

Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

40 F.B. Novembre - Décembre 1982 Numéro 6



joyeux



noel !



**ASSOCIATION LIEGEOISE DES
AMATEURS DE CHEMINS DE FER**



Editeur responsable : Philippe Hensen, 3 rue Foidart 4.020 Bressoux.

CORRESPONDANCE est le bulletin d'information de l'Association Liégeoise des Amateurs de Chemin de Fer, Association Sans But Lucratif.

Le numéro : 40 francs - Abonnement (un an, six numéros) : 200 francs
Règlement au compte numéro : 240-0883802-39 de A.L.A.F. - A.S.B.L.

Tout courrier concernant l'A.L.A.F. doit être adressé au secrétariat
49 rue Doumier 4.300 Ans. Téléphone : 041/63.33.26

Tout courrier concernant la revue doit être adressé à l'éditeur responsable.

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

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

DACTYLOGRAPHIE : Marie Anne Menchior - Annette Hembert-Pirnay.

MAQUETTE : Philippe Hensen

PHOTOS (sauf stipulations contraires) : Ghislain Dylst

SOMMAIRE

LOCOMOTIVE TYPE IO DE LA S.N.C.B.	4
A LIRE ET A RELIRE	10
UN FICHER POUR LE MATERIEL ROULANT MINIATURE ...	12
LES H.L.E. TYPE 20 DE LA S.N.C.B.	16
LIBRES PROPOS	20
LE FREE LANCE (2ème partie)	21
AGENDA	23
BALLADE FERROVIAIRE EN MODE BRETON	25
TRUCS ET FICELLES	26
SELECTION	27
AVIS TRES IMPORTANT	29
COTISATIONS - ABONNEMENTS	32



EDITORIAL



Chers amis, bonjour

Voici revenu le temps de Noël.

Temps de Noël qui pour tous, qu'elles que soient leurs idées philisophiques, est je crois un temps de joie, d'espérance et de paix.

C'est parfois difficile de l'imaginer, surtout si l'on regarde autour de soi..... JOIE BOOOF - ESPERANCE ...
..... EN QUOI ?? diront certains - PAIX alors que l'on "s'engueule" (I) aux quatre coins de la planète, y compris parfois dans un petit, tout petit coin de cette planète l'ALAF pour l'appeller par son nom !

L'ALAF au sein de laquelle l'on devrait se retrouver entre amis, pour se détendre, se relaxer bref pour se livrer à son passe temps favori : le modélisme !!!

Or, les quelques fois où je me rends à Voroux, ou que je rencontre des membres de l'ALAF, c'est pour percevoir au travers de "propos modelistiques" une certaine rancoeur, une certaine brogne, une certaine grogne.

Attention, ce n'est pas systématique, il ne faudrait pas généraliser, mais cet état de chose existe.

Alors, méfions nous, car cette "grognite latente" de la part de certains, est la meilleure recette pour "tout fouttre par terre".

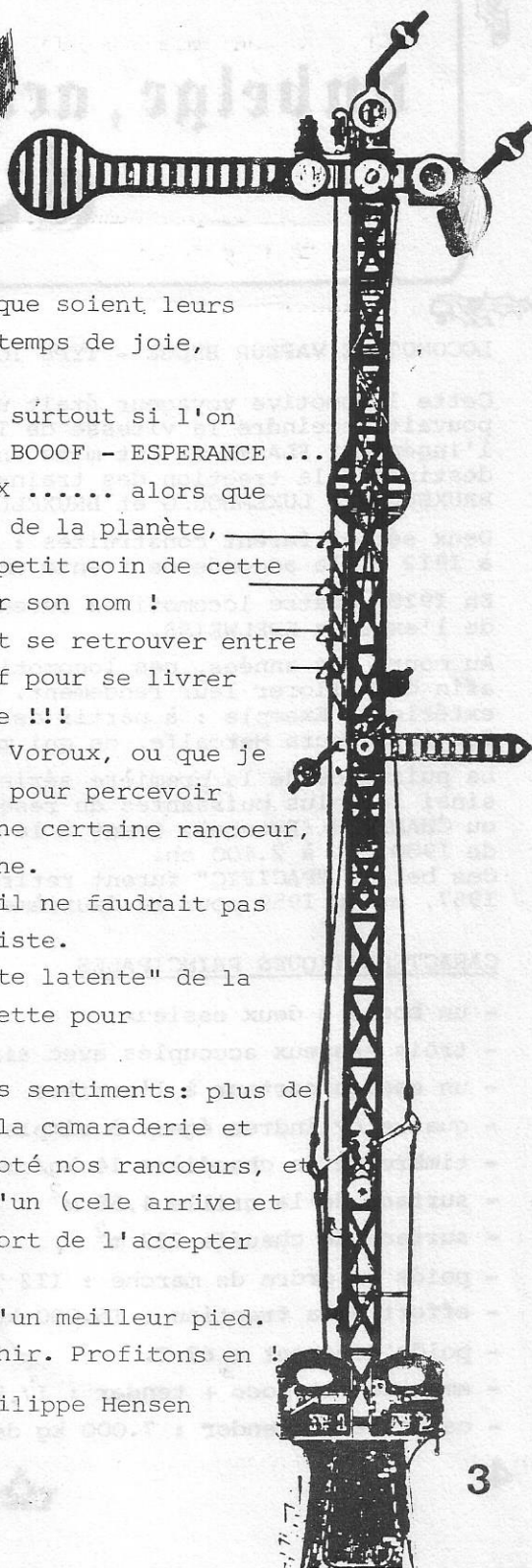
Revenons s'il vous plaît à de meilleurs sentiments: plus de grogne ni de brogne, mais un retour à la camaraderie et pourquoi pas à l'amitié. Laissons de coté nos rancoeurs, et si l'on "encaisse" vraiment pas quelqu'un (cele arrive et m'arrive je le confesse) faisons l'effort de l'accepter plutôt que de l'attaquer tous azimuts.

Puissions nous donc repartir en 1983 d'un meilleur pied.

Il nous reste donc un mois pour réfléchir. Profitons en !

Philippe Hensen

(I)vilain mot, mais il convient
sorry.



du belge, ach ?!

du Belge

LOCOMOTIVE VAPEUR BELGE - TYPE IO DE LA S.N.C.B.

Cette locomotive voyageur était une 462 "PACIFIC" de 2.250 ch. qui pouvait atteindre la vitesse de 120 Km/h. Elle fût créée par l'ingénieur FLAMME et fut mise en service à partir de 1910, et était destinée à la traction des trains rapides lourds sur les lignes BRUXELLES - LUXEMBOURG et BRUXELLES - LIEGE - HERBESTAL.

Deux séries furent construites : une première de 28 unités de 1910 à 1912 et la seconde de trente unités de 1912 à 1914.

En 1928, quatre locomotives furent affectées pour le service traction de l'express EDELWEISS.

Au cours des années, ces locomotives subirent d'importantes modifications afin d'améliorer leur rendement. L'on modifia également leur aspect extérieur. Exemple : à partir de 1927, les réchauffeurs ACFI remplacèrent les injecteurs Metcalfe, ce qui modifia l'aspect extérieur de la loco.

La puissance de la première série passa de 2.250 ch. à 2.700 ch, devenant ainsi les plus puissantes du réseau européen avec les "super Pacific" ou CHAPELON (France). Quant à la deuxième série, leur puissance passait de 1980 ch. à 2.400 ch.

Ces belles "PACIFIC" furent retirées du service, pour la première série en 1957, et en 1959 pour la deuxième série.

CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

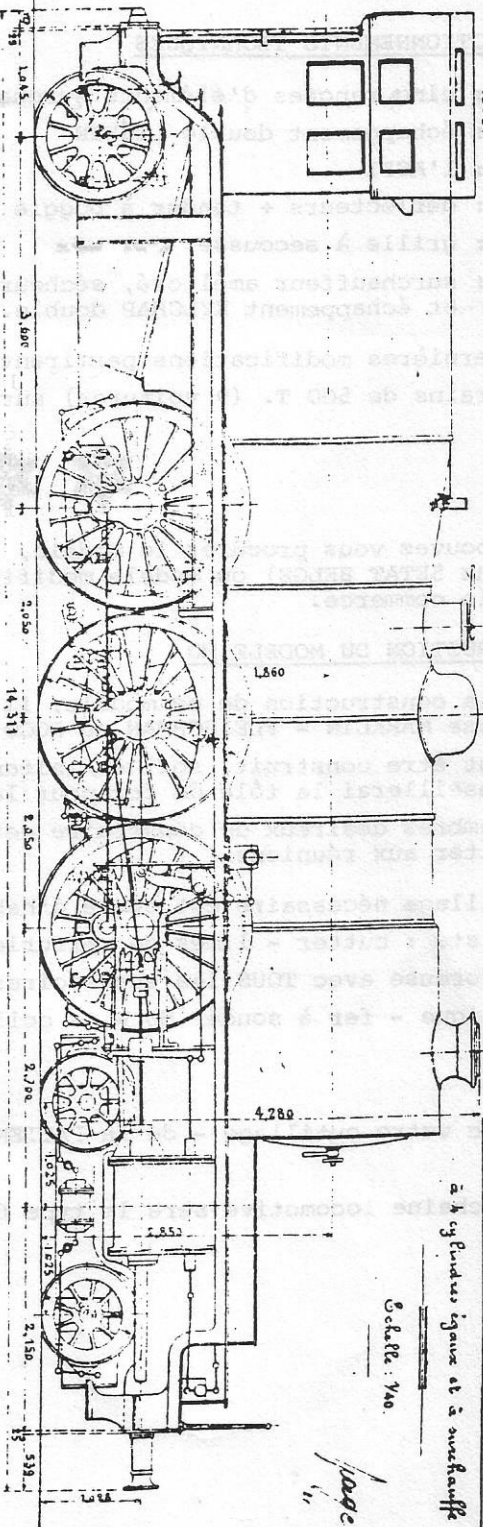
- un bogie à deux essieux
- trois essieux accouplés avec six roues d'un diamètre de 1,98 m
- un essieu porteur à l'arrière
- quatre cylindres égaux à simple expansion
- timbre de la chaudière 14 kg/cm²
- surface de la grille 4,58 m²
- surface de chauffe 232 m²
- poids en ordre de marche : 112 T. (+ 53 T. pour le tender)
- effort à la traction : 15.000 kg
- poids adhérent : 67 T.
- empattement loco + tender : 17,88 m
- capacité du tender : 7.000 kg de charbon et 32.000 l d'eau



