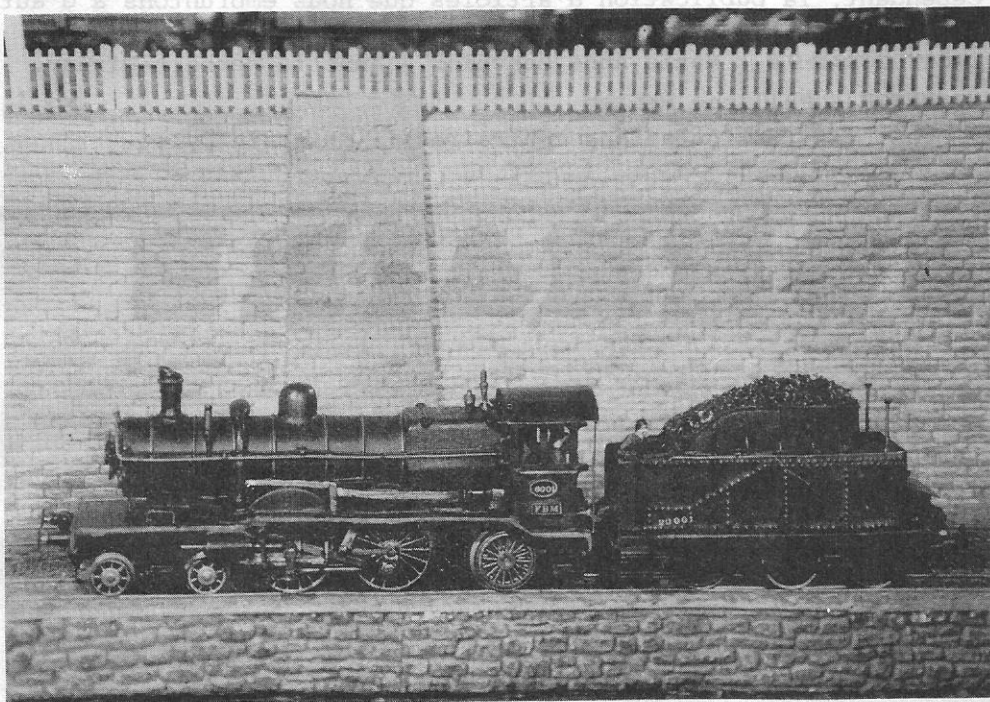


# Correspondance

## BULLETIN BIMESTRIEL

40 F.B. Janvier - Février - Mars 1983

Numéro 1



**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 Dourmier 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

## S O M M A I R E

MON RESEAU ET MOI (Richard Orban) .....	4
ASSEMBLEE GENERALE .....	5
(Dernières nouvelles)	
T.H.R. NEWS (André Saenen) .....	7
(Notre réseau - mise au point)	
LE SAVIEZ-VOUS ? (Paolo Casini) .....	12
(La foire des modèles disparus)	
SELECTION (Paolo Casini) .....	18
(Voiture première classe type Az UIC X des F.S.)	
LE COIN DU BELGE (Jacques Maréchal) .....	24
(Locomotive TYPE 6 de la S.N.C.B.)	

Bonne lecture et rendez-vous au 5 avril pour notre  
prochain numéro.

Chers amis, bonjour.

Et, comme il n'est jamais trop tard pour  
bien faire .....

NOS MEILLEURS VOEUX POUR 1983

Eh oui, encore une année qui commence, une année qui sera  
dans certaines mesures, l'année des changements.

#### LA REVUE

- elle aura dès ce numéro sa présentation définitive
- sa date de parution va changer: certains ont pensé, à juste titre d'ailleurs, que pour mieux vous tenir au courant de tout ce qui concerne les manifestations "modelistico-ferroviaires", notre revue devrait paraître au début de la période qu'elle est censée couvrir. Donc, exéptés ennuis techniques, notre revue vous rendra visite début mars, début mai, juillet, septembre et novembre 1983.

Mais un problème se pose: qui dit revue, dit ....

articles. Or ma réserve est COMPLETEMENT VIDE.

Plus rien à se mettre sous le clavier.

Les scribes seraient-ils comme les héros ...

..... FATIGUES ???????

N'avez-vous rien à dire ? Pas de trucs et

ficelles dont nous pourrions bénéficier?

Et vous Messieurs les "Nistes", toujours  
rien à déclarer ???????

#### LE CLUB

Mars, mois de l'Assemblée Générale.

Renouvellement du comité.

C'est aussi pour vous l'occasion de vous  
exprimer. Alors ne ratez pas l'occasion,  
venez avec vos idées, suggestions, ré-  
clamation(s) etc.... etc....

Et n'oubliez pas une chose:

UN CLUB NE VIT QUE GRACE A SES

MEMBRES ..... DONC V O U S

A bientôt

Péyache

o  
r  
i  
t  
o  
r  
i  
a  
l

# mon reseau... et moi



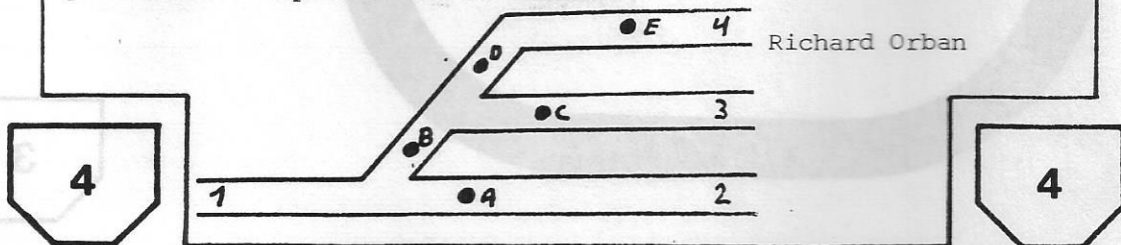
## LE TCO (suite)

Le but du TCO est de reproduire schématiquement le tracé des voies. C'est SUR ce tracé que j'ai installé les boutons poussoirs qui commandent les voies et les aiguillages. Il suffit de suivre l'itinéraire par lequel vous souhaitez que le train passe, en appuyant sur les commandes d'aiguillages que vous rencontrez, et infailliblement, le train suivra cet itinéraire. Les interrupteurs de sectionnement et les décrocheurs figurent également sur le tracé. (voir dessin). Le principe est assez simple. Si vous allez de 1 à 2 il suffit d'appuyer sur le bouton A. De 1 à 3, appuyez sur B et C. De 1 à 4, appuyez sur B et D. E étant un interrupteur servant à isoler la voie. J'ai reproduit le tracé de ma gare de triage sur une feuille de plastique de 1 mm d'épaisseur, renforcée en dessous par une tôle.

J'ai d'abord fait l'implantation des voies au crayon, puis au moyen de bandes de papier cache de 5 mm de large. (Papier de carrosserie) M'étant assuré que je n'ai pas commis d'erreurs, j'ai marqué l'emplacement des boutons poussoirs et interrupteurs, puis j'ai foré au diamètre voulu (8 mm). Ceci fait, j'ai poncé le tout avant la mise en peinture au pistolet. Celle-ci une fois sèche, j'ai enlevé délicatement les bandes de papier cache, et le tracé des voies m'est apparu en blanc sur fond noir.

J'ai alors commencé la mise en place des boutons poussoirs. Noirs pour commander les aiguilles en position rectiligne, rouges pour la position déviée. Blancs pour les décrocheurs, verts pour alimenter les voies de garage de locos en courant traction. Tous ces boutons sont unipolaires. J'ai joints par un fil une des 2 bornes de tous les boutons commandant des appareils électromagnétiques (aiguillages et décrocheurs). L'autre borne des boutons est reliée directement à l'appareil qu'il doit commander.

