

CORRESPONDANCE

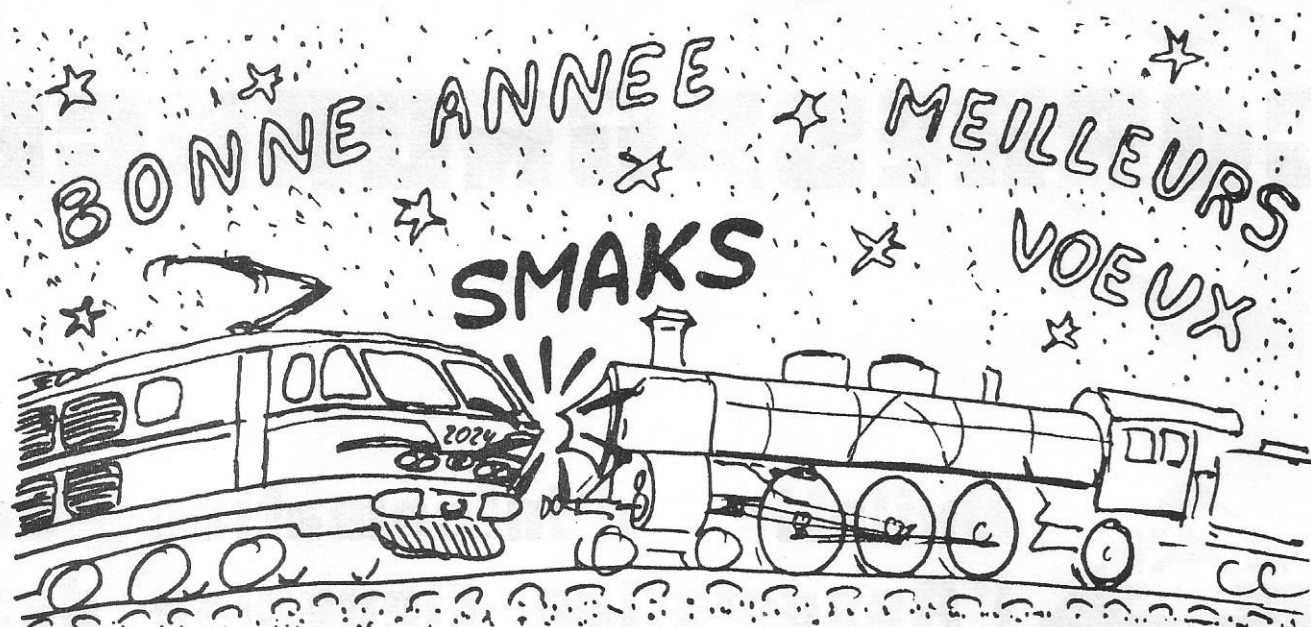


**Bulletin d'information de
l'Association Liégeoise des
Amateurs de chemins de Fer**



Janvier

1981 n° 1



CORRESPONDANCE

Revue bimestrielle

Comité de rédaction :

P. CASINI J.R. LEJEUNE D. PIRON

Animation: J.R. LEJEUNE

Editeur responsable :

D. PIRON, rue de l'Eglise, 76, 4600 LIEGE

Le numéro: 40 F.

Abonnement (1 an = 6 numéros): 200 FB.

règlement au compte n° 240-0883802-39
de ALAF asbl.

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

Tout courrier concernant l'ALAF doit être adressé
au SECRETARIAT: rue Doumier, 49

4300 ANS

téléphone : 041 / 63 33 26

CORRESPONDANCE est envoyé gratuitement aux membres
d'ALAF asbl.

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

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

Dactylographie : R. DE TIEGE D. LOMBARD

Dessins : L. GREGOIRE

Maquette : J.R. LEJEUNE

N°1

JANVIER

1981

sommaire

Editorial	3
Agenda	3
Presse ferroviaire	4
Rail News	5
A lire... et relire	8
Quoi de neuf?	8
Sélection	9
Trucs et ficelles	10
Renouvellement des abonnements	11
Et si on voyageait	12
Compte rendu: le ballast	13
Renouvellement des cotisations	14
Compte rendu: la standardisation	16
Bourse	18

En supplément: Index 1980

couverture

Samedi 27 décembre, alors que
des courageux travaillent au
local, le 5811 atteint
la halte de Voroux-Goreux.

Janvier 1981... Voici maintenant deux ans que l'ALAF a été fondée. Deux ans pendant lesquels nous avons patiemment attendu un local où nous serions bien chez nous.

Eh bien, c'est fait! Nous l'avons, notre local. Grâce à la tenacité du Comité dont c'était l'objectif n°1, nous avons trouvé un local à Voroux-Goreux.

D'accord, c'est à \pm 10 km du centre de Liège. "C'est loin" diront certains, mais notre passion commune n'est-elle pas assez forte pour franchir ces quelques kilomètres supplémentaires?

Allons, faites comme un de nos membres, venez aux réunions en train... l'arrêt de Voroux-Goreux ne se trouve qu'à 100 mètres du local. Excellente occasion de prendre le train n'est-ce pas!

Bien entendu, vous pouvez aussi venir en voiture ou en bicyclette...

Enfin, grâce à une poignée de courageux qui travaillent d'arrache-pied à son aménagement, nous pourrions inaugurer le local le SAMEDI 17 JANVIER à 14h.30, et y faire rouler des rames sur notre réseau.

Ne manquez pas cet événement et venez tous nombreux accompagnés de votre épouse.

Richard ORBAN

Comment se rendre au local?

PAR LE TRAIN

Le local se trouve à 100 mètres de la halte de Voroux-Goreux.

	(A)	(A)	(A)
Liège-Guillemins	18.36	19.02	19.55
Liège-Haut-Pré	18.39	19.05	19.58
Montegnée	18.42	19.08	20.01
Ans	18.45	19.11	20.12
Bierset-Awans	18.46	19.14	20.15
Voroux-Goreux	18.53	19.16	20.18

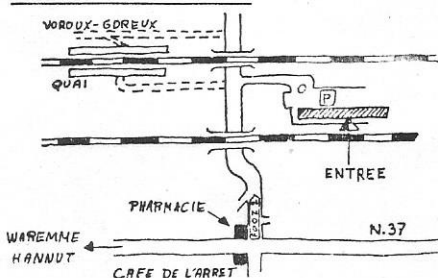
(A) Supprimé les samedi, dimanche et fériés.

Voroux-Goreux	21.05
Bierset-Awans	21.08
Ans	21.12
Montegnée	21.15
Liège-Haut-Pré	21.17
Liège-Guillemins	21.20

Supprimé les dimanche et jours fériés.

Prix du billet de 2^{ème} classe, de Liège-Guillemins à Voroux-Goreux: 33F.

PAR LA ROUTE



BIERSET

Samedi 17 janvier à 14h.30

Inauguration du local de Voroux-Goreux.

Vendredi 23 janvier à 19h.00

Séance de travail sur le réseau modulaire. Pour des raisons qui n'échapperont à personne, tous les modules devront être au local dès le début de la séance.

Mercredi 28 janvier à 19h.00

Le relief du réseau: implantation et construction. Par R.ORBAN et A.SAENEN.

Mercredi 18 février à 19h.00

Le Ffestiniog Railway, chemin de fer touristique. Par A.THONON.

Vendredi 27 février à 19h.00

Séance de travail sur le réseau modulaire.

Mercredi 4 mars à 19h.00

Assemblée Générale statutaire. Pour la bonne marche de l'ALAF et pour que ses activités répondent aux aspirations de chacun, il est souhaitable que tous les membres soient présents. L'Assemblée sera suivie d'une projection de diapositives illustrant l'histoire du train-jouet de 1880 à 1980. Ces vues ont été prises à l'exposition "UN SIECLE DE TRAIN-JOUET (Tin-plate et modèles à l'échelle)" qui s'est tenue à Bâle du 25 octobre au 9 novembre 1980.

Vendredi 13 mars à 19h.00

Ultime séance de travail sur le réseau modulaire.

HORAIRE DES REUNIONS

- 19h.00 ouverture du local.
- 19h.45 exposé, présentation ou projection.
- 20h.30 animation réseau.
- 20h.45 tirage de la tombola.

Des boissons seront en vente dans le local et la bibliothèque sera accessible dès la réunion du 18 février.

ECHANGEUR DE LONCIN

LONCIN

MONTGNEE

GRACE-HOLLOGNE

LIÈGE

LIÈGE

SERAING

GRACE-HOLLOGNE

NAMUR

Presse ferroviaire

Model Railway - novembre 80

Un réseau vapeur anglais à l'échelle O et bien dans la tradition réaliste d'outre-Manche: présentation des nouveautés pour nos amis anglais; OBB type 4030 emu, BR Warship de Palitoy, le APT (Advanced Passenger Train) de Hornby et des modèles en N de GRAHAM FARISH: quelques idées de diorama de petite taille et un reportage sur un réseau U.S. digne de Model Railraoder.