Chemins de fer
de l'Etat belge
1909.

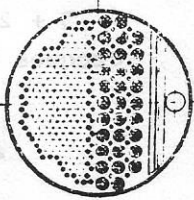
Locomotive type 10. Systeme Ma
a 4 cylindres iguales et a surchauffe

Echelle: 1/40.



Légende.

Données de route (Quantité d'acier (Ouvrière))		Rapport $\frac{S}{S'}$	
Quantité de route	(A)	Grille	longueur
Quantité de route	(B)	Grille	surface
Quantité de route	(C)	Grille	surface
Quantité de route	(D)	Grille	surface
Quantité de route	(E)	Grille	surface
Quantité de route	(F)	Grille	surface
Quantité de route	(G)	Grille	surface
Quantité de route	(H)	Grille	surface
Quantité de route	(I)	Grille	surface
Quantité de route	(J)	Grille	surface
Quantité de route	(K)	Grille	surface
Quantité de route	(L)	Grille	surface
Quantité de route	(M)	Grille	surface
Quantité de route	(N)	Grille	surface
Quantité de route	(O)	Grille	surface
Quantité de route	(P)	Grille	surface
Quantité de route	(Q)	Grille	surface
Quantité de route	(R)	Grille	surface
Quantité de route	(S)	Grille	surface
Quantité de route	(T)	Grille	surface
Quantité de route	(U)	Grille	surface
Quantité de route	(V)	Grille	surface
Quantité de route	(W)	Grille	surface
Quantité de route	(X)	Grille	surface
Quantité de route	(Y)	Grille	surface
Quantité de route	(Z)	Grille	surface



Verdict - 28.5
1000000 - 14.50
1000000 - 14.50

PERFECTIONNEMENTS TECHNIQUES



- I924 : cinq rangées d'éléments surchauffés au lieu de quatre
- I926 : échappement double LEGEIN
- I927 : l'ACFI
- I930 : déflecteurs + tender à boggie prussien
- I93I : grille à secousse
- I938 : surchauffeur amélioré, sécheur de vapeur - modérateur plus large et échappement KYLCHAP double.

Ces dernières modifications permirent à ces "PACIFIC" de pouvoir remorquer des trains de 500 T. (9 voitures) sur la ligne du Luxembourg.



Vous pouvez vous procurer le modèle, soit primitif I9I0 avec tender 3 essieux 5ETAT BELGE) ou modèle modifié I938 avec tender prussien (SNCB) dans le commerce.

CONSTRUCTION DU MODELE HO

Pour la construction de ce modèle, il y a possibilité de le construire sur base MARKLIN - FLEISCHMAN ou ROCO.

Il peut être construit, soit en laiton ou en tôle de fer blanc. Je conseillerai la tôle de fer pour les débutants (prix de revient)

Les membres désireux de construire cette belle "PACIFIC" peuvent me consulter aux réunions.

L'outillage nécessaire est comme d'habitude celui indispensable à tout modeliste : cutter - limes de serrurier et ordinaire - pinces - tournevis mini-foreuse avec TOUS les accessoires (mèches - fraises) - scie métallique - fer à souder 80 W. - colle spéciale (cyanolit ou autres) etc

Et avec votre outillage - de la PATIENCE - de la VOLONTE et du COURAGE

La prochaine locomotive sera le type 6 de la SNCB

3 + 2

Jacques Maréchal



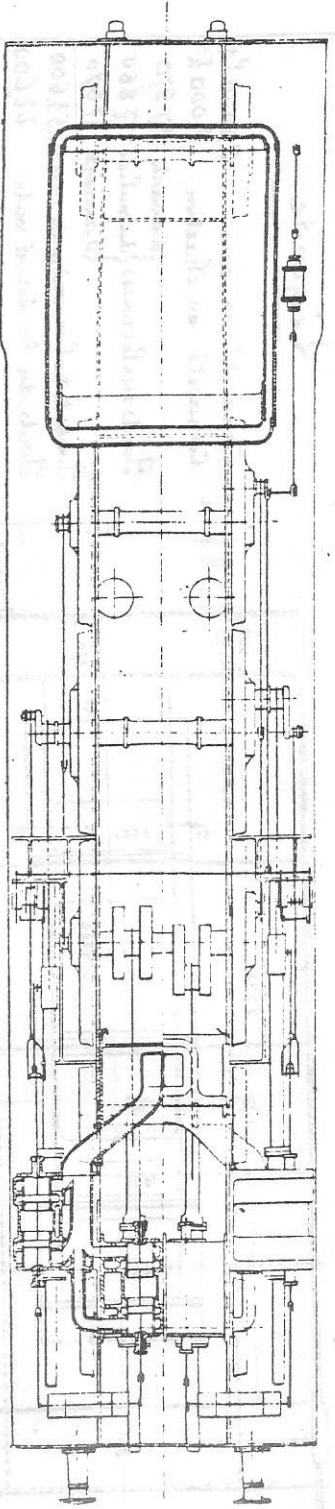
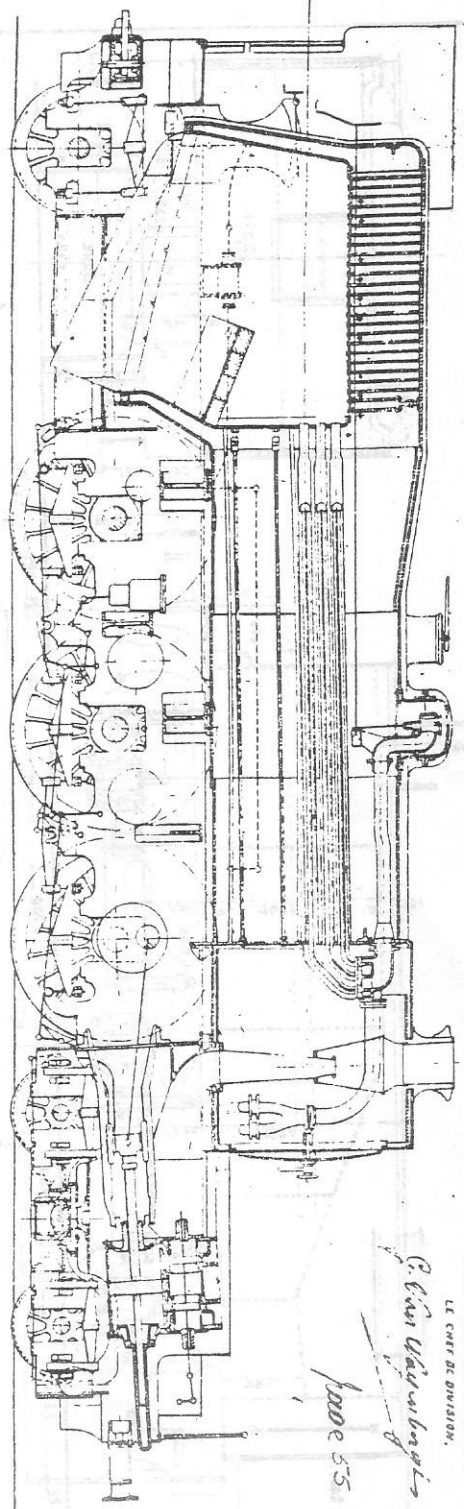
00042 sub. johnson
det. 807 enq. 10/11/1935

01/11/35
01/11/35

DRESSÉ PAR LE BUREAU DES STATIONS
DE LA RAFFINERIE ET DU MATÉRIEL
LE CHEF DE DIVISION.

