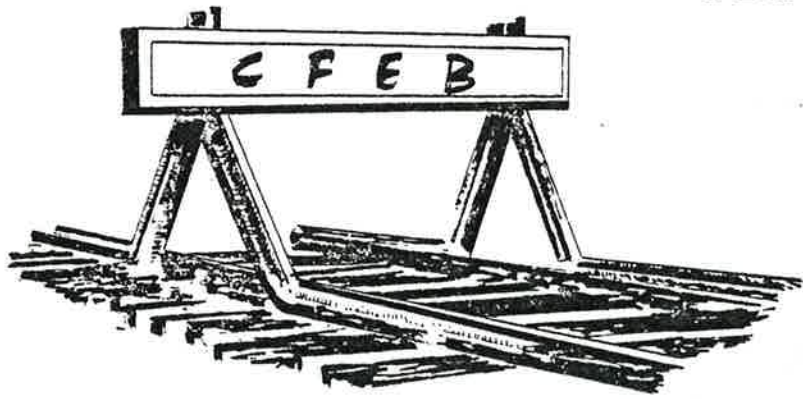


CLUB FERROVIAIRE DE L'EST DE LA BELGIQUE

VERVIERS



N° 29

FEVRIER 1980

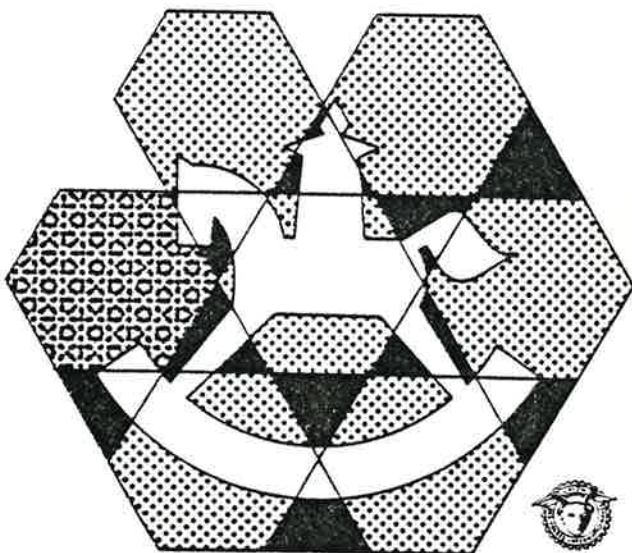
ENTRE-VOIES

MENSUEL

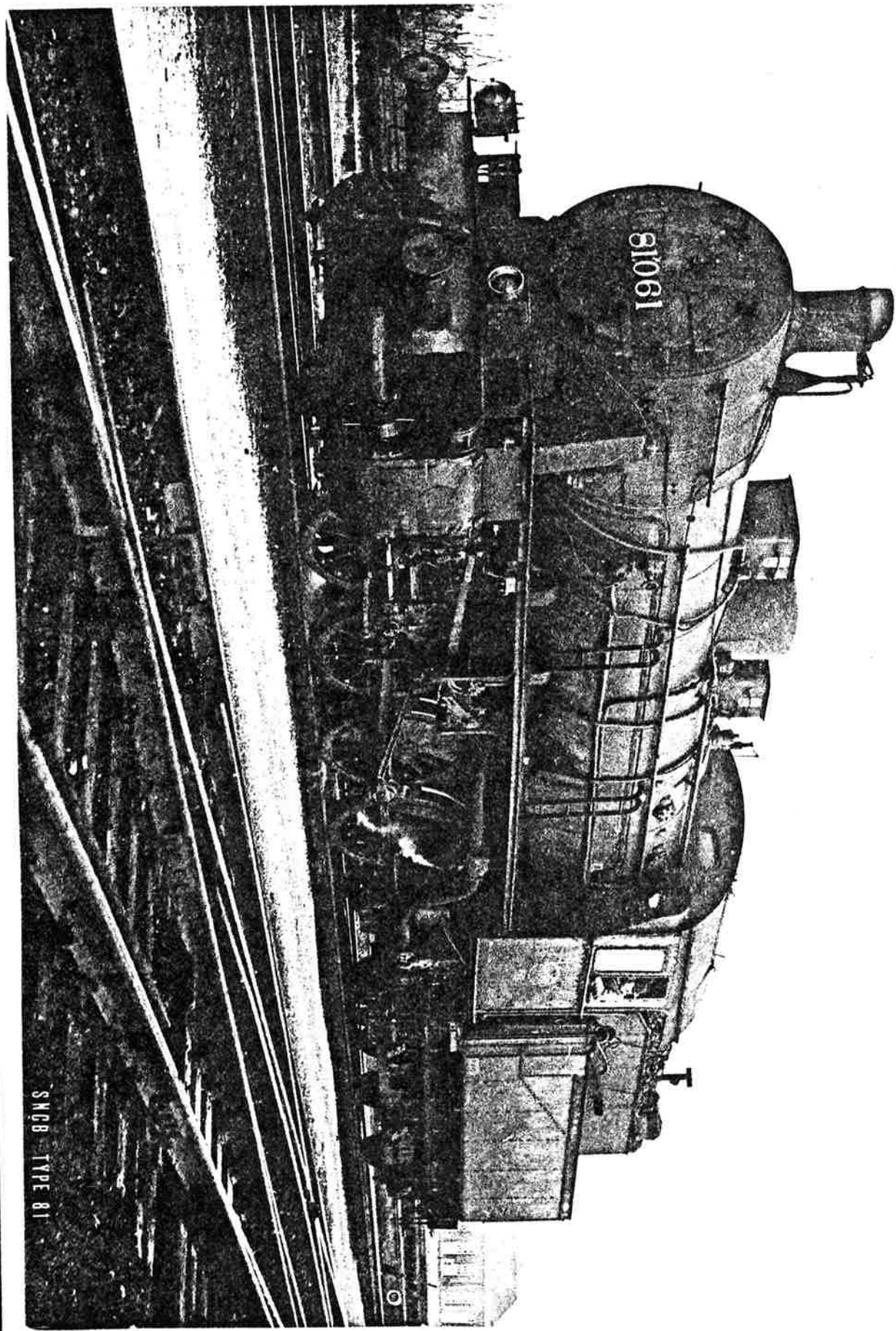
31. Internationale
Spielwarenmesse
Nürnberg
2.-8. Februar 1980



SNCB SERIE 16 NOUVEAUTE MÄRKLIN



EDITEUR RESPONSABLE
Joseph Danthinne
20 rue Jardon
4800 Verviers
tél. 087. 33.96.93



81061

SNGB - TYPE 81

EDITORIAL

VOICI VENU LE TEMPS DES REALISATIONS

Après plusieurs échanges de vues entre membres au sujet des projets qui nous ont été proposés par l'équipe du "Groupement des Modules Soignés", le moment est venu de passer aux actes.

Le club dispose dès maintenant de la possibilité de réaliser un réseau unique en son genre, sortant radicalement des sentiers battus. Grâce à la mise au point du "Réconciliateur Electronique", il est désormais possible de faire rouler sans la moindre intervention aussi bien des locomotives système 2 rails courant continu que des locomotives système 3 rails sur le même tronçon de voie. Ce perfectionnement, l'utilisation du block automatique à circuits intégrés expérimentés avec succès durant l'exposition et la mise en oeuvre d'une nouvelle conception quand à l'agencement global doivent exercer un attrait considérable sur chacun d'entre nous.

Les débutants auront là une occasion inespérée de se familiariser au modélisme, les chevronnés auront, c'est certain, des raisons d'enrichir leurs connaissances. C'est pourquoi je demande avec insistance à tous ceux qui sont disposés à collaborer à la vie du CFEB de se proposer pour faire partie d'une des équipes de montages. Plus nous seront nombreux, plus vite nous disposerons de l'épine dorsale du réseau, prélude à bien des montages agréables.

Plus de discours, plus d'aternolements. Votre comité a arrêté un plan de financement de façon à programmer les dépenses futures. Aux armes !!!

Vous l'avez remarqué, notre bulletin "Entre-Voies" a amélioré sa présentation et enrichit son contenu. Le comité possède encore bien des projets dans ses cartons pour l'améliorer d'avantage, mais ce sera une évolution lente, car le premier souci de l'éditeur est de maintenir coûte que coûte la régularité et la constance qui, jusqu'à ce jour, n'ont jamais été prises en défaut.

