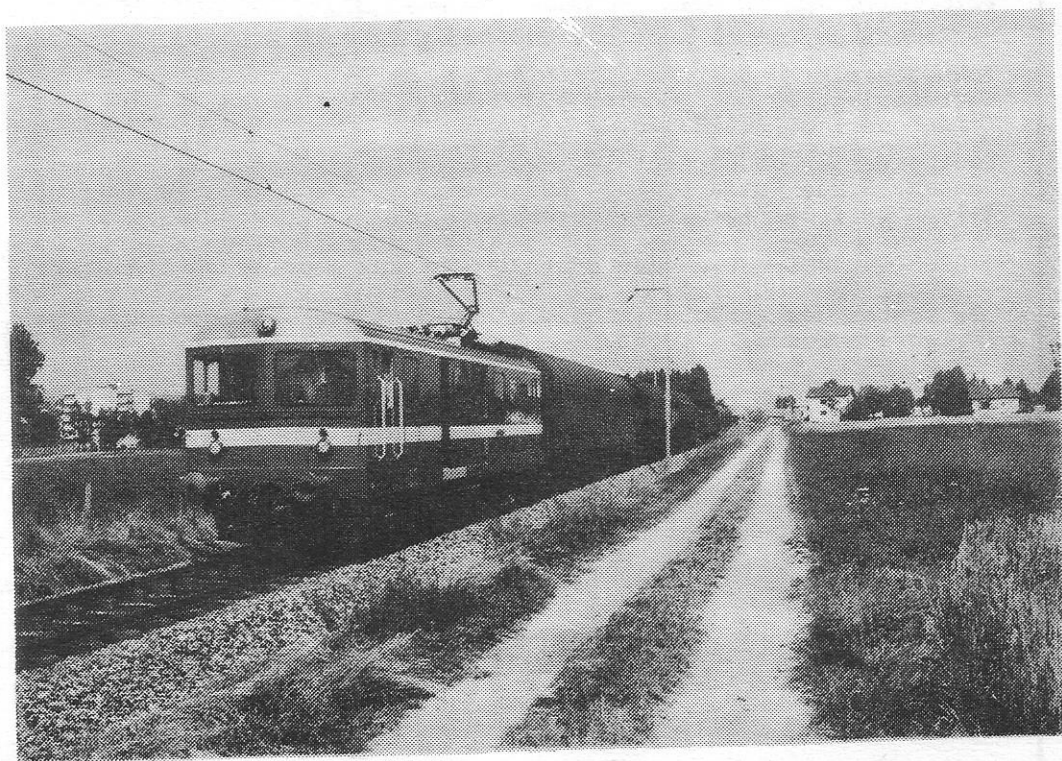


Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

40 F.B. Juillet - Août 1984 Numéro 4



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

Correspondance

REVUE BIMESTRIELLE

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, A.S.B.L.

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 Philippe
Hensen, 3 rue Foidart 4.020 Bressoux.

Téléphone : 041/42.64.71 (après 18h00)

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

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

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

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

DACTYLOGRAPHIE : Annette Hembert-Pirnay
Marie Anne Menchior.

MAQUETTE : Philippe Hensen

PHOTOS : (sauf stipulations contraires) : collection Pényache.

SOMMAIRE

EDITORIAL	04
A LIRE ET A RELIRE	06
(Locomotives à vapeur - B. Hollingsworth par R. van der MADE)	
CONNAISSEZ-VOUS ?	08
(Chapitre I - La S.N.C.B. nous annonce. par Y. Nihoul)	
(Principale source de Y. Nihoul: revue "LE RAIL")	
MOTS CROISES	14
(Quatrième grille du concours)	
LES SOLUTIONS DE LA TROISIEME GRILLE	16
LE COIN DU SPECIALISTE	18
(Clin d'oeil sur les quais de gare de la S.N.C.B.)	
(par Jules Vincent)	
CONNAISSEZ-VOUS ?	21
(Identification du matériel de traction suisse)	
(par Albert COLLIN et Jean-Pierre DUFAYS)	
(Cet article est complété par un répertoire des)	
(locomotives suisse - par Albert COLLIN)	
LE COIN DE LA TECHNIQUE	26
(Ca colle ? suite par Philippe MONIOTTE)	
AGENDA	28
NOS PAGES DE PUB	05 - 13 - 17 - 20

LEGENDE DE LA PHOTO DE COUVERTURE

Fourgon automoteur De 4/4 111 (provenant de la transformation en 1980, d'une automotrice de 1910 du Chemin de fer de Martigny Orsière) remorquant un train de marchandises sur une section équipée en voie moderne sur traverse en béton, entre Alle et Porrentruy. Juin 1983.

Photo: Chr. Ammann
Lichtensteig

EDITORIAL

A tous, grand bonjour

Les vacances sont de retour.

Les activités de chacun vont se mettre en veilleuse..... et particulièrement les miennes, du moins en ce qui concerne l'A.L.A.F. et la revue.

Il n'est bien sûr pas question de laisser tout tomber définitivement, mais mes activités sont telles, qu'il me faut faire un choix.

Je vais donc demander au Comité un congé de six mois "pour convenances personnelles".....

J'espère que vous comprendrez et ne m'en voudrez pas.