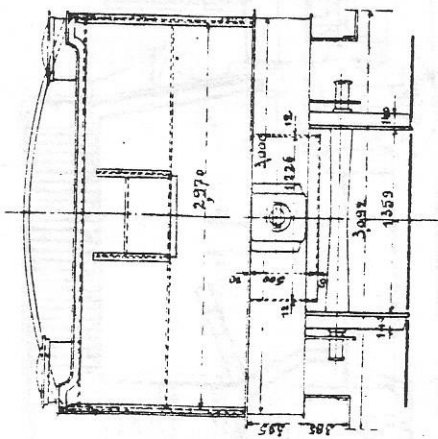
Ch. Van der Vliet

page 55



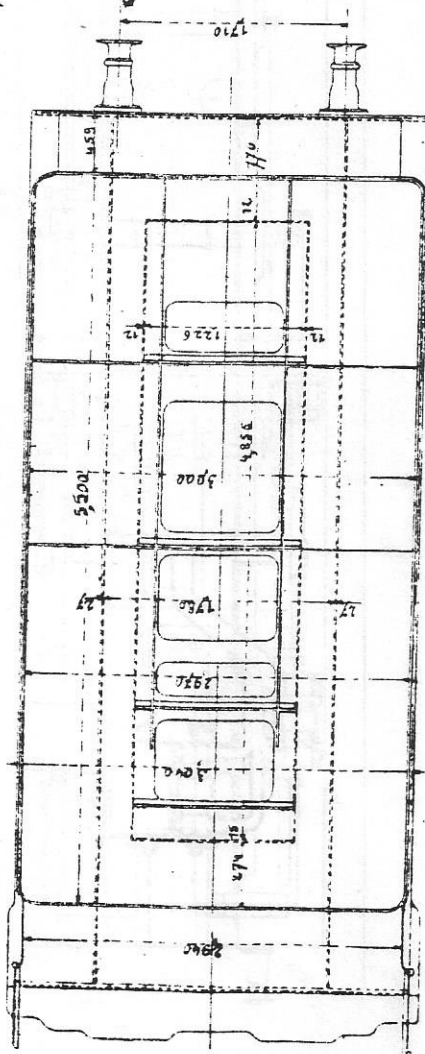
Vender de 24000 litres.
pour locomotives types 10 et 36.

Four Locomotives types 10 & 36.



Légende.

Capacité en eau	24000 lit
Capacité en chaux	7.000 k ^o
Bois nuls rous	d'avant 17870
	du milieu 17860
	derrière 17870
Prinds total en ordre de marche	53.600
Prinds du tender à vide	22.600





K. E. WAGNER

spiel+hobby



K. E. Wagner - Kleinmarschierstraße 70-72 - 5100 Aachen

Kleinmarschierstraße 70-72

Chers amateurs de modèles réduits !

- Voici un petit aperçu de notre programme de trains miniatures :

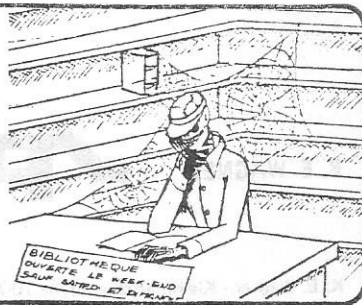


MARKLIN			FLEISCHMANN		
3106	BR 78	170,-	4270	SNCB nouveau	168,-
3065	V 260	116,-	4177	BR 51	204,-
3151	SBB E Ae-3/6	158,-	4178	SNCB 25.002	215,-
3084	BR 050	190,80.-	4161	SNCB 64015 nouveau	194,-
3152	Typ. 16 Belg.	169,95.-	5387	Télescope nouveau	38,-
3146	V 36 nouveau	114,35.-	5343	Nordsee nouveau	22,50.-
4161	Eurofima "Corail" nouv.	30,80.-			
ROCO			RIVAROSSA		
14111 A	BR c 5/6	225,-	1353	BR 96001	352,50.-
4126 A	BR 43 nouveau	186,-	1004	BR 96022 ≈	410,-
4122 B	BR 93	135,-			
44205 A	nouveau	26,50.-			
4396 D	SNCB nouveau	18,-			
2061 (N)	Série spéciale	138,-			
			HAG		
			150	Automotrice ≈ RBe 4/4	237,50.-
			151	Automotrice RBe 4/4	237,50.-

- Nous représentons également les firmes suivantes :
Arnold - Bemo - Busch - Brekina - Faller - Gogtram - Herpa - Kibri - Liliput -
Minicraft - Merten - Mössmer - Peco - Pola - Praliné - Preiser - Ribu - Sommer-
feldt - Trix - Vollmer - Wiking - Roskopf
- Du personnel bilingue peut vous donner tous les conseils nécessaires pour vous
guider dans votre choix.
- Le service après-vente est assuré dans notre propre atelier de réparation par
un technicien spécialisé.
- Le magasin est ouvert :
 - du lundi au vendredi : de 9 H à 18 H 30
 - le samedi : de 9 H à 14 H
- excepté le 1er samedi du mois : de 9 H à 18 H.



A LIRE ... ET RELIRE



H. WALDORP - ONZE NEDERLANDSE STOOMLOCOMOTIEVEN IN WOORD EN BEELD

5ème édition, Alkmaar, De Alk, 1981, 384 pages



Il est nécessaire que les amateurs de locomotives à vapeur fassent l'acquisition de la 5ème édition, entièrement revue, du livre de H. WALDORP. Cet ouvrage donne une vue complète et détaillée de tout le matériel de traction-vapeur des Pays-Bas depuis la création en 1839 de la première ligne d'Amsterdam à Haarlem.

Tous les types sont reproduits en photographie (dans la mesure du possible évidemment) ou en croquis, ce qui fournit une documentation précieuse car chaque série est décrite avec ses caractéristiques techniques et fait l'objet d'un commentaire.

Quatre grands chapitres se partagent le contenu du livre :

- 1°) Les locomotives pour voie large de 1839 à 1854
- 2°) Les locomotives pour voie normale construites avant la création de la N.V. Nederlandse Spoorwegen (N.S.), le 2 août 1937, et ayant cessé d'exister à cette date.
- 3°) Les locomotives étrangères.
- 4°) Les locomotives reprises aux sociétés particulières par la N.S. en 1937 ou construites après cette date pour la N.S.

C'est dire que l'occasion est donnée de faire connaissance d'un ensemble complet des locomotives qui ont circulé sur un réseau voisin du nôtre qui, parfois, comportait des extensions sur le territoire belge.

C'est ainsi que nous découvrons (pages 81 à 88) le matériel de l'ancienne compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois qui, d'Eindhoven atteignait Liège-Vivegnis en passant par Achel, Hasselt, Bilsen, Tongres et Liers d'où partait une dérivation se dirigeant vers Ans pour aboutir à Flémalle.

Ce réseau, qui appartenait depuis 1863 à la Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois, avait été acheté le 1er juillet 1866, avec l'accord de l'Etat Belge, par la société néerlandaise des S.S. (Maatschappij tot exploitatie van Staats-spoorwegen). Ce n'est qu'en 1897 que l'Etat Belge, procédant à une politique de rachat de différentes lignes, fit l'acquisition du Liégeois-Limbourgeois et en reprit l'exploitation.

Ainsi donc, pendant plus de trente ans nos parents ont pu voir circuler et manoeuvrer jusqu'aux portes de Liège même des locomotives, appartenant à une société néerlandaise, que le livre de H. WALDORP nous permet de mieux connaître. A la page 87, on découvre même une rare photo de la locomotive n° 26 des S.S. stationnant à la remise de Liège-Vivegnis.





Notons au passage que parmi le matériel repris en 1866 par la compagnie néerlandaise il y avait :

- 2 locomotives de type 021 construites à Tubize en 1862.
- 4 locomotives de type 120 et 2 locomotives de type 030 construites en 1863 par la fabrique de locomotives A. Koechlin et Cie, de Mulhouse, devenue ensuite la Société Usine de Graffenstaden.
- 3 locomotives de type 230 sorties, également en 1863, des ateliers Saint-Léonard de Liège.

Si nous poursuivons notre recherche des rapports entre nos voisins néerlandais et la Belgique, nous constatons (pages 26-27) que, dès l'origine, notre pays a apporté sa contribution à la formation du parc de locomotives de la H.M.S. (Hollandsche Ijzeren Spoorweg Maatschappij) en fournissant à cette société deux machines du type Patentee 111 Stephenson fabriquées en 1842 et 1843 par la Société du Renard de Bruxelles qui n'eut qu'une existence éphémère. Ces deux vénérables ancêtres restèrent en service respectivement jusqu'en 1859 et 1861.

Attirons encore l'attention sur une série qui eut quelques relations avec notre région. Il s'agit de la série n° 6300 des N.S. (pages 298-301) composée de 22 locomotives de type 242T, de construction allemande en 1930-1931. Ces puissantes locomotives étaient principalement destinées à tracter les trains lourds en provenance des charbonnages du Limbourg hollandais et, quoique H. WALDORP ne le dise pas, nous savons par la lecture de l'ouvrage de N.J. VAN WIJCK JURRIANSE (Stoomlocomotieven van de nederlandse spoorwegen, 1ère partie, page 51) que les 6300 néerlandaises effectuaient du service entre Maastricht et Aix-la-Chapelle et, à cette occasion, se présentaient à Visé où l'on pouvait les voir. Signalons, à titre documentaire, qu'un exemplaire de ce type de locomotive est conservé au Musée des Chemins de fer d'Utrecht.