Le câblage d'un TCO simple est aussi facile que l'utilisation de pupitres de commande vendus dans le commerce, mais il a pour avantages d'être relativement moins coûteux, et de faciliter grandement l'exploitation du réseau.



# ASSEMBLEE GENERALE

09 03 83

## ORDRE DU JOUR

1. Election des candidats au titre de membre effectif (vote secret)
2. Rapport moral du Président.
3. Rapport moral et financier du Trésorier.  
Désignation de deux Commissaires aux comptes.
4. Rapport moral du secrétaire.
5. Désignation des candidats aux fonctions d'administrateurs.
6. Proposition d'un éventuel réajustement de la cotisation pour 1984.
7. Suggestions des membres.
8. Divers.

## IMPORTANT

Seuls les membres effectifs peuvent être candidats administrateurs, pour autant qu'ils soient membres effectifs depuis au moins un an.

Pour être candidat membre effectif il faut: être âgé de 18 ans au moins.

être membre adhérent depuis un an au moins.

avoir participé à des activités de l'ALAF.

Les candidatures pour les fonctions d'administrateurs, ainsi que les candidatures de membres effectifs, doivent être rentrées PAR ECRIT et ce AU PLUS TARD le 2 mars 1983 au Secrétariat de l'ALAF, rue Doumier - ANS.

N.B. Deuls les membres effectifs ont droit de vote à l'Assemblée Générale; les membres adhérents ont vois consultative à cette Assemblée Générale.

5

LE COMITE

5

ASSEMBLEE GENERALE

ASSEMBLEE GENERALE

09 03 83

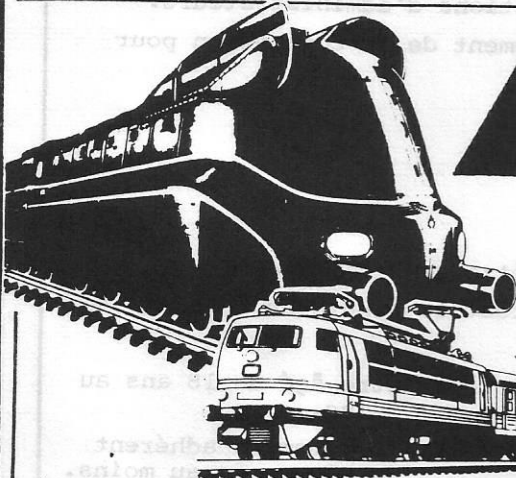
# hobby

2000

## MODELISME IMPORT - EXPORT

12 Av Fr Cornesse  
(route de Comblain) 4070 AYWAILLE  
**(041) 84 48 16**

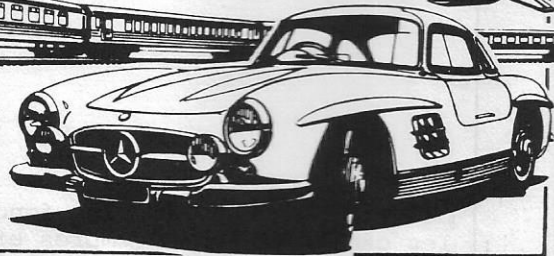
9 Quai de Gaulle  
4020 LIEGE  
**(041) 41 29 87**



Plus de 400 m<sup>2</sup> de  
surface de vente en nos 2 magasins  
**TRAINS ELECTRIQUES - METROPOLITAN**  
MARKLIN - FLEISCHMANN - Z - ARNOLD  
PICOLO - MINITRIX - JOUEF - HAG  
FRANCE TRAINS - ROCO - TRIX - HAMO  
LIMA - PIKO - AIRFIX - LILIPUT - LGB  
IBERTREN - M & F - GOGTRAM - ADE  
BRAWA - ADE - HERKAT - etc ...



*Miniatures autos  
Figurines - Bateaux  
Avions etc ...*



t.h.p.

news !  
□□□□□□□□

Dernièrement, quelques réflexions peu favorables à l'égard de  
de notre réseau HO en cours de construction dans notre local me  
sont parvenues à l'oreille.

Certes, je trouve normal qu'il ne soit pas du goût de tout le  
monde, à commencer par ceux qui pratiquent le N, le Z, ou le O,  
voire une autre échelle ou tout simplement les collectionneurs.

De là à le dénigrer, à contester le bien-fondé de son existence,  
voire à vouloir en arrêter la construction, me semble relever soit  
de la sottise, soit de la méchanceté, soit tout simplement de  
l'ignorance. Je veux croire que ce dernier motif est le vrai.  
A vrai dire, les contestataires sont très peu nombreux. Je me  
propose donc de vous donner quelques informations "exactes" qui  
me semblent indispensables au sujet des caractéristiques de ce  
réseau, de son état d'avancement et de ses possibilités.

#### 1. RESEAU MODULAIRE ET DONC DEMONTABLE

Ce réseau est démontable en 20 modules aisément transportables.  
Plusieurs aspects sont à souligner:

- Chaque module possède son propre châssis et les châssis  
sont simplement boulonnés entre eux. Les avantages de ce  
système ne sont plus à démontrer.
- Tout le câblage entre modules ou entre modules et T.C.O.  
passe par des connecteurs débrochables (comme de simples  
prises de courant). Le système est éprouvé et fiable.
- Il n'y a aucune éclisse entre les rails situés de part  
et d'autre des joints intermodulaires. Des imitations  
de traverses réalisées à partir des plaques époxy  
assurent à la fois la fixation des rails à l'assiette  
de voie et l'alignement des rails. C'est très coûteux  
et garantit l'absence de dégâts aux voies en cas de  
transport

De nombreux membres ont trouvé ces différents systèmes tellement  
intéressants qu'ils se sont empressés de les adopter pour leur  
propre réseau. J'en profite pour souligner ici l'aspect didactique

de ce réseau qui est là entre autres pour mon-  
trer aux membres de notre club toutes sortes  
d'astuces ou de système ingénieux que beaucoup  
d'entre eux n'auraient pas trouvés tout seuls.

../..

Et réellement, je sais que beaucoup d'entre nous en tirent profit

## 2. RESEAU EN PARTIE BISYSTEME

Afin de concilier l'inconciliable, un système a été mis au point pour permettre de faire circuler sur une même voie n'importe quel type de locomotive. Je pense qu'il est important de souligner que les promoteurs de ce réseau, dont je suis, ont dès le départ tenu compte que les membres du club se composaient à la fois d'amateurs du système Märklin et d'amateurs du système universel, systèmes parfaitement incompatibles (sans transformation des locos) jusqu'à l'invention des alimentations et des appareils de voie bisystèmes.

Ne souriez pas, c'est quand même une belle trouvaille et qui fonctionne à merveille. Vous le constaterez d'ailleurs sous peu.

Mis au point à l'origine par le génial secrétaire du Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique à Verviers fin 1979 pour les mêmes raisons qu'à l'ALAF, l'idée a emballé notre ami Léon Job qui a reconstitué le système sans l'aide d'aucun plan. Soit dit en passant, j'admire son honnêteté et son savoir faire. Il s'est fait un point d'honneur de ne pas copier bêtement son alter ego de Verviers. Depuis lors, j'ai pu remarquer d'ailleurs qu'une saine émulation s'est créée entre eux deux, ce qui a eu pour résultat que chacun s'efforce de faire un peu mieux que l'autre. Le résultat ne s'est pas fait attendre. Les alimentations n'ont cessé de part et d'autre de s'améliorer et de devenir plus performantes et plus fiables.

C'est tout profit pour nous tous. Voilà je crois du modelisme de bon aloi. Et justement, j'aimerais vous entretenir des performances des alimentations que Léon nous prépare patiemment.

L'appareil équipé de mémoires, cherche lui-même à quel type de machine il a à faire, et établit le courant en conséquence (aucun danger de griller quoi que ce soit). Si c'est une locomotrice de ski, un témoin lumineux vous en informera.

