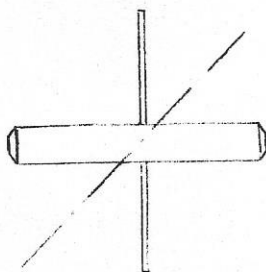


Fig 2

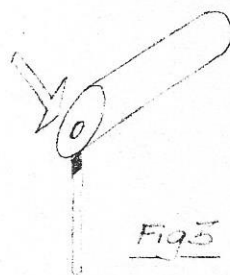


Fig 3



Fig 4

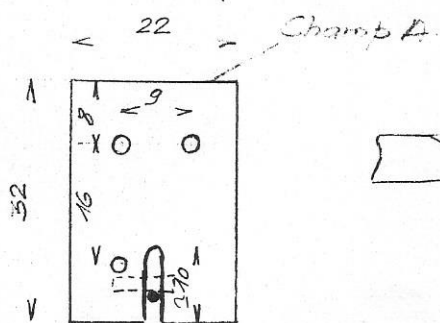


Fig 5

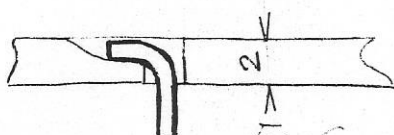


Fig 6

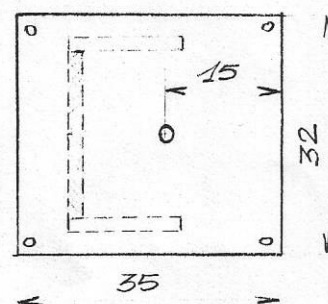


Fig 7

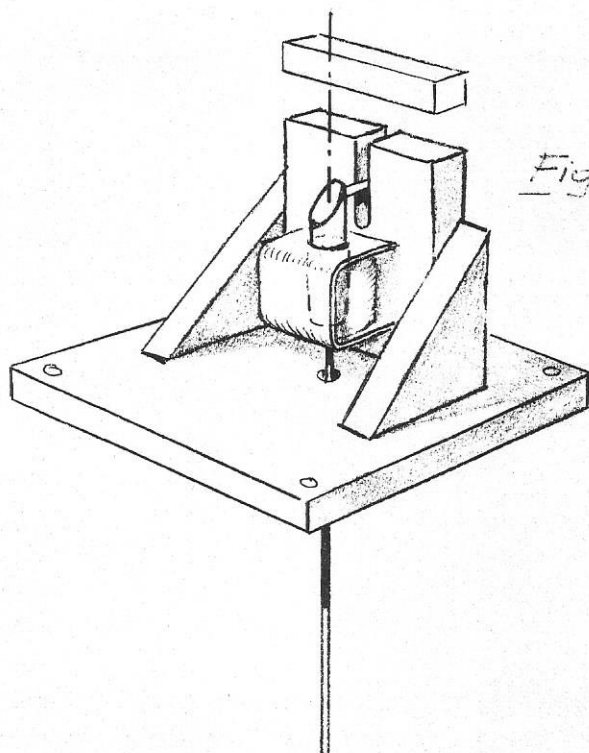


Fig 8

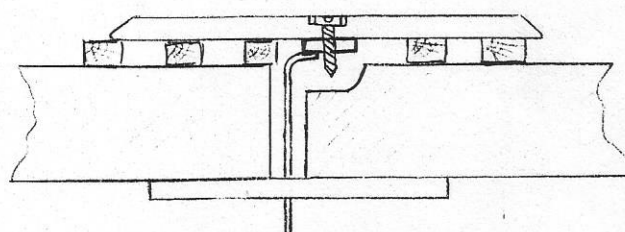


Fig 9

Dessins ④



Un rectangle de plasticard forcé de 4 trous de 1,5 aux 4 coins pour permettre le passage des vis Trix qui serviront à fixer le moteur sous la table, et d'un trou de  $\varnothing$  1 mm qui guidera le fil de commande (fig 7). Les dimensions (32 X 35) peuvent être réduites si nécessaire mais elles sont suffisantes que pour permettre un montage facile du moteur sous la table.

La plaque supportant le moteur sera colée verticalement par champ A sur la base à l'endroit hachuré en ayant soin d'aligner l'axe de la bobine sur le trou de 1 mm  $\varnothing$  en visant avec le fil soudé sur le noyau.