Eisenbahn Magazin - novembre 80

Un article très complet sur les chemins de fer suisses, et du BLS en particulier, le tout agrémenté de magnifiques photos; un répertoire complet des vapeurs suisses et du matériel du BLS. Un reportage du festival vapeur à LIBEREC en Tchécoslovaquie. Un plan de la Ae 6/8 du BLS.

Pour la partie modélisme: cent ans d'histoire du modélisme ferroviaire et un super article sur le thème du BLS en miniature avec une transposition de la gare de Blausee-Mitholz (bâtiment KIBRI). Une étude comparative sur tout le matériel suisse en HO et en N, sur la construction d'une voie Märklin à partir d'éléments destinés au continu et sur l'élaboration des véhicules routiers. Et toujours de très beaux clichés couleurs de réseaux privés.

Eisenbahn Magazin - décembre 80

Un article sur les E 1501 et sur les "Gesellschaftswagen" (voitures de loisirs) avec une liste récapitulative ainsi que de belles photos sur un réseau secondaire dans l'Arlberg.

Pour le modélisme: un exposé sur la construction du réseau et principalement concernant les courbes (et de très beaux graphiques; une église construite par un amateur allemand et dont le carillon est fonctionnel; la suite de l'article sur l'élaboration des véhicules routiers, et enfin une présentation des nouveautés sur le marché allemand: PIKO HO vapeur série 41; BEHO: une voiture KB 41 et un wagon pour transport de troncs d'arbres; FLEISCHMANN HO: la vapeur O30, et les voitures prussiennes; TRIX HO: modèles bavarois (voitures 3 essieux et wagons).

Model Railraoder - novembre 80

Présentation de semi-prototypes de trains-voyageurs U.S. et leurs transpositions en HO (en particulier, une rame du Kansan City Southern). Plans pour la construction d'un four industriel, et pour le montage d'un pont basculant. N'oublions pas les réseaux avec le "South Ridge Lines" à particularité industrielle et le "Shell Point's Gulf Coast RR" à particularité art rococo ferroviaire, sans oublier les habituelles "Trackside photos".

Model Railway Constructor - décembre 80

Un très beau réseau, le "Woodland 142" à l'échelle peu usitée du TT. Un article sur la D.B., et plus particulièrement, sur la vallée de la Moselle. La rubrique "Constructors Review" présente les nouveautés sur le marché anglais. Des exemples de livrées des locomotives du LT & SR, et l'index de l'année 1980.

Loco Revue - novembre 80

Dans la série "réseaux modèles", quelques clichés d'un réseau modulaire d'ambiance SNCB, des photos du dépôt vapeur de Montluçon et un plan pour la construction d'un poste de distribution électrique. Dans la rubrique "TEST", Loco-Revue nous présente un essai du locotracteur Y 7435 de CARMINA; de la locomotive électrique type 16 de la SNCB et de la "NIAGARA" série 800 UNION PACIFIC de Rivarossi.

Loco Revue - décembre 80

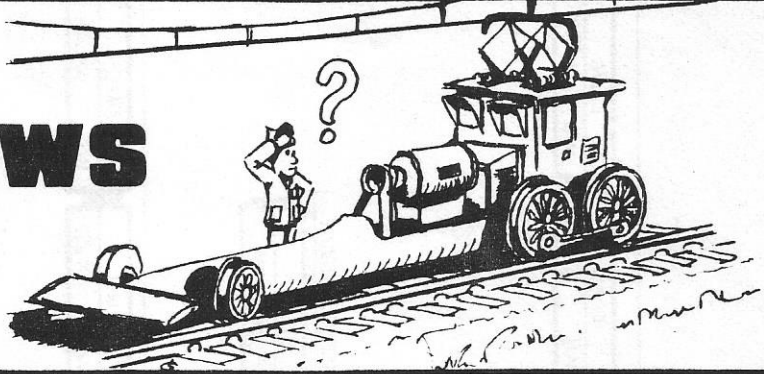
Le réseau du musée de Lucerne représentant le Gothard: de magnifiques clichés couleurs; une série en HO fabrication style U.S.; un article sur l'utilisation réaliste du matériel moteur de la SNCF en HO et N; le test des BR 55 et BR 78 de Arnold en N et de la BB 71000 RMCF en HO; le plan du mois sur la CC 21003; un article sur la construction des appareils de voie; dans la série "Un projet par mois", une très belle étude sur le site de SAINT-GIRONS (une ligne secondaire), et enfin, la présentation des nouveautés: Europolitrain: voiture UIC type Y de la SNCF; FOBBI: locomotive diesel BB 67007 de la SNCF (prix: ± 420 Fr.B.); JOUEF: la gare monumentale et de nouvelles voitures Corail; ROCO: automotrice de la DB et sa remorque; et enfin, la voiture-restaurant UIC de Rivarossi.

Rail Magazine - N°43

La mise en service des automotrices SNCF du type Z 2; la nouvelle gare souterraine de Paris Lyon; un aperçu des chemins de fer tchécoslovaques (CSD); des photos d'un voyage de la 141 R 1244 de Winterthur à Mulhouse; souvenir vapeur avec la 150 P; la troisième partie de l'article sur les étapes de la traction vapeur (de 1887 à 1909); le matériel 3° rail de l'Ouest; le festival vapeur de LIBEREC (CSD), et pour terminer, quelques annonces concernant le modélisme.

D.Piron

RAIL NEWS



De nouvelles locomotives électriques pour la S.N.C.B.

Le ministre Guy SPITAEELS vient d'autoriser la S.N.C.B. à passer commande de 30 locomotives à grande puissance.

Ces machines formeront le type 27 et elles développent une puissance de 4150 kilowatts.

Elles seront destinées à la traction de convois de voyageurs appelés à circuler à 160 km./h.

Ces machines pourront également tirer des trains de marchandises lourds sur les lignes qui seront électrifiées dans les années à venir.

Elles seront construites par la B.N.Constructions Ferroviaires et les A.C.E.C. de Charleroi, et représenteront un investissement de 2,7 milliards de francs.

Les premières machines seront livrées à partir de fin 1982.

R.ORBAN

SUITE ET FIN DE LA LISTE DES TRAINS CREEES PAR LA C.I.W.L.

1927 LONDON-VICHY-PULLMANN-EX.	Calais-Paris-Vichy	WSP-F
1927 CALAIS-BRUXELLES-PULLMANN-EX.	Calais-Bruxelles	WSP-F
1927 TORINO-CANNES-PULLMANN-EX.	Torino-Cannes	WSP
1927 MILANO-ANCONA-PULLMANN-EX.	Milano-Ancona	WSP
1927 ANATOLIA EXPRESS	Haidarpascha-Ankara	WL-WR-F
1928 EDELWEISS	Amsterdam-Luzern/Zürich	WSP-F
1928 PARIS-CÔTE BELGE-PULLMANN-EX.	Paris-Knokke/Oostende	WSP-F
1928 TORINO-VENEZIA-PULLMANN-EX.	Torino-Paris	WSP
1928 ROMA-NAPOLI	Roma-Napoli	WSP
1929 OISEAU BLEU	Paris-Antwerpen	WSP-F
1929 OOSTENDE-KÖLN-PULLMANN-EX.	Oostende-Köln	WSP-F
1929 CÔTE D'AZUR PULLMANN EXPRESS	Paris-Vintimiglia	WSP-F
1929 CARPATI-PULLMANN-EXPRESS	Bucaresti-Kronstad	WSP
1929 DUNAREA-PULLMANN-EXPRESS	Bucaresti-Galat	WSP
1929 SUNSHINE EXPRESS	Cairo-Luxor	WSP
1929 TRAIN DE NUIT(puis TRAIN BLEU)	Paris-Vintimiglia	WL-WR
1929 TRAIN DE NUIT	Warszawa-Posen	WL
1930 TAURUS-EXPRESS	Haidarpascha-Rayak	WL-WR-F
1931 GOLDEN-MOUNTAIN-PULLMANN-EX.	Montreux-Interlaken	WSP-WR
1931 RIVIERA-NAPOLI-EXPRESS	Amsterdam/Berlin-Can /Rome	WL-WR-F
1936 NIGHT-FERRY	Paris/Bruxelles-London	WL
1936 TYROL-EXPRESS	Calais-Salzburg	WL-WR-F
1945 ANKARA-EXPRESS	Ankara-Haidarpascha	WL-WR-F

Un autre grand train aussi évoqueur et légendaire que l'Orient-Express est LE TRAIN BLEU qui relie Calais-Paris à Ventimiglia.

Prises à des années de distance, les compositions schématiques ci-après montrent l'évolution et la succession de la traction du matériel roulant, des destinations et celui du nombre des voitures.

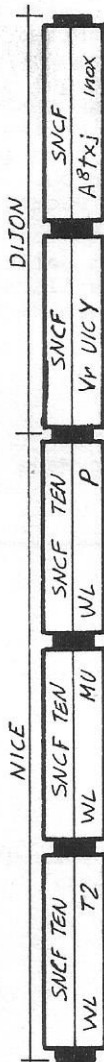
Le nom de "TRAIN BLEU" lui est resté, mais ce n'est plus le train des Lords anglais qui se rendaient sur la Côte d'Azur.