Pour établir le sens de marche, rien de plus facile: vous basculez un levier de direction pour les locos sans ski (à gauche ou à droite) ou vous poussez sur le bouton de surtension si c'est une loco avec ski (donc témoin allumé).

L'appareil est programmé pour éviter qu'une surtension ne soit envoyée dans les voies si c'est une loco sans ski qui s'y trouve. Aucune fausse manoeuvre n'est possible.

Pour isoler une loco sur une voie, c'est toujours le même interrupteur (ON ou OFF) quelle que soit la locomotive.

Pour faire avancer la loco, une seule manoeuvre: tourner le régulateur (un gros bouton comme sur les alimentations classiques que nous connaissons) et, ô merveille, la loco démarrera en souplesse, tout doucement. Vous voulez un super ralenti; qu'à cela ne tienne, la loco roulera aussi lentement que vous le desirez (un tout de roue par minute, par exemple) grâce au courant pulsé injecté en permanence dans la voie et ce, parallèlement à l'inertie électronique.



Si vous désirez arrêter la loco, elle le fera avec une décélération progressive. Je suppose maintenant que vous désirez contrôler vous-mêmes instantanément la vitesse. C'est possible et vous n'aurez qu'à basculer le levier de la position AUTOMAT à la position MANUEL et ainsi disposer d'une alimentation classique.

Autre chose. Supposons un convoi lancé à pleine vitesse et tout à coup un obstacle imprévu surgit. Le bouton "frein d'urgence" est à votre portée. Vous poussez dessus et le convoi s'arrêtera immédiatement.

Voilà ! Si vous pensez que ce n'est pas suffisant, il ne vous reste plus qu'à nous le faire savoir!!

J'ajoute que le prix de revient d'une telle alimentation est inférieure à celui des alimentations classiques du commerce.

En ce qui concerne les appareils de voie bisystème, ils doivent être montés en trois rails isolés (plus exactement deux rails et un plot central). Sur notre réseau, j'ai voulu éviter les pointes de coeur en plastique pour avoir une meilleure continuité électrique. Nous utilisons donc trois inverseurs pour l'alimentation de la pointe de coeur et des deux lames d'aiguille (y compris leur prolongement jusqu'à la pointe de coeur). Sur base des aiguillages ROCO ou PECO, la transformation n'est pas très difficile à maîtriser. Seules les TJD ou les TJS demandent un travail plus conséquent.

### 3. COMMANDE PERSONNALISEE DE CHAQUE CONVOI

Je suppose que vous avez déjà constaté combien il est désagréable et peu pratique de conduire un convoi dans une gare composée de plusieurs zones contrôlées chacune par un transfo séparé. A chaque jonction de zone, le train passera d'un transfo à l'autre. Cela suppose donc que les vitesses affichées aux différents potentiomètres soient les mêmes, sans parler du sens de marche (inverseur) en ce qui concerne les locos du système deux rails. Et pendant ce temps, pas moyen de contrôler un autre train, puisque vous monopolisez plusieurs transfos pour la conduite d'un seul convoi.

Sur le réseau du club, ce handicap disparaît complètement grâce aux aiguillages intelligents, qu'ils soient pourvus de plots ou non. En fait, le courant traction suit exactement et uniquement le même itinéraire que celui que le train empruntera. Cela veut dire que pour conduire un convoi où qu'il aille, il ne faudra plus utiliser qu'un seul régulateur. Si plusieurs itinéraires sont parallèles, on pourra commander autant de trains séparément. Dans la gare principale du réseau, il nous sera possible de contrôler cinq trains indépendants les uns des autres, plus un dans le triage, plus un dans le dépôt, chacun avec sa vitesse et son sens de marche propres.

Certes, cela entraîne un câblage assez conséquent, mais quelle simplification dans la manoeuvre des convois.

Il fallait choisir entre un câblage simple, mais une exploitation peu pratique ou un câblage plus compliqué, fastidieux, encommodé et

- long (mais néanmoins limité dans le temps) et une exploitation commode, variée, intéressante et illimitée dans le temps (ce réseau est fait pour durer).

Je crois qu'il faut remercier ici les quelques obscurs et courageux câbleurs qui se "farcissent" le boulot pour permettre aux autres de bien s'amuser plus tard. A ce jour, le gros du travail est fait.

#### 4. DIMENSIONS GENERALES DU RESEAU ET SON EXPLOITATION

Je crois bien que j'ai entendu quelques fois dire (je dois aussi l'avoir lu dans la rubrique "Libres Propos") que l'on aurait dû construire un réseau plus simple et plus vite terminé. Moi j'ajoute: "Bien sûr, plus simple mais aussi moins intéressant et certainement lassant". Ceux-là mêmes qui veulent un simple réseau seront les premiers à s'en lasser et à le rejeter comme un jouet usé.

Je pense que ce réseau est un juste compromis, ni trop simple, ni trop compliqué, à la mesure d'un club comme le nôtre. Il se résume à cinq ovales (une double voie bisystème - deux fois vingt mètres - une double voie deux rails - deux fois vingt-six mètres - et une simple voie deux rails - cinquante-six mètres) qui se rejoignent dans une seule et grande gare avec dépôt et voies de formation, plus une petite gare, une halte, deux raccordements industriels sur la ligne à voie unique et un échangeur souterrain. Au total, environ 200 mètres de voies.

Des convois de toutes natures pourront y circuler allant du simple tortillard, aux grands express avec dix voitures à l'échelle de trente centimètres (quai de trois mètres minimum sur les doubles voies).

En fait, le réseau est conçu en fonction des différents goûts des membres. Je sais comment ça va dans un club qui dispose d'un réseau. Tout le monde veut y faire circuler "ses rames". Déjà, d'aucuns réclament la caténaire sans compter ceux qui veulent voir leurs rames voyageurs éclairées même à l'arrêt. D'autres adorent les manoeuvres, les locos électriques ou les vapeurs (le dépôt sera polyvalent à tout point de vue).

J'en connais qui aiment la voie étroite ou les tramways.

A ce propos, nous mettrons sous peu en chantier la ligne à voie métrique et le petit réseau industriel privé à voie étroite.

Une ligne de tramway est prévue qui reliera la ville basse, la ville haute et la gare. Une partie du tracé sera à trois files de rails (voie normale et voie métrique) comme c'était le cas à Liège. Et même dans la gare de Houtsiplou, l'on pourra transborder des wagons à voie normale sur des trucks à voie métrique.

Bien entendu, le réseau sera exploitable sur les cinq ovales bien avant que tout ne soit terminé. Normalement, c'est pour bientôt.

.../...

## 5. LE BLOC-SYSTEME

Sur les deux doubles voies, outre la commande manuelle, le bloc-système est prévu. Notre spécialiste Léon Job est occupé à en assembler les différents composants. Il l'a conçu et réalisé seul.

Les caractéristiques sont formidables. En voici quelques unes. Démarrages, ralentissements et arrêts très progressifs bien entendu. Arrêts en fin de canton pratiquement au pied du signal quelle que soit la marque de la loco et sa vitesse initiale. Bisystème évidemment sur la double voie à plots. Commutation instantanée du bloc-système au contrôle manuel et vice-versa. Arrêt du train dans le canton précédent un canton occupé, même si ce n'est qu'un wagon perdu. Le bloc-système est conçu pour diriger n'importe quelle formation de trains (simple traction, double ou multi-traction, rame réversible avec loco en queue, train avec loco d'allège). La marche des trains se fera conformément aux signaux comme dans la réalité.