Ensuite 2 goussets de 15 X 15 viendront renforcer le tout (fig 8). Après séchage, on enfle le noyau et on l'empêche de ressortir en colant le bout de plastique de 2 X 2 X 22 sur le champ B. Voilà le décrocheur est prêt.

Dans la table on pratique un trou d'environ 3 mm de  $\varnothing$ . On pourrait éventuellement le faire plus étroit de même placer une buselure de  $\varnothing$  extérieur 2 et intérieur 1 mais cela n'est pas nécessaire si vous n'utilisez pas le décrocheur comme butoir. Attention côté du trou je "grave" une encoche (fig 9) et je coupe une traverse. Mais cela dépend du système de fixation de la palette. J'oubliais de vous dire comment fixer le moteur. C'est simple. Vous présentez la tige de commande au centre du trou. Avec la main gauche vous soutenez le moteur avec la droite, armée de la mini-perceuse et d'un foret de  $\varnothing$  1 mm, vous percez dans l'assiette de voie un avant trou qui vous permettra de placer une vis Trix ensuite vous forez un deuxième trou, puis un troisième et quatrième en une fois.

Revenons à la palette. Elle sera réalisée suivant vos besoins (attelages normaux, attelage courts, HO, N...). On pratique un trou de 1,5 et on fraise un emplacement pour la tête d'une vis Trix (fig 9). Cette vis viendra se loger dans un petit morceau d'époxy cuivre 1 face lui-même soudé au fil.

Vous procédez dans l'ordre suivant. Vous préparez un morceau d'époxy (+ 3 mm X 6 mm) dans lequel vous forez un avant trou de 1 mm. Vous faites un essai à blanc avec une vis Trix de manière à former le filet. Vous enlevez la vis. D'un autre côté vous tracez au marqueur un trait au ras de l'assiette de voie sur la tige du "grégrocheur" (je tiens beaucoup au nom, merci) pendant qu'il est en position basse (au repos) ensuite vous le placez en position haute et coupez le fil - 2 mm au dessus du trait. Vous soudez l'époxy verticalement et ensuite, à l'aide d'une pince à fin becs, vous centrez à 90°. Il ne reste qu'à fixer la palette en maintenant l'époxy à l'aide de la pince.

Mettre bien de niveau en jouant sur l'extrémité du fil et laissez retomber. Vous présentez un wagon et vous soulevez le noyau avec un doigt jusqu'au point le plus élevé avant de soulever le wagon vous tracez le long de la fente de guidage du noyau, dans la plaque de fixation du moteur, un repère et ensuite, vous collez un petit "arrêt" dessiné en pointillés sur la figure 5 de manière à limiter la course du grégrocheur (on s'habitue pas vrai ?)





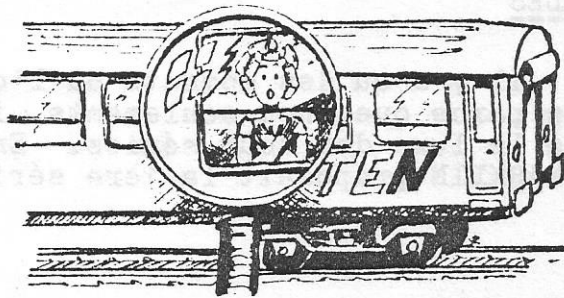
Voilà c'est terminé. Il est certain que beaucoup de choses peuvent être adaptées suivant le matériel dont vous disposez et d'après votre imagination. La critique est aisée, mais l'art est difficile, alors faites plaisir à tout le monde et si un défaut apparaît, si une amélioration germe dans votre tête, parlez-en, essayez, faites un autre article, le duponcrocheur par exemple. Plus ce sera simple, bon marché et fiable, mieux ce sera et tous les membres pourront en profiter. Un dernier point : si vous vous lancez dans la fabrication en série, persez à l'A.L.A.F, faites-en quelques-uns en supplément et vous vous ferez beaucoup d'amis en plus.

L.GREGOIRE

Un club ferroviaire voisin publie six diapositives sur quelques électriques de la SNCB; cette série est publiée au prix de 90fr.

Pour tous renseignements et commandes, s'adresser à Richard ORBAN rue Doumier 49 4300 ANS ou au club.

# SELECTION



## LOCOMOTIVE ELECTRIQUE CO' CO' SERIE E 103 DE LA DB

### LE PROTOTYPE REEL

Qui n'a jamais vu, même à Aachen, une de ces belles et racées machines DB de la série E 103.