Il était beau, il était bleu comme la Méditerranée.

P. CASINI

1980

VENTIMIGLIA

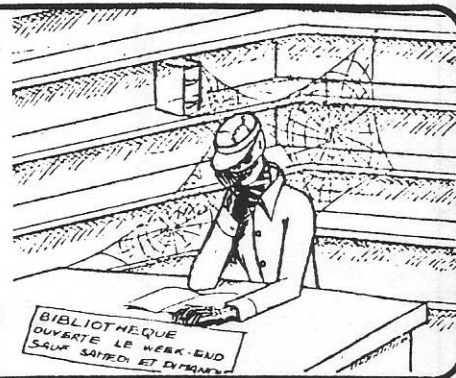


LEGENDE

(1) IDENTIQUES EXTERIEUREMENT ; (2) CIVL, CIWLT ET PUIS TEN POOL ; (3) IDENTIQUES EXTERIEUREMENT ; (.....) = MARQUE OU MODELE DISPARU DU COMMERCE.

CIWL FOURGON	"HO"	FRANCE-TRAINS / RIVAROSSI	"N"	RIVAROSSI	CIWLT WL M/MU	(2)(3)	LIMA / RIVAROSSI	"HO"	LIMA / RIVAROSSI	"N"	RIVAROSSI
CIWL WR		FRANCE-TRAINS / RIVAROSSI		LIMA / RIVAROSSI	CIWLT WL T2	(2)	R. M. A.		FLEISCHMANN		
CIWL WL Lx 10/16/20	(1)	FRANCE-TRAINS / RIVAROSSI		RIVAROSSI	SNCF A6 rTj inox		EUROPOLITRAINS	/			
CIWL SALON- BAR		R. M. A.		LIMA	SNCF A8 Ljx inox		EUROPOLITRAINS / JOUEF / (HORNBY)	/			
SNCF FOURGON D ² d		JOUEF / FRANCE-TRAINS	/		SNCF Vr Uic Y		JOUEF	/			
CIWLT WL P	(2)	KLEINBAHN / (POCHER) / RIVAROSSI		IBERTREIN	SNCF A9 c9 ux		MOUGEL	/			
CIWLT WL U	(2)	(FLEISCHMANN) / MÄRKLIN	/		SNCF B ¹⁰ c ¹⁰ ux		MOUGEL	/			

A LIRE ... ET RELIRE



Encore un livre sur les locomotives, me direz-vous. Oui, mais il ne s'agit pas de l'un de ces superbes albums, fort coûteux, qui sont surtout des livres d'images qui proposent une succession d'admirables photographies avec un minimum d'explications.

Celui-ci est beaucoup plus modeste et veut retracer succinctement l'histoire de la locomotive en ne retenant que ses étapes les plus importantes. Au fil des pages, qui se lisent sans le moindre effort, l'auteur nous rappelle les débuts héroïques du chemin de fer et le fameux concours de Rainhill qui, après l'inauguration de la ligne de Stockton à Darlington en 1825, fut le grand événement britannique de l'année 1829. Car chacun sait que l'épopée ferroviaire fut d'abord l'affaire des Anglais.

Bientôt cependant le continent prend conscience de l'importance des réalisations d'Outre-Manche et la locomotive ne tarde pas à pénétrer en France, en Belgique, en Allemagne. Clive Lamming en profite pour donner un aperçu didactique mais bienvenu du fonctionnement de la machine à vapeur illustré d'une série de croquis qui, comme chacun le sait, valent mieux que de longues explications.

Les performances et perfectionnements de la locomotive sont décrits en d'excellentes pages de vulgarisation: le triomphe des "Crampton", l'apparition des "Compound", l'époque des "Atlantic", l'âge d'or des "Pacific". Et puis vient le jour des adieux à la vapeur. Avant de quitter la scène, la vapeur livre des locomotives merveilleuses telles, en France, la 232 dessinée par Marc

de Caso et la 242 d'André Chapelon, ou aux U.S.A. la monstrueuse "Big Boy".

Mais la lutte est inégale et la place doit un jour être cédée aux engins diesel et électriques que l'auteur décrit avec moins de lyrisme.

L'ouvrage se termine sur la question "Le chemin de fer a-t-il un avenir?" et la réponse est pleine d'optimisme. L'auteur pense, à juste titre, qu'après s'être fatigué de l'avion (sauf long courrier, bien sûr) et de la grosse voiture dévoreuse d'essence, l'homme reviendra vers des moyens de transport fiables, économiques, aux données connues et qu'ainsi il donnera une nouvelle vie au chemin de fer et à la locomotive.

Diverses annexes clotent le livre. Nous en retiendrons particulièrement deux. L'une, invitant le lecteur à visiter le célèbre musée de Mulhouse, donne un plan de la disposition des véhicules qui s'y trouvent exposés. L'autre est un tableau descriptif pratique de trente chemins de fer touristiques français avec tous les renseignements nécessaires pour qui voudrait consacrer ses prochaines vacances à une prospection des provinces françaises.

Au total, il s'agit d'un bon petit ouvrage, comportant de nombreuses illustrations, dont je recommande la lecture à tous.

R. van der Made

QUOI DE NEUF ?

JOUEF:

Voiture Corail à l'échelle exacte du 1/87°

Réf. 5364: 1° classe A11u - type VU75

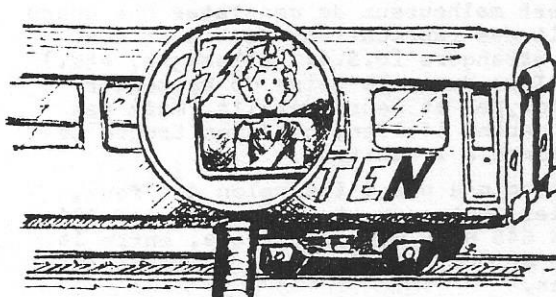
" 5365: 2° classe B11u - type VU78SL

" 5366: 2° classe couchettes B10C10ux - type VU75

HERPA:

Camion Mercedes-Benz pour transport d'autos, Voiture Porsche 911S avec spoiler.

SELECTION



INTRODUCTION

Le "caimano" (caïman, est peut-être la dernière série de machines caractérisées par leur articulation. Cette disposition d'essieux et des deux demi-caisses articulées sur le bogie central et reliées par un soufflet se retrouve sur les séries précédentes E 636, E 645 I, E 645 II, E 646 I et E 646 II. C'est le profil de certaines lignes de grande et moyenne importance qui a porté le bureau d'études des FS à Florence à concevoir depuis 1940 ce genre de machines originales.

Les FS ont toujours rejeté la conception classique d'une locomotive CC ou Co'Co'. Aujourd'hui, la tendance en Europe à concevoir des machines Bo'Bo'Bo' ou Bo'Bo' à grande puissance leur donne raison. Cela parce que le rodage CC impose à la voie, en courbe, un effort majeur et aussi une usure plus grande à cause du grand empattement rigide du bogie.

Pour appuyer cette thèse, il suffit de regarder le rodage des nouvelles machines: Re 1010 ASEA SJ; E 111 et E 120 DB; E 1044 ÖBB; BB 15000, BB 22200 et BB 7200 SNCF; E 444 FS, Re 4/4 IV SBB; E 1600 NS, et bientôt les types 27 de la SNCB.

Par contre, comme locos CC construites récemment, il n'y a eu que le type 20 SNCB, la E 151 DB et les CC 6500 et 21000 SNCF. Les Suisses eux-mêmes, quand ils ont dû étudier une nouvelle machine destinée surtout au St.Gothard, après avoir fait rouler (en remorque) une E 646 II, prêtée par les FS, ont adopté le rodage Bo'Bo'Bo' pour leur Re 6/6. La question de la caisse articulée est secondaire. Les CFF, après les essais de 2 prototypes (Re 6/6) avec articulation verticale (les FS utilisent le système de la rotule) ont adopté une caisse rigide pour les modèles de série. Les FS ont fait de même sur leur dernière née, la B-B-B E 633 (bogies monomoteurs à empattement réduit). L'E 656 développe 4200 Kw (puissance continue) et peut rouler à 150 Km/h. Sa masse en service est de 120 tonnes. Elle est destinée au service voyageurs, mais il n'est pas exclu de la voir occasionnellement en tête de trains de messageries ou TEEM.

L'E 656 dérive directement des E 646 qui ont été et qui sont encore la série de machines la plus réussie du parc italien.

"Caïmano" est le nom de baptême officiel de l'E 656. C'est devenu une tradition de désigner du nom d'un animal une nouvelle série de locomotives. C'est le résultat

d'un concours organisé par les FS et qui est ouvert à tous. Celui qui gagne le concours reçoit un prix sous forme d'un libre parcours sur le réseau FS à concurrence de 2 ou 3000 Km.