## 6. LE DECOR

Je crois qu'il sera très beau. Très accidenté, il rappellera nos belles Ardennes belges, tant par son relief que par sa végétation. Lors de la création du plan du réseau, j'ai mis en pratique un principe que j'ai souvent défendu, à savoir que le tracé des voies est conçu en fonction d'un décor imaginé à l'avance et non l'inverse. Comme il m'est impossible de vous le décrire dans le détail, je vous invite à le découvrir au fur et à mesure de sa réalisation que nous allons d'ailleurs mettre sous peu en chantier sur la partie gauche du réseau dès que l'assiette de voie de la ligne à voie métrique sera posée.

Bien entendu, nous utiliserons les techniques les plus évoluées: relief en coquille, lac et rivière en résine polyester, végétation à base de fibres synthétiques et mousse de polyuréthane pulvérisée, roches sculptées ou moulées, gravier et ballast de voies en vrai gravier calibré et teinté, kitbashing, patinage des bâtiments, etc ....

Encore une fois, l'aspect didactique du réseau sera mis en évidence. L'occasion vous sera offerte d'apprendre à faire du beau décor, du moins si vous êtes disposés à accepter les remarques et les directives inhérentes à tout apprentissage et à recommencer avec le sourire un travail mal fait.

Une petite conclusion. Nous avons démarré la construction du réseau il y a un an et demi et le travail réalisé est considérable, compte tenu que nous ne travaillons que trois soirées par mois, mais nous sommes nombreux à nous y consacrer d'une manière assidue. Continuons de plus belle en 1983 et nous toucherons bientôt au but.

André Saenen

# le saviez-vous ?

## LA FOIRE AUX DISPARITIONS

ou

## NÜREMBERG A L'ENVERS

Chaque année parallèlement aux nombreuses foires commerciales du jouet dont Nüremberg très connue, se déroule sans éclat ni publicité, dans l'ombre une autre foire. Les constructeurs restructurent leur gamme de produits et cela pour de nombreux facteurs.

Il y a le facteur "plus conforme", ce qui entraîne la suppression d'un modèle du catalogue pour le voir réapparaître un ou deux ans plus tard complètement refait à la satisfaction de tous. Il y a le facteur "rentabilité" qui entraîne la suppression d'un modèle suite à une demande insuffisante, ou face à une concurrence sévère par plusieurs autres firmes (très mauvaise politique).

Il y a le facteur "restructuration" qui entraîne la suppression d'un modèle pour laisser la place à une nouveauté. Il y a cependant d'autres facteurs "peu clairs" qui ne trouvent pas une explication plausible selon une logique.

On verra cela après la longue liste qui nous est offerte par ROCO qui même pour les suppressions reste un champion du dynamisme. L'analyse s'étend sur dix ans, ce qui fait depuis le début de ROCO dans le domaine du train modèle.

Voici par année la liste des disparus.

1 9 7 7

- 1) a) Loco électrique DB E 17 Art 4140 ; b) annoncé en 76 sous forme de photo du prototype, mais n'a jamais vu le jour ; c) modèle reproduit aussi par RIVAROSSO (++).
- 2) a) Loco vapeur DB Br 81 Art 4110 ; b) voir 1 ; c) modèle pas encore reproduit (+++).

1 9 7 8

- 3) a) Loco électrique Sj Rc2 Art 4198 ; b) voir 1 ; c) modèle reproduit aussi par FLEISCHMANN, LIMA, MARKLIN (+).

1 9 7 8

- 4) a) Loco électrique OBB E 1043 Art 4196 ; b) voir 1 ; c) voir 3.

1 9 7 9

- 5) a) Loco électrique DB E 104 Art 4144 ; b) modèle apparu sans être annoncé dans les nouveautés - resté seulement un an au catalogue ; c) modèle reproduit aussi par MARKLIN (++)
- 6) a) Loco électrique DB E 144 Art 4131 B ; b) modèle sorti en 77 ; c) pas d'autres reproductions dans la même livrée en HO (+++);
- 7) a) Loco électrique DB E 110 Art 4135 A ; b) voir 6 ; c) modèle reproduit aussi par MARKLIN (++) .
- 8) a) Loco électrique DB E 140 Art 4136 B ; b) voir 6 ; c) pas d'autres reproductions en HO (+++)
- 9) a) Loco électrique DB E 110<sup>3</sup> Art 4137 A ; b) voir 6 ; c) modèle reproduit aussi par FLEISCHMANN et TRIX (++) .
- 10) a) Loco électrique DB E 110<sup>3</sup> Art 4137 B ; b) voir 6 ; c) voir 9 (++) .
- 11) a) Loco électrique DB E 118 Art 4141 A ; b) sortie en 78 c) modèle reproduit aussi par RIVAROSSO (++) .
- 12) a) Loco électrique DB E 118 Art 4141 C ; b) voir 11 ; c) pas d'autres reproductions dans la même décoration (+++) .
- 13) a) Loco électrique SNCF BB 22200 Art 4194 ; b) voir 11 ; c) modèle reproduit aussi par LIMA (++) .
- 14) a) Fourgon DB Dms turquoise/beige Art 4287 ; ex ROWA ressorti en 76 ; c) modèle reproduit aussi par FLEISCHMANN (++)
- 15) a) Voiture DB ABwamz Art 4273 ; b) voir 14 ; c) voir 14 (++)
- 16) a) Voiture DB Bwumz Art 4274 ; b) voir 14 ; c) voir 14 (++)
- 17) a) Voiture DB Bctm "TOUROPA" Art 4282 ; b) voir 14 ; c) le modèle n'est plus reproduit dans le commerce en HO (+++)
- 18) a) Fourgon DB Pwm Art 4277 ; b) voir 14 ; c) pas d'autres reproductions sur le marché HO (+++)
- 19) a) Wagon DB avec conteneurs Art 4322 S ; b) voir 14 ; c) voir 18 (+++)
- 20) a) Wagon DB avec conteneurs Art 4323 S ; b) voir 14 ; c) voir 18 (+++)
- 21) a) Wagon silo NS Art 4324 ; b) voir 14 ; c) voir 18 (+++) .
- 22) a) Wagon silo NS Art 4325 ; b) voir 14 ; c) voir 18 (+++) .

.../...

1 9 7 9

- 23) a) Wagon plat avec 5 conteneurs DB Art 4338 ; b) voir 14  
c) modèle proposé aussi par LIMA (++)
- 24) a) Wagon fermé double DB "LEIPZIG" Art 4328 ; b) voir 14  
c) voir 18 (+++)
- 25) a) Wagon fermé double DR "LEIPZIG" Art 4329 ; b) voir 14  
c) voir 18 (+++)
- 26) a) Wagon fermé DR "LEIPZIG" Art 4331 ; b) voir 14 ;  
c) voir 18 (+++)
- 27) a) Wagon CFF Hbis "MIGROS" Art 4340 B ; b) sorti en 77  
c) modèle toujours reproduit avec d'autres livrées (+).
- 28) a) Wagon CFF Hbis "FELDSCHLOSSCHENBIER" Art 4340 C ;  
b) comme 27 ; c) comme 27 (+)
- 29) a) Wagon citerne DB Art 4353 A ; b) apparu en 75 ; c) pas  
d'autres reproductions en HO (++)
- 30) a) Wagon citerne DB Art 4353 B ; b) voir 29 ; c) voir 29

1 9 8 0

- 31) a) Voiture FS Az Art 4284 S ; b) ex ROWA réapparue en 76  
c) modèle reproduit par LIMA et RIVAROSSI (++)
- 32) a) Voiture FS Bz Art 4283 S ; b) voir 31 ; c) voir 31 (++)
- 33) a) Voiture CFL 2e Cl B Art 4286 S ; b) voir 31 ; c) modèle  
reproduit aussi par ADE (++)
- 34) a) Voiture CFL 1re/2e Cl Art 4285 S ; b) voir 31  
c) voir 33 (+++)
- 35) a) Fourgon DB Art 4277 S ; voir 31 ; c) pas d'autres  
reproductions en HO (++)
- 36) a) Wagon trémie DB (Talbot) Art 4367 ; b) n'a jamais vu  
le jour ; c) modèle pas encore reproduit en HO (++)