Avec son profil aérodynamique, sa ligne simple mais agréable, sa masse imposante mais élégante, on ne dirait pas qu'elle roule mais qu'elle glisse sur les rails.

Le moderne a aussi son charme !  
L'E 103 est la plus puissante et rapide machine de la DB.  
Voici quelques caractéristiques :

Rodige :	: Co' Co'
Puissance :	: 6420 kw
Vitesse max :	: 200 kw/h
Longueur :	: 19 500 mm
Alimentation :	: 15 kv 16 2/3 hz
Moteurs :	: 6
Exemplaires :	: 139 unités.

Les 4 premières unités sortiront en 1965. A partir de 1970, suite aux résultats des essais, débute la livraison des modèles définitifs.

Les prototypes (ou 1ère série) numérotés E 103 001-0 004 (ex E 03) sont différents de ceux de la grande série (ou 2ème série) E 103 101-215.

Extérieurement, la 2ème série possède une deuxième rangée de persiennes d'aération; elle a perdu la bande métallique (ou ceinture) chromée qui séparait le rouge et le jaune/crème; elle a perdu aussi la bande qui soulignait la limite entre le toit et la caisse. De plus les pantos, dont la 2ème série est équipée, sont du type unijambiste SIEMENS. Le facteur pantos ne suit pas mais plutôt respecte une nécessité au besoin. Ceci peut être un excellent motif pour personnaliser un modèle.

On a déjà observé une E 103 1ère série, avec deux pantos classiques ou unijambistes. Par contre, la 3ème série est équipée (sauf exception) uniquement avec unijambistes SIEMENS. Cette troisième série (à partir du progressif 103 216-8) se distingue des autres par une longueur majorée de 700 mm (c'est la version KING SIZE...!!!).

## LES MODELES

Il y a eu des moments où l'on envie nos collègues allemands parce que, non seulement, ils ont à coup sûr le modèle, mais même le luxe des sous séries. En effet, il y a quelques années, MARKLIN proposait la 1ère série exactement l'E 103 002.

Suite logique, MARKLIN remplaçait sept ans plus tard la 1ère série avec la 2ème.

Le deuxième constructeur, à proposer son E 103-2ème série, fut FLEISCHMANN, avec son E 103 142-6. Etant donné qu'il s'agissait d'un modèle allemand, LIMA présentait son E 103 110-3 2ème série, modèle qui étonne encore pour l'approche remarquable de la réalité (ce qui prouve ce que votre modeste serviteur a dit et dira toujours mordicus "c'est vouloir qui compte d'abord et non pouvoir").

Et enfin, la dernière née, l'E 103 240-8 3ème série, avec lequel ROCO, pour soutenir la comparaison avec les deux premiers constructeurs de ce modèle, a marqué une transition dans sa façon de faire habituelle. Quand on a ce modèle en main on constate la différence avec un autre modèle de la même maison. Moteur puissant, poids accru avec l'ajoute de parties en métal. De mieux en mieux chez ROCO et cela dans la satisfaction de tous et du portefeuille.

## CONCLUSION

Quatre modèles valables, soyons honnête il n'y a pas beaucoup de difficultés pour la réalisation. Naturellement s'il s'agissait d'un modèle français ou belge il aurait bien sûr eu quelqu'un qui aurait trouvé le moyen de taper à côté !

D'après le tableau ROCO l'emporte mais il s'agit ici de la 3ème série. En toute objectivité c'est FLEISCHMANN qui se classe premier pour la meilleure reproduction de la 2ème série. Dommage qu'il soit un peu surdimensionné. LIMA nous offre un modèle qui mérite d'être élaboré surtout quand on regarde son prix !

Pour l'amateur mordu qui veut être réaliste et complet, un conseil le ROCO et le FLEISCHMANN. Dans une certaine mesure il s'agit d'un exéquo.