Il y en a, j'en suis certain, qui sourient de tout cela. Peut-être pensent-ils que le parc des locos italiennes ressemble à un zoo ou à un cirque....! En tous cas, tous ces "reptiles" et ces "félins" (la nouvelle E 633 a été baptisée "Tigre") roulent entre 150 et 200 Km/h. sur des lignes principales à longues barres soudées, traverses en béton et répétition des signaux à bord. Les retards, ça c'est une autre histoire.

LE MODELE LIMA

Bien que RIVAROSSA avait annoncé le premier son modèle, c'est la maison de Vicenza qui, grâce à son dynamisme, arrive la première sur le marché.

Chose surprenante, l'E 656 de LIMA, dans l'ensemble, n'est pas si mal et elle restitue bien l'allure du prototype. Malheureusement, à la loupe, il y a des défauts qui sautent aux yeux. Les pantos ne sont ni réalistes, ni fonctionnels; les soufflets sont mal reproduits; les vitrages non rapportés, mettant en évidence l'affreuse épaisseur du plastique de la caisse. Les essieux et les attelages restent d'une grossièreté digne de la marque.

Le moteur, quoique robuste, est bruyant et pas souple du tout. Les engrenages et essieux moteurs, souvent voilés, donnent le coup de grâce au fonctionnement de la loco.

Par contre, les dimensions sont respectées dans la majorité des cas et la gravure est bonne. Les bogies sont conformes et bien gravés, même s'ils souffrent de quelques simplifications. Les inscriptions sont claires et nettes, et la livrée est conforme, même si la séparation entre les différentes bandes n'est pas toujours nette. Le prix est bon pour le produit proposé, on ne pourrait pas demander plus.

Ceux qui voudraient se donner la peine de l'élaborer doivent garder le châssis, les bogies et la caisse. Le reste est à remplacer.

LE MODELE RIVAROSSİ

Il est malheureux de constater que quand il s'agit des fabrications destinées aux marchés étrangers (U.S.A., Allemagne, etc.) RIVAROSSİ se donne la peine de respecter les prototypes et leurs détails, mais pas pour le marché italien, qui s'en trouve pénalisé comme à l'habitude.

La loco n'a pas d'inversion des feux, les bogies sont ceux employés pour l'E 424, E 636, E 645 et E 646, alors que, entre la première et l'E 656 il y a eu au moins 3 variantes.

Les pantos se rapprochent plus de la réalité, mais ne sont pas encore assez fins. L'écusson FS n'est même pas en relief (LIMA l'a fait).

L'échelle HO n'est pas respectée vu que toute la production est au 80°, donc surdimensionnée. Le reste (il ne reste que la caisse et la décoration) est à la hauteur de la réputation de la maison de Como.

C'est un modèle qui ne vaut pas le prix qu'on en demande. Je dirai même qu'il est indécent, voire scandaleux, d'en demander 2.700 Fr., soit 2.000 Fr. plus cher que le modèle LIMA.

Quand on pense que RIVAROSSİ a seulement dû faire graver les deux demi-caisses, lesquelles ne comportent pas de grandes difficultés, le reste ayant été pris sans aucune modification de l'E 636, 646, etc.

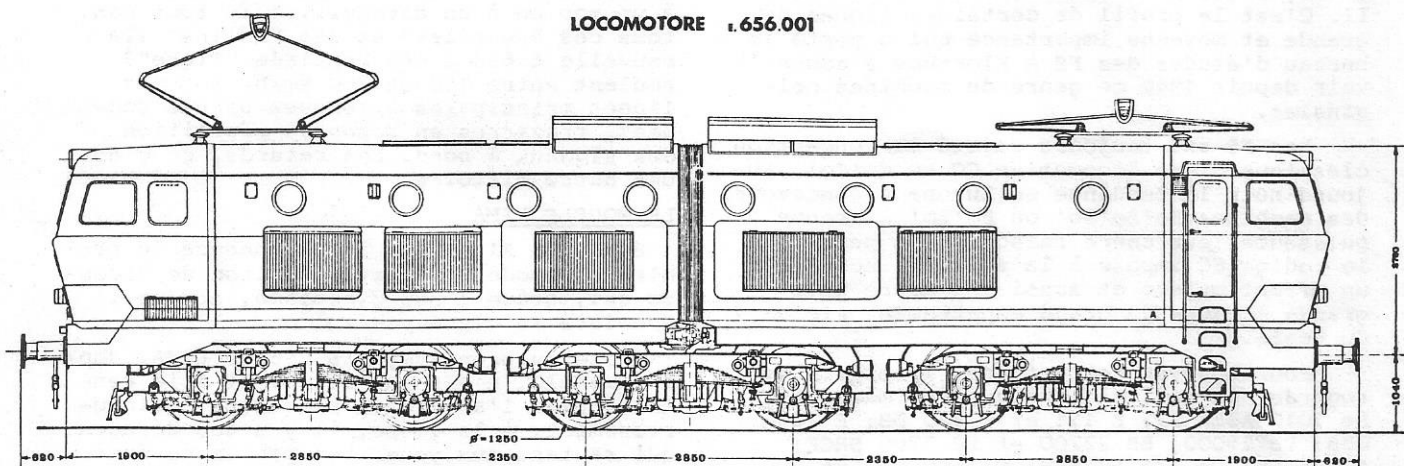
CONCLUSION

Voici une conclusion qui a un léger goût amer.

Si seulement LIMA voulait revoir non seulement la gravure mais aussi la conception générale de ses modèles, je crois que l'E 656 de RIVAROSSİ resterait sans clientèle.

Le tableau conclut en faveur du modèle RIVAROSSİ, mais concernant le prix, il y a un gros "mais".

P.CASINI



TRUCS ET FIGELLES

La couleur noire mate s'obtient difficilement. Voici comment procéder pour obtenir un meilleur résultat.

Remplir une 1/2 boîte de couleur. Compléter avec du white spirit.

Lorsque le tout aura reposé une semaine, la couleur s'est déposée dans le fond. Vous pourrez l'utiliser en allant la chercher dans le fond sans mélanger l'ensemble. La couleur noire s'étend alors très bien et sèche rigoureusement mate.

D.PIRON

Pour imiter le charbon en tas (dans un wagon ou sur le décor), laisser couler du sable (ou du sucre, ou du plâtre, ou tout autre chose) jusqu'à ce que le tas soit formé. Ensuite, laisser tomber délicatement la colle diluée sur le tas jusqu'à ce qu'au moins toute sa surface soit enduite. Peindre après séchage, en noir mat par exemple.

L.GREGOIRE

T A B L E A U C O M P A R A T I F (E 656 FS)

CARACTERISTIQUES	LIMA	RIV.	NOTES
1) <u>Caisse</u>			
longueur	3	1°	° 227 mm contre 210 pour l'échelle HO
toiture	3	3	
bas de caisse	3	3	
extrémités	2	3	
moulage	2	3	
accessoires	2*	2°	* soufflet mal reproduit * pas d'accessoires en relief * non rapporté
vitrage	1*	3	
décoration	2*	3	* bavures entre bandes de couleur
pantos	1	2	
éclairage	2*	3	* intensité trop forte qui se refléchit dans la caisse
2) <u>Bogies</u>			
dimensions et proto.	3	2	
détails	3	0°	° non conformes
teinte	2*	3	* un peu brillante
essieux	1*	3	* grossiers; boudins hauts; chromés au lieu d'être peints en rouge * grossiers
attelages	1*	2°	° discrets mais ne possèdent pas d'anneau d'origine * pas souple du tout
jeu et débattement	1*	3	
prise de courant	3	3	
3) <u>Ensemble locomotive</u>			
poids	3	3	
adhérence	2*	2°	° bandage en matière plastique ° trop rigide
puissance	2	3	
roulement	1*	3	* pas souple aux basses vitesses
niveau bruit	1*	3	* trop bruyant
démontage	3	3	
comportement s/app. de voie	2*	2°	° sur appareils de certaines marques ° cause boudin
alimentation	1*	3	* pantos non fonctionnels
compatibilité avec autres marques	3	3	
TOTAL:	55	70	
% d'approche de la fidélité	68	86	
essieux entraînés	2	2	
bandages d'adhérence	2	2	
année de sortie des modèles	1975	1976	
réf. catalogue	8064	1453	
prix en Fr.b.	695	2700	

RENOUVELLEMENT DES ABONNEMENTS

Nous espérons que vous avez eu beaucoup de plaisir à lire notre bulletin d'information et qu'il vous a apporté de précieux renseignements.

N'hésitez pas à nous faire des suggestions, nous en tiendrons compte dans la mesure du possible.

La meilleure façon de nous affirmer votre confiance, c'est de renouveler votre abonnement à CORRESPONDANCE en versant 200FB au compte 240-0883802-39 de ALAF asbl à Liège et ce, avant le 1^{er} janvier 1981.

D'avance nous vous en remercions.