Bien à vous
Jacques César

ACTIVITES DU MOIS

JEUDI 14 FEVRIER - 19H30

GMS Construction des châssis modulaires et des caissons de retournement. Pose de la voie sur le réseau d'essai. Selon l'équipe que vous avez choisie ou que vous choisirez. Il est conseillé d'apporter son outillage personnel (marteau, pinces, tournevis. Eventuellement: foreuse et scie sauteuse)

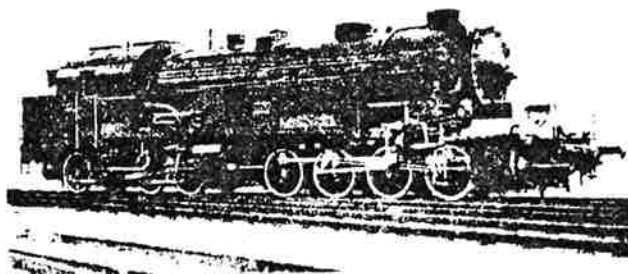
LES SAMEDIS APRES-MIDI

Des équipes se sont déjà proposées et travaillent dès à présent certains samedis après-midi. Si votre temps libre vous le permet, vous pouvez renforcer ces équipes ou en constituer d'autres (ce n'est pas le travail qui manque). Le secrétariat étant tenu en permanence au courant des activités, vous pouvez téléphoner au 33.96.93 le samedi pour savoir si une équipe est sur place ce jour là.

VENDREDI 29 FEVRIER - 19H30

SOIREE SPECIALE "CONSTRUCTION DE MODELES REDUITS"

1. PRESENTATION D'UNE MAQUETTE DE MONSIEUR DULION



Une locomotive-tender compound Mallet construite par Mallet, Munich, en 1922

Monsieur DULION nous présentera sa dernière réalisation. Il s'agit d'une locomotive allemande de type Mallet 040-040 (photo ci-dessus). Ce prototype est semblable à celui utilisé par les allemands durant la première guerre mondiale sur les plans inclinés de Liège. Voir Entre-Voies Spécial pages 36/37.

Monsieur Dulion, membre depuis peu, nous avait déjà émerveillé lors de l'exposition en y exposant ses types 1 - 12 et 7 à l'échelle "0" qui est celle qu'il a adopté.

2. VISITE DE MONSIEUR BONGE

Si le temps et l'état des routes le lui permettent, nous aurons le plaisir d'accueillir parmi nous monsieur BONGE.

Comme vous le savez, monsieur Bonge est un amateur qui réalise des caisses de locomotives et de wagons SNCB. Vous aurez donc l'occasion de découvrir ses réalisations et de le questionner sur la manière de les agencer. Vous pourrez éventuellement lui faire votre commande. A ce propos, ceux qui avaient effectué une commande recevront leur marchandise ce jour là.

3. TOMBOLA

Pour les nouveaux venus, rappelons-en le principe. A chaque réunion de fin de mois, le comité propose un ou deux wagons de qualité en lot; des billets sont vendus au prix de 5 frs pièces et le tirage est effectué un peu plus tard dans la soirée. Le produit de la vente des billets sert à financer l'achat de wagons pour la réunion de fin de mois suivante et le solde sert à financer la tombola géante de fin d'année.

4. TRAVAUX AU RESEAU GMS

Si vous êtes concerné ou intéressé, apportez donc vos outils.

REGLEMENT INTERIEUR

Lors de sa séance du 5 février, le comité a modifié certains articles de ce règlement. Il est affiché au local.

VENDREDI 25 AVRIL

ASSEMBLEE GENERALE ET ELECTION D'UN NOUVEAU COMITE

Les statuts du CFEB précisent à l'article 13 que l'association est gérée par un conseil d'administration nommé par l'assemblée générale pour une durée de trois ans. Les membres de ce conseil d'administration sont rééligibles.

Le comité actuel terminera son mandat au mois d'avril et il faudra alors procéder à l'élection d'un nouveau comité.

Si vous désirez être membre du prochain comité, vous devez proposer votre candidature par écrit à l'adresse du président: Jacques César - Sassor 36 - 4870 Theux, au plus tard le 31 mars 1980.

A propos des statuts, tous les membres sont censés les connaître; des exemplaires sont à votre disposition auprès du secrétaire.

ATTENTION AU TRAIT ROUGE !!!

Si, en page de couverture, vous trouvez un trait rouge sous votre nom cela signifie:

1. Que vous n'êtes pas en règle de cotisation au moment de l'envoi du bulletin d'information.
2. Que cet Entre-voies est le dernier qui vous est envoyé si vous n'êtes pas en règle au 29 février.

Pour les modalités de règlement de votre cotisation, veuillez relire Entre-voies 27 ou 28.

Si vous êtes abonné, le trait rouge signifie que votre abonnement est terminé et qu'il est temps de le renouveler si vous désirez encore recevoir Entre-Voies.

NOUS RECHERCHONS

Afin de mettre au point les plans de voies des gares et des embranchements industriels du réseau GMS, nous recherchons de la documentation (dessins, plans, photos d'époque) concernant la région reprise par le réseau GMS.

Si vous avez bien connu ces lignes et notamment les emplacements des voies des gares et des embranchements, ou si vous connaissez quelqu'un qui les a connus, contactez nous.

Merci d'avance.

CALENDRIER 1980

1. Amicale des pensionnés et décorés de l'ATD Kinkempois

Calendrier de 12 pages - 12 photos noir et blanc prix 50 frs

2. SNCB

Calendrier de 6 pages - 6 dessins stylisés de locomotive belge
Une page comprenant un dessin pour deux mois. prix: 100 frs

Ces calendriers sont à commander à Jacques César. Paiement d'avance.



a.s.b.l.

VOYAGE DE 3 JOURS A MULHOUSE (24-25-26 MAI)

La date limite d'inscription est reportée du 31 janvier au 29 février. (voir EV 28)

Nürnberg 2.-8. Februar 1980

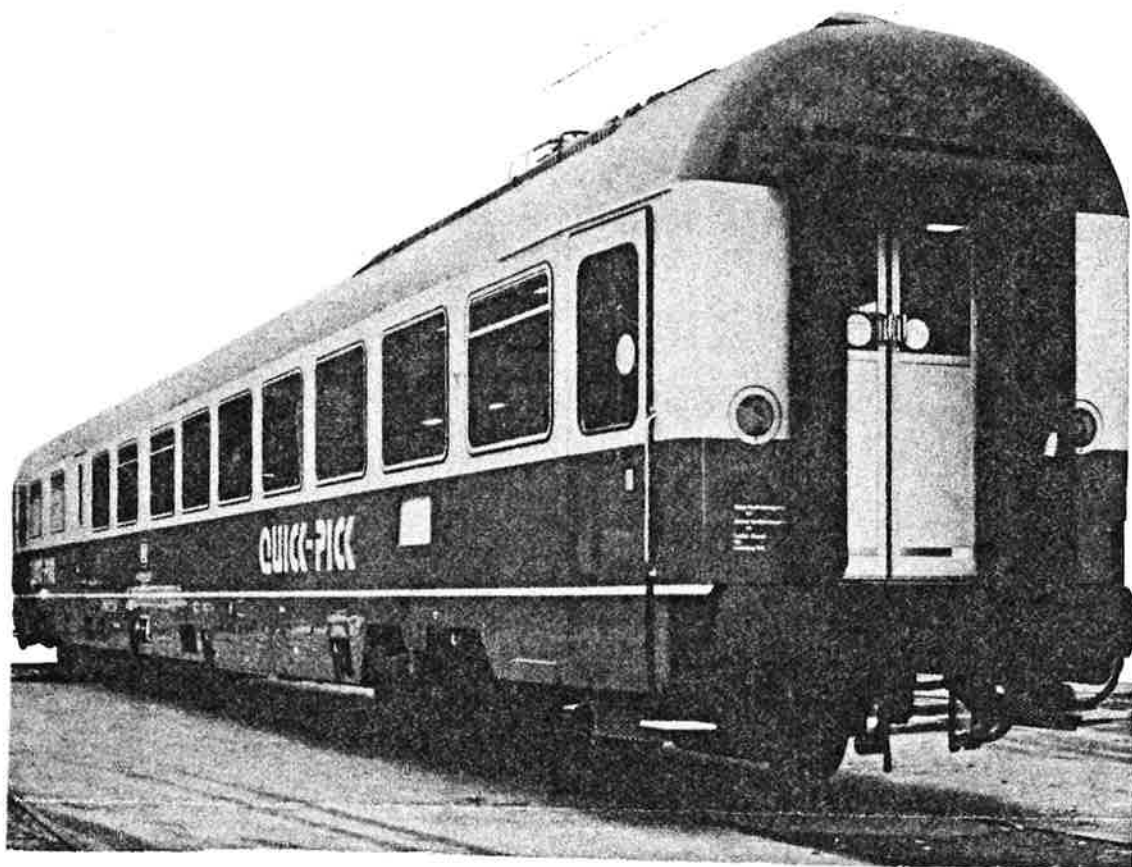
31. Internationale Spielwarenmesse

De retour de Nürnberg, je vais vous présenter, avec quelques commentaires personnels, les nouveautés prévues pour 1980.