Nous nous sommes volontairement limité à quelques observations spécialement relatives à la Belgique car on ne peut ici s'étendre davantage sur le contenu très riche du livre de H. WALDORP qui doit figurer dans la bibliothèque de tout "vaporiste".

Par la même occasion rappelons que cet auteur a également publié en 1977, chez le même éditeur, une 2ème édition de son petit livre "Stoomlocomotieven" qui est tout-à-fait recommandable.

R. van der MADE





UN FICHER POUR LE MATERIEL ROULANT MINIAURE

Je vous rassure tout de suite il ne s'agit pas d'un certain " fichier " tant contesté qui met en danger la vie privée d'un libre citoyen, ce n'est pas du tout cela, le notre est plus sérieux et surtout moins nocif ... soit !

L'idée d'inscrire tous mes achats, de les enregistrer m'est venue depuis longtemps. Cela n'est pas fait pour me donner du travail supplémentaire ou pour être un " farfelu " mais au fil des années, grâce aux fiches j'ai pu voir ou revoir certaines données sans ouvrir les boîtes ou chambarder une étagère. De la plus chère des locomotives, au plus modeste wagon plat à deux essieux, tout le matériel roulant possède cette sorte de " carte d'identité ".

Les fiches qui suivent sont des exemples : chacun notera les données qui l'intéressent. Personnellement j'ai aussi subdivisé respectivement les classeurs :

- 1) Locomotives, autorails.
- 2) Voitures de voyageurs, fourgons et alléges postales.
- 3) Wagons de marchandises, engins spéciaux.
- 4) Matériel de collection, musée miniature.

De plus, et pour mieux visualiser directement la différence, les classeurs et les feuilles (format cahier) sont :

- 1) roses pour les locos
- 2) bleues pour les voitures
- 3) jaunes pour les wagons
- 4) vertes pour le matériel de collection

Voici maintenant sur les pages suivantes, les exemples de ces " cartes d'identité ".



EXEMPLE 1.



PARC TRACTION THERMIQUE HO " S.N.C.B. "

Type	59	5904
Disposition des essieux	B'B'	
Poids prototype réel	87,2 t	
Poids modèle	475 g	
Longueur prototype réel	16.180 mm.	
Longueur modèle	185 mm	
Alimentation prototype réel	thermique	
Alimentation modèle	4 - 12 V c.c.	
Transmission prototype réel	Diesel-électrique	
Transmission modèle	spiral acier + volan d'inertie	
Puissance prototype réel	1.750 ch	
Puissance modèle	75 gr d'effort au crochet	
Constructeur prototype réel	COCKERILL, BALDWIN, WESTINGHOUSE	
Constructeur modèle	ROCO (Salzburg - A)	
Année de construction prototype réel	1955	
Année de construction modèle	1977	
Vitesse maximum	120	
Type de service	mixte, moyen	
Dispositifs modèle	inversion, blanc/rouge des phares	
Lieu d'achat modèle	LIEGE	
Date d'achat modèle	03.07.78	
Prix du modèle	1.260 F.B.	





PARC VOITURES VOYAGEURS ET FOURGONS HO " C.I.W.L. "

Type.....	WL AB "MU" (1ère et 2ème cl.)
Essieux	4
Bogies type	Minden Deutz 50
Poids prototype réel	55 t
Poids modèle	120 gr
Longueur prototype réel	26.400 mm.
Longueur modèle	302 mm.
Numéro et immatriculation	4170 (17)
Vitesse max.	160 Km/h
Constructeur prototype réel	F.I.A.T. (I)
Constructeur modèle	RIVAROSSI (Como - I)
Année de construction prototype	1964
Année de construction modèle	1967
Dispositifs modèle	Aménagement intérieur
Date d'achat	15.03.74
Lieu d'achat	Bruxelles
Prix modèle	450 F.B.



EXEMPLE 3.



PARC WAGONS A MARCHANDISES ET SPECIAUX HO " S.N.C.B. "

Type	Shis	Toit télescopique (coils)
Essieux	4	
Bogies type	Y 25	(soudé)
Caractéristiques	UIC	RIV
Poids prototype réel	24 t	
Poids modèle	80 g	
Longueur prototype réel	12.040 mm.	
Longueur modèle	138 mm.	
Numéro et immatriculation	(10) 21 87 437 3 001-9	
Vitesse max.	100 Km/h	
Constructeur prototype réel	La Brugeoise et Nivelles S.A.	(B)
Constructeur modèle	ROCO	(Salzburg - A)
Année de construction prototype	1978	
Année de construction modèle	1981	
Dispositifs modèle	//	
Date d'achat	28.03.82	
Lieu d'achat	LIEGE	
Prix	395 F.B.	

N.B : Certaines immatriculations et données ont été imaginées pour l'exemple et ne sont pas à prendre en considération.



Paolo CASINI.

CONNAISSEZ - VOUS ...?

Les H L E type 20 de la S.N.C.B

En 1969, la S.N.C.B a mis à l'étude une CoCo quadricourant de grande puissance. Cette machine, entièrement électronique, devait à l'époque, constituer une première mondiale en matière de technologie. Mais le prix très élevé de cette machine aurait limité la série à six exemplaires. Or, à cette époque, la S.N.C.B avait un urgent besoin de machines polycourant puissantes et performantes (relations Paris-Bruxelles, Paris Liège Köln, Ostende Köln). Les H L E 15 et 16 qui assuraient ces services supportaient mal les rames lourdes et les surcharges (fréquentes).

Début 1971, n'ayant plus le temps de mettre au point le projet Belge, la S.N.C.B commanda à Alsthom (Boogies et partie électrique) et à B.N (caisse) six locomotives quadricourant de 4 400 Kw (H L E 18), semblables aux CC 40 100 de la S.N.C.F (1)

Cette commande a eu pour effet l'abandon du projet belge. On tenta rapidement de le ressusciter en supprimant la partie monophasée de la machine. La S.N.C.B pouvait alors commander quinze locos bicourant 1,5/3 Kv de 5 100 Kw. Mais pourquoi faire ? Les 2 550 démontreront par la suite que 1 850 Kw suffisaient au trafic Belgo-Neerlandais.

Mais la S.N.C.B avait aussi besoin de machines pour le service intérieur. On décida de se baser sur le projet de quadricourant, déjà deux fois abandonné pour mettre au point une machine dont les performances seraient nettement supérieures à celles des autres machines.

La partie mécanique fut conservée telle qu'elle. Seul le transformateur, et quantité d'organes de palpate et de contrôle furent supprimés. En quelque sorte, il s'agissait d'une machine quadricourant dans laquelle on avait abandonné trois courant sur quatre. Ceci explique, entre autre, le gigantisme de la caisse.

Une première tranche de quinze machines (2 001 à 2 015 commandées en 1973) fut livrée en 1975/76. Elles étaient destinées principalement aux rampes de la ligne du Luxembourg. Les premiers résultats étant jugés satisfaisants, malgré de nombreux problèmes de jeunesse, la S.N.C.B commanda une deuxième



tranche de dix machines (2 016 à 2 025). Les deux sous séries ne diffèrent d'ailleurs que par le type de tampons.

Les bogies Co sont de type SLM, dérivés de ceux des Ae 6/6 des CFF (Ce type de bogie est très répandu en Belgique puisqu'il équipe entre autre toutes les séries 22 à 25). Ils sont équipés de 3 moteurs suspendus (type 772 G ACEC). La transmission type G est elle aussi de fabrication ACEC. Chacun des bogies est alimenté par un bloc de hacheurs de courant.

Le profil de la caisse a été étudié d'abord en laboratoire et, dès 1969, sur un prototype. La HLE 193.083 avait été pourvue d'un avant corps expérimental. Des essais avaient été faits à 200 Km/h sur la ligne Bruxelles-Oostende. Ce prototype, alors numéroté 124.001 (2 401 en 1971) avait aussi permis de tester la transmission ACEC type G et les pantographes Faiveley Monobranche. En 1974, la 2 401 a été remise dans son état d'origine et a repris le service sous le n° 2 383.