ET SI ON VOYAGEAIT

"...EN INTERAIL"

CHAPITRE II : DE KÖLN A ANCONA VIA ÖSTRIA

Dans tous pays se sont formés des organismes qui ont pour objet de défendre les intérêts d'une profession. Cela ne mériterait peut-être pas d'être mentionné, car les journaux s'en chargent déjà abondamment. Mais le jour où plein d'ardeur j'allai quitter le Royaume de Belgique pour me diriger vers le Sud, quel ne fut pas ma stupéfaction d'apprendre que le groupe LOCO entamait un mouvement de grève. Ce qui signifiait que le personnel de conduite étant très réduit, les roulements des trains seraient diminués voire annulés. Mais je fus très vite rassuré : cette grève n'affectait pas les relations internationales. Après une demi-heure d'attente durant laquelle je m'amusai à regarder les fonctionnaires inquiets, l'"OSTENDE-COLOGNE" entra en gare des Guillemins. Lorsqu'il s'ébranla vers l'Allemagne, assis dans un compartiment douillet et vide, je commençai enfin à goûter au plaisir du train.

Il est assez curieux de remarquer que les gens qui désirent se rendre vers l'Italie, traversent généralement la France, alors qu'il est tout aussi aisé de s'y rendre par la RFA. Pourtant ce n'est pas pour cette raison que je me rendais à Köln. En fait je devais payer les trajets effectués en Belgique et pour ne pas que la somme soit trop onéreuse, j'avais décidé de partir par la frontière la plus proche, l'Allemagne.

Après les routines coutumières, contrôle du billet, douane belge, douane allemande, j'arrivai à Köln. D'abord une petite visite de la gare s'imposait. C'est presque miraculeux, on trouve tout ce qu'on veut dans les couloirs et la salle des pas perdus ; outre les buvettes et restaurants, on peut faire tranquillement son marché dans une alimentation générale et une boulangerie. Un problème postal ? Qu'à cela ne tienne ! Une agence postale rivalisant d'importance avec les bureaux liégeois de la rue de la Régence, conclut un interminable couloir. Et si vous avez deux heures à attendre, des cinémas hautement pornographiques vous offriront des spectacles variés, mais soyez prévoyants : les préservatifs se vendent aux W.C.

Déjà, je fus en présence d'un grave problème : la langue. Etant parfaitement unilingue, je dus faire preuve de subtilité et de débrouillardise pour comprendre et me faire comprendre. Cela n'a pas empêché l'erreur monstrueuse de confondre les horaires d'arrivée et ceux de départ. C'est ainsi que j'attendais le départ d'un train pour l'Italie qui en fait n'est jamais parti. La matinée s'acheva lorsque je me rendis compte de ma confusion. Et il me fallut d'énormes efforts de compréhension pour m'apercevoir que le prochain départ pour la Péninsule était prévu pour la soirée. Alors je profitai du temps dont je disposais pour visiter

la ville. En ce qui concerne les trams, de magnifiques rames rouges toutes neuves circulent en côtoyant de vétustes engins jaunes dont les références m'ont échappé. Le métro lui est relativement bien développé et les plans de la ville quoiqu'en allemand sont d'une clarté étonnante, mes points de repaires étant la gare, le Rhin (splendide), la cathédrale (horrible). Le célèbre fleuve est enjambé par un étrange pont sur lequel circule un trafic intense de piétons, cyclistes et... convois ferroviaires, la fréquence de ces derniers en journée est d'environ un toutes les 20 secondes. Au fait vous saviez que les Allemands roulent à droite sur leurs rails ?

Une chose qui m'a beaucoup étonné en Allemagne, c'est la ponctualité. Un train qui part à 20 h 30 sur les horaires, ne quitte pas la gare à 20 h 31, car déjà à cette heure j'étais en route pour le sud dans un compartiment une fois encore vide en tête de train. Je devais arriver à Ancona le lendemain en fin d'après-midi. Durant la nuit, le sommeil ne ferma pas une seconde mes yeux, pourtant la couche que j'avais conçue était moelleuse. C'est à la frontière autrichienne qu'un gros problème se posa. Normalement, ma carte d'identité de Belge me permet de voyager sans passeport dans les pays où ce document n'est pas obligatoire dont l'Autriche. Or le douanier autrichien, une sorte d'ancien nazi, ne l'entendait pas de cette oreille. Et c'est dans un très mauvais anglais que je lui faisais comprendre mes droits. Je me voyais déjà débarqué à Innsbrück. Finalement ce fonctionnaire me laissa en paix certainement en raison de l'incompréhension linguistique qui régnait. Après deux heures, j'eus à faire avec le douanier italien et tout le folklore du pays. Un cri aigu tremblait dans le couloir : "Passaporte, passaporte, presto, presto". Autant dire qu'il désintéressa du petit Belge que je suis. La suite du voyage devint monotone. Mon compartiment avait été envahi par des Austro-Italiens depuis Bolzano. Bien hélas, ces gens étaient fort antipathiques. Très antipathique est également la ville d'Ancona et ses habitants sont fort peu hospitaliers. Mon premier contact italien fut décevant. Je pris le premier train pour quitter cette ville (Rassurez-vous toute l'Italie n'est pas ainsi), train qui allait me conduire... à Paris !

Prochain numéro : CHAPITRE III : SUR LES
RAILS DE FRANCE

Denis Lombard

COMPTE RENDU

LE BALLAST 1^{re} méthode P.CASINI

INTRODUCTION -

Mon système n'a pas la prétention d'être le meilleur, mais il me donne satisfaction. Le défaut majeur est le temps qu'il prend, vu que la totalité de la mise en place se fait sans artifices, au moyen des doigts, compte-gouttes et pinceau. L'avantage est le réalisme et la non-uniformité du ballast.

PREPARATION -

Dès qu'on a dessiné le tracé des voies, on pose la voie "à blanc" et on décide alors de la hauteur à donner à l'assiette de la voie (sans oublier qu'en gare, dépôt, triage, cette assiette s'étend uniformément à toutes les voies). On choisit ensuite le matériau de l'assiette (polystyrène expansé, liège, bois, etc.) en tenant compte notamment du niveau de sonorisation qu'on veut obtenir. On choisit le polystyrène par exemple pour ses qualités d'isolant acoustique.

Il faut veiller à ne pas trop atténuer le bruit, car réduit aussi à l' "échelle", il contribue au réalisme (aux jonctions, par exemple).

En deuxième phase, on choisit le matériau du ballast proprement dit, et on le teinte avec une couleur de base se rapprochant de la réalité. L'éventail est grand. Il suffit d'observer et de photographier pour s'en rendre compte.

La voie à poser sera préalablement sectionnée, alimentée (la soudure est recommandée; n'oublions pas qu'il s'agit d'une pose définitive ou au moins pour des années et le moindre faux contact peut apporter des complications une fois le travail terminé), coupée à dimension et peinte (les faces du champignon, si la couleur arrive aux traverses, tant mieux, nous verrons plus loin pourquoi).

Collez d'abord l'assiette de la voie sur son support à l'aide de colle blanche diluée à 50% et laissez bien sécher pour éviter qu'elle bouge quand vous poserez la voie et le ballast. Deux à trois jours après (le séchage est lent) dessinez le tracé des voies avec précision, puis faites les trous pour le passage des câbles. Répandez ensuite une couche de colle sur l'assiette de la voie et posez celle-ci sans faire aller la colle sur la partie supérieure. Après avoir fait passer les câbles et mis les éclisses, ajustez définitivement la voie sur le trait. Ne courez pas, je vous répète que la colle sèche en deux ou trois jours. Prenez 5, 10, 15, 30 minutes pour mettre votre voie convenablement. Il faut bien cela quand on a des courbes ou des devers.

Quand vous serez sûr de la pose, commencez à saupoudrer le ballast avec les doigts. Ne vous effrayez pas si certains granules rebelles se mettent là où il ne faut pas. De toutes façons, vous avez mis

la colle là seulement où vous voulez qu'il y ait du ballast, les autres disparaîtront avec un aspirateur et/ou en soufflant. Laissez sécher encore 2 ou 3 jours.

Aspirez ensuite le tout. Vous verrez alors qu'à certains endroits, le ballast n'a pas bien tenu. Finissez à la main, et, cette fois-ci, en mettant la colle avec un compte-gouttes.

Remettez du ballast pour rattrapper un certain niveau, sans chercher à obtenir une uniformité monotone. Avec un pinceau bien mouillé, lissez, vous serez surpris que les grains ne colleront pas aux poils mais resteront en place.

Laissez sécher puis aspirez et répétez les retouches jusqu'au moment où tous les grains de votre ballast seront tellement bien collés qu'il faudra un tournevis pour les détacher. Donc, pas de craintes à avoir pour les engrenages de certaines locos.

Pour les appareils de voies, passages à niveau, fosses de visite, il faut les protéger à la première grande pose, et les faire en dernier lieu, délicatement. Pour moi, cela est plus délicat et plus laborieux que les retouches, même celles du ballast en pleine ligne.