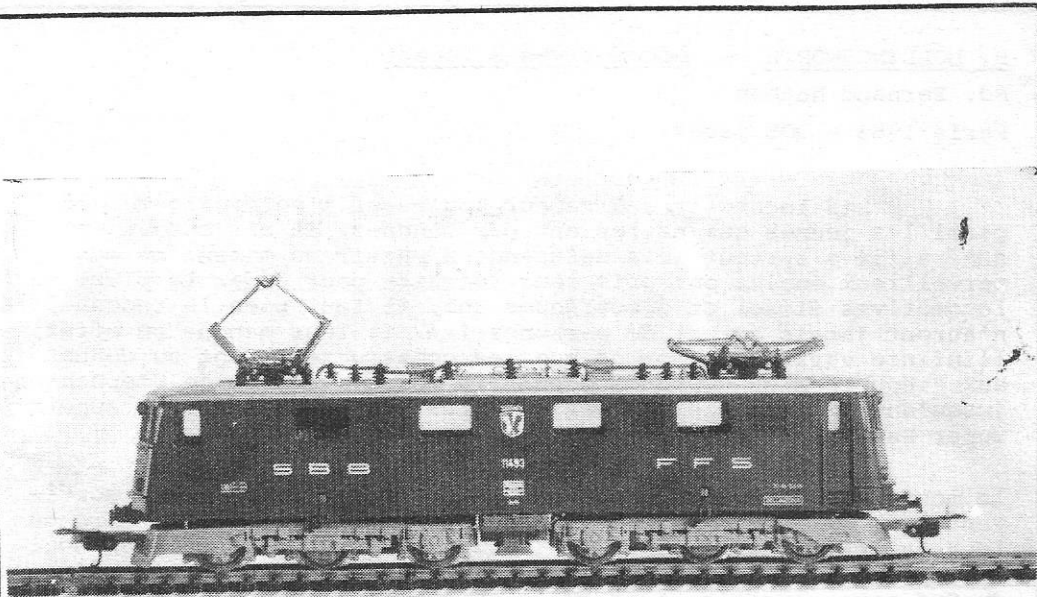
De toutes façons, j'espère bien qu'au milieu du mois de janvier 1985, je serais de nouveau là, prêt à reprendre mes activités au sein de l'A.L.A.F.

Pour terminer, merci à tous ceux qui ont fait de cette revue ce qu'elle est (je pense particulièrement aux "pourvoyeurs" d'articles, ainsi qu'aux "Mozart" de la machine à écrire) Mais cette revue peut encore s'améliorer; cela dépend de vous. Alors à vos plumes.....

A bientôt, j'espère

Péyache.

LIMA TRAINS HO



EN VENTE PARTOUT EN BELGIQUE

IMPORTATEUR: S.A. SAFARI
rue des Atrébates, 136
1040 - Bruxelles

5

5

A LIRE ...

ET RELIRE

B. HOLLINGSWORTH - Locomotives à vapeur

Ed. Fernand Nathan

Paris 1983 - 208 pages.

Les locomotives à vapeur soulèvent l'enthousiasme, même parmi les jeunes qui ne les ont pas connues. Et cet engouement généralisé a surtout pris naissance à partir du moment où ces merveilleux engins ont pris leur retraite pour céder la place aux locomotives diesel et électriques qui, il faut bien le reconnaître n'auront jamais autant de personnalité. Il leur manque en effet, l'infinie variété de formes que les constructeurs ont su donner aux "inoubliables vapeur", depuis la modeste Rocket de Stephenson jusqu'aux monumentales Mallet et Garrat, sans omettre les superbes Super Pacific de Chapelon.

Elles sont glorieusement entrées dans l'histoire, comme le montre le livre que nous vous présentons, et les rares survivantes ne cessent de provoquer le déplacement des foules lors de leurs sorties touristiques. Les fanatiques les plus aisés n'hésitent pas à entreprendre des voyages en Turquie et jusqu'en Afrique du Sud pour pouvoir, tant qu'il en est temps encore, admirer ces mastodontes haletant en plein travail. Et nos grands parents auraient-ils pu imaginer que, partout dans le monde, se créeraient des musées pour accueillir des locomotives vouées à la ferraille!

Les maisons d'édition, à l'affût de tout ce qui est exploitable, tirent parti, les unes après les autres, de la faveur du public et proposent des albums qui ravissent les yeux des amateurs. Tous les livres qui garnissent les rayons de nos bibliothèques n'ont ni le même but, ni la même qualité. Certains sont de beaux livres d'images, relèvent d'une honnête vulgarisation. D'autres enfin s'adressent, sinon à des professionnels, du moins à des lecteurs avertis qui peuvent apprécier un commentaire précis sans être trop savant.

Celui qui vous est présenté aujourd'hui appartient à cette dernière catégorie. L'auteur a fait, à travers le monde entier, un choix judicieux d'environ 150 locomotives qui constituent une suite chronologique et logique retraçant l'évolution de la machine à vapeur depuis ses origines jusqu'à sa disparition. Chaque type y est analysé avec ses caractéristiques techniques et sa place dans l'histoire de la locomotion.

6

6

..../..

L'illustration est d'excellente qualité, ce qui est essentiel, et comporte plus de 260 photographies et 90 dessins, de telle sorte que le plaisir des yeux s'ajoute à l'intérêt de la lecture.