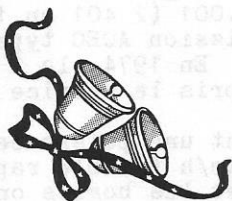
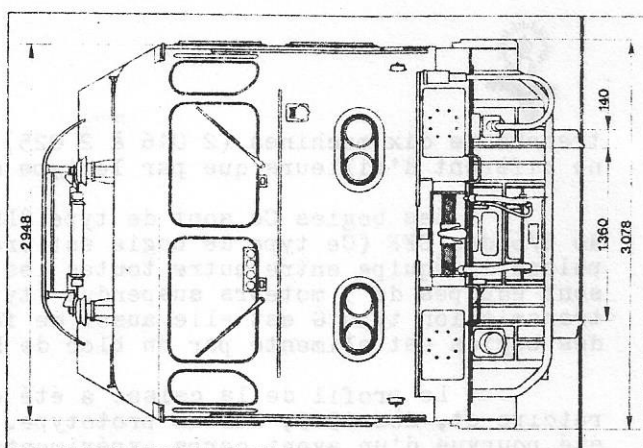
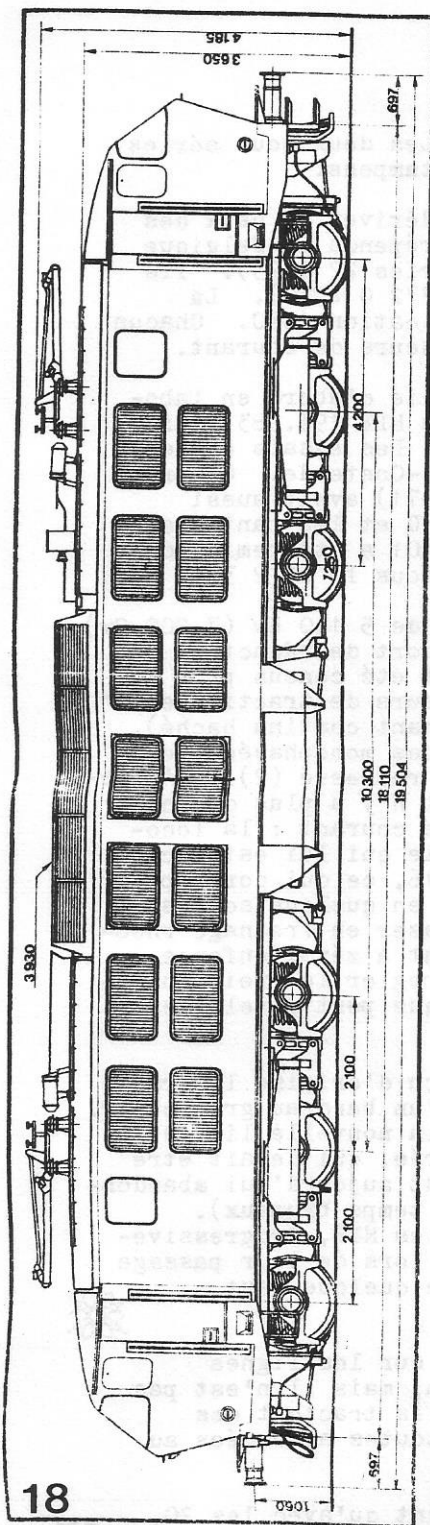
Les 20 développent une puissance de 5 140 Kw (7 000 Cv) Elles sont limitées à 160 Km/h (double rapport de réduction 100/160 Km/h). La caisse et les bogies ont été conçus pour permettre 220 Km/h !!! La tension des moteurs de traction est contrôlée par des hacheurs de courant (courant continu haché). Dans le projet quadricourant, sous caténaires monophasées les moteurs devaient être alimentés en courant redressé (2). L'électronique permet une régulation continue (il n'y a plus de "cran par cran"). Autre avantage des hacheurs de courant : la locomotive ne prend à la caténaire que l'énergie qui lui est nécessaire. Le manipulateur est gradué de 0 à 16, ce qui correspond à des vitesses de 0 à 160 Km/h. Il s'agit en quelque sorte d'une conduite à vitesse imposée. Pour passer en freinage rhéostatique (3), le conducteur ramène le volant à zéro, enfonce un bouton pour effacer une butée, et peut régler le frein rhéostatique entre 0 et 17. Ce frein rhéostatique peut développer une puissance allant jusqu'à 3 850 Kw.

Les 23 premières machines ont reçu d'origine la traditionnelle livrée vert foncée agrémentée d'un bandeau gris clair. Les 2 024 et 2 025 ont quant à elles reçu la nouvelle livrée bleu acier sur fond jaune clair (cette livrée, qui devait être appliquée à tout le parc moteur S.N.C.B, est aujourd'hui abandonnée car trop salissante et peu visible par temps brumeux). Actuellement, les 20 sont, comme toutes les HLE, progressivement repeintes en bleu avec bande(s) jaune lors de leur passage en révision. (Seules les 18 ont une livrée quelque peu modifiée).



Les 20 circulent essentiellement sur les lignes Bruxelles-Luxembourg et Bruxelles-Antwerpen, mais il n'est pas exceptionnel d'en voir passer à Liège. Elles tractent des Express et des trains lourds. Elles sont toutes affectées au dépôt de Ronet.

Pour conclure, je dirais simplement qu'avec les 20, la S.N.C.B. dispose de machines très performantes capables de faire face aux exigences de la traction moderne.



Vue en élévation de la locomotive série 20 et, ci-dessous, vue de la face avant. Les dimensions sont conformes au gabarit UIC 505.



:	:	:	:
:	Longueur hors tampons		19,504m
:	Largeur de la caisse		2,948m
:	Hauteur totale		4,185m
:	Puissance	5140KW	(7000CV)
:	Vitesse maximale		160,000km/h
:	Poids total en service		111,000t
:	:	:	:



Pour plus de détails, je vous renvoie à l'article de P Van Geel dans "rail et traction" n° 131 (1/1979)

- 1) Il y a 3 sous série dans les cc 40100 de la S.N.C.F. Elles ne diffèrent que par le type de moteur et la transmission. Les 18 sont semblables au 3ème type (40105 à 40110 : les plus récentes)

A noter que la cc 40106, accidentée en Belgique est déclarée irrécupérable a été reconstruite en 1973 en même temps que les 18 par BN et Alshorn.

- 2) L'appareillage électronique a peut être mis au point grâce aux essais faits sur les automotrices (dès 1968 : AM prototype n° 228 177 et toutes les AM de série commandées depuis cette date).

- 3) Il existe 2 principaux types de freinage électrique :

- le freinage à récupération, dans lequel le courant freiné est renvoyé à la caténaire. Ceci nécessite une autre locomotive qui consomme du courant sur la même section de caténaire car les sous-station de courant continu de la S.N.C.B ne sont pas conçues pour renvoyer du monophasé.
- Le freinage rhéostatique, qui dissipe l'énergie freinée dans des rhéostats. Ce deuxième type est certainement moins économique, mais beaucoup plus avantageux que le freinage à récupération, surtout avec une machine aussi puissante que la 20.

SOURCES : P. Van Geel : "les locomotives série 20 de la S.N.C.B" Rail et traction n° 131(1/1979)
A. Papaziau : "Les cc série 20 de la S.N.C.B" Rail magazine n° 52(8/81)



DEVILLE-Didier

adresse : DEVILLE Didier
rue du Champay 6 bis
1000 BRUXELLES



libres propos



Mes amis, j'ai longtemps hésité avant d'écrire ces quelques lignes.

Je vais peut-être decevoir certains d'entre-vous, mais d'autres vont peut-être reprendre espoir.

En effet, n'avons nous pas vu trop grand dans la fabrication du réseau qui se trouve dans notre local ? Combien de personnes qui dans les débuts de cette construction y ont mis toute leur bonne volonté, leur entrain et que l'on ne voit plus dans le travail et même au sein du club.

Je sais que l'on ne construit pas un tel réseau en quelques mois, mais n'est-ce déjà pas là une erreur d'avoir entrepris un travail qui devait prendre tant de temps; n'avons nous pas découragés certains de nos membres ?

Je lisais dans un éditorial de notre revue que ce circuit était didactique et permettait à nos membres d'apprendre. Je veux bien, mais lorsque l'on a passé une journée au travail avec parfois des chefs qui ne sont pas toujours agréables et que l'on se retrouve le soir pour pratiquer son hobby sous la surveillance d'un instituteur (voir d'un pion) et que de plus l'on a dépassé l'âge de 25 ans, cela découragerait les plus endurcis.

Je ne sais que penser, mais il est un fait certain que ce circuit n'occupe plus à l'heure actuelle qu'une petite minorité de personnes; personnes très dévouées j'en conviens.

Mais le but de notre organisation est de rallier la grosse majorité de nos membres à des activités qui leurs plaisent et que certains d'entre-nous pourraient animer agréablement. (toutes sortes de constructions : machines, aiguillages, circuits imprimés etc ...) durant plusieurs séances du troisième vendredi.

Quant au circuit, il devrait être beaucoup plus modeste; rapidement terminé de façon à permettre le développement de toutes les activités énumérées ci-dessus, car je crains que si nous continuons dans ce sens, un désintéressement de nos membres ne se fasse jour, je n'ose songer aux suites !

Je fais appel à vous membres effectifs afin que vous réfléchissiez à ce problème et ameniez le débat de cette question à notre prochaine assemblée générale.



Jules Giet

CONNAISSEZ - VOUS ...?