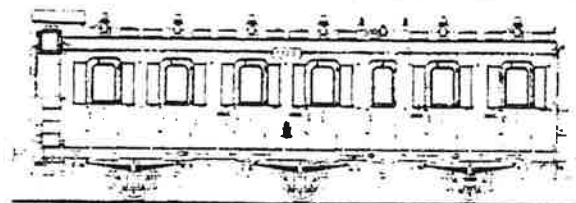
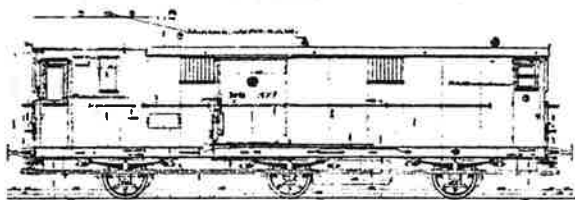
ade Modelleisenbahnen

Cette firme continue sa production de très belles voitures à l'échelle 1/87è.

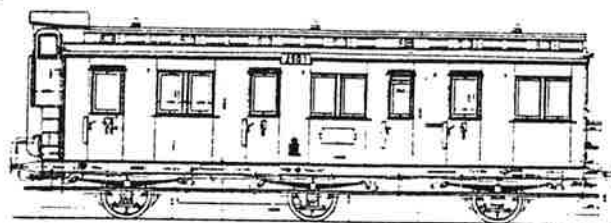
Chose bizarre cependant, les voitures illustrées dans le feuillet de nouveautés n'étaient pas visible à la foire. (Notons qu'il n'y a toujours aucune traces des voitures italiennes)



Voitures Quick-Pick annoncée en version bleu océan/beige et en version IC rouge/beige.

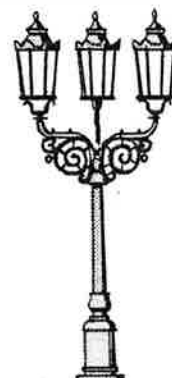
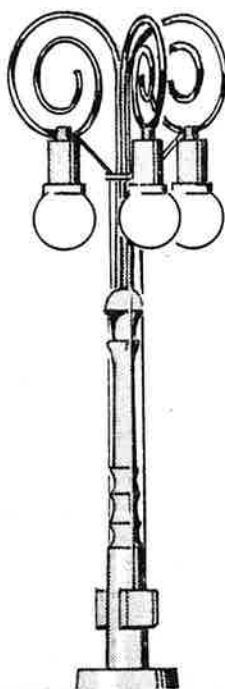
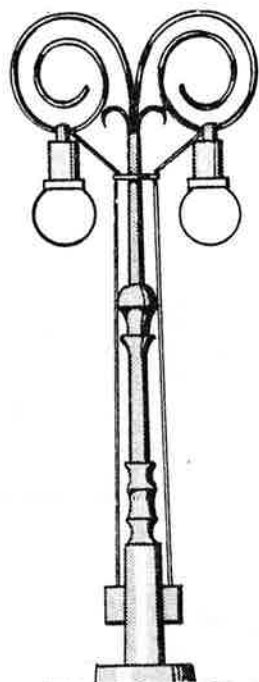


Voitures 3 essieux prussiennes.



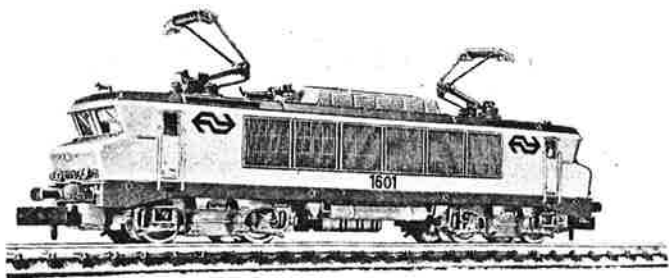
BRAWA

Cette année, Brawa se contente de présenter quelques modèles d'éclairage public, ainsi que des éclairages aériens .

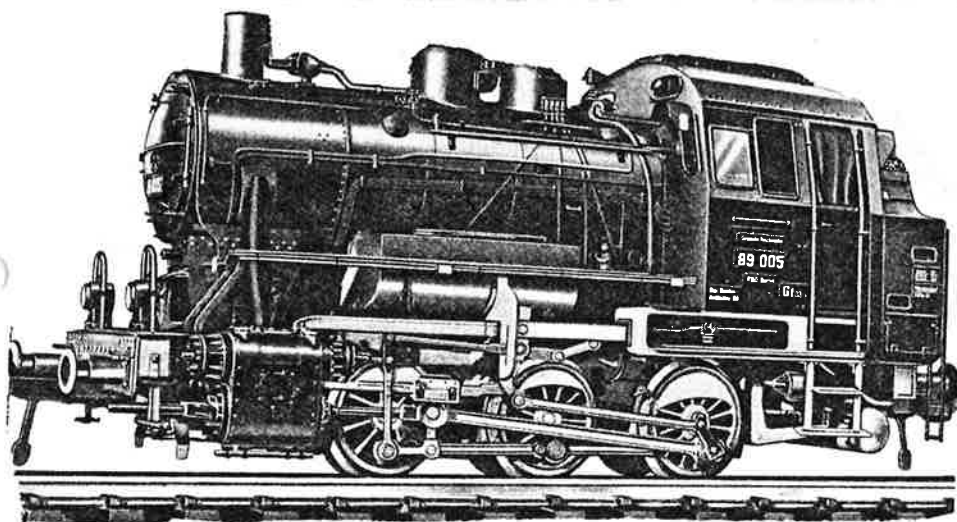


FLEISCHMANN HO

Fleischmann annonce cette année une quantité assez importante de matériel. Etait même visible à la foire, du matériel moteur qui ne se trouve pas dans le catalogue des nouveautés ??? C'est le cas pour cette machine BB INTERCITY de la NS série 1600

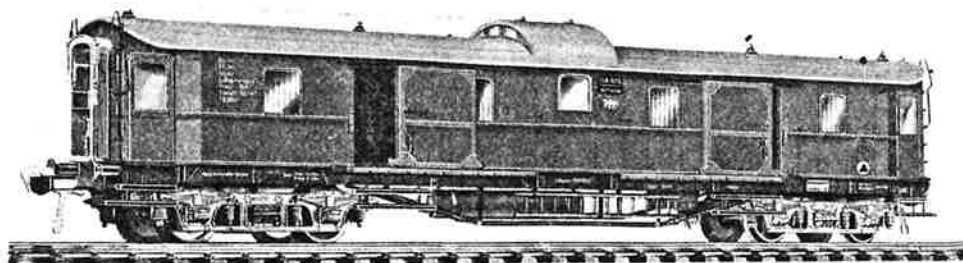
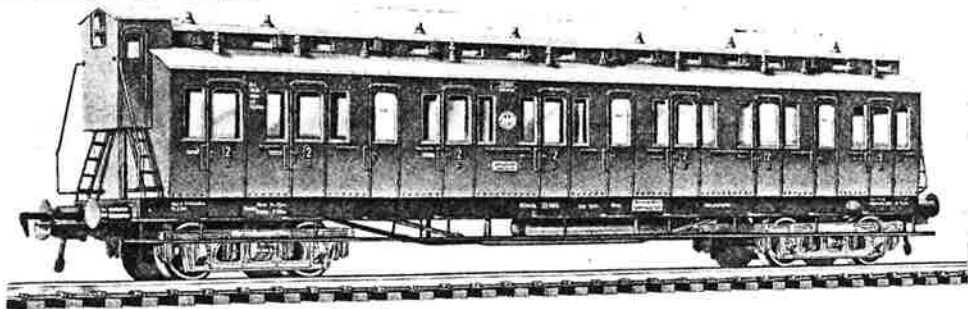
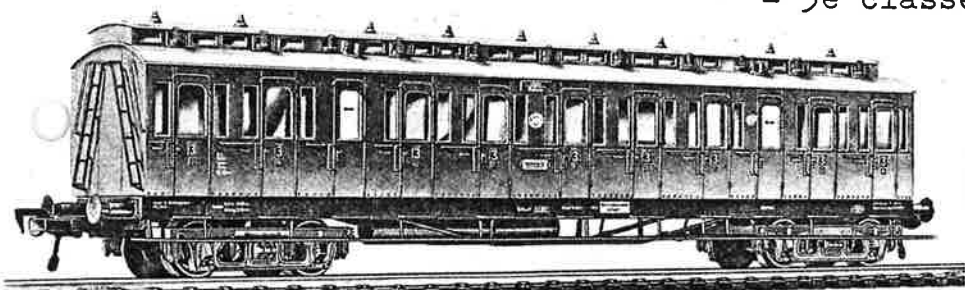