On ne reprochera pas à l'auteur, de nationalité anglaise, d'avoir consacré 43 notices aux chemins de fer des îles britanniques. Chacun sait, en effet, que l'Angleterre a été le berceau de la locomotive et a toujours produit un matériel tout à fait remarquable. Relevons que la Belgique n'a pas été ignorée et est représentée par ses type 17 (page 48), 10 (page 81) et 12 (page 166).

Le livre est, en réalité, la traduction française s'un ouvrage publié d'abord en Grande-Bretagne. Ceci peut expliquer quelques incorrections. Ainsi (page 62) la très belle série française des Atlantic 2641-2675 de la Compagnie du Nord est attribuée au "Northern Railway". Distraction de traducteur ! A la page 74, où est décrite la célèbre P8 prussienne, qui formera la série 38 DB, on peut voir une photographie de la loco 38.3635 en tête d'un train "des chemins de fer fédéral allemand". Distraction du correcteur ! A la page 71, on voit une locomotive de type 130 de la classe 640 des Chemins de fer de l'Etat italien photographiée au dépôt d'Allesandria... mais la notice la décrit comme étant une 230 du dépôt d'Alessandria ! A la page 106, se trouvent en haut de page une Super Pacific du Nord français, et en bas de page une P10 prussienne, future série 39 DB, ... mais les notices sous les deux photographies sont malencontreusement inversées ! Etc ...

N'insistons pas d'avantage sur les petites malfaçons qui auraient facilement pu être évitées mais qui déparent néanmoins l'ouvrage.

Au total, le livre reste très instructif, car les textes qui présentent chacune des locomotives enrichissent toujours nos connaissances ou ravivent nos souvenirs. Il se situe certainement en très bonne place parmi les ouvrages récents consacrés au même sujet et n'est pas inutile.

La qualité du livre de B. Hollingworth est garantie par la préface élogieuse de Henri Vincenot - un connaisseur - qui écrit "l'hallucinante succession des images rassemblées ici exprime en outre un hommage ému aux hommes qui les ont inventées, construites, perfectionnées et conduites." Que ceci est bien dit !

R. van der MADE

CONNAISSEZ - VOUS ...?

CHAPITRE I : LA SNCF NOUS ANNONCE :

D'aucuns se souviendront qu'en ce temps là (197?), la SNCF avait prêté à sa soeur la SNCB une rame de voitures à deux niveaux afin que celle-ci puisse faire les nombreux essais nécessaires en vue de leur utilisation sur notre réseau national.

Depuis, pas de nouvelles, ou, si peu... Mais aujourd'hui (" Le Rail " 9/83) les revoici !!!

Inspirées du modèle SNCF, construites en Belgique, elles sont prévues pour 1986.

Elles constitueront des rames réversibles de sept voitures et seront utilisées pour les trains de navetteurs empruntant le tunnel de jonction Nord - Midi à Bruxelles.

Capacité d'une telle rame : la même que douze voitures M4.

Leur appellation ? Devinez... Nous avions les M1, M2, M3, les M4.

Et bien nous aurons les M5.

Cette annonce lue dans la rubrique " Le saviez-vous ? " me sert d'introduction à un article-réflexion sur les rames réversibles et leurs possibles reproductions en modèles réduits. Nous ne nous intéressons ici qu'à celles du service intérieur.

../..

Il nous faut donc pour ce faire reprendre une fois encore " Le Rail " et relire l'article particulièrement intéressant de Monsieur VANZAVELBERG.

CHAPITRE 2 : LES REVERSIBLES DU SERVICE INTERIEUR A LA SNCB.

Pourquoi utiliser des rames réversibles ?

Quelques secondes de réflexion nous donnent la réponse :

A chaque gare terminus il n'est plus besoin de faire évoluer la machine, seul le conducteur change de poste de conduite et, en deux ou trois minutes, la rame est prête à repartir dans l'autre sens, d'où :

- gain de place (plus de manoeuvre en gare)
- gain de temps
- gain de personnel (plus besoin de dételer ou d'atteler)

Trois atouts appréciables qui parlent en faveur des rames réversibles.

A. LE MATERIEL EXISTANT.

Les premières apparurent en Belgique en 1966 et étaient constituées de voitures M1 avec une traction diesel.

En 1978, ce fut le tour des M2 toujours en traction diesel, et en avril de la même année on vit arriver des compositions M2 + HLE (électrique).

Sur la page suivante, vous trouverez le tableau des rames existantes à ce jour.

../..

../..

RAMES M1.

TYPE	ANNEE DE CONSTRUCTION	TRANSFORMATION	VOITURES	NOMBRE
HV M1	1937	1967/71	Pilote BD intermédiaire AB intermédiaire B	35 35 50
HLD 51	1961/64	Construit initialement pour la conduite en unité multiple		91
HLD 55	1961/64		41	
HLD 60/61	1961/64		106	
HLD 62/63	1961/64		134	

RAMES M2 - DIESEL ET ELECTRIQUE.

HV M2	1958/60	1978/79	Pilote ED intermédiaire AB intermédiaire B	7 8 14
HLD 55	1961/63	Construit initialement pour conduite en unité multiple		41
HLD 62/63	1961/63		134	

../..

10

10

../..