LE FREE LANCE Deuxième partie



LA PEINTURE

1. Le modèle à peindre doit avoir un état de surface parfait. La couleur accentue les défauts, et les cache pas. L'état de la surface sera donc scrupuleusement vérifiée avant la peinture finale.
2. La peinture doit s'accrocher au support. Il est donc nécessaire que tout le modèle soit poncé. Un ponçage efficace a pour résultat une surface entièrement plane, sans griffes, en apparence lisse, mais pourtant entièrement constituée de stries microscopiques auxquelles la peinture va s'attacher. Ces stries sont créées par des abrasifs très fins + 800. Lorsque par exemple on veut peindre une surface portant déjà une couleur, il suffit de "casser le brillant" de cette dernière, avec ce type d'abrasifs. Lorsque l'on part d'une surface plus brute, il faut dégrader progressivement le papier abrasif. On commence par exemple avec un 250, puis avec un 400. On reponce le tout dans le même sens. (Ne jamais croiser deux ponçages) de manière à faire disparaître toutes les stries du 250. Ensuite on passe au 800, et à la fin du ponçage, on doit diminuer la pression du doigt sur le papier, pour finir en une sorte de caresse.
3. Si à présent vous êtes sûr de l'état de surface, vous pouvez passer à la peinture, autrement il serait bon de passer une couche de fond, une sorte de primer qui vous permettra de découvrir les petits défauts. Ce primer sera appliqué de la même façon quela peinture (voir point 5) On choisira un gris clair mat (Humbrol). Le gris a la propriété de bien couvrir les autres couleurs, et de se laisser couvrir facilement. Ceci peut également servir de "tampon" entre deux couleurs qui ne s'aiment guère (rouge sur noir par ex.) Cette couche de fond sera reponcée au 800 de manière à découvrir si tous les défauts sont éliminés.
4. La surface sera lavée avant toutes peintures et essuyée à l'aide d'une étoffe non pelucheuse. En passant les doigts sur la surface, vous ne devez plus rien sentir.
5. Avant d'expliquer comment appliquer la peinture, parlons de sa nature. L'épaisseur qu'elle aura, est fonction de sa nature chimique, des molécules, des pigments, du siccatif. Puisqu'elle doit être la plus fine possible, utilisez de la peinture pour modèles réduits, qui est prévue pour sécher en couches fines. Si vous êtes expert en chimie, vous pourrez trafiquer une peinture type voiture, ou même les teintes originales SNCB. Mais êtes-vous chimiste? En plus il est bon en modélisme que les modèles soient peints avec des nuances légèrement différentes. Cela correspond à la réalité puisque les peintures se ternissent.

Regardez deux locos, côte à côte, il y a une différence. D'autre part, en modélisme, on peint toujours plus clair que dans la réalité.

(Sorry, j'ai dit l'inverse à un membre du club l'autre jour, j'avais soûlement abusé de l'usage de l'ovipathe la veille). C'est un effet

d'optique, bien connu des artistes peintres. Si vous désirez un aspect final brillant, (modèle d'exposition) vous pouvez utiliser une peinture brillante. Mais attention! ce sont les plus délicates à pistoler. Elles font ressortir les défauts beaucoup plus fort, à cause de l'effet de loupe.

Si vous préférez, et c'est en général le cas, une peinture satinée, voici le procédé:

On utilise un mélange de peintures mates jusqu'à obtenir la bonne teinte. (Je reviendrai sur ce point plus tard.)

Ensuite, on dilue la peinture à l'aide d'un solvant très volatil. (thinner synthétique par exemple, convient parfaitement. On le trouve dans les autos-shop). Evitez les solvants gras comme le white-spirit, thérébentine, ils ne conviennent pas au pistolage.

On ajoute un peu près 1/3 de solvant, la peinture doit être très fluide, il faut attraper une bonne proportion (viscosité) C'est un peu délicat, faites quelques essais.

On procède ensuite par couches très fines, à bonne distance. Trop près, le pistolet souffle, et forme des vagues dans la peinture, trop loin, vous n'avez plus qu'un brouillard mat qui se dépose sur le modèle. Au moment où la peinture s'applique, elle doit avoir un aspect brillant, signe que la densité est bonne.

Attention pour pistoler une face de loco par ex. On démarre le pistolet à côté, puis d'un geste régulier, on couvre la face et on arrête le pistolet à côté. Ne jamais se mettre en face de la surface à peindre et appuyer sur la commande. Un pistolet crache souvent un petit coup au démarrage. Pendant que l'on déplace le pistolet, il doit rester rigoureusement perpendiculaire à la surface.

Après avoir fait une face, on fait la deuxième en étant sûr que la première soit sèche.

Il est bon de pistoler en va et vient (gauche droite, droite gauche) pour être sûr d'avoir mis autant de couleur à gauche qu'à droite. Lorsque le modèle est peint, vous attendez 3 à 4 minutes. Si l'état de surface est bon, vous pouvez passer à la deuxième couche. Si ce n'est pas le cas, attendez le lendemain, reponcez au 800, et bon amusement. Heureusement, si vous avez bien respecté tous les points, en général ça marche.

Entre deux couches, profitez en pour secouer le pistolet, afin de bien conserver la densité de la couleur, et faites un petit essai sur un carton, afin de vérifier qu'un peu de peinture coagulée ne vienne pas troubler le jet. Attention lorsque vous utilisez un pistolet avec une bonbonne de gaz propulseur, en effet, celui-ci en sortant de la bonbonne refroidit cette dernière, et elle finit par geler. Pour éviter cet inconvénient, placez la bonbonne dans un récipient contenant de l'eau tiède. (Pas chaude).

Chaque couche est constituée en moyenne de deux va et vient. (Quatre mouvements), et en général il faut trois couches. Parfois, certains détails manqueront de couleur, puisque vous avez pistolé perpendiculairement. Vous pourrez donc faire des retouches par ci par là. Mais attention au démarrage du pistolet.

Ensuite c'est le séchage en profondeur (environ 12 heures), puis le polissage qui s'effectue à l'aide d'un chiffon (coton), et qui va satiner la peinture. Si ce n'est pas suffisant, vous pouvez humecter le chiffon de très peu de produit lustrant. (Ex. Sidol pour les meubles) qui contiennent du silicone. Attention! ces produits attaquent la couleur. Si vous en mettez trop, vous enlèverez la peinture sur les détails. D'autre part, une surface siliconée va rendre difficile une nouvelle peinture. (A n'utiliser que quand la livrée est complètement terminée.





Si vous désirez ensuite faire des lignes etc..., il faudra masquer et reponcer les parties à repeindre.

Autre remarque importante: Le lustrage fonce la couleur. Attention donc au mélange qui devra être encore plus clair.

La méthode qui vient d'être exposée permet d'obtenir une peinture très fine, couvrant bien, et satinée.

Les autres procédés, vernis mat sur peinture brillante, vernis brillant sur peinture matte, donnent un moins bon résultat puisque la couche est plus épaisse.

Une dernière recommandation: Si vous désirez salir le modèle, attendez longtemps avant de le faire (plusieurs mois) le solvant utilisé pour le salissage risquerait d'attaquer votre peinture.

La méthode qui vient d'être exposée n'est qu'une copie modèle réduit du travail de carrossier. Cela paraît fastidieux, mais c'est réellement le minimum pour obtenir un bon résultat. Le pistolage en lui-même prend très peu de temps. Retenez bien ceci: Tout le secret d'une belle peinture est dans la préparation minutieuse du fond.



FIN.

Léon Grégoire.



AGENDA

A.L.A.F (premier mercredi du mois)

Décembre grande soirée cinéma.
tombola M O N S T R E

Janvier présentation par Monsieur Bongé de ses modèles
Projection dia sur ces modèles. Si vous possédez des diapos concernant ceux-ci, apportez les.

Février projection dia (sujet à déterminer)

Mars grande foire aux occasions

Avril premier mercredi du mois : programme non encore déterminé
un samedi à déterminer : des membres seront à votre disposition pour tout entretien de votre matériel roulant ou autre.
Les réparations seront également effectuées.



VEROV 10 décembre, 20 heures - salle "Anneessens":
exposé par un ingénieur de la STIB (introduction à la visite d'un chantier de métro le 16 décembre) **23**
16 décembre : 14h visite du chantier métro de la Gare du Midi à Bruxelles.



ET SI ON VOYAGEAIT

COMPTE RENDU



BALLADE FERROVIAIRE EN MODE BRETON

Lors de la préparation de mes vacances bretonnes, il me prit l'idée de prendre la liste des clubs ferroviaires parue dans un numéro de Loco Revue, afin de vérifier s'il n'y aurait pas un ou plusieurs clubs dans la région visitée. Bien m'en pris. En effet, j'en découvris deux; le premier à Tréguier, ville proche d'une trentaine de kilomètres, le deuxième, à Saint-Brieuc, situé lui à environ quatre-vingt kilomètres.

Les premiers contacts furent pris d'abord avec Tréguier, ceux-ci par téléphone, contacts peut-être plus onéreux qu'une lettre, mais tellement plus rapides, plus directs et surtout beaucoup plus agréables. Décision fut prise avec le président de le recontacter une fois mon arrivée en Bretagne. Pour Saint-Brieuc, ce fut un peu plus compliqué, car je ne pus joindre que le secrétariat : le président, agent SNCF était en service.