P. CASINI

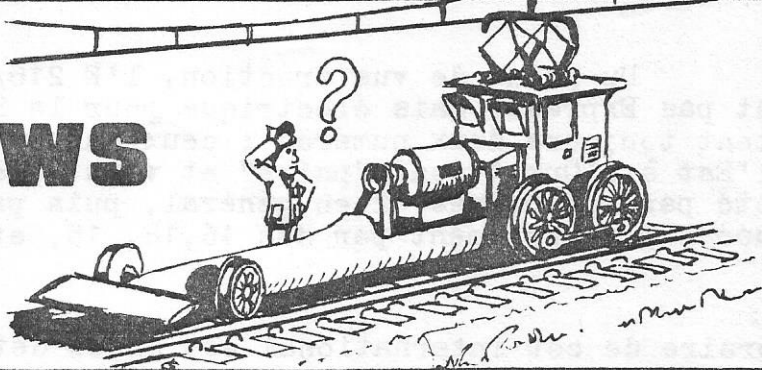






CARACTERISTIQUES	TABLEAU COMPARATIF					NOTES
	MAR	FLE	LIMA	ROCO		
1 CAISSE						
Longueur	2+	3		3	3	+ 5mm trop court
Toiture	3	3		2	3	
Bas de caisse	3	3		3	3	
Extrémité caisse	2+	2		2	3	+ Simplifié interaxe trop grand
Moulage	2	3		2	3	
Accessoires	3	3		2	3	
Vitrage	3	3		3	3	
Décoration	3	3		3	3	
Pantos	1+	3		1.	3	+ Non conformes
Eclairage	2	2		2	3	= Avec inversion blanc/rouge
2 BOGIE						
Dimension et prop	3	3		3	3	
Détails	2	3		2	3	
Teinte	3	3		3	3	
Essieux	2+	3		2.	3	+ Grossiers, teinte non conforme
Attelage	3	1		1.	3	+ Pas discret
Jeu et de battement	3	3		2	3	
3 ENSEMBLE LOCO						
Poids	3	3		2	3	
Adhérence	3	2		2	2	
Puissance	3	3		2	3	+ Ralenti médiocre
Roulement	2+	3		2.	3	
Niveau bruit	2	3		1	3	= Délicats avec une certaine fragilité des
Démontage	3	2		3	2	+ Obligation avec changement l'attelage
Comportement sur	3	3		3	3	
appareils de voie						
Compatibilité avec						
autres marques						
TOTAL	62	67	56	73	73	
% d'approche de la	83	889	75	97	97	
Essieux entraîné	3	3	3	4	4	
Année sortie catalogue	1973	1970	1975	1981	1981	
Réf catalogue	3054	4375	208100	04146	04146	
Prix en FB	2700	2850	765	1850	1850	

# RAIL NEWS



Pour poursuivre la rubrique dédiée aux grands express, revenons un peu chez nous pour en regarder et analyser un qui est encore relativement jeune : il a vu le jour le 16 mai 1953. Disons tout de suite qu'il était le seul train qui comportait des W-C directes Ostende-Athènes.

Depuis les temps on changé, aujourd'hui on ne retrouve plus qu'une seule WL, DSG cette fois-ci Ostendre-Salzburg. La seule note orientale (si l'on pouvait l'appeler ainsi) est la voiture n° 140, une 112 61 Yougoslave (JZ).

Beaucoup l'auront reconnue c'est le TAVERN EXPRESS dont voici sa fiche d'identité :

Nom : TAVERN-EXPRESS

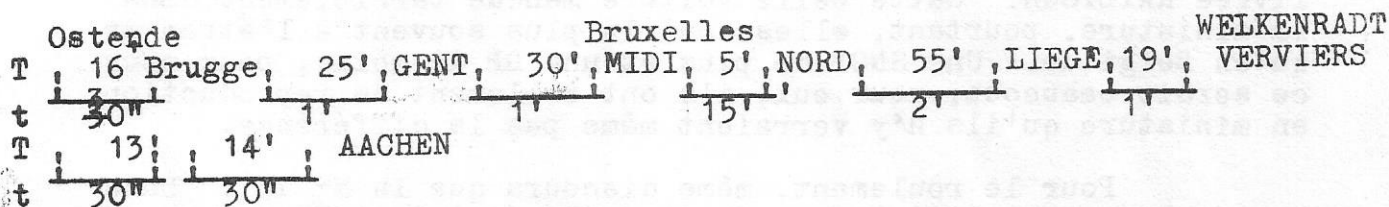
N° : E 218/219

Parcours : Ostende-Bruxelles-Liège-Köln-Stuttgart-München-Salzburg  
Villich-Zesenice-Linbljano-Zobreb-Split et V.V.