A la fin, vérifiez s'il n'y a pas de grains récalcitrants qui, cachés dans le coeur de l'aiguillage ou dans le contre-rail d'un P.N., tendent un piège au premier boudin qui passera, causant ainsi la catastrophe.

La meilleure détection est justement de faire passer un véhicule-cobaye à 2 essieux et faire sauter au tournevis les grains gênants.

Quand tout est vérifié, y compris les raccordements électriques, passez à la peinture finale qui, mariée avec celle de base, vous donnera des nuances au ballast, au rail, et aux traverses, qui vont du noir au beige, en passant par le gris, le rouille et le brun. Attention, toutes les couleurs doivent être mates, sauf pour imiter la graisse aux aiguilles.

LE BALLAST 2^{re} méthode D.PIRON

La méthode présentée par D.PIRON ayant été largement expliquée dans le N°1 - 1979 de CORRESPONDANCE, nous nous contenterons d'en énumérer les grandes lignes:

- 1- pose de la colle - pose de la voie - pose d'une couche de gros grains;
- 2- laisser sécher;
- 3- pose d'une couche complémentaire de fins grains - dégagement des traverses - fixation par coulées de colle diluée;
- 4- laisser sécher;
- 5- peindre.

LE BALLAST 3^e méthode A.SAENEN

MATERIEL NECESSAIRE

- Polystyrène expansé de 5 mm d'épaisseur;
- Colle blanche vinylique diluée à 50% avec de l'eau;
- De l'eau avec quelques gouttes ^{de détergent} dans un vaporisateur; 1 burette pour mettre la colle;
- Du ballast. Pour mon ballast, j'utilise du laitier tamisé et calibré à ma convenance au moyen de tamis que l'on trouve dans le commerce en articles de cuisine (chinois); ce laitier étant tamisé, il sera teinté au moyen de latex (la teinte étant à votre convenance);
- 1 pinceau.

POSE DE LA SEMELLE BALLAST

Celle-ci ne sera pas collée sur le support afin de diminuer le bruit de roulement des trains. Clouer la voie sur la semelle de polystyrène expansé en ayant soin de laisser dépasser celle-ci de ± 1 cm de chaque côté de la voie.

Ceci fait, biseauter la semelle ballast au moyen d'un outil très tranchant: lame de rasoir ou cutter. Le biseau sera de $\pm 45^\circ$. (Voir fig.1)

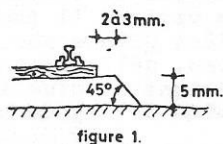


figure 1.

MISE EN PLACE DU GRANULE

Etendre le granulé sur toute la surface de la voie (rail + semelle), puis au moyen d'un pinceau, brosser de façon à éliminer l'excédent.

Ce travail demande beaucoup de soins, mais vous pouvez prendre tout votre temps. S'il y a des défauts, vous pourrez les corriger.

Lorsque le granulé est définitivement en place, asperger le tout au moyen d'un vaporisateur rempli d'eau avec quelques gouttes de détergent (liquide à vaisselle, par ex.). Ce genre de vaporisateur se trouve dans les accessoires de jardin. Il sert principalement à pulvériser les plantes ou à humidifier les feuilles.

Le fait de vaporiser votre ballast permettra à la colle de mieux pénétrer et de bien encoller tous les granules.

Après avoir bien humidifié votre ballast, encollez-le au moyen d'une burette (évitiez d'envoyer des jets trop forts pour ne pas déplacer les granules). Vous pouvez aussi utiliser un vaporisateur pour encoller. Ceci facilite grandement la tâche. Lorsque le ballast devient blanc de colle, laissez sécher. La colle devient mate et inclore en séchant. Il est préférable de traiter les appareils de voie avec précaution au moyen de la colle en burette, afin de ne pas coller les parties mobiles des aiguillages. Pour terminer, vérifiez s'il n'y a pas de grains collés sur les faces intérieures des rails. Pour cela, utiliser un wagon à 2 essieux avec des roues à larges boudins (JOUËF ou MARKLIN, par exemple). Si le wagon sursaute, vérifiez le rail.

N.B. Pour ceux qui n'ont pas peur d'utiliser du ballast, il n'est pas nécessaire de biseauter la semelle. (Voir fig.2)

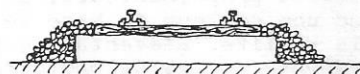


figure 2.

RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS

Nous espérons que vous avez été satisfaits des activités de l'ALAF en 1980.

Cette année qui commence est pleine de promesses avec l'inauguration du local, l'ouverture de la Bibliothèque, l'exposition de printemps et les séances d'atelier qui pourront être programmées après l'exposition.

Alors n'attendez pas le 31 janvier 1981 pour renouveler votre cotisation.

Soit, aux réunions de janvier, auprès du Trésorier (Edmond LOVENS) ou du Secrétaire (Richard ORBAN).

Soit en versant 500FB au compte 240-0883802-39 de ALAF asbl à Liège en mentionnant :

"Renouvellement de l'inscription ALAF 1981"
Si vous désirez recevoir votre carte de membre par la poste, ajoutez 9FB au montant de votre cotisation. Seuls ceux qui auront versé 509FB recevront leur carte de membre par la poste, les autres la réclameront au Secrétaire dès la réunion qui suivra l'enregistrement du paiement.

D'avance nous vous en remercions.

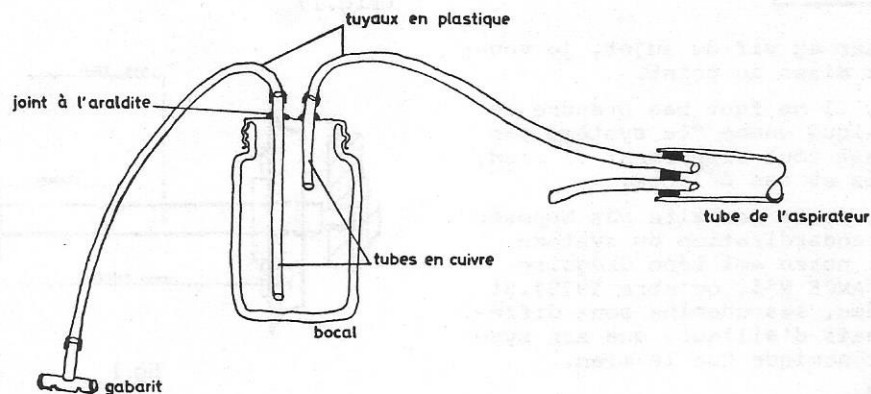


figure 3.

L'appareil à ballaster est composé d'un aspirateur, d'un bocal où l'on récoltera le ballast et d'un gabarit ou tête que l'on passe sur le rail pour aspirer le ballast. Cet appareil a été mis au point par notre ami A.SAENEN et la description en a été faite lors de la réunion du 9.10.80.

MODE OPERATOIRE

1) Couvrir la semelle et la voie de ballast de sorte que celui-ci recouvre complètement l'ensemble. Puis passer avec le doigt de façon à ce que le ballast ne dépasse pas la hauteur du rail. Placer le gabarit sur les rails de façon à ce que les 2 rails entrent dans les encoches du gabarit. (Fig.4)

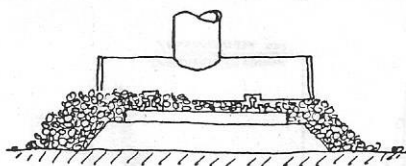


figure 4.

Le ballast sera happé par le tube (A) et tombera dans le bocal où il sera récupéré. Ensuite, coller comme il est décrit ci-dessus. Veillez à ce que le bocal et le tube de l'aspirateur soient bien étanches.

Bien entendu, il vous faudra procéder à des essais, car tout dépendra de la puissance de votre aspirateur et de la profondeur des encoches du gabarit.

Si l'appareil aspire trop de ballast, c'est que l'aspiration est trop forte, ou que les encoches du gabarit sont trop profondes. Si l'appareil aspire trop peu de ballast, augmenter l'aspiration en bouchant le tuyau (C) (fig.3) au moyen du doigt.

Le tuyau étant relié directement à l'as-

pirateur, il peut également servir à éliminer des crasses indésirables.

GABARIT

Le gabarit est composé de 2 morceaux de tube en cuivre soudés en forme de T (fig.5).

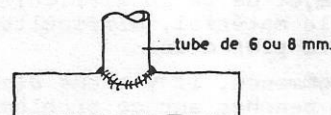


figure 5.

La base du tube (2) sera limée de façon à supprimer l'arrondi (fig.6), et provoquer ainsi une ouverture à la base pour aspirer le ballast.



figure 6.

Ceci fait, souder 2 pastilles de laiton aux extrémités du tube (fig.7).

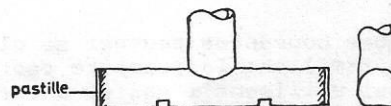


figure 7.

Faire 2 encoches à l'écartement de la voie, soit 16,5 mm, de façon à faire coulisser le gabarit sur celle-ci. La profondeur des encoches dépendra de la puissance de l'aspirateur.