1 9 8 1

- 37) a) Alimentation électronique "ZERO 1" ; n'a jamais été  
livrée au public ; elle existe toujours chez HORNBY (++)

1 9 8 2

- 38) a) Wagon frigo DB "FURSTEMBERG PILSENER" Art 4339 D ;  
sorti en 80 ; c) reproduit avec d'autres livrées (+)
- 39) a) Wagon couvert SNCF Art 4373 C ; annoncé en 80, jamais  
livré au public ; c) pas d'autres reproductions au  
public (++)

- 40) a) Wagon Hbis CFF "MIGROS" Art 4340 B ; b) sorti en 77 ;  
c) reproduit sous d'autres livrées (+)
- 41) a) Wagon Hbis CFF "FELDSCHLOSSEN BIER" Art 4340 C ;  
b) sorti en 78 ; c) comme 40 (+)
- 42) a) Wagon Hbis CFF "HALDENGUT BIER" Art 4340 D ; b) voir 40  
c) voir 40 (+)
- 43) a) Wagon Hbis CFF "RIVELLA" Art 4340 G ; b) voir 41 ;  
c) voir 40 (+)
- 44) a) Wagon Hbis CFF "MIGROS" Art 4340 H ; b) sorti en 80 ;  
c) voir 40 (+)
- 45) a) Wagon Hbis CFF "VALSER" Art 4340 K ; b) voir 44 ;  
c) voir 40 (+)
- 46) a) Wagon Hbis CFF "MIDI-CONSERVES" Art 4340 L ; b) voir 44  
c) voir 40 (+)
- 47) a) Wagon silo DB "PVC WACKER" Art 4366 B ; b) ex ROWA  
repris en 76 ; c) reste la version VTG (++)
- 48) a) Wagon plat DB Art 4362 S ; b) sorti en 75 ; c) pas  
d'autres reproductions en HO (+++)

#### CONCLUSIONS

Cela fait quasi 50 modèles retirés du commerce. Il y a, pour être concret et pour apporter aussi les solutions de rechange pour que les critiques ne soient pas stériles des suppressions utiles et qui servent à délester et à simplifier la production. On fait allusion aux multiples versions, ou mieux, livrées du wagon couvert spécial suisse Hbis dont il est devenu plutôt un "panneau d'affichage ambulancier pour produits alimentaires". Cela est plus du ressort du FOLKLORE LOCAL QUE DU DOMAINE DU CHEMIN DE FER !

Comme si cela ne suffisait pas, chez nous en Belgique, on a imaginé d'inventer encore d'autres livrées : voir "BAUCHNECHT", "PLANTA", "STELLA ARTOIS" ce qui est du faux et (aggravant) USAGE DE FAUX (dans un tribunal cela se payerait assez cher ...) Ce qui est plus grave c'est que faute de documentation, certains croient que cela est vrai ! Ceci dit, bravo à ROCO pour avoir compris et mis une fin à ce carrousel aux bières ... Etant donné que la disparition n'est pas grave nous mettons un seul "astérisque" (+). Une bonne note aussi à la maison de Salzburg pour avoir renoncé, après l'avoir annoncé, à la production de modèles déjà reproduits le plus souvent par au moins deux autres marques. On se réfère aux E 117 DB, Rc 2 SJ, E 1043 OBB reprises respectivement en - 17, - 3, -4. Cela devrait aussi servir d'exemple pour tous.

Cependant il y a des suppressions inexplicables et pas logiques du tout. On rachète des moules et des machines chez ROWA qui, à notre modeste avis, n'ont pas été bien amortis. De plus, on aurait du reprendre la même production et la revoir, en ce qui concerne l'échelle.

Dans la pratique ROCO supprime des voitures FS et CFL au 100 ème qui étaient les seules dans ces proportions. Ceux qui ont choisi cette échelle se voient donc injustement pénalisés par ROCO. Il n'est pas question de continuer en RIVAROSSA ou ADE pour des évidentes raisons de proportions. Ces suppressions sont déjà très graves et marquées par deux astérisques (++).

Si la suppression de ces quatre articles était une question de faire place aux nouveautés sans devoir élargir l'éventail, qu'attends-t-on pour supprimer la série des voitures DB en "livrée verte" qui usurpent de la place. Pour une marque à vocation internationale, il vaut mieux posséder d'abord un assortiment complet sur divers réseaux et pays, plutôt qu'une multitude de coloris d'un parc restreint.

Pour ROCO cela n'est pas grave et à Salzburg on a du se dire que les clients luxembourgeois dans le futur pour faire leurs rames intérieures CFL prendraient bien deux voitures allemandes vertes ... cela fera l'affaire !!!

N'essayez pas de faire le contraire, levée de boucliers général, et comme d'habitude deux points deux mesures .... Attendez il y a encore mieux, ce qui va vous expliquer l'illogisme de ceux qui décident pour les autres mais qui sont des INCOMPÉTANTS (ils ne le savent peut-être pas encore). Savez-vous, qu'au catalogue ROCO 82/83 il N'Y A PLUS D'E 110 ? Il y en avait une et on l'a supprimée !! Erreur, incompétence !?!

En revanche vous avez deux E 118, deux E 1812, deux e 151. Ne faudrait-il pas d'abord donner la priorité aux différents types de locomotives au lieu des variantes de quelques unes ?? L'amateur ou le collectionneur qui voudrait compléter ou élargir sa gamme se trouvera devant des "absences" de modèles "INDISPENSABLES". Pour cela et pour la gravité de la "disparition" nous mettrons trois "astérisques" (+++)

Le même discours s'applique à d'autres modèles. Pour démontrer le manque de compétence de certaines grandes marques, prenons le cas de deux machines SNCF très proches: la BB 7200 et la BB 22200. La première est une monocourant 1,5 Kv c.c. donc visible sur une partie du réseau français, par contre la deuxième est un bicourant et on peut la rencontrer à Jeumont comme à Port-Bou, à Bordeaux comme à Ventimiglia ce qui entraînerait une vente dans tout le pays. Savez-vous laquelle de ces deux machines a été supprimée ??? La monocourant c'est à dire BB 7200 diriez-vous, cela est commercialement évident. Et bien très intelligemment on supprime la BB 22200 !?!!?!?!?

Si l'on admet que ces messieurs de Salzburg sont d'abord des industriels qui fabriquent et vendent un produit (en l'occurrence du train modèle) connaissent-ils à fond le marché et leur domaine?

Paolo Casini



Après "les chers disparus" de ROCO,

LES MEILLEURS EXPLOITS DE ROCO

Savez vous que:

- La V 215 DB rouge (Art 4151A) est la plus vieille machine depuis les débuts de la firme.
- Le wagon Hbis CFF est le wagon qui compte le plus grand nombre de variantes avec 12 décorations (Art 4340 A,B etc ...)
- L'E 103 DB (Art 4146 A) est le modèle qui est resté le plus longtemps annoncé comme nouveauté. Cinq ans, soit de 77 à 81.
- L'E 104 DB (Art 4144) est la locomotive qui est restée le moins de temps au catalogue, soit un an en 1978.
- L'E 118 DB (Art 4141 B) est la loco qui a eu le plus grand nombre de variantes avec quatre livrées et immatriculations différentes.
- L'A9 VIC Z "EUROFIMA" (Art 4236 C) détient le record du nombre de variantes, parmi les voitures voyageurs, avec sept livrées.
- ROCO propose au catalogue 82/83 pas moins de 23 types/variantes de pantographes.
- La BR 01 (Art 4119 A) est la plus longue locomotive de ROCO
- La voiture CFF type II (Art 4238S, 4239S, etc ...) est la plus longue (au 87° exact) de la production.
- Le wagon à bogie Sssy de la DB (Art 4357S) est le plus long de ROCO.
- Le wagon à bords bas de la DB (Art 4303A) est parmi le matériel roulant, l'article le moins cher.
- L'article le plus cher est la version "trois rails alternatif" de la BR 23 DB (Art 14120 A)

Paolo Casini.