Distance : 2 361 km

Réseaux : SNCB-DB-OBB-JZ

Pour aider à reproduire le train en miniature, du moins sur le parcours belge, nous avons relevé sa composition pendant 7 jours. Cela montre aussi le nombre de rames engagées, le temps de rotation, le matériel, les voitures supplémentaires etc. Avant cela, un détail qui a son importance : le temps. Imaginons de réduire le temps à l'échelle pour augmenter le réalisme; par exemple, 1 h réelle : Z' miniature.  
Le résultat est le suivant :



Celle-ci est la forme graphique la plus simplifiée de la marche du TAVERN-EXPRESS entre Ostende et Aachen. Il faut naturellement tricher aux arrêts où l'on met 10" d'office sinon les 2 minutes de certains se réduiraient en miniature à quelques fractions de secondes, ne soyons pas méticuleux à ce point.

Pour le temps de parcours "T" est le réel et "t" la miniature ce qui veut dire qu'entre Bruxelles et Liège, votre E 219 trouvera pendant 2 minutes sans arrêts. Naturellement, cet exemple peut s'étendre à tous les autres trains.



Du point de vue traction, l'E 218/219 (au passage E n'est pas Express, mais électrique pour la SNCB; de plus, les trains portent toujours deux numéros : ceux qui vont du Sud au Nord et de l'Est à l'Ouest sont "pairs" et vers l'Est) TAVERN-EXPRESS est tracté par les bonnes 22 en général, puis par des 23 ou 26 et beaucoup plus rarement par des 16, 18, 15, et 20.

L'horaire de cet international est assez détendu pour palier les retards causés par les correspondances avec le bateau venant de Douvre. Nous prendrons en considération l'E 218/219 en été pour la simple raison qu'il est dédoublé. En effet, il est suivi à distance de bloc 3 à 5 minutes par l'E 12218/12219 qui ne comporte que la tranche WL+CC de et vers Salzburg (à noter le chiffre 12). Nous avons donc deux trains d'environ 9-11 voitures pour le train titulaire et 7 à 8 pour le bis ou supplémentaire (seulement en été).

Sur un réseau HO, c'est déjà pas mal 11 "caisses" mais c'est mieux que 14 ou 16 en hiver quand il n'y a qu'un seul train. Pour raisons d'espace et de simplicité, nous ne traiterons que l'E 219, voir compositions schématiques.

En tête, nous avons le fourgons Postal allemand bien connu, en version bicolore. Celui-ci n'a pas de numéro, il fait la navette entre Ostende et Köln (E 219) et retour (E 218). Ne circule pas le dimanche. Il est toujours placé en tête ! En HO MARKLIN et ROCO vous le proposent en N vous le trouverez chez ARNOLD seulement. Si vous possédez une version verte et une nouvelle (turquoise et beige) tant mieux pour l'assortiment et le réalisme. Les 19-20-21 et 24 et avant bicolores, les 23 et 25 verts. La voiture N° 157 est une mixte 1ère/2ème classe. ULC X DB, Ostende -Hamburg. Les 19-21-23 et 25, ont la version verte. Les 20-22-24, la nouvelle version bicolore.

Dès lors, on peut déduire que la voiture 157 part le jour A d'Ostende et ne revient le matin du jour C pour en repartir le soir même. En HO ADE, LILIPUT, ROCO et TRIX vous proposent une de leurs reproductions en deux livrées. Rien malheureusement en N. Pour y remédier, on peut substituer une 1ère classe, vu que la N° 155 est entièrement constituée de 2ème classe; cela ne se fait pas normalement mais pourrait se faire même en réalité.

La voiture N°156 est une "couchette" SNCB VIC Y, en livrée RAILTOUR. Cette belle voiture manque terriblement dans la miniature, pourtant, elles sont le plus souvent à l'étranger qu'en Belgique. Une SNCB de plus et une DB de moins, pour nous ce serait beaucoup; pour eux, ils ont tellement de reproduction en miniature qu'ils n'y verraient même pas la différence.

Pour le roulement, même discours que la N° 157. Dans la réalité, si cette voiture était différée à Hambourg pour défec-tuosité, on la remplacerait certainement par une Bem DB. Dans la miniature, jusqu'à la sortie du modèle belge, imaginons que la panne persiste. Une Bem DB existe en HO chez LILIPUT et en N chez MINITRIX.