TYPE	ANNEE DE CONSTRUCTION	TRANSFORMATION	VOITURES	NOMBRE
HV M2	1958	1979/80	Pilote BD	8
			intermédiaire AB	11
			intermédiaire B	35
HLE 25	1960/61	1979/80		14

PARCOURS ET (si possible) COMPOSITION :

M1 - Verviers-Spa (1966-71) 1 pilote BD + B + AB + Diesel (?) (5 rames) ;

Ottignies-Fleurus-Charleroi-ouest (1967) 7 rames

Anvers-Aarschot { 1969 3 rames

Anvers-Mol-Hasselt {

Charleroi sud-Mariembourg {

St Nicolas-Anvers sud (via tunnel Kennedy) { 1969 15 rames

Anvers-Boom {

Anvers-Turnhout { 1971 5 rames

M2 DIESEL - Anvers-Meerpelt 1978 2 rames + 1 réserve

Courtrai-Turnhout-Brugge-Ostende 1978 3 rames + 1 réserve

M2 ELECTRIQUE - Anvers-Aarschot-Louvain janvier 81 {

Anvers-Aarschot-Hasselt { 8 rames

Anvers-Gand-Courtrai { automne 81 {

../..

../..

B. LE MATERIEL EN CONSTRUCTION OU EN PROJET.

La SNCB met en chantier ou étudie deux nouveaux types de rames réversibles.

L'AC Malines s'occupe en effet de transformer 32 voitures AD de type M4 en voitures pilotes dont la cabine de conduite sera identique à celle des locomotives électriques 27 et 21 à qui incomberont la traction et la pousse de ces rames.

La SNCB a en outre commandé à son fournisseur habituel :

" La BN construction métallique ". La mise au point et la construction de rames réversibles à 2 niveaux M5 :

soit 10 A
45 B
10 BDX

Ici aussi, les électriques 27 et 21 entreront en action.

TYPE	ANNEE DE CONSTRUCTION	TRANSFORMATION	COMPOSITIONS PREVUES	NOMBRE DE RAMES PREVUES.
M4	1980	1983/84	Pilote ADX	32
M5	1985	Prévues réversibles	BDX + 1A + 3B	10
HLE 27	1981/84	Conduite en		60
HLE 21	1981/84	unité multiple		30

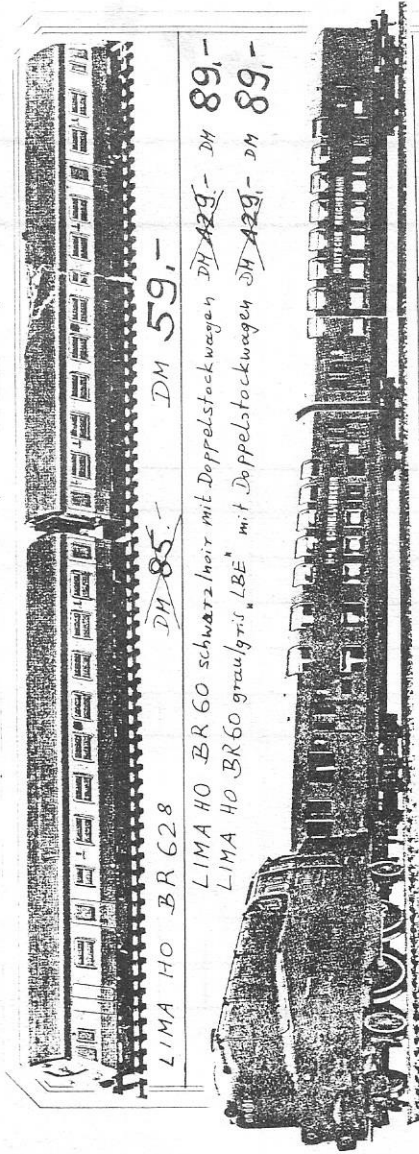
Après ces quelques tableaux qui pourraient paraître rébarbatifs vous trouverez dans la prochaine revue les plans de ces voitures type M.

A SUIVRE

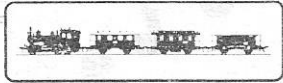
12

Yvan NIHOUL.

12

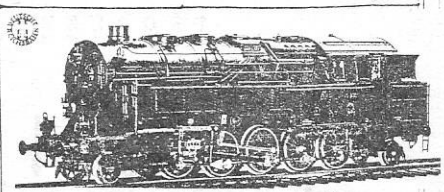


LIMA HO BR 628 ~~DM 85,-~~ DM 59,-
 LIMA HO BR 60 schwarz Inoir mit Doppelstockwagen ~~DM 89,-~~ DM 89,-
 LIMA HO BR 60 grau/grün LBE mit Doppelstockwagen ~~DM 89,-~~ DM 89,-

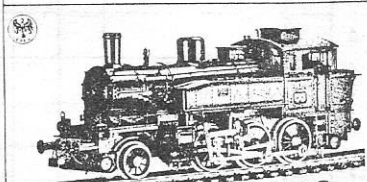


SONDERANGEBOTE !

OFFRES SPECIALES !