# selection...

## VOITURE PREMIERE CLASSE TYPE Az UIC X DES F.S.

### HISTORIQUE

Dans les années soixante, quand il a fallu moderniser le parc voyageurs grandes lignes et internationales, les FS comme d'autres réseaux, ont suivi les directives de l'U.I.C. (Union internationale des Chemin de fer). Laquelle dans un souci d'unification proposait deux nouveaux types de voitures: les UIC X et les UIC Y. La caractéristique la plus importante est la longueur qui est respectivement de 26.400 mm et 24.500 mm, ce qui entraîne la suppression d'un compartiment.

Un autre exemple au niveau d'un compartiment de 2ème classe une UIC X offre 6 places avec sièges escamotables pouvant se transformer en couchettes.

Les UIC Y offrent un compartiment (moins confortable) avec huit places sans possibilité de transformer en position repos ou nuit (cela est seulement possible lorsque la place vis-à-vis n'est pas occupée !!)

Lors du choix de l'un ou l'autre type, chaque réseau a adopté celui qui lui convenait le mieux pour de multiples raisons, voir industries nationales, configuration du réseau etc...

Voici un tableau expliquant plus clairement le choix du modèle UIC

Réseau	UIC X	UIC Y	BOGIES	REMARQUES
SNCB	-	oui	SCHLIEREN	
SNCF	-	oui	Y 24	
DB	oui	-	M.D. 50	
FS	oui	oui (+)	M.D. BREDA-FIAT	(+) petite série
CFF	oui	-	SCHLIEREN	
OBB	oui	-	M.D. 50 - SGP	
NS	-	-		NS loue des UIC X à la DB pour les relations internationales.

Réseau	UIC X	UIC Y	BOGIES	REMARQUES
DSB	-	oui	M.D. 50	
SJ	-	oui (+)	M.D. 50	(+) petite série
RENFE	oui		M.D. WEGMANN	
CFL	oui	oui (2)		(2) louées à la SNCF
DR	-	oui	GORLITZ VI	
PKP	-	oui	GORLITZ VI	
SZD	-	oui	GORLITZ VI	
JZ	-	oui	WEGMANN	
BDZ	-	oui	GORLITZ VI	
CEH	-	oui	GORLITZ-WEGMANN	
CSD	-	oui	GORLITZ VI	

D'après le tableau et en dépit d'un confort mineur, c'est le modèle Y qui est le plus répandu, surtout dans les pays de l'Est où le confort n'est pas interprété de la même façon que chez les voisins occidentaux, sans parler de la propreté intérieure et extérieure, cela est un autre discours.

#### LE PROTOTYPE REEL

Pour revenir aux FS, après avoir construit et essayé 24 UIC Y de types différents (toujours en service), optèrent pour les UIC X aujourd'hui réalisés à plus de 3.000 exemplaires et d'autres en construction. C'est évidemment la plus importante famille de voitures italiennes d'avant et d'après guerre. A leur sortie, en 1966, on aurait dit des voitures DB repeintes en gris ardoise tant elles étaient similaires: elles furent aussi surnommées les "allemandes".

Un détail pour le mordru, alors que les 24 UIC Y FS ont connu pour une brève période la livrée brune si caractéristique, pour être ensuite repeintes aux teintes actuelles; les UIC X FS n'ont connu que la seule livrée gris ardoise avec inscriptions en blanc cassé, attention donc aux variantes fantaisistes.

Devant le succès rencontré auprès des voyageurs, l'excellente tenue de route et la qualité de roulement du MINDEN DEUTZ 50 en ce temps le meilleur devant le Y 24 SNCF, le BREDA, le GORLITZ et le SCHLIEREN. Les FS ont toujours enrichi leur parc mais sans jamais cesser de l'améliorer.

Les UIC X des FS peuvent se subdiviser en trois sous-séries. La dernière est bien différente de la première et par conséquent des voitures DB. Le FIAT a remplacé le MINDEN-DEUTZ, c'est le progrès et quel progrès ! Cinq ans après, les bogies FIAT sortaient le Y 32 qui sous les caisses des "corails" faisaient eux aussi des miracles (et aussi sous les M4 SNCB et les IC NS) en détrônant à jamais les vieux Y 24. Cela pour vous expliquer l'évolution dans ce domaine. Afin de rendre le plus clair possible les différences entre les trois sous-séries des UIC X je concentrerai les données sous forme de tableau, car les choses ne sont pas si simples pour celui qui n'a pas l'habitude des voitures et des différents détails entre celles-ci.

TYPE	I <sup>re</sup> sous-série	II <sup>e</sup> sous-série	III <sup>e</sup> sous-série
Az 1re cl. (10 comp.)	MD	MD+PS+AP+JL	FT+PS+AC+JC
ABz 1re/2e cl. (5et 6 comp.)	MD	MD+PS+AP+JL	FT+PS+AC+JC
Ac Bc z idem mais à couchettes	BD	BD/MD+PS+AP	FT+PS+AC+JC
Bcz 2e cl. (11 comp.) couchettes	BD/MD	BD/MD+PS+AP	FT+PS+AC+JC
Bz 2e cl. (12 comp.)	MD	MD+PS+AP+JL	FT/MDd+AC+PS+JC
BRz 2e cl. (10 comp. + cuisine)	MD	MD+PS+AP+JL	FT+AC+PS+JC
BRz 2e cl. (9 comp. + cuisine)	MD	MDd+PS+AP+JL	FT+AC+PS+JC
Dz fourgon	BD/MD	MDd+PS+JL	/
Dz (livrée C1 EUROFIMA)	/	/	FT+
Dz (livrée trains TEE "BANDIERA")	/	MDd+JL	/
UIz fourgon postal	BD	/	FT

### LES MODELES

Devant la relative simplicité, différents constructeurs ont repris le plus souvent une Aüm, une Büm et une Düm de la DB pour les repeindre aux couleurs italiennes et le jeu est fait. Cela a donné le "minestrone" (c'est le cas de le dire) habituel. Si pour les voitures de 1ère et 2ème classe, on était proche de la réalité, pour le fourgon Dz, mis à part les 4 portes extrêmes et les 4 volets roulants, le reste est tout à refaire. Celui qui a justement fait la "gaffe" est un constructeur italien c.à.d. RIVAROSSI, qui le fait d'être sur place ne l'a pas empêché de tomber dans le piège de la "facilité". Naturellement sur la boîte on continue à imprimer les slogans REALISME, PRECISION, SOIN (j'apprécie leur sens de l'humour très développé ...)

Bref, comme d'habitude il serait trop beau d'avoir une série complète: une Az, une Bz, et une Dz .... le reste n'existe pas pour ces messieurs.

Etant donné que la matière serait trop vaste on se limitera aux Az (1ère classe) comme annoncé dans le titre. Il y a quelques années on avait les reproductions suivantes (par ordre de parution sur le marché): RIVAROSSI, FLEISCHMANN, ROWA, MARKLIN, ROCO. Aujourd'hui il ne reste plus que RIVAROSSI, et une série limitée sortie par ADE. Au passage, le modèle LIMA est une UIC Y, pour cette raison elle n'est pas prise en considération.

Le modèle RIVAROSSI possède seulement un seul facteur positif: la gravure, le reste je dirais merci sans façon !!

Approchez-vous et regardez les fenêtres; où sont-ils les châssis, ils devraient être rapportés; pour un prix de vente avoisinant les 700 FB.