Dès que mon installation en Bretagne fut achevée, je recontactais le président de Tréguier : un rendez-vous fut pris pour le mardi 20 juillet en soirée. En relisant attentivement Loco Revue, je vis que le club de Saint-Brieuc ("Les Amis du Chemin de fer") se réunissait tous les vendredi soir; le 16, je recontactais le secrétariat, où l'on se souvint aisément de mon premier appel, et l'on m'expliqua comment rejoindre leur local.

Quelques jours plus tard, lors d'une visite à la gare de Plouaret, afin d'y appercevoir l'autorail accidenté, j'eus droit à une visite imprévue. Mais avant celle-ci, en voulant prendre une vue d'un vieux chariot, je fus reçu assez froidement et sans aucune gentillesse par un membre du personnel de la gare: photos interdites; pas fort intelligent comme remarque, car si j'avais eu un bon télé, je faisais encore mieux comme prise de vue et ce sans entrer dans la gare. En en faisant le tour avec ma voiture, afin de pouvoir me mettre du matériel sous l'objectif, je découvris dans les dépendances de cette gare, une petite industrie possédant son locotracteur; un peu d'escalade ... clac, c'est dans la boîte. (Il s'agit ici d'un petit tracteur privé servant aux manoeuvres de cette firme)

En revenant vers le p.n., je découvre un signal qui m'intrigua de suite. En me renseignant sur sa signification, je (c'est à dire ma femme et moi) reçus l'invitation de l'agent SNCF de pénétrer dans le poste d'aiguillage bordant le p.n. Il s'agit ici d'un vieux poste Saxby dont les jours commencent à être comptés, car profitant des travaux préparatifs à l'électrification de Rennes-Brest, le poste sera modernisé et transféré en gare.





Lors de cette visite, l'agent me reparla d'une ligne qu'un très cher membre de notre association m'avait déjà signalé comme étant très intéressante à parcourir : Paimpol-Gaingamp. Décision fut prise pour le lendemain pour la visite.

Lundi, gare de Paimpol.

Nous prenons no billets pour notre excursion.

En gare, un autorail "Picasso X 3800" nous attendait, déjà bien rempli de touristes et d'autres personnes se rendant, soit vers Paris, soit vers Brest.

Tourné moteur arrière, je me poste tout à l'avant, enregistreur branché, un film nouveau dans l'appareil, prêt pour la ballade.

Une très belle ligne de l'ancien réseau breton, maintenant en voie normale, anciennement en voie métrique. Elle est maintenant régie à la fois par la SNCF et par la région: SNCF pour le matériel, région pour la gestion.

Le voyage fut très beau et très agréable, tenant à la fois d'une visite à Mariembourg et au Vivarais : ligne à voie unique, en corniche surplombant le Tryeux de plus de vingt mètres d'à pic, passant en tranchées profondes et verdoyantes, courbes serrées descendant jusqu'à 150 mètres de rayon, des déclivités passant de 15 à 25 pour mille Comment ne pas se croire sur un touristique, alors que nous sommes pourtant bien sur une ligne tout ce qu'il y a de plus régulière.

(a suivre peut-être)



J-C Menchior



ATTENTION ATTENTION ATTENTION ATTENTION ATTENTION ATTENTION

Réunion de Décembre

Super soirée de projection.

Super tombola - très nombreux lots

Affaire a suivre de très prêt.

Soyez très nombreux à nous rejoindre.



ON EN REPARLERA - ON EN REPARLERA - ON EN REPARLERA

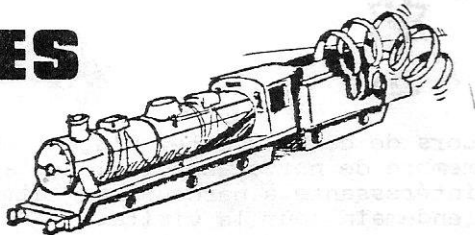
Deux fois par an GRANDE FOIRE AUX OCCASES

Vos rossignol - vieux "trigus" mais aussi les bonnes occases amenez les.

QUAND ?????? ON EN REPARLERA !!!!



TRUCS ET FIGELLES



SAVEZ VOUS PLANTER L'HERBE A LA MODE, A LA MODE?

=====

par Richard Orban

Non, non, il ne s'agit pas ici d'une rubrique sur le jardinage, mais de la façon convenable de planter l'herbe en fibre de polyester que l'on trouve dans certaines marques.

En effet, j'ai souvent vu des amateurs qui utilisaient ce matériau de la même façon que la sciure de bois colorée, c'est à dire après l'avoir saupoudrée sur la colle, ils tapaient dessus pour mieux la faire pénétrer dans la colle, et ainsi les fibres restent couchées.

Je vais vous décrire ici la procédure à employer pour que ces fibres restent bien droites et bien serrées les unes contre les autres.

MODE OPERATOIRE

Vous étendez sur la surface à semer, de la colle blanche diluée avec 50% d'eau. Ne soyez pas radin sur la colle, car plus il y en a, mieux c'est. Puis au moyen d'une passoire à thé, saupoudrez l'herbe très drue de façon à ce que l'on ne voit plus la colle. (N'ayez pas peur d'en mettre, elle sera de toute façon récupérée plus tard)

Tout en saupoudrant, vous pouvez varier les nuances en mélangeant plusieurs tons différents. Cela rompt un peu l'uniformité, et cela donne un aspect plus réaliste.

Une fois que vous avez saupoudré, il faut tapoter par en dessous afin que les fibres sursautent, et se plantent verticalement.

Il faut dire que ces fibres sont traitées en usine pour se repousser mutuellement (procédé électrostatique).

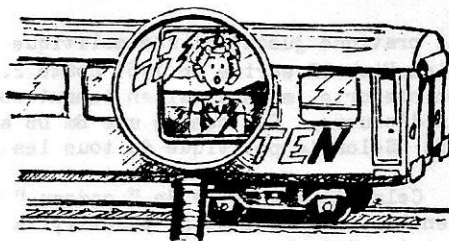
Lorsque la colle est sèche, il ne vous reste plus qu'à récupérer l'exédent. Pour ce faire, vous chapardez subreptissemment un panty, ou un bas nylon à votre épouse ou à votre petite amie, d'un coup de ciseaux, vous y découpez un pied (20 cm environ), vous introduisez celui-ci dans l'orifice du tuyau de l'aspirateur, vous le maintenez au moyen d'un élastique, et le tour est joué.

L'herbe aspirée sera retenue par le bas nylon, et sera ainsi récupérée. Rien de plus simple, il suffisait d'y penser.





SELECTION



LOCOMOTIVE ELECTRIQUE CFF 1-Do' - 2 Ae 4/7

Après le charme incontestable des vieilles " bouilloires " on devient de plus en plus sensibles et amoureux de ces bons " vieux fers à repasser " et qui très souvent ont été contemporains à la vapeur, voir même remplacé la vapeur, hélas dira-t-on, mais nul n'arrête le progrès ! Il faut toujours une période de transition ou tampon (tiens, tiens, cela est venu sans le faire exprès) ; entre une Br 01 et une E 103 j'y vois très bien une vaillante E 117 !

Bref, un peu d'histoire (la petite bien entendu) du prototype réel, n'oublions jamais qu'il faut connaître un peu de la réalité, car non seulement on augmente ses connaissances mais on évite aussi parfois certaines erreurs.

La CFF a reçu son premier exemplaire du constructeur de WINTHERTHUR SULZER, en 1927 ! La première tranche va du numéro 10901 à 11027 (progressifs). Au fil des années, il y a eu des modifications ; des numéros progressifs 10973 à 11002 les locomotives ont reçu le frein électrique à récupération. Les Ae 4/7 de 10939 à 10961 et de 11009 à 11017 ont reçu les dispositifs pour la commande multiple. Il y a donc des différences entre les trois sous-séries. Un exemple, les Ae 4/7 équipées de la récupération mesurent 17.100 mm au lieu de 16.760 mm. Au début les Ae 4/7 étaient les reines du Saint-Gothard et du Simplon en même temps que les fameuses " crocodiles " (les premières pour le service voyageurs et les deuxièmes pour les marchandises). Les Ae 6/6, Re 4/4 et Re 6/6 les ont remplacées dans les tâches les plus importantes.

Actuellement, toutes encore en service, elles n'effectuent plus que des directs, omnibus et marchandises légers et ce généralement sur des parcours peu accidentés. Elles tractaient dans les années trente le fameux train " tout Pullman " CIWL nommé " EDELWEISS " ZURICH-BRUXELLES-AMSTERDAM entre Zurich HB et Base SBB. Une autre de ses tâches prestigieuses était aussi le " Milano-Zurich-Gothard Pullman Express " entre Chiasso et Zurich HB.

LES MODELES

E 4 3



Le premier modèle Ho réalisé seul pendant des années, est celui de HAG, sorti en 1965. A cette époque c'était un beau modèle, soyons objectifs. Les années ont passé et à St-Gall on n'a jamais vu le moule.

Résultat en 1982 HAG nous offre un " vieux " modèle avec un nouveau prix environ 8.500 F.R. !!! Pouvons le manquer d'honnêteté car le prix devrait toujours être en rapport avec la réalité.

Un seul pratique jusqu'ici une politique logique des prix, ADE.