LILIPUT BR 95
 MIT BESCHRIFTUNG 77002
 AVEC DESCRIPTION
~~DM 259,-~~ DM 179,-
 Bei 2 Stück DM 339,-
 Pour 2 pièces DM 339,-



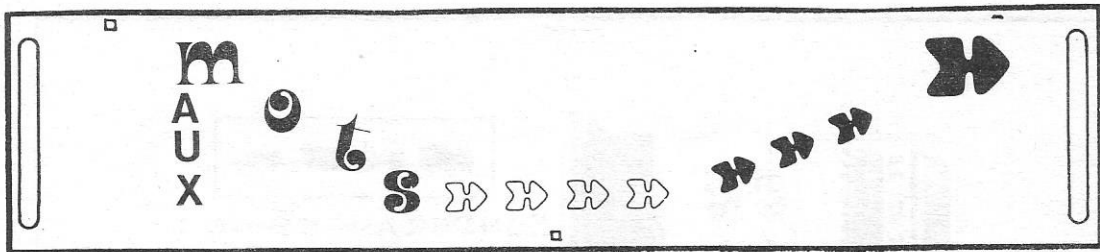
LILIPUT BR 91 grün
 verte
 PREUR. AUSFÜHRUNG
~~DM 229,-~~ DM 159,-
 Bei 2 Stück DM 299,-
 Pour 2 pièces DM 299,-

ALLE RAI-KITS
 - 30%

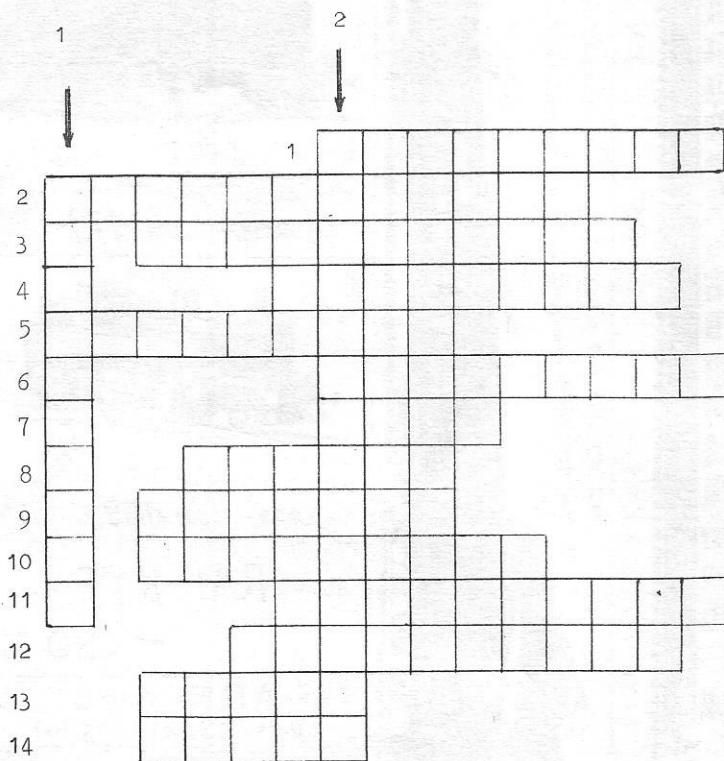
ALLE ADE-KITS
 ZU SONDERPREISEN

4/84

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



PROBLEME _ NO _ 4



- HORIZONTAL :
1. Pièce maitresse construite par la société MARKLIN pour son 125ème anniversaire
 2. Chariot qui sert à faire passer les wagons et les locomotives d'une voie sur une autre
 3. Lieu de départ d'un chemin de fer
 4. Perpendiculaires à la voie
 5. Sert de transport de la houille
 6. Peut être à une ou deux ailes en parlant d'un type de signal
 7. Un élément du décor
 8. Sert à fixer les suspensions transversales
 9. Permet d'implanter la ligne aérienne
 10. Corps de locomotive
 11. Support vertical qui porte des lampes
 12. Fut le théâtre de 2 accidents spectaculaires au mois de mars 1984
 13. Utilisé pour les châssis des modèles réduits
 14. Loge située au sommet d'un wagon

- VERTICAL :
1. Appellation utilisée pour une automotrice utilisée en service omnibus.
 2. Bimestriel

- Chaque mot en horizontal vaut 1 point, chaque définition verticale vaut 3 points
 TOTAL : 20 points

- Classement après le problème n° 2 :

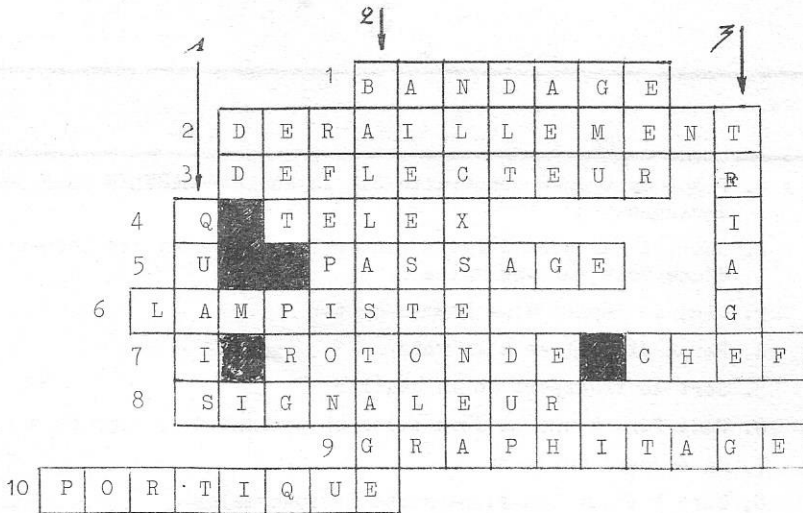
- FRAILLET Annette	20 P + 20 P = 40 P
- SAVAT Louis	18 P + 11 P = 29 P
- VAN DEN DORPE Roger	18 P + 19 P = 37 P
- VINCENT Jules	20 P + 20 P = 40 P
- VOOS Louis	20 P + 20 P = 40 P
- VOOS Philippe	20 P + 20 P = 40 P

15

Joseph RAHIER.