Les dimensions des fenêtres ne sont pas scrupuleusement respectées. Chez RIVAROSSI elles frappent par la forme carrée, alors qu'elles sont rectangulaires .... mais pardon, ce sont les FS qui se sont trompés, n'est-ce pas !!

Certains lecteurs trouveront peut-être mon ironie mal placée mai croyez-moi, on le cherche. Personnellement j'aurais plus de plaisir à faire des éloges mais quand on le mérite .....

Ce n'est pas avec la joie au coeur que je tiens certains propos, mais j'ai quelque chose en moi qui se révolte devant autant de désinvolture, d'incompétence. Quelle tristesse mon cher lecteur, je sais que la vérité fait parfois très mal. Bref, un modèle vieilli et à moitié raté dès sa naissance en 1968 !

A NE PAS CONSEILLER.

MBS-L, un commerçant luxembourgeois, a fait réaliser une série spéciale de 300 voitures (vous voyez, qu'il est possible d'avoir une commande groupée, même venant par souscription au sein d'un ou plusieurs clubs) italiennes UIC X sur base d'une Aum et Büm DB. Certainement on a fait ici aussi ce que l'on avait fait pour les voitures des CFL qui ne sont que des "silberfiche" repeintes (dans la réalité c'est le même type à l'exception du BD). Or dans le cas des voitures FS, on a péché par la simplicité. A première vue l'effet de ces voitures est beau et nettement supérieur à celles de RIVAROSSO. Le coup d'oeil est réaliste.

Maintenant si l'on approche on peut juger les détails, car ces voitures ne sont pas données. Le bas de Caisse ne correspond en rien avec ceux des prototypes réels, surtout en ce qui concerne la forme et la position des caissons des accumulateurs et des caissons avec des pièces de rechange. De plus, il manque une conduite assez semblable à une "poutre porteuse". Les bogies sont très fins mais la position de la dynamo est inversée par rapport à la réalité. Côté caisse, rien à dire sauf pour les châssis de fenêtres qui sont trop minces. Le toit n'est pas tout à fait conforme car il manque les deux "trappes" au niveau des w.c. et il n'y a pas de nervures comme sur les voitures allemandes. Côté intérieur, c'est très bien réalisé avec l'éclairage. Une voiture acceptable si l'on ferme les yeux par ci par là.

Cette voiture qui est vendue à 1.200 F.B. coûte tout simplement le double en Italie (63.000 lires). Il paraîtrait que la différence est due aux frais de transport .... (sans commentaire)

#### CONCLUSIONS

Voici les deux seules reproductions d'une voiture qui d'après certains ne sont pas intéressantes (mis à part qu'on la voit seulement à Athènes, Kopenhagen, Amsterdam, Hamburg, Oostende, Paris, Calais, Port-Bou, Basel, Zurich, Wien, Budapest, Beograd, Istanbul, Warszawa, Palermo, etc ...).

Vous voyez comme certaines décisions sont arbitraires, montrant toute l'incompétence de ceux qui les prennent. Que cela vous rassure, cela n'est pas dicté par une sympathie ou non, car nos belles "couchettes RAILTOUR" SNCB subissent depuis des années la même loi de vexation... Bref, le tableau le confirme, le modèle ADE est celui qui se rapproche le plus de la réalité sans pour autant être la meilleure réalisation.

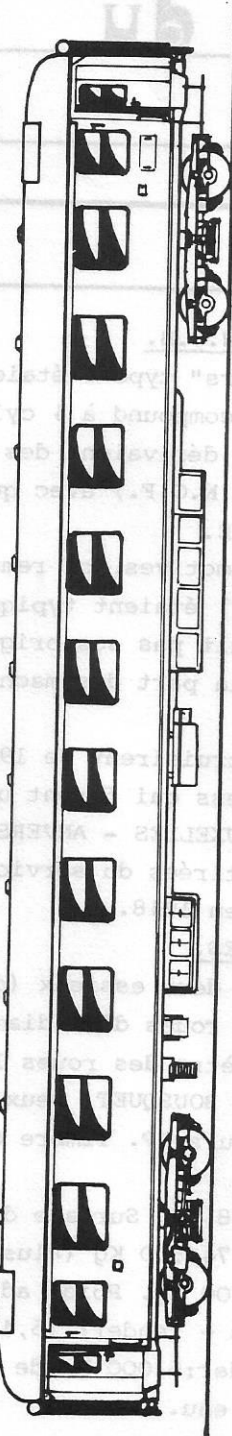
TABLEAU COMPARATIF

Caractéristiques

<u>CAISSE</u>	<u>RIV</u>	<u>ADE</u>
Longueur .....	3	3
Toiture .....	3	2 (a)
Bas de caisse .....	3	2
Extrémités .....	3	3
Portes et fenêtres .....	0 (b)	3
Moulage et accessoires .....	2	3
Décoration .....	3	3
Inscriptions .....	3	3
Aménagement .....	2 (c)	3
Eclairage .....	1 (d)	3 (e)
<u>BOGIES</u>		
Dimensions et proport. ....	3	3
Détails .....	2	3
Gravure .....	2	3
Teinte .....	3	3
Essieux .....	2	3
Attelage .....	2 (f)	1 (g)
<u>ENSEMBLE VOITURE</u>		
Poids .....	2	3
Roulement .....	3	3
Stabilité .....	1 (h)	3
Système fixation caisse .....	3	1 (i)
Compatibilité avec autres marques .....	2	0 (j)
Distance entre 2 voitures .....	2	3
Comportement sur appareils de voies .....	2	3
TOTAL .....	52	60
% - approche de la fidélité .....	75	87
Prix en F.B. ....	750	1200 (k)

- (a) Présence de nervures
- (b) Carrés au lieu de rectangles et sans être rapportés
- (c) Assez succint, pas peint
- (d) manquant - avec possibilité
- (e) fourni et efficace
- (f) système de décrochage inv
- (g) incompatible avec d'autres
- (h) mauvais, cause système de fixation bogie-caisse
- (i) très délicat

- (j) cause système propre de l'attelage
- (k) en kit



LOCOMOTIVE TYPE 6 DE LA S.N.C.B.  
Les locomotives "à voyageurs" à vapeur  
Elles furent les premières locomotives mises en service  
sur le réseau belge. Elles furent construites en France  
de PARIS - ORLÈANS (S.N.C.F.) par les ateliers de  
de l'ingénieur belge FLAMME.  
En comparant les deux locomotives, on constate que la  
l'abri et le tender (30 m<sup>3</sup>) sont de type français par son  
malgré cela, elle ne renferme pas de pièces françaises par son  
étendue qui lui vaut de la part des techniciens le surnom fami-  
lier de "demoiselle".  
Les usines COCKERILL construisent ces locomotives depuis 1905 à 1908, d'après des  
excellentes machines exportées de BRUXELLES - OSTENDE et BRUXELLES - ANVERS.  
Ces locomotives furent retirées de service après 45 ans de  
et locaux services, soit en 1958.  
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES  
Un bogie système FLAMME à deux essieux accouplés, à  
porteur à l'arrière (diamètre des roues 1,42 m).  
Compound système GEMM-DU...  
et deux cylindres intérieurs.  
Foyer BELPAÏRE.  
Surface de la grille: 3,08 m<sup>2</sup>.  
Poids en ordre de marche: 47.900 Kg pour le tender).  
Effort à la traction: 6.700 Kg.  
Empatement loco: 10,00 m.  
Capacité du tender: 30.000 litres d'eau.

le corps  
belge

# le coin du

# belge

## LOCOMOTIVE TYPE 6 DE LA S.N.C.B.

Les locomotives "à voyageurs" type 6 étaient des 442 "ATLANTIC". Elles furent les premières compound à 4 cylindres mises en service sur le réseau belge. Elles dérivèrent des locomotives françaises du PARIS - ORLEANS (221A S.N.C.F.) avec quelques modifications de l'ingénieur belge FLAMME.