LA STANDARDISATION DES ESSIEUX ET DES ATTELAGES.

Avant de passer au vif du sujet, je voudrais faire deux mises au point.

Premièrement, il ne faut pas prendre ce qui va être expliqué comme "le système par excellence". C'est tout simplement le mien, avec ses qualités et ses défauts.

Deuxièmement, je ne souhaite pas opposer ma méthode de standardisation au système mis au point par notre ami Léon Grégoire (Voir CORRESPONDANCE N°5, octobre 1979). Si le but est le même, les chemins sont différents. Je reconnais d'ailleurs que son système est plus économique que le mien.

ETUDES ET ESSAIS

Ceci dit, je suis un amateur inconditionnel du réalisme (avec ses limites) tant dans le décor que dans la composition et le trafic des trains, et je me suis toujours heurté, dans le passé, à l'anarchie qui règne au sein des constructeurs concernant les essieux et les attelages.

Or, pour pouvoir créer un parc de voitures et de wagons valable et varié, il faut puiser un peu dans toutes les marques. C'est inévitable, et de là la difficulté à faire circuler le matériel, difficulté qui en a déjà rebuté plus d'un.

J'ai commencé, il y a une dizaine d'années à me pencher sur ce problème. Après avoir soustrait des heures précieuses à la construction de mon réseau; après avoir essayé divers essieux et attelages, j'ai fixé mon choix sur ROCO.

Les raisons sont multiples: prix raisonnable, facile à se procurer, boudin et diamètre qui sont un compromis optimal, assortiment et teinte brunie.

Lors des essais, je suis arrivé à la conclusion que les axes de beaucoup de marques ont un diamètre identique ou très proche.

La standardisation commence d'abord par les essieux avant de passer aux attelages. C'est préférable car le remplacement des essieux modifie parfois légèrement la hauteur du wagon et cette différence de hauteur pourrait être fatale au bon fonctionnement de l'attelage.

ESSIEUX

Les marques courantes peuvent se classer en deux familles: la première regroupe celles qui utilisent l'essieu à fusées cylindriques: ELECTROTREN, HAG, MARKLIN et TRIX. La deuxième famille regroupe les constructeurs qui ont adopté l'essieu à fusées coniques: FLEISCHMANN, FRANCE-TRAINS, JOUEF, KLEINBAHN, LILIPUT, LIMA, MOUGEL, PIKO, RIVAROSSA, et ROCO.

En pratique:

a) Pour les voitures ADE, METROPOLITAN, R.M.A. (et ROCO bien entendu), je laisse les essieux d'origine. Ils sont très fins et réalistes.

b) Pour le matériel roulant tracté des marques appartenant à la 1^{re} famille, je pratique de la façon suivante: je me procure des essieux ROCO réf. 4461 S ou 4462 (selon que je veux une ou deux roues isolées) et des essieux TRIX-EXPRESS (ceux avec roues en plastique - réf. 56665000).

Je démonte les roues des essieux des deux marques et j'obtiens un nouvel essieu en montant les roues ROCO sur l'axe TRIX. (fig.I)

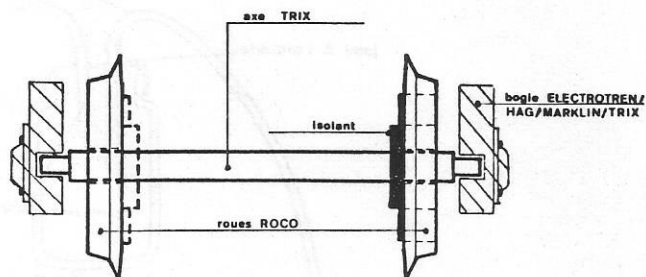


fig. I

Je vérifie l'écartement, je remonte l'essieu et le tour est joué.

c) En ce qui concerne la deuxième famille, il n'y a pas de montage passe-partout. Suivez le guide!

Je me procure, cette fois, seulement des essieux ROCO même référence qu'en b). Je démonte les essieux du véhicule à standardiser, j'enlève les roues (que je n'utilise pas) mais je récupère l'axe.

J'effectue la même opération avec les ROCO en récupérant cette fois les roues (facteur commun à la standardisation des essieux). J'obtiens ensuite un nouvel essieu formé par l'axe de la marque du véhicule garni des roues ROCO. Je mets à l'écartement, je remonte, et c'est fini. (fig.II)

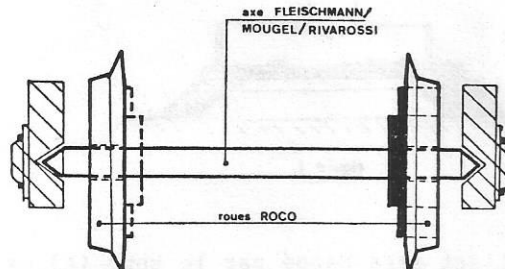


fig. II

Dans certains cas, la standardisation demande un peu plus de travail. C'est le cas de KLEINBAHN qui a un axe de 1,5 mm plus court que les autres. Vu que l'essieu ROCO doit être remonté entier, il faut le raccourcir d'autant et refaire le cône de la fusée. On peut le faire avec un petit tour. C'est l'idéal, mais une perceuse miniature et une lime peuvent faire l'affaire avec un peu d'adresse et de patience.

Non seulement je possède le même essieu sur tous mes véhicules, mais certains gagnent en réalisme (LIMA, JOUEF, TRIX, MARKLIN, ELECTROTREN). De plus, il me permet un fonctionnement régulier sur les appareils de voie (attention aux PECO, il faut les retoucher pour les roues ROCO, ou prendre le FINE-SCALE).

Tout ceci ne s'applique pas aux engins de traction et automoteurs, vu qu'il serait trop difficile (je n'ai pas dit impossible quand on a un tour et quand le démontage n'est pas impossible) d'usiner toutes les roues.

Sur mon deuxième réseau modulaire en construction, j'adopte le PECO et les machines de pratiquement toutes les marques y passent, sauf LIMA et certains anciens modèles FLEISCHMANN. Vu le nombre restreint des machines dans ce cas, ça vaut la peine de retoucher les boudins de leurs roues.

LES ATTELAGES

Une fois le matériel roulant standardisé du point de vue des essieux, je m'attaque aux attelages.

J'ai choisi l'attelage ROCO réf.4452 comme base de standardisation. C'est donc un wagon à bogies ROCO qui sert de référence pour toutes les transformations.

Au point de vue collage, j'ai adopté le colle-tout car la colle Cyanolit donne un collage trop rigide et fragile.

En pratique, j'ai subdivisé les systèmes en quatre groupes.

Le premier regroupe des marques comme LILIPUT, MOUGEL et RIVAROSSI. J'enlève carrément la tige-attelage d'origine. Je coupe l'attelage ROCO à la dimension voulue et je le colle après l'avoir mis à la hauteur standard. (fig.III)

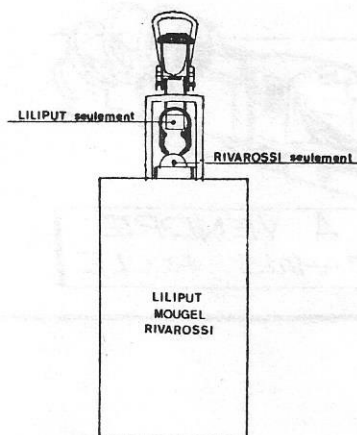


fig. III

Le deuxième groupe concerne les marques qui ont un attelage du type LIMA et JOUEF (la tige forme un ensemble avec le reste du bogie) (fig.IV)

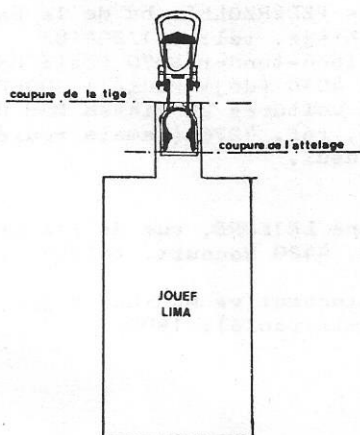


fig. IV

Je coupe la tige juste derrière l'anneau. J'élargis l'encoche d'origine avec une lime ou une perceuse munie d'une meule, jusqu'au moment où l'attelage ROCO y pénètre en forçant un peu. Je mets à hauteur, je colle et je passe au suivant.

Le troisième groupe est formé par ELECTROTREN, HAG, MARKLIN et systèmes analogues. Je pratique comme avec le groupe précédent. Mais vu qu'ici la tige est généralement métallique, j'obtiens deux pattes hors de l'encoche.