Voiture N° 155 2ème classe troisième voiture du groupe Ostende-Hamburg. Concernant cette voiture, les 19-21-23 et 25/07 était une Bm VIC X DB (le 19 une bicolore et les autres jours impairs ancienne livrée verte). Par contre, les 20, 22 et 24/07, le N° 155 était une bonne vieille I3 SNCB.

Pour le roulement, on commence à voir ces deux rames qui circulent simultanément. Pour la reproduction en miniature,

hélas nous ferons comme si nous avions déjà rayé du parc les I3 SNCB, faute de les avoir. Concernant donc la Bm VIC X DB, il n'y a que l'embaras du choix vu qu'il s'agit là d'un modèle le plus reproduit. En HO ADE, FLEISCHMANN, LILIPUT, LIMA, RIVAROSI, ROCO. En N ARNOLD, FLEISCHMANN, LIMA, IBERTREIN, MINITRIX.

Voiture N° 140 mixte 1ère/2ème classe groupe Ostende-Split. Il s'agit toujours d'une voiture Yougoslave VIC Y. Alors s'il n'y a pas de RAILTOURS en HO, encore moins de Yougoslaves, à moins que PIKO, un de ces jours, s'aperçoive qu'il manque quelque chose en JZ. Avec quoi pourrait-on remplacer cette voiture ? Avec une DB naturellement vu que déjà, dans la réalité, le fourgon à bagages est DB. C'est justement le véhicule suivant du même groupe sans numéro. Le roulement de ce groupe est le plus long compte tenu de la distance.

Le départ d'Ostende s'effectue le jour A (le 19/07) cela correspond, car en effet, le 19 s'agissait d'un Dms en livrée vert et le 23 aussi. Les autres jours, les fourgons étaient en livrée bicolore. Ici dans la réalité, il y a 4 groupes Ostende-Split engagés simultanément pour assurer le roulement.

Le roulement doit dire que tous les jours soir, au départ à 21410 à Ostende, il y aura toujours le couple 1/2 JZ + BAG DB. Appelez cela continuité si vous voulez, mais en chemin de fer, cela s'appelle "roulement". Si cela est compris, encore un peu plus difficile. Suivez le guide.

Au moment du départ du E 219 le 19/07 à 21 h 10, il y a en route l'E 219 parti d'Ostende le jour avant, le 18/07, lequel se trouve dans la banlieue de Zagreb. Toujours au même endroit, une rame du TAVERN-EXPRESS, cette fois-ci avec numéro pair (E 218), se trouve au faisceau voyageurs de Split, il sera mis à quai pour partir à 22 h 25. La quatrième rame, elle aussi paire, se trouve dans la banlieue de MUNDREN.

Simple non ? Il suffit de prendre un horaire et de réfléchir ! Si vous avez la tête qui fume, relaxez-vous quelques minutes. Voiture N° 138 est une 2ème classe "couchette" SNCB VIC Y RAILTOUR. ELLE fait partie du groupe Ostende-Klagenfurt. En N même dose que pour la 156 sauf qu'ici, on peut en HO employer une belle Bemoz OBB de LILIPUT (c'est plausible).

Voiture 137 mixte 1ère/2ème classe des OBB ex "Schurzenwagen" modernisée. LILIPUT en HO et pour le N on repliera sur un couplet EUROFIMA 1ère et 2ème classe (cela se voit de plus en plus). Ces voitures sont reproduites chez ARNOLD et ROCO. Voitures 136 et 134 voitures 2ème classe OBB RIC VIC X ou VIC Z EUROFIMA selon le jour et la rame. En miniature, les voitures RIC VIC X nous font défaut mais par contre, nous avons en HO les EUROFIMA OBB VIC Z de ROCO. Pour le N ARNOLD et ROCO. Concernant la 135, il s'agit du WL Ostende-Salzburg qui roule avec l'E 12219.

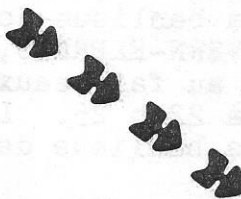


Le 23/07 (lundi), le train comportait une voiture supplémentaire sans numéro pour Klagenfurt; il s'agissait d'une OBB Bcmoz (HO = LILIPUT) sans doute pour un groupe de touristes revenant d'Angleterre.

Le 24 aussi, un Bcm VIC X bicolore DB sans numéro renforçait la rame. Elle allait jusqu'à Salzburg (LILIPUT/MINITRIX). Par contre le 25/07, il y avait une voiture supplémentaire programmée avec numéro 555.