15

SOLUTION DES MOTS CROISES DU N° 3
DE CORRESPONDANCE.



- HORIZONTAL :
1. Sont en nombre de 2 ou 4 et sont adhérents en modèle réduit
 2. Action de sortir des rails ou de la bonne voie
 3. Auvent de coté
 4. Type d'attelage
 5. Peut être à niveau
 6. Préposé aux soins de l'éclairage
 7. Remise, en forme d'hémicycle, pour les locomotives - chaque gare a le sien.
 8. Employé de chemin de fer, chargé du service des signaux.
 9. Opération qui consiste à rendre les roues meilleures conductrices d'électricité
 10. Suspension transversale

- VERTICAL :
1. Trottoir ou plate-forme le long des voies
 2. Fut le sujet de la 3ème semaine de janvier
 3. Kinkempois et Montzen sont de ce type de gare

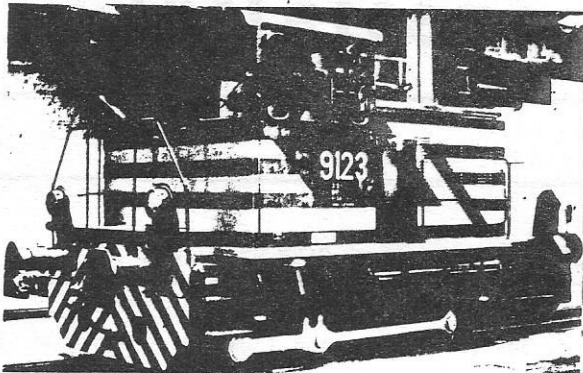
Joseph RASIER.

JOCADIS MODELS

RUE DE BRUXELLES, 53, BRUSSELESTRAAT
ENGHEN 1390 EDINGEN

T. 02/ 395 22 96

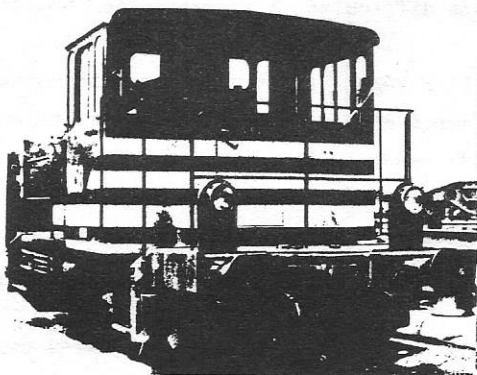
- 1- chassis court
- 1- kort onderstel



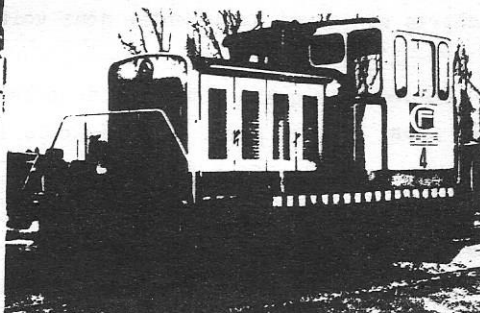
Locotracteur **COCKERILL**

série reeks **91**

en/in STOCK



- 2- chassis long
- 2- verlengd onderstel



3- industrielle 3- industrieloc

kit H0

3.575,- FB

LE COIN DU specialiste

CLEIN D'OEIL SUR LES QUAIS DE GARE DE LA S.N.C.B.

Dans les gares voyageurs, les quais servent à l'embarquement et au débarquement des voyageurs. Les quais peuvent être bas ou hauts.

Le long des quais surélevés, lesquels se rencontrent le plus souvent sur les lignes électrifiées, des marches d'accès sont établies tous les 25 mètres afin de permettre au personnel de se garer sans difficulté à l'arrivée des trains.

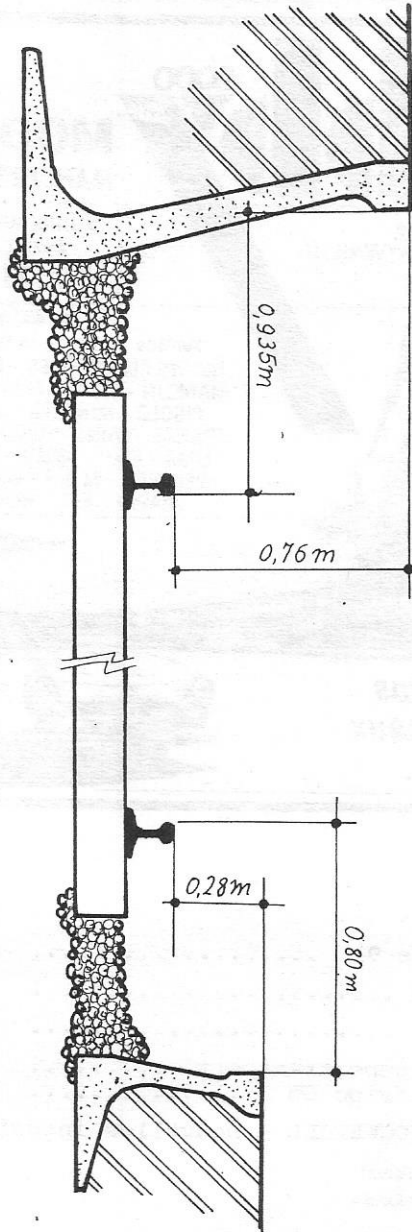
Les quais doivent présenter une surface bien régulière et unie, non glissante et légèrement bombée ; ils sont souvent munis d'un revêtement dur (dalles en béton, asphalte...) sinon d'une couche de cendrées tamisées.