Le parc vapeur est lui aussi complété par la machine tender
BR 89° (89005) de l'ancienne DR



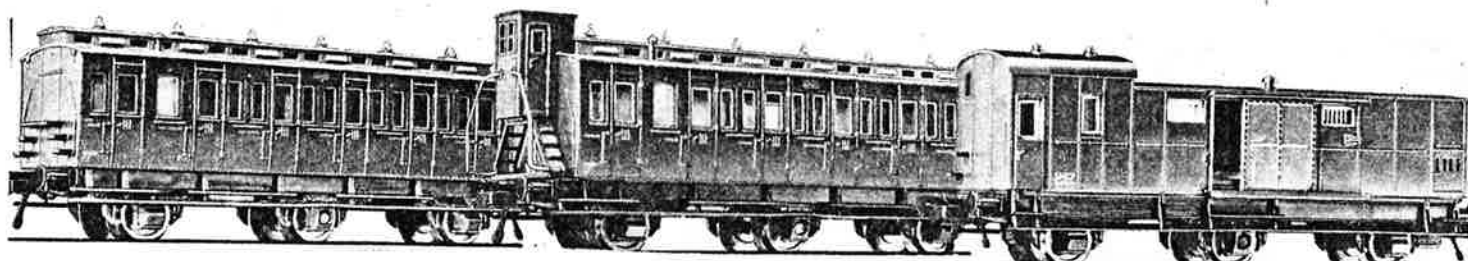
4 Nouvelles voitures sont aussi prévues:
les PR 04 de l'ancienne DR - fourgon Pw'4

- 2^e classe B4 avec cabine serre-freins
- 3^e classe C4 avec cabine serre-freins
- 3^e classe C4 sans cabine serre-freins

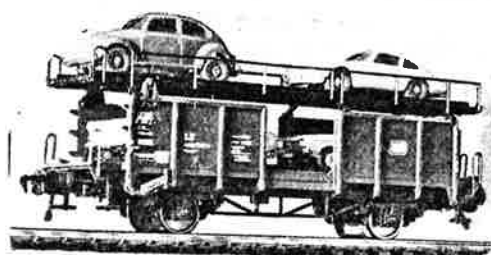
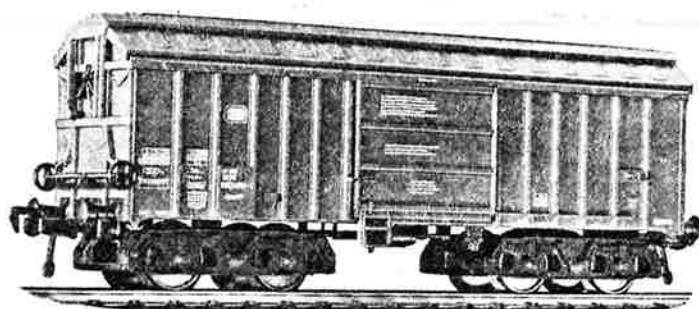


En matériel voyageur actuel, Fleischmann annonce la voiture Quick-Pick (aux couleurs IC), la voiture IC 2^e classe (bleu océan et beige) et la voiture Eurofima 1^e classe (couleurs IC); il est cependant regrettable que ces voitures soit exécutées au centième (26,4 cm)

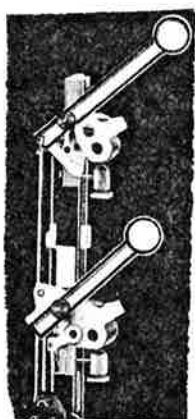
Fleischmann annonce aussi quelques voitures SNCF 3 essieux type c6 tf avec ou sans cabine serre-freins.



Côté marchandises, nous trouvons un wagon à toit amovible type Taes 891, ainsi qu'un wagon 2 étages pour le transport d'automobile (2 essieux type Laaes 541)



Côté accessoires, un signal principal d'arrêt à deux palettes indépendantes et le signal avertisseur correspondant viennent compléter la liste de signaux.



JOUEF

La principale nouveauté est le train à grande vitesse (TGV) de la SNCF, beau modèle de la part de Jouef et très supérieur au modèle fourni par Lima.

Deuxième nouveauté imposante, une 232 U 1 SNCF région Nord (type 464 Hudson). Rien d'extraordinaire pour la BB 9281 corail (c'est toujours une machine Jouef ...). Deux nouvelles versions cette année: la voiture Grill-Express repeinte aux couleurs corail et le fourgon service international Dd 4s aux nouvelles couleurs SNCF (gris et vert).

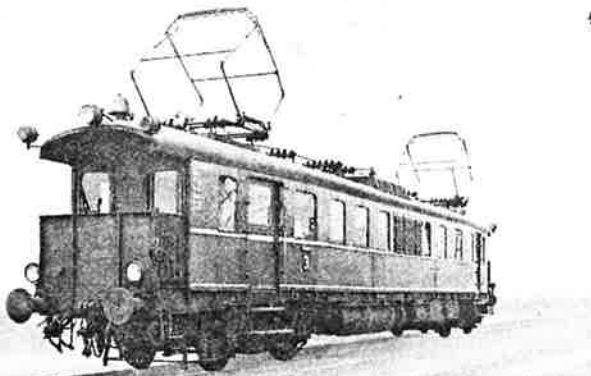
Une bonne note pour Jouef concernant le wagon porte autos de la SNCF (exécutés au 87è).

HORST **GÜNTHER** MODELLBAU

7410 REUTLINGEN 1 METZSTRASSE 40

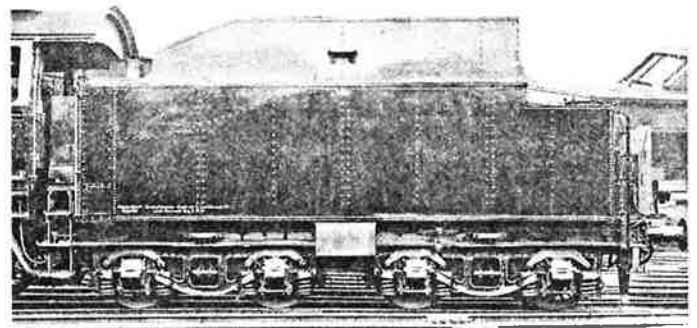
Cette firme artisanale continue sa fabrication de Kit.

NOUVEAUTES



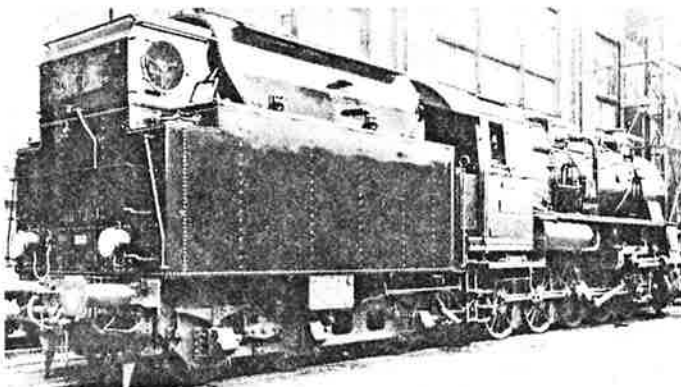
Bausatz für elektr. Triebwagen ET 89
Dieser Triebwagen ist unter dem Namen
"Rübezahl" bekanntgeworden.

* B 489



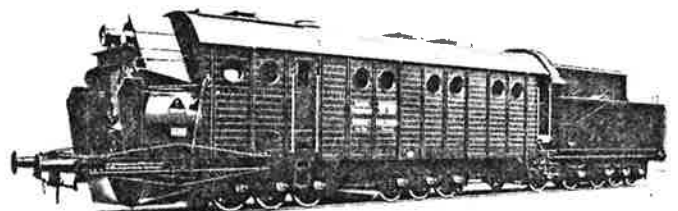
Gehäusebausatz Nietentender 2'2'T 32 (1. Ausf.
einschl. Drehgestellblenden m. Gleitlagern
Basis: Roco BR 01 u.a.