Il faut savoir que lorsqu'on double une voiture ordinaire, la voiture supplémentaire reprend le même numéro sauf pour le premier exemple. Voiture titulaire N° 155, 1ère voiture supplémentaire 555, 2ème voiture supplémentaire 655, 3ème voiture supplémentaire 755 et comme ça de suite. Tout cela donne en miniature une note réaliste, originale. Vous pouvez, comme en réalité, former le TAVERN-EXPRESS avec les variantes qui sont propres aux jours de la semaine, aux saisons et au matériel lui-même. Je vous épargne la suite du train au delà d'Aqchen, du moins pour le moment. L'E 218/219 est un des moins difficiles, mais pour la prochaine fois, je vous promets quelque chose de plus simple. Je dédie ces lignes à tous mes collègues modélistes qui s'ennuient. Une fois achevée la construction de leur réseaux; ils ont un monde fantastique à portée de leurs mains mais ils ne le voient pas !

P. CASINI





Aachen Köln Hamburg Split Klagenfurt Graz

22 - POST 1 157 2 2cc 156 2cc 2 155 2 1 140 2 - BAG 2cc 138 2cc 1 137 2 2 136 2 2 134 2

19/07/79

Aachen Köln Hamburg Split Klagenfurt Graz

22 - POST 1 157 2 2cc 156 2cc 2 155 2 1 140 2 - BAG 2cc 138 2cc 1 137 2 2 136 2 2 134 2

20/07/79

Aachen Köln Hamburg Split Klagenfurt Graz

23 - POST 1 157 2 2cc 156 2cc 2 155 2 1 140 2 - BAG 2cc 138 2cc 1 137 2 2 136 2 2 134 2

21/07/79

Aachen Hamburg Split Klagenfurt Graz

26 1 157 2 2cc 156 2cc 2 155 2 1 140 2 - BAG 2cc 138 2cc 1 137 2 2 136 2 2 134 2

22/07/79

Aachen Köln Hamburg Split Klagenfurt Graz

23 - POST 1 157 2 2cc 156 2cc 2 155 2 1 140 2 - BAG 2cc - 2cc 2cc 138 2cc 1 137 2 2 136 2 2 134 2

23/07/79

Aachen Köln Hamburg Split Klagenfurt Graz

22 - POST 1 157 2 2cc 156 2cc 2 155 2 2cc - 2cc 1 140 2 - BAG 2cc 138 2cc 1 137 2 2 136 2 2 134 2

24/07/79

Aachen Köln Hamburg Split Klagenfurt Graz

22 - POST 1 157 2 2cc 156 2cc 2 155 2 2 555 2 1 140 2 - BAG 2cc 138 2cc 1 137 2 2 136 2 2 134 2

25/07/79

Cette série d'articles que nous débutons aujourd'hui me permettra de vous tenir au courant de l'évolution du "Trouville et Houtsiplare Rail Road" c'est-à-dire de notre nouveau réseau A.L.A.F.

Nous avons voulu ce réseau très valonné sans pour autant ressembler à un "fromage de gruyère". Certes il y aura des ponts et des tunnels, mais ils seront placés en fonction de la nature du terrain, et non l'inverse.

Dans la réalité, le tracé de la voie et fonction du terrain et nous devons calculer la hauteur de telle ou telle assiette de voie en fonction de la petite rivière ou de la route qui passe en dessous de la voie etc. Une grande place sera réservée au décor dans ce réseau mais aussi à l'exploitation ferrovière.

En effet, les possibilités offertes par ce réseau au point de vue circulation et manoeuvres seront très diversifiées, aussi bien le 3 rails que le 2 rails. Effectivement, les 2 systèmes d'alimentations seront prévues sur ce réseau. Les locos "3 Rails alternatif" cotoieront les "2 rails continu". En quelques sortes, tous le matériel roulant actuellement sur les marchés pourra circuler, grâce au BISYSTEME.

#### Qu'est-ce que le Bisystème?

Le bisystème est un ingénieux dispositif électronique, qui permet de faire circuler des trains alternatifs 3 rails et continu 2 rails sur la même voie. Apparemment cela à l'air bien simple me direz-vous, mais détrompez-vous, cela entraîne une multitude de complications dont vous n'avez pas idée. En effet, les 3 rails doivent être isolés électriquement l'un de l'autre. En pleine voie, pas de problème, mais lorsque arrive les aiguillages et les T.J.D cela devient d'une effarante complexité.