La largeur normale d'un quai est de 4 mètres si il dessert une seule voie et de 8 mètres si il est situé entre deux voies à voyageurs.

La longueur des quais est fixée d'après la composition maximum des trains faisant arrêt dans la gare. En général, la longueur minimum est de 200 mètres, ce qui permet l'arrêt à quai des trains composés de 7 à 8 voitures.

Les gares importantes ont des quais longs de 300 à 350 mètres. Dans les grandes gares où s'arrêtent des trains internationaux, on a prévu quelques quais de 450 mètres de long, ceci afin de permettre la réception des trains longs dont la composition atteint 16 voitures.

.../...



Jules VINCENT.

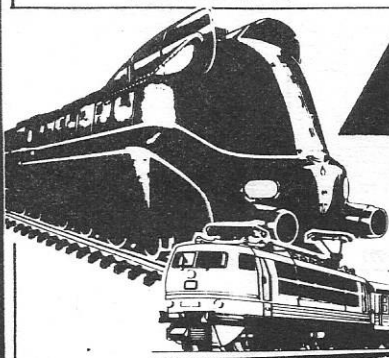
hobby

2000

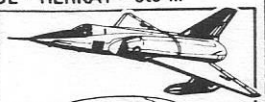
MODELISME
IMPORT - EXPORT

12 Av Fr Cornesse
(route deComblain) 4070 AYWAILLE
(041) 84 48 16

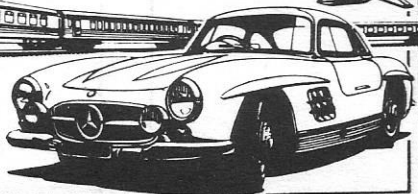
9 Quai de Gaulle
4020 LIEGE
(041) 41 29 87



Plus de 400 m² 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 ...*



NOUVEAUTES S.N.C.B.

Type 90 vapeur ROCO

Kit locotracteur type 91 3.595 F.B.

Fourgon DACKER brun 489 F.B.

Fourgon DACKER vert 489 F.B.

Camion HERPA/HEBECO supertransport 599 F.B.

" " " frigo GB 599 F.B.

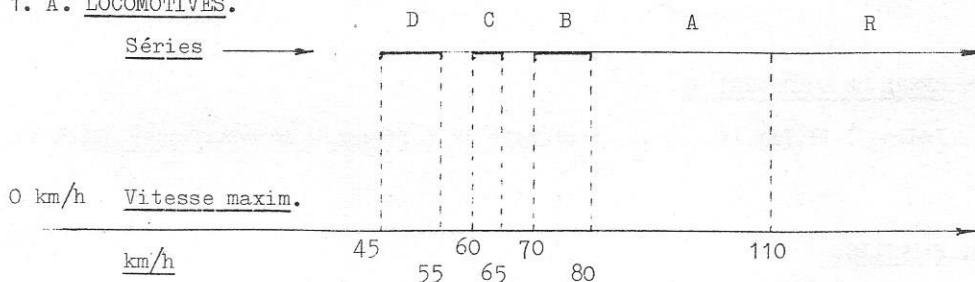
Minéraliers Dacker COCKERILL - nouvelles inscriptions

Céréaliers 94 M³ Dacker
+ décorations spéciales.

CONNAISSEZ - VOUS ...?

IDENTIFICATION DU MATERIEL DE TRACTION SUISSE.

1. A. LOCOMOTIVES.



Série E = locomotives pour service de manoeuvre.

Série T = tracteurs.

B. AUTOMOTRICES ET VOITURES DE COMMANDE.

Série A = automotrice à voyageurs 1ère classe

Série AB = " " " 1ère et 2ème classe

Série B = " " " 2ème classe

Série BD = " " " 2ème classe + compartiment à bagages.

Série D = " à bagages

Série R = " rapide (vitesse supérieure à 110 Km/h).

../..

REPertoire DES LOCOMOTIVES SUISSES.

	LILIPUT CONTINU	LILIPUT ALTERN.	HAG C.	HAG ALT.	MARKLIN	HAMO	ROCO CONT.	ROCO ALT.	LIMA	FLEICH. CONTINU	FLEICH. ALT.	KLEIN- BAHN
LOCOMOTIVES A VAPEUR												
E 3/3 Tigerli	3350											
E 3/3 Feidschos- sen	3351											
A 3/5	10750	10755					4111 A	14111 A				
G 5/6												
LOCOMOTIVES ELECTRIQUES												
A/e 3/6 ^I verte									208117			
A/e 3/6 ^I brune					3167	Oui			208118			
A/e 3/6 ^{II} verte					3151	Oui						
A/e 3/6 ^{II} brune												
Be 4/4												Oui
Be 4/6 ^{II} verte												
Be 4/6 ^{II} brune							4191 A	14191 A				
Be 6/8 ^{III}	11250	11255			3167	Oui	4191 B	14191 B				
Crocodile												.../...