B 033



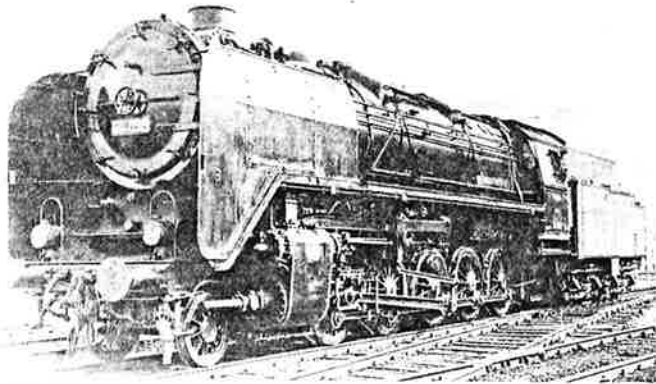
Gehäusebausatz für Kohlenstaubtender BR 58
Basis: Roco-Lok BR 58

B 058



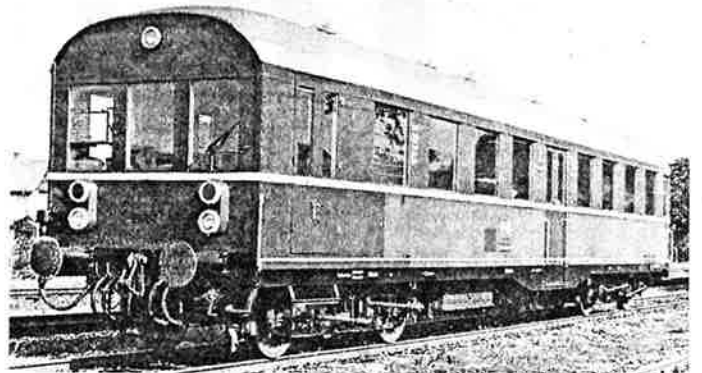
Bausatz für Dampfschneesleuder, 6-achsig,
ohne Tender. Hierzu ist der Fleischmann-
Tender 2'2'T 26 der BR 50 verwendbar.

B 310



Frontumbausatz m. Wagner-Windleitblechen BR 44
Basis: Jouef SNCF 150 X bzw. BR 44

B 045



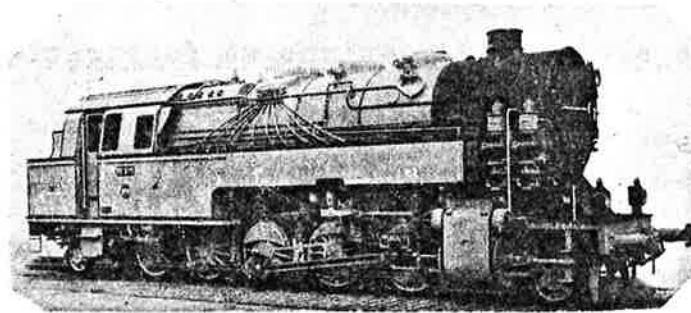
Umbausatz für Steuerwagen ES 85 40
Basis: Piko (Hruska) Mitteleinstiegswagen

B 485

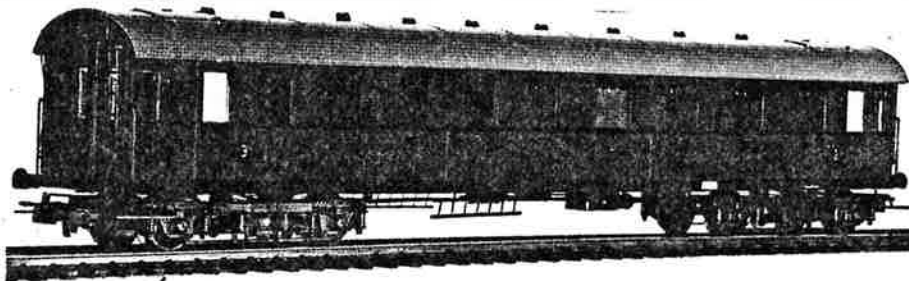
LILIPUT

Aucune grosse surprise cette année:

Reproduction de la S 3/6 en 3 versions différentes (DB, DRG, K. Bay Sts.). Belle reproduction de la BR 95° (Pr T20) de la DRG et de la DB.



Côté voyageur, Liliput annonce diverses voitures d'une rame DR, livrable aussi en version DB UIC.



Côté marchandise, Liliput annonce la sortie prochaine d'un wagon spécial de la firme Thyssen AG et un wagon à bogies de la SNCF type Taes.

LIMA

Ne m'étant pas attardé à ce stand, je n'ai pu examiner les nouveautés. J'ai seulement constaté que l'automotrice SNCF série 800 ainsi que l'intercity ET 403 DB ne sortiraient pas encore cette année.

märklin

Cette année, Märklin nous propose une belle brochette de nouveautés. Tout d'abord, une BR 120 (120 001-3) : bonne réalisation en général si ce n'est que la couleur beige est un rien trop jaune .

Märklin présente ensuite une BR 212 (212 349-5) en nouvelle livrée DB turquoise beige.

Sans doute en remplacement de la BR 141 nouvelle livrée (qui aurait quitté le catalogue), Märklin annonce une BR 140 nouvelle livrée (140 239-5).

Pour les amis des locos vapeur, une reproduction d'une O30 DB type 89° est signalée dans le catalogue des nouveautés mais n'était pas visible à la foire.

Enfin nous y voila, la tant attendue Type 16 (1605) de la SNCB. Cette machine, bien réalisée dans l'ensemble, fait déjà l'objet de nombreuses discussions; effectivement cette machine est livrée avec 3 pantographes. Certains disent qu'elle a existé ainsi durant quelques années avant de posséder 4 pantographes; d'autres disent qu'il s'agit la d'une manoeuvre commerciale dans le but de sortir l'an prochain la même machine équipée de 4 pantographes; d'autres disent encore que Märklin s'est trompé une fois de plus et qu'ils ont voulu personnaliser leur modèle en le rendant incorrect. (je serai d'ailleurs content si quelqu'un pouvait me donner des renseignements précis sur ce sujet).

Parmi les voitures voyageurs, le modélisme belge n'est pas oublié: Märklin propose une voiture Eurofima 1ère classe SNCB (hélas trop courte pour le puriste).

Le programme 80 comprend aussi une voiture Eurofima DB 1ère classe (couleur IC) et un fourgon à bagages des chemins de fer suisses (F4ü)

Märklin commercialise aussi un train de construction de voies comprenant :

une loco diesel DB 260 (3064)

un wagon grue DB (4611)

un wagon plat DB (4423)

un wagon ouvert remplis de ballast (4430)

un wagon plat chargé de traverses (4423)

un wagon plat à bogies chargé de rails (4663)

Pour obtenir une rame de construction des voies correcte, il est nécessaire de rajouter un wagon plat à bogies (4663) chargé de plots ce contact (...).

roco

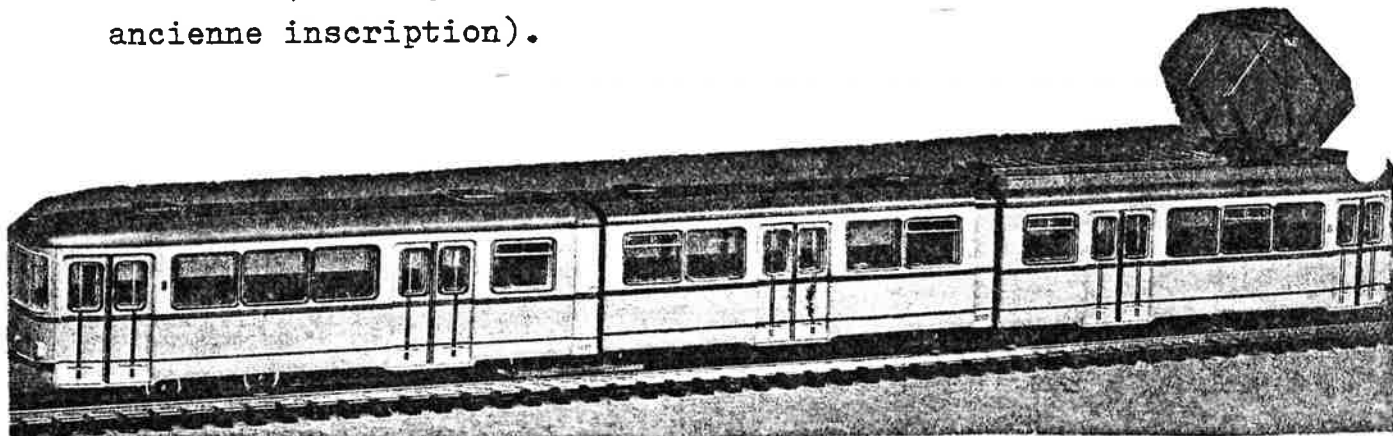
Comme c'est la coutume, la maison de Salzburg nous offre un grand nombre de nouveautés.

En tête nous avons une locomotive à vapeur 131 BR 23 de la DB; le modèle présenté à la foire était bien fait (même type de réalisation que la BR 01). Autre pièce annoncée depuis 2 ans déjà, la BR 103 de la DB (notons que cette machine est toujours présentée sous forme de photo). Roco annonce mais cette fois avec modèle comme preuve, les locomotives BR 1670 OBB (livrée verte ou rouge) et la locomotive E626 des FS (livrable aussi en version yougoslave).