#### Les chassis

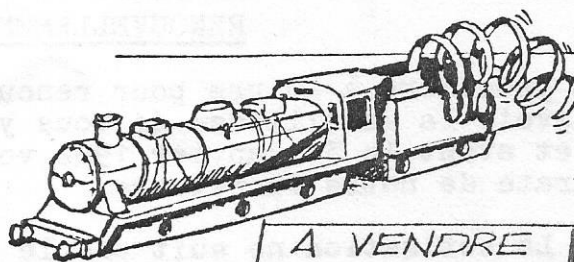
Comme certains d'entre nous l'auront remarqué, l'infrastructure de ce réseau est constitué par un assemblage de caissons, ce qui a pour avantage une meilleure rigidité de l'ensemble, de pouvoir faire des reliefs en dessous du niveau 0, et de pouvoir mieux fixer les chandelles de support des assiettes des voies supérieures (les chandelles sont des supports en bois).

Toutes les chandelles et les assiettes de voies sont fixées au moyen de vis, ce qui permet de rectifier les niveaux, lorsque cela s'avère nécessaire. Cela demande certe beaucoup plus de travail, mais cela nous permet de travailler avec une plus grande précision. Les chassis sont simplement posés sur des trétaux, que nous possédions et que nous avons modifiés en pieds, le tout étant d'une très grande stabilité.

A SUIVRE

R. ORBAN

# BOURSE



A VENDRE  
JAMAIS ROULE

## A VENDRE :

- Matériel roulant de collection, jamais roulé : Fleischmann, Roco, Rowa, Jouef...
- Bâtiments montés repeints et élaborés : Jouef, Kibri, Vollmer;
- Matériel divers : Sommerfeld, Peco;

PIRON Daniel  
rue de l'Eglise 76

4600 CHENEE  
Tel : 65 01 87

## A VENDRE :

- Matériel roulant :
- Rowa : voitures "silberfisdre" db, voitures T.E.E DB
- Rivarossi : Diesel américain triple Santa Fe type F 7;
- Fleischmann : vieux train électrique (année environ 1960) composé d'une loco vapeur + 3 wagons marchandises + rails;
- Vollmer : Poste debkok et gare marchandises Hoosbach (montée) essieux et attelages : Rivarossi, Jouef, Cima, Kleinbahn, Mougel, Electrotren, Fleischmann, Piko.

CASINI Paolo  
rue Petite Voie 241

4400 HERSTAL Tel : 64 22 52 (après 17 h)

## A VENDRE :

- Caténaire HO Vollmer 60 % au prix de catalogue.

ORBAN Richard  
rue Doumer

4300 ANS Tel : 63 33 26 (après 17 h)

Je cherche, monté ou en kit la gare de Knokke, qui fut fabriquée par KIBRI

MENCHIOR Marie-Anne au club ou au 65 35 64 (l'après-midi)



## RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS

Voici, la procédure à suivre pour renouveler votre cotisation. Veuillez avoir la gentillesse de vous y conformer le plus tôt possible et avant le 31 janvier 1982 vous allégerez ainsi la tâche ingrate de notre Secrétaire.

La cotisation ne suit pas le prix du pétrole elle est fixée à 500 fr. Elle est valable du 1er janvier au 31 décembre 1982.

1. Vous pouvez vous adresser au Trésorier (NIHOUL Yvan) ou au Secrétaire (Richard ORBAN) lors de nos réunions de décembre ou janvier. Ils vous remettront votre nouvelle carte de membre contre le paiement de votre cotisation.

2. Vous pouvez utiliser la formule de paiement ci-jointe. N'oubliez pas de mentionner "Renouvellement de l'inscription A.L.A.F 1982". Si vous désirez recevoir votre carte de membre par la poste, ajoutez 9F au montant de votre cotisation. Seuls ceux qui auront versé 509f recevront leur carte de membre par la poste, les autres la réclameront au Secrétaire dès la réunion qui suivra l'enregistrement du paiement.

## ABONNEMENT A CORRESPONDANCE

A l'aide de la formule ci-jointe, veuillez nous verser la somme de 200f dès que possible et au plus tard, le 31 janvier 1982. Vous allégerez ainsi la tâche vraiment ingrate de notre Secrétaire.