24

LOCOMOTIVES
ELECTRIQUES

	LILIPUT CONTINU	LILIPUT ALTERN.	HAG C.	HAG ALT.	MARKLIN	HAMO	ROCO CONT.	ROCO ALT.	LIMA	FLEICH. CONTINU	FLEICH. ALT.	KLEIN- BAHN
Ae 4/7	4750	4755			3050	Oui						Oui
Ae 6/6 (moustache)									208046			
Ae 6/6				240			4195 S					
Ae 8/8 BLS			241	225								
Re 4/4 ^I série 1			226	220								
série 2 verte			221	220	3014	Oui			208067			Oui
série 2 TEE			231	230								
Re 4/4 ^{II} SBB-CFF un pantographe			161	160								
un panto BLS			181	180						4340	14340	
un panto Swiss- Express			211	210						4341	14341	
Re 4/4 ^{II} 2 pan- tos (verte)												..//..
2 pantos TEE												

24

le coin de la technique

CA COLLE ? (Suite)

3) LA COLLE PLASTIQUE (Colle maquette en tube).

C'est du plastique... et du solvant. Généralement à base de polystyrène, elle convient pour ce dernier et ses cousins (ABS...). Elle laisse un film lorsque le solvant s'est évaporé, et ce film permet de faire adhérer des supports poreux au plastique, ou de compatibiliser des plastiques différents (voir ci-dessus le problème de la colle solvant).

En bref, elle unira bois, balsa ou papier au plastique, ou plastique entre eux quand la colle solvant est inefficace.

Avantages : - son prix peu élevé
- sa tolérance due à la formation d'un film après séchage.

Inconvénients : - elle tend à former des fils et des bourrelets peu esthétiques
- attaque les plastiques
- résiste mal à la chaleur et aux solvants.

Ce qu'elle ne colle pas : les métaux.

Conseil : Evitez-la si vous pouvez, car elle est généralement exaspérante à poser (fils, bourrelets...). Sinon employez-la avec beaucoup de soin.

../..

../..

4) L'EPOXY (Colle à deux composants, Araldite...).

On mélange deux sirops, ça durcit et ça colle !... mais pas sur tout ! Grâce à l'époxy, on obtient les meilleurs joints sur les supports poreux : au point que le collage est presque toujours la partie la plus résistante de l'assemblage. En cas d'"accident", ça casse ailleurs dans les pièces. Les métaux, s'ils sont bien préparés (voir remarque préliminaire) adhèrent bien aussi, encore que les métaux cuivreux (cuivre, laiton) soient moins évidents.

Les plastiques, dans leur ensemble, n'aiment pas l'époxy. Mais ici, vous pouvez utiliser une astuce : forez de petits trous dans la pièce (sous le futur collage) et remplissez-les de colle. Encollez alors les surfaces. Comme l'epoxy ne se rétracte pratiquement pas à la prise, les petits " tenons de colle ainsi réalisés assureront l'ancrage de la masse de colle.

Avantages : - joints extra-dur (après prise complète - c-à-d plusieurs jours)
- sert aussi de mastic bouche-trou qu'on peut limer, poncer etc... car elle ne se rétracte pas
- résiste admirablement à la chaleur et à tous les solvants.

Inconvénients : - l'epoxy " 5 minutes " ne vous laisse guère de temps pour figoler, et il faut sans cesse en préparer de petites quantités pour les travaux d'une certaine ampleur.
- l'epoxy normale met plusieurs heures à faire prise ; ce n'est pas toujours pratique.
- son prix, s'il en faut de grandes quantités.

Ce qu'elle ne colle pas : certains plastiques.

Conseils : - Soyez très soigneux pour la préparation des surfaces à coller ; dépolissez les surfaces trop lisses.
- N'essayez pas d'utiliser une époxy qui commence à prendre (qui devient une gelée style " confiture ou qui file ") : l'adhérence serait très faible ou nulle.

A SUIVRE

Philippe MONIOTTE.

AGENDA

ALAF Les réunions du premier mercredi et du troisième vendredi, seront des réunions "libres" pendant les mois de juillet et août.

MTUB/MSVB jours d'ouverture du musée du tram à Woluwé (transport urbain bruxellois): samedis et dimanches de mi-avril à fin septembre. (de 13h00 à 19h00)
les samedis durant la même période:
l'après-midi, voyages en trams historiques entre Woluwé et Tervuren.

CFS jours de circulation de la ligne à Damre (près de la carrière de Sprimont - voie étroite 60 cm - chemin de fer industriel traction diesel): du 1 mai au 15 septembre les premiers et troisièmes dimanches du mois.

CFV3V jours de circulation de la ligne Mariembourg treignes (voie normale - traction vapeur et autorails): tous les samedis dimanches et jours fériés jusque fin septembre et tous les lundis mardis et jeudis en juillet et août; deux trains à vapeur en service les 31 mai, 21 juillet, 22 juillet et 15 août.
Festival vapeur: les 15 et 16 septembre.

Autres communications:

Li Trimbleu: jours de circulation de cette ligne musée (voie métrique - trams diesel) de Trembleur à Mortroux via Dalhem: dimanches et jours fériés jusqu'au 30 septembre + certains jours en semaine; renseignements (également pour visite du musée des mines et excursion sur la Meuse): Complexe Touristique du Charbonnage Blégny-Trembleur, rue L. Marlet, 23 4570 Blégny-Trembleur. Tél: 041/87.43.32

Bonnes vacances