La BB 63000 de la SNCF a reçu la livrée des chemins de fer espagnols. L'automotrice ET 85 de la DB n'est toujours annoncé que par une photographie.

Pour compléter sa série de trams, Roco annonce la sortie d'un tram à 3 éléments, livrée Köln (très belle réalisation).

Concernant les voitures voyageurs, Roco annonce une voiture corail 2^e classe/bagages, 2 voitures spéciales du Ferien Express (train de l'agence TUI), 3 voitures du BLS, une voiture Roco international (voiture NS peinte aux couleurs Roco) et enfin une voiture couchette suisse (Eurofima). Roco annonce encore, mais en photo cette fois une voiture DB à couloir central 2^e classe, ainsi que des voitures SNCF 3^e classe (nouvelle et ancienne inscription).



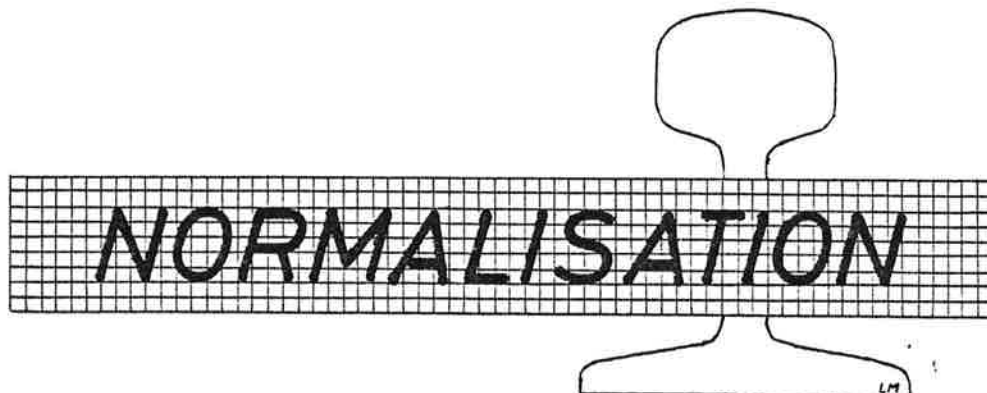
Côté marchandises, Roco annonce une série de wagons; parmi ceux-ci, un wagon talbot 2 essieux en version DB OBB NS ou SNCF. Une chose frappante au stand Roco était la présentation d'une voiture Eurofima OBB à l'échelle 1/87^e. Notons cependant que cette voiture n'est reprise dans aucun catalogue.

CONCLUSION

Pour conclure sur une pensée générale, je regrette de voir que seulement peu de firmes étrangères sont représentées (Mougel, Europolitrains, France trains, Kleinbahn, Intermodel, Peco, Electro train...)

Philippe GILON

LA



NORMALISATION

PREAMBULE

Dans le chapitre I de GMS Informations (EV n°27), notre ami A. Saenen évoquait l'existence de normes relatives au matériel roulant et nous informait du désir de l'équipe qui a assuré la gestation du GMS de se référer à celles-ci.

NORMES NEM, ce terme un peu rébarbatif a aussitôt suscité des questions chez certains, des craintes chez d'autres. Sous le couvert de cette dénomination, n'allait-on pas imposer au modéliste qui possède du matériel non conforme, de modifier les bandages de ses locomotives, n'allait-on pas exclure l'amateur qui ne désire pas s'y conformer.

Tant de questions qui méritent réponses tel sera le but du présent article, et je forme le souhait que sa lecture suscitera en vous le besoin et le respect de cette normalisation.

LA NAISSANCE DU TRAIN MINIATURE

Vers les années 1900, la production de jouets ferroviaires se développe presque exclusivement dans la région de Nuremberg, les pionniers sont MARKLIN (1859), BING (1865) et FLEISCHMANN (1887). En France, le JOUET DE PARIS propose des trains mécaniques dès 1899.

Les productions de ces firmes étaient, à l'origine, exécutées à des échelles diverses; mais au fil des ans, les fabricants s'orientèrent vers les quatre écartements de la firme MARKLIN qui était le plus gros producteur de l'époque.

Il faut attendre 1921 pour voir naître en Angleterre, un nouvel écartement qui correspond à l'échelle de 3/16" par pied soit 1/64" (future échelle S), bientôt suivie par le rapport de 3,5mm/pied

soit 1/87° avec un écartement de voie de 5/8" (15,8mm).

Parallèlement à cette évolution, la firme BASSET-LOWKE, important promoteur ferroviaire britannique dont les fabrications avaient pour origine MARKLIN, BING et plus tard TRIX, met en chantier l'étude d'une échelle qui devait correspondre à la moitié du 0; on obtint ainsi l'échelle de 4mm/pied soit 1/76° avec une voie de 16mm.

VERS LA NORMALISATION

Des clubs voyaient le jour dans de nombreux pays et leurs membres se trouvaient confrontés avec ce manque d'unification. Une véritable petite guerre opposa dès lors les adeptes de ces deux échelles.

En 1927, le magazine anglais Model Railways News définit le HO comme étant la moitié du 0 soit 3,5mm/pied.

En 1935, naît à Milwaukee le National Model Railroad Association (NMRA) qui publie ses premières normes dès 1945.

En 1937, la France publie des normes de roulement que l'AFAC rend officielles en 1946.

En 1941 se crée en Angleterre le British Railway Modelling Standart Bureau (BRMSB) qui groupe fabricants, modelistes et représentants de la presse ferroviaire.

Chaque pays a donc ses propres normes, qui se rapprochent plus ou moins des fabrications nationales. Il faut attendre 1950 pour que la fédération des clubs allemands (VDMC) prenne l'initiative de réunir les représentants des autres clubs européens; au cours de cette réunion, les délégués des firmes MARKLIN et TRIX décident de normaliser leur production sur l'écartement de 16,5mm et de remplacer l'appellation 00 par HO.

LE MOROP

Deux ans plus tard, nouvelle rencontre internationale, différentes normes sont confrontées notamment celles du VDMC (Mono), de l'Ecole Technique de Dresden (Normat) et des organismes étrangers, il en résulte la création des normes européennes de modelisme ferroviaire (NEM).

En 1954, l'éditeur de la revue italienne Italmodel propose la création d'un organisme européen, ce sera le premier congrès MOROP (Modellbahnverband Europa, ou Union Européenne du Modelisme Ferroviaire).

Depuis le MOROP a évolué et son influence auprès des fabricants, bien que très lente, n'en est pas moins efficace; il nous suffit de voir au fil des ans l'évolution du matériel miniature, la finesse des bandages pour mieux comprendre son impact.

Le MOROP a tenu en 1979 son 26^e congrès, plus de 250 congressistes y ont participé; une trentaine de normes sont actuellement homologuées par l'Afnor en France et par Din en Allemagne, elles concernent tout le matériel roulant, la voie et l'alimentation.

Le facteur qui nous touche le plus est certainement le profil des bandages et l'écartement des essieux, nombreux sont les amateurs qui ont été surpris par le comportement anormal de certains wagons dans divers appareils de voie, c'est pour cette raison que je commencerais cette série par la publication des normes relatives aux organes de roulement.