Une Quick-Pick DB sortie en 1981 coûte 2.000 F.B. pour les difficultés que la reproduction comporte, mais aussi en tenant compte du coût des matières premières et de la main d'oeuvre. Par contre une Bm DB sortie en 1975 continue à coûter environ 900 F.B. Selon la politique de tous les autres, la même Bm DB coûterait 1.500 F.B.!!!

Cela est une sorte de "cadeau" qu'ils s'offrent, au lieu de le faire à la clientèle. Un seul point positif, la traction. Si vous êtes un virtuose des "Olympiades" de la traction ou des pentes du genre "montagnes russes sans crémaillère et sans filet" et si vous ne regardez pas de trop près, le modèle est fait pour vous.



L I L I P U T

Par expérience j'ai appris à ne jamais me précipiter sur une nouveauté quand celle-ci n'est pas conforme, actuellement c'est le cas des voitures "EURO-FITMA". Je n'en possède toujours pas mais j'attends de faire "une seule fois la dépense". Tôt ou tard une autre marque sortira la même loco probablement améliorée.

Cela s'est encore vérifié avec LILIPUT, lequel nous propose à 16 ans de distance une autre reproduction. Seize années mais quel progrès ! Finesse, réalisme, détails, puissance, et ici un bon rapport qualité/prix : environ 5.000 F.B. Je n'ose plus mettre les prix car ils n'ont jamais tant bougé qu'avec leur blocage !! De plus, entre la rédaction de l'article et la parution de notre revue il peut y avoir entre un et trois mois, donc un certain prix pourrait changer. Dès lors je ne donnerais plus que des prix indicatifs.

J'oubliais de dire que les variations sont toujours à la hausse (sauf offres spéciales, voir nos pages publicitaires) et jamais à la baisse : bizarre, bizarre, vous avez dit bizarre ??? . Etant donné que ceux qui construisent, distribuent et vendent pensent uniquement à leurs intérêts et ne veulent toujours pas regarder d'un oeil réaliste le pouvoir d'achat de monsieur tout le monde qui fond comme neige au soleil. Après maintes appels, nous ferons donc les nôtres en achetant là où c'est le moins cher. Après tout, qu'ai-je dit de mal, cela ne s'appelle-t-il pas commercialement LOI DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE ???

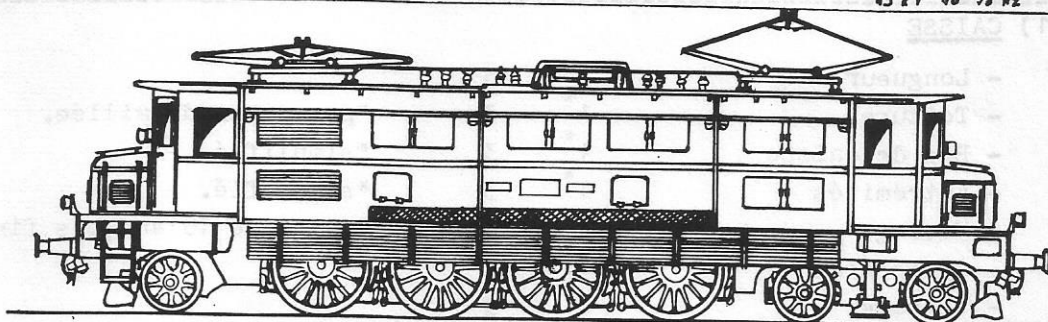
CONCLUSION



Si vous êtes un adepte inconditionnel de HAG, ou si vous êtes collectionneur, il n'y a pas de doute sur votre choix. Si par contre, vous avez du bon goût, si vous avez un beau décor suisse, ou une vitrine et si vous voulez en avoir pour votre argent alors pas d'équivoque non plus, l'Ae 4/7 de LILIPUT sera probablement votre Saint Nicolas !

Paolo CASINI





MARS 1983 - ASSEMBLEE GENERALE

=====



Outre un ordre du jour qui vous sera communiqué en temps utile, il vous faut savoir deux choses importantes :

- suivant les statuts, le conseil d'administration est entièrement renouvelable. Les candidatures au poste d'administrateur doivent être introduites par lettre auprès soit du président soit du secrétaire AVANT le premier février 1983.

Conditions pour être candidat : - être membre effectif depuis au moins un an.

- avoir partie prenante quant aux activités du club.

- Election des membres effectifs. Pour les candidatures même procédé que pour celles d'administrateur.

Conditions pour être candidat : - être agé de 16 an au moins
- être membre de l'ALAF depuis au moins un an.
- avoir partie prenante quant aux activités du club.

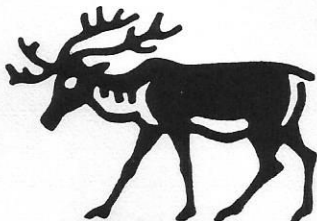


TABLEAU COMPARATIF

CARACTERISTIQUES	HAG	LIL	NOTES
1) <u>CAISSE</u>			
- Longueur	2	3	
- Toiture	1*	3	*pas assez détaillée.
- Bas de caisse	1*	3	*simplifié.
- Extrémités	1*	3	*simplifié.
- Moulage	1*	3	*vieux de 16 ans, pas fin.
- Accessoires	1	3	
- Vitrage	2	3	
- Décoration	2	3	
- Pantos	1*	3	*pas assez réaliste.
- Eclairage	3	3	
2) <u>BOGIES</u>			
- Dimensions et prop	3	3	
- Détails	1	3	
- Teinte	3	3	
- Essieux	1*	2 ^b	*grossiers. ° brillants.
- Attelage	3	3	
- Jeu et débattement	3	3	
3) <u>ENSEMBLE LOCO</u>			
- Poids	3	3	
- Adhérence	3	2	
- Puissance	3	2	
- Roulement.	2	3	
- Niveau bruit	2	2	
- Démontage	3	1*	*grande fragilité à la manipulation.
- Comportement sur app. de voies	2	3	
- Compatibilité avec autres marques	3	3	
TOTAL	50	66	
% d'approche à la fidélité	69	92	
Essieux entraînés	4	4	
Bandages	4	4	
Prix	8500	5000	
Ref. catalogue	140	4750	
Année de sortie	1975	1981	





Modellbahn- Center am Markt

Markt 2-12 D5100 Aachen

Tel.: 0241/33921

M. Hünnerbein OHG



NIEUW NOUVEAU NEU

MÄRKLIN HO

Nr.	3165	SNCF Corail	DM	125,--
versch./diff.		voitures hors catalogue et voitures de reclame original Märklin	"	12,--/20,--

LIMA HO

Nr.		BR 628 (2-teilig)	continu pour Märklin	"	85,-- 169,--
-----	--	-------------------	-------------------------	---	-----------------

Trix HO

Nr.	2430	1' B2' Tenderlok der bayrischen Staatsbahnen	ca. fin novembre		189,--
-----	------	---	------------------	--	--------

Fleischmann HO

Nr.	4124	BR 53		"	115,--
-----	------	-------	--	---	--------

ROCO HO

Nr.	4126 G	BR 44 ÖBB	DM	186,--
"	14111	SBB Ce5/6 Gotthardlok		
		pour Märklin	"	225,--
"	14126A	BR 043 Ö1	pour Märklin Ca. fin novembre	229,50

PIKO HO

Nr.	6106	BR 185		"	84,--
-----	------	--------	--	---	-------

DJH HO

Nr.		Type 48 SNCB/NMBS	Kit		
			ca. fin novembre		328,--

MÄRKLIN echelle I

Nr.		BR 55	pour/voor fin novembre		
-----	--	-------	------------------------	--	--

ARNOLD Spur N

Nr.		BR 96 en couleur "ocker"			
		model special hors catalogue	DM	245,-	198,-

SONDERANGEBOTE

OCCASIONS

verschiedene Bücher / différentes livres halber Preis

COTISATIONS ET ABONNEMENTS
=====

1982 se meurt tout doucement.
Voici donc revenu le temps des GROS SOUS.



COTISATIONS 1983 : 500 francs à payer à notre très cher "grippe sous"
de trésorier Yvan Nihoul.

COMMENT PAYER ?? - lors de votre passage à l'une de nos réunions du mercredi
- en versant 510 francs à notre compte APRES le premier
janvier 1983 et AVANT le premier février 1983.

ABONNEMENTS : idem que pour les cotisations, mais la somme s'élève à
200 francs.



Pour clôturer cette année 1982, je voudrais remercier tous ceux qui
ont permis à cette revue d'exister : les rédacteurs, photographes,
dessinateurs et dactylos. (plus tous ceux que j'ai oublié)

Ils ont fait un travail formidable.

Merci aussi à vous lecteurs, qui nous avez supportés pendant toute
cette longue année.

J'espère que vous serez tous au rendez-vous en 1983 car ma réserve
d'articles est COMPLETEMENT V I D E ! ! !

Alors à vos plumes, vaillants HOistes.

Et vous les N-istes faites un sérieux effort, on ne vous lit guère en
ces pages.

Encore une fois merci et



J O Y E U X N O E L



M E I L L E U R S V O E U X P O U R 1 9 8 3