En comparant les deux locomotives, on remarquait que la cheminée, l'abri et le tender (20 m<sup>3</sup>) étaient typiquement belges, mais malgré cela, elle ne reniait pas ses origines françaises par son élégance qui lui valut de la part des machinistes le surnom familier de "demoiselle".

Les usines COCKERILL construisirent de 1905 à 1908, douze de ces excellentes machines express qui furent utilisées sur les lignes BRUXELLES - OSTENDE et BRUXELLES - ANVERS.

Ces locomotives furent retirées du service après 40 ans de bons et loyaux services, soit en 1948.

## CARACTERISTIQUES TECHNIQUES.

Un bogie système FLAMME à deux essieux (diamètre des roues 0,90 m), deux essieux accouplés, 4 roues d'un diamètre de 1,98 m, un essieu porteur à l'arrière (diamètre des roues 1,42 m).

Compound système GLEHN-DU BOUSQUET. Deux cylindres extérieurs HP et deux cylindres intérieurs BP. Timbre de la chaudière 16Kg/cm<sup>2</sup>. Foyer BELPAIRE.

Surface de la grille: 3,08 m<sup>2</sup>. Surface de chauffe: 232 m<sup>2</sup>.

Poids en ordre de marche 74.500 Kg (Plus 47.900 Kg pour le tender)

Effort à la traction: 6.700 Kg. Poids adhérence: 36.900 Kg.

Empattement loco + tender: 15,459 m.

Capacité du tender: 6.000 Kg de charbon et  
20.000 litres d'eau.

../..



## LE MODELE

Le modèle réduit est construit en tôle de fer blanc et laiton.  
Châssis de la locomotive en laiton.

Roues FLEISCHMAN et MARKLIN.

Le tender est moteur.

Carrosserie en tôle de fer.

Moteur et châssis LIMA.

Le modèle fonctionne en trois faux rails "continu"

Les membres désireux de construire cette élégante locomotive  
peuvent me consulter lors des réunions du mois.

Dans votre prochain numéro vous trouverez le type 29 de la SNCB.

3 + 2

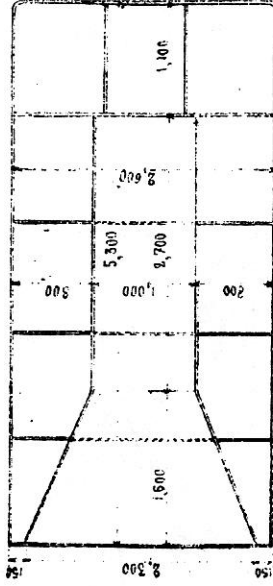
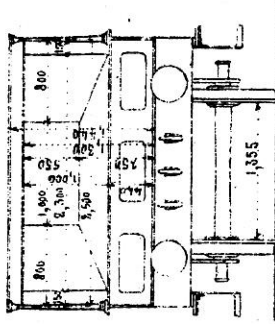
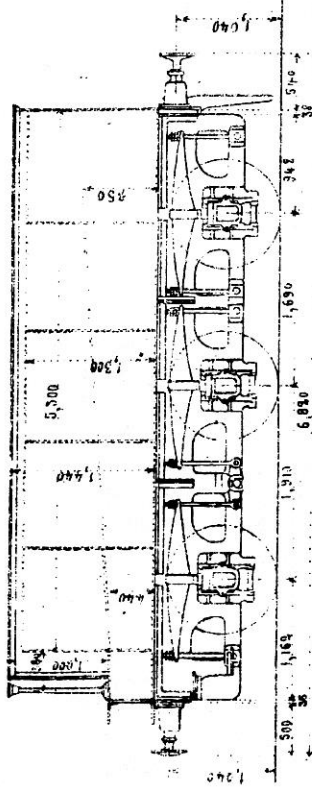
J. MARECHAL



CHEMINS DE FER  
DE L'ETAT BELGE.  
BRUXELLES 1885

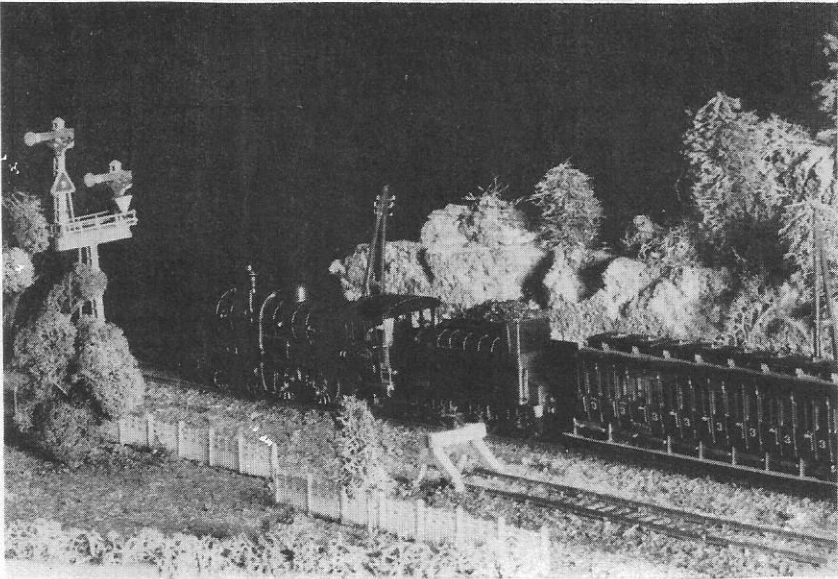
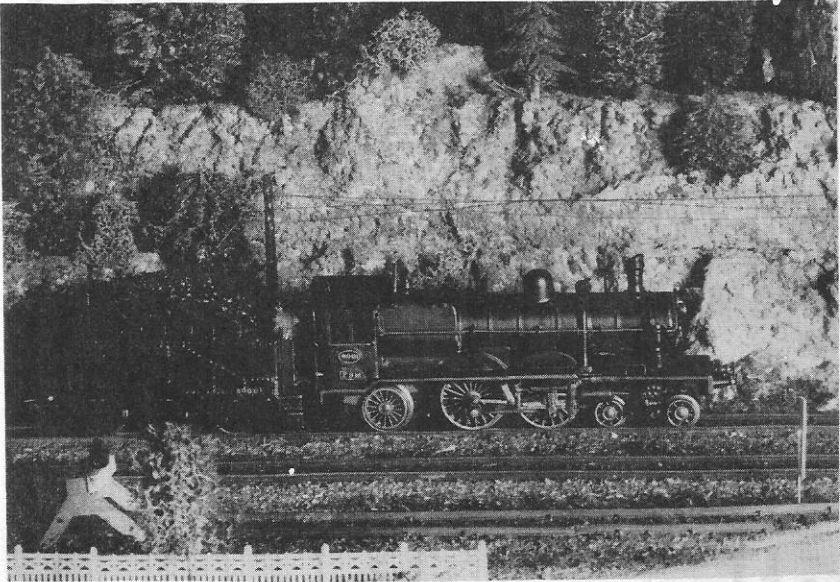
TENDER DE 14 000 LITRES

pour Locomotive Type 6.  
Au cinquième d'exécution



LEGENDE

Capacité en eau	14,000 <sup>lit</sup>	
Capacité en charbon	5,000 <sup>kg</sup>	
Poids sur les roues (du milieu)	d'avant	11,350
	d'arrière	11,350
Fonds total en ordre de marche	33,950	
Fonds du tender à vide	16,950	



DE U.S. ESTATE  
OFFICE OF THE  
COMMISSIONER OF PATENT AND TRADEMARKS  
WASHINGTON, D.C. 20540