Louis Mossay

LA MAISON DU BRICOLEUR

rue du Canal 31 rue de Dison 40

VERVIERS

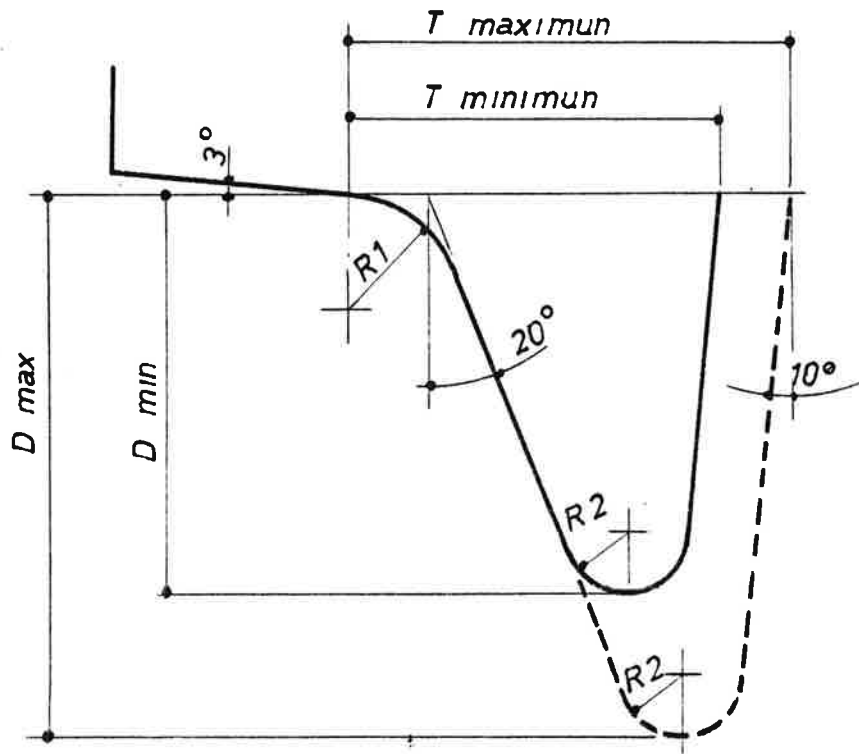
LOCO SERIE 16 2695 FR^S

VOITURE EUROFIMA 485 FR^S

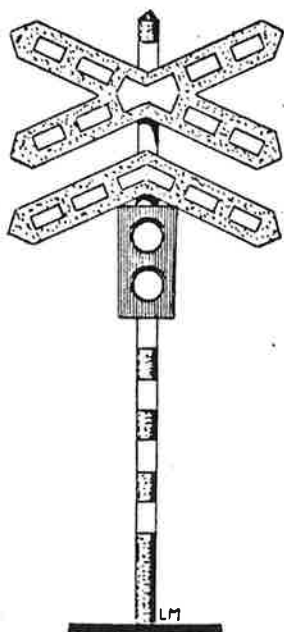
MÄRKLIN ➔ SNCB

***PRIX SPECIAUX POUR LES MEMBRES DU CFEB**

RESERVEZ-LES DES A PRESENT ET JUSQU'AU 13 MARS



ECHELLE	T_{max}	T_{min}	D_{max}	D_{min}	$R1$	$R2$
N						
TT	0,7	0,6	1,1	0,8	0,3	0,12
HO	0,9	0,8	1,4	1	0,4	0,15
S	1,1	1	1,7	1,2	0,4	0,18
0	1,3	1,2	2,1	1,5	0,5	0,2
1	1,6	1,5	2,5	1,8	0,6	0,3



EXAMEN DE PASSAGE

LE WAGON Eaos et ses reproductions

Ce wagon récent, puisque construit dès 1972 sur base du wagon E8 français, satisfait au code UIC et circule sous le régime RIV. Il est donc commun à plusieurs administrations ferroviaires.

C'est un wagon tombereau à bogies et fond plat, qui est destiné au transport de marchandises en vrac ou encombrantes; sa principale utilisation est le transport de mitrailles.

Par sa désignation, on peut le définir comme suit:

- E wagon tombereau
- a à bogies
- o non basculable en bout
- s apte à circuler à 100 km/h

Un tel véhicule se devait d'intéresser les constructeurs de matériel ferroviaire, Jouef a inauguré la série avec sa version SNCF (ref 6572) bientôt suivie de Liliput qui nous présente quatre versions DB (réf 24400), CFF (réf 24450), SNCF (réf 24470), SNCB (réf 24490).

Comme je manque d'informations, je ne ferais aucun commentaire sur le modèle CFF de Liliput.

DIMENSIONS

Le tableau ci-après, permet de confronter les deux modèles; on peut conclure que ceux-ci sont remarquablement traités mais Liliput emporte néanmoins la palme.

	prototype	I/87°	Liliput	Jouef
long.hors-tout	I4040	I6I,3	I63,5	I56,6
longueur de la caisse	I2800	I47,I	I49,2	I46,5
largeur de la caisse	3040	34,9	35,3	34,8
hauteur	3255	37,4	37,4	37,7
empattement	9000	I03,4	I02,I	97,3
empattement bogies	I800	20,6	20,9	I9,6

CAISSE

Jouef reçoit une note favorable car il est le seul à avoir fait apparaître les renforts au pied des montants (voir améliorations)

BOGIES

Quelque-soit le modèle que l'on examine, les bogies sont faux (sauf la version SNCF de Liliput). Le prototype est équipé du bogie type Y 25C de la SNCF (type 62I de la DB) et les deux firmes ont utilisé la solution facile à savoir, utiliser un équipement existant sur d'autres références.

Liliput utilise le bogie Y 25Cm (construction moulée), quand à Jouef son bogie serait correct s'il était muni de patins de freins.

TAMPONS

Ces wagons doivent être munis de tampons rectangulaires et seul Jouef a réussi à les reproduire tant bien que mal. Liliput en est aux tampons ronds.

MARQUAGE

Les inscriptions sont très nettes et conformes sur les modèles, j'ai cependant une réserve à émettre au sujet de la version SNCB de Liliput.

A la SNCB ce wagon a été construit en trois versions:

Eas type I4I5A0 n°3I 88 595 0000/999

Eaos type I4I5AI n°3I 88 596 8000/669

Eaos type I4I5A2 n°3I 88 596 9000/499

et je ne comprend pas pourquoi le wagon Eaos de Liliput se transforme en Eas lorsqu'il est immatriculé SNCB. Cette erreur est d'autant plus marquante que le wagon Eas est muni de parois latérales mobiles pour permettre le basculage en bout.