Je mets l'attelage ROCO à hauteur, puis, sans coller, je l'emprisonne en repliant les pattes vers le bas puis vers l'arrière, et je serre bien avec une pince. (fig.V)

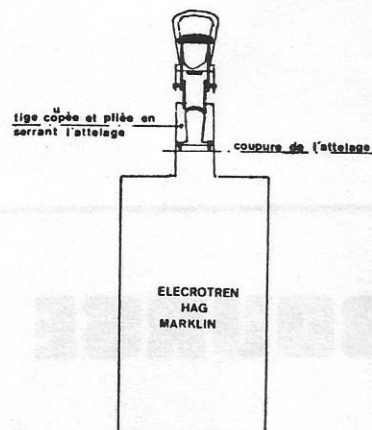


fig. V

Le quatrième et dernier groupe est celui des marques comme TRIx qui utilisent un bogie fixé à un ensemble pivot-tige-attelage. Il n'est donc pas question de l'abîmer ni de le remplacer.

Je coupe l'extrême partie, l'attelage proprement dit et je ponce. Ensuite, sur la partie verticale obtenue, je pratique une entaille de la même dimension que la partie de l'attelage ROCO comprise entre l'anneau et la première des "lunettes". (fig.VI)

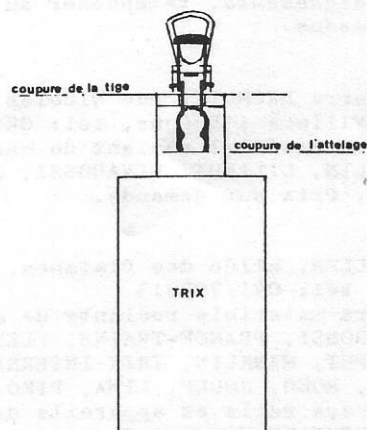


fig. VI

J'encastre l'attelage ROCO raccourci, je mets à hauteur, je colle et c'est fait.

L'avantage principal, et il est évident, c'est de pouvoir former des rames avec des véhicules de n'importe quelle origine.

Deuxièmement, vu que j'ai toujours adopté des diamètres de courbes confortables (allant du 100 pour les raccords et 260 cm en voie principale), la standardisation me permet de rapprocher les véhicules (soufflets ou tampons) à environ 2 mm au lieu de 4 à 8 mm dans certaines marques.

Contrairement aux essieux, les attelages des locomotives sont aussi standardisés. Cela va de soi!

Enfin, du point de vue réalisme, j'y tiens, ç'en est fini des attelages monstres qui défigurent même les plus beaux modèles.

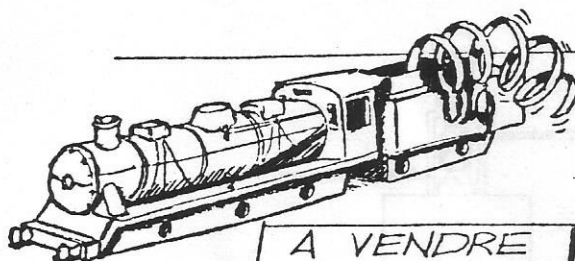
Actuellement, je suis satisfait et je n'ai plus les cheveux qui se dressent sur la tête quand je dois former un beau marchandises ou un international. Pour le triage, n'en parlons pas, il fallait prendre des tisanes ou des calmants, ou encore se faire vacciner contre la rage.

Pour conclure, il est possible de standardiser tant en FLEISCHMANN ou en MARKLIN ou encore en TRIK, cela dépend des goûts et du matériel de chacun. Mais attention, soyez certain de bien avoir choisi la bonne combinaison.

Car la standardisation des essieux et des attelages demande beaucoup de temps, mais le résultat en vaut vraiment la peine.

P.CASINI

BOURSE



A VENDRE
JAMAIS ROULE

M. Yves BRAIBANT, 041/260094 (entre 18h.30 et 20h.)

VEND: une importante collection MARKLIN (plus de 50 locomotives dont plusieurs modèles 800). Etat neuf. Pour tous renseignements, téléphoner au numéro ci-dessus.

M. Jean-Pierre LACROIX, rue Nicolas Lenoir, 16b, 4442 Villers l'Evêque, tél: 041/575229
VEND: divers matériel roulant de marque ROCO, MARKLIN, LILIPUT, RIVAROSSA, JOUEF et PIKO. Prix sur demande.

M. Jean TELLER, allée des Platanes, 3, 4540 Visé, tél: 041/793815

VEND: divers matériels roulants de marque RIVAROSSA, FRANCE-TRAINS, FLEISCHMANN, LILIPUT, MARKLIN, TRIK INTERNATIONAL, ROWA, ROCO, JOUEF, LIMA, PIKO.
+ divers rails et appareils de voie FLEISCHMANN + 1 lot de rails et accessoires JOUEF.

ERRATUM

Deux erreurs se sont glissées dans la rubrique BOURSE du n°6-1980.

Veuillez nous en excuser.

Voici les annonces qui auraient dû paraître.

M. François PEDERZOLLI, bd de la Sauvenière, 123, 4000 Liège, tél: 041/234188

VEND: une loco-tender Br70 FLEISCHMANN, réf. 4016 (déjà roulé): 1000FB.
Deux voitures 2^e classe DSB UIC, ROCO, réf. 4276 (jamais roulé): 500FB les deux.

M. Jean René LEJEUNE, rue de l'Arbre-Sainte-Barbe, 366, 4420 Rocourt, tél: 041/633619 (le soir)

VEND: une locomotive MARKLIN S 3/6, réf. 3092 (jamais roulé): 1900FB.

Index 1980

Numéros parus en 1980: 1 février	pp 1 à 26
2 avril	pp 27 à 56
Spécial TGV mai	pp 57 à 68
3 juin	pp 69 à 88
4-5 août-septembre	pp 89 à 108
6 novembre	pp 109 à 126

	PAGE
<u>A lire... et relire.</u> (rubrique alimentée par R. van der MADE)	
La belle époque de l'Orient-Express.	26
Rail Magazine et la Belgique (1977-1979).	36
Rail Magazine et la Belgique (1977-1979). Suite.	80
Rail Magazine et la Belgique (1977-1979). Suite et fin.	94
<u>Compte rendu.</u>	
Fabrication d'une voiture M2 2ème classe (J.MARECHAL)	18
La voie HO, étude comparative. (J.MARECHAL)	102
Le chemin de fer du Talylllyn. (A.THONON)	120
Le chemin de fer touristique de Chinon-Richelieu. (A.THONON)	14
Le matériel moteur FS et sa reproduction en HO. (P.CASINI)	106
Les châssis-cadres pour réseaux miniatures. (R.ORBAN)	42
Les véhicules routiers miniaturisés. (D.PIRON)	46
<u>Connaissez-vous?</u>	
Le Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées CFV3V. (D.PIRON)	40
<u>Et si on voyageait.</u> (rubrique alimentée par D.LOMBARD)	
"... En INTERAIL". Introduction.	101
"... En INTERAIL". Chapitre I: Modalités et préparation.	118
<u>Quoi de neuf?</u> (rubrique alimentée par D.PIRON)	
Les nouveautés annoncées à Nuremberg.	6
Les nouveautés annoncées à Nuremberg (décoration).	38
Les nouveautés annoncées à Nuremberg (petits constructeurs).	
Pemco, Dim, Liliput, Wiking, Roco, Fleischmann, Hünerbein, Jouef	113
<u>Rail News.</u> (rubrique alimentée par P.CASINI)	
Composition de quelques trains spéciaux.	30
Composition du E 396/7 "EDELWEISS".	3
Le TGV. (document SNCF).	60
Les grands express de la CIWL.	72
Les grands express de la CIWL (suite).	92
Les grands express de la CIWL (suite).	112
Les grands trains baptisés du nom d'un col ou d'une montagne.	5
Les grands trains baptisés du nom d'un fleuve, d'un lac ou d'une mer.	31
L'Orient-Express et ses ramifications de 1882 à nos jours (I).	73
L'Orient-Express et ses ramifications de 1882 à nos jours (II).	92

	PAGE
<u>Sélection.</u> (rubrique alimentée par P.CASINI)	
Locomotive à vapeur Br 18 (ex S 3/6) de la DB.	10
Locomotive à vapeur série 01 "Pacific" de la DB.	116
Locomotive électrique Re 4/4 II/III des CFF.	75
Voitures unifiées type I et II des CFF.	96
Wagon trémie auto-déchargeur Ed et Eds.	33
<u>Tribune libre.</u>	
A propos du plan de restructuration de la SNCB. (F.PIETTE)	20
Lettre ouverte aux constructeurs. (P.CASINI)	52
Lettre ouverte aux constructeurs (suite et fin). (P.CASINI)	64
La voie étroite. (J.MARECHAL)	87
<u>Trucs et Ficelles.</u>	
Comment rendre les voitures JOUEF plus stables. (.EMMERS)	85
Composition d'un "vert SNCB". (J.R.LEJEUNE)	51
Des poudres pour sâler les modèles. (P.CASINI)	112
Des tuyaux HO. (P.CASINI)	112
Un cube de tôles pressées en HO. (P.CASINI)	108
<u>Divers.</u>	
"Les 1000 et 1 p'tits trains", présentation de l'exposition. (J.R.LEJEUNE)	111
Un cinquantenaire oublié. (R. van der MADE)	114