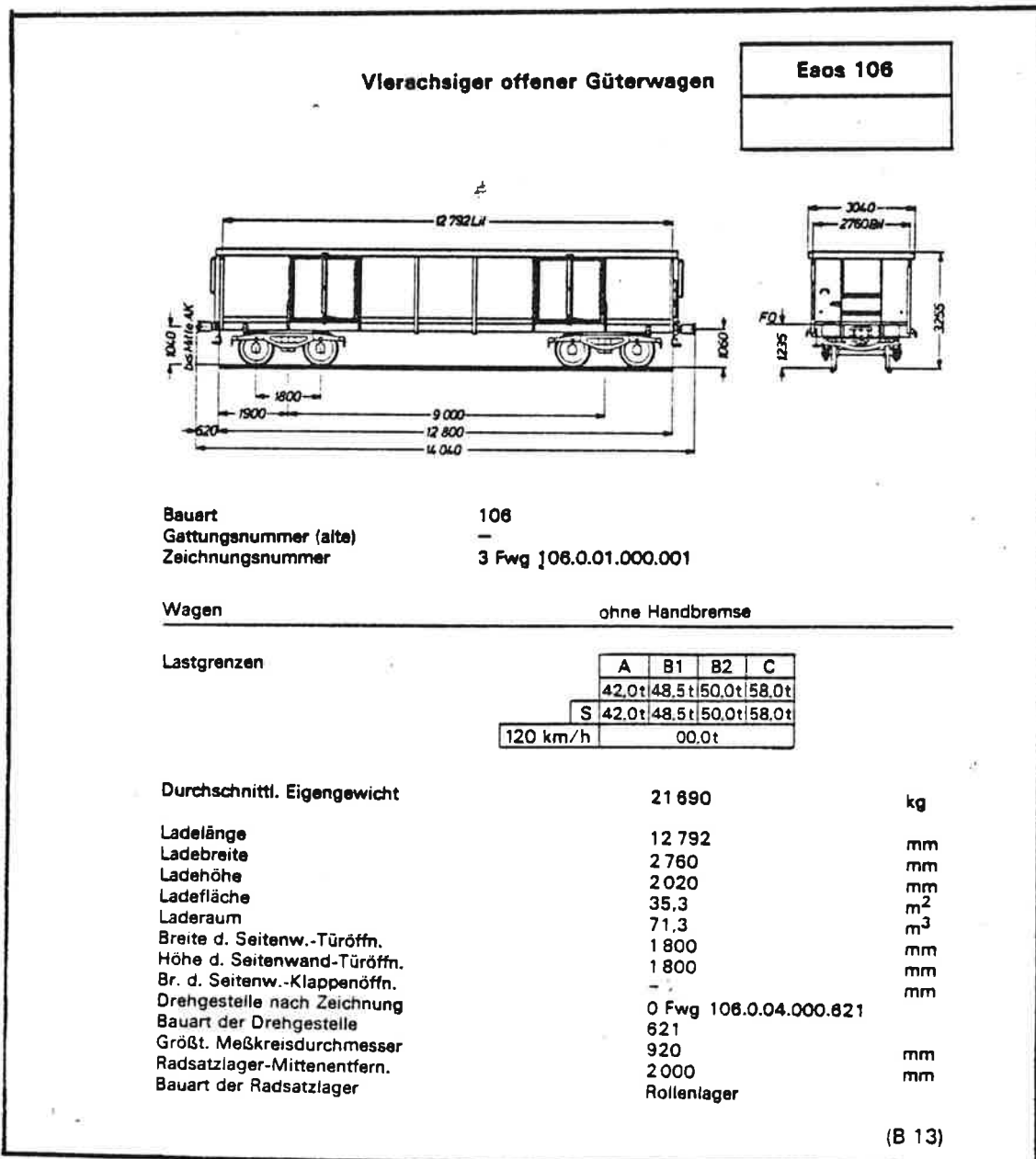
CONCLUSIONS

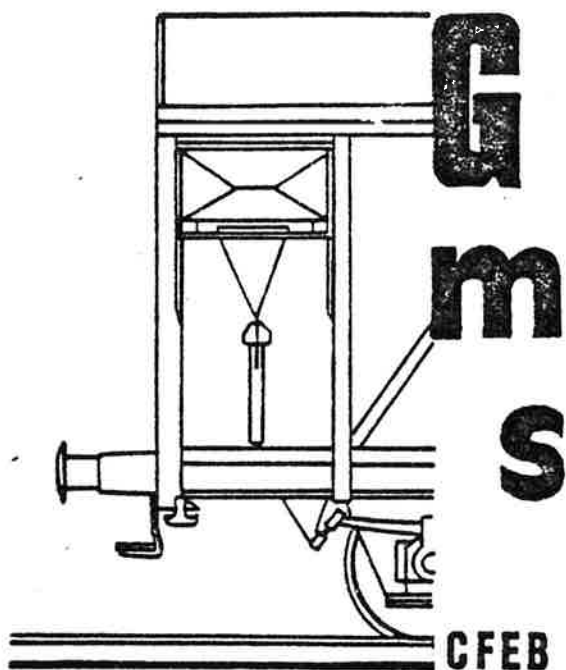
Pour le puriste, aucun de ces wagons ne constitue un achat valable. Pour l'amateur de matériel contemporain peu exigeant, une mention favorable ira au modèle SNCF de Liliput qui grâce à son équilibre général, à l'aspect réaliste des organes de frein sous le châssis et surtout à la mobilité de ses portes permet au modeliste de reproduire des opérations de chargement et déchargement très réalistes.

*

Malgré les critères sévères que je viens de faire, je suis certain que de nombreux amateurs belges feront l'acquisition de ce wagon. A leur intention, je me propose de faire dans un prochain numéro d'EV, un petit condensé d'améliorations afin de donner à ce véhicule un aspect typiquement belge.

Louis Mossay





INFORMATIONS

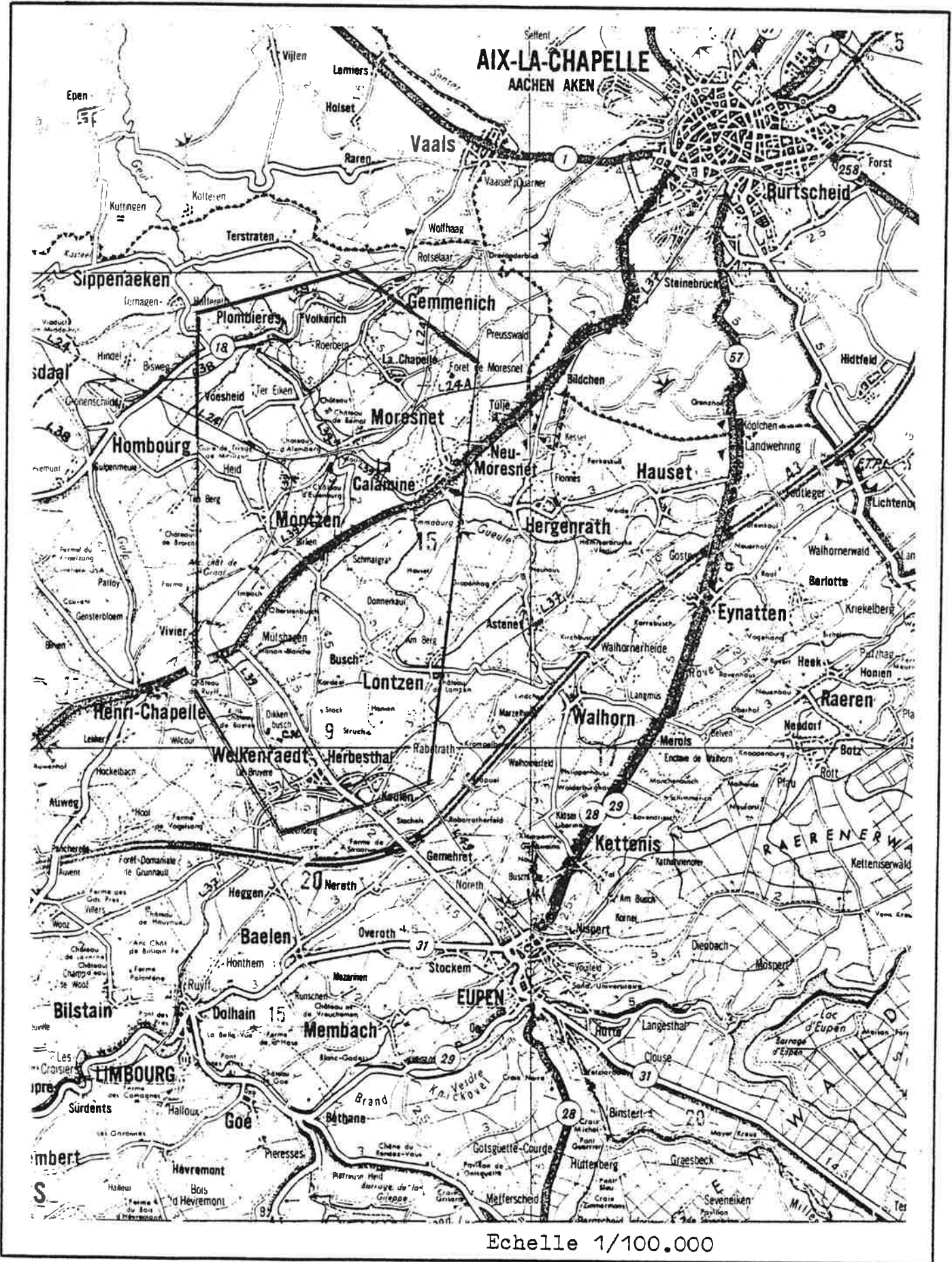
Nous sommes enfin sur la route des réalisations concrètes et de la collaboration entière. Tout le monde ne peut que s'en réjouir.

Les deux dernières réunions ont montré à satiété que quand on veut, on peut. Les faits ont même dépassé les espoirs. Tirons notre chapeau particulièrement pour la réalisation de notre ami Lecouptif (alias J. Danthine) qui s'est coupé (les cheveux) en quatre pour nous présenter son alimentation bisystème sensationnelle baptisée avec humour "le réconciliateur" par notre président. Il faut reconnaître que c'est génial. Bravo également à tous les autres qui ont jusqu'à présent fait du bon travail ou qui se sont proposés pour les prochains travaux. A ce propos, vous remarquerez qu'une liste des travaux à réaliser dans un premier temps a été affichée. Les premières équipes de travail y sont mentionnées avec la date prévue pour effectuer la tâche. Au fur et à mesure de l'avancement des travaux, je suggère que les équipes se forment avec la plus grande liberté selon les affinités entre membres, les disponibilités entemps et les goûts de chacun et que les noms soient inscrits par les intéressés sur la liste destravaux, sans oublier la date, tout ceci dans un but évident de coordination. N'oubliez pas qu'il faut pouvoir se procurer les matériaux en temps utile et qu'une tâche n'est parfois réalisable qu'à condition qu'une autre soit terminée.

Encore un mot, les débutants ne doivent pas hésiter à se porter volontaires par crainte de ne pouvoir être à la hauteur. Il y aura toujours un membre plus ou moins chevronné pour compléter leur équipe. N'oublions pas, cela a été souvent dit, que la réalisation du réseau en commun doit être une école permanente où les débutants apprendront à ne plus l'être, fut-ce dans des domaines aussi mystérieux que l'électronique. Ainsi, il existe actuellement quatre hommes "volants" relativement expérimentés disposés à compléter n'importe quelle équipe.

FIG.1

SITUATION DES LIGNES REELLES ET ZONE CHOISIE POUR LA REPRODUCTION EN HO.



NOTRE RESEAU (fig. I & 2)

Faire le plan d'un réseau de chemins de fer miniatures aussi grand n'est pas une mince affaire, vous vous en doutez bien. Il nous manque encore beaucoup de renseignements pour parfaire nos connaissances des lignes réelles que nous voulons reproduire. Mais déjà, bon nombre de chercheurs se sont mis en route. L'un a décidé d'aller photographier un ouvrage d'art, un bâtiment ou un site représentatif, un autre a un "tuyau" pour se procurer des renseignements, voire un plan d'une gare, etc. Bref, ça bouge et ça avance.

Néanmoins, pour vous donner une idée plus ou moins précise de ce que nous allons réaliser, je vous propose un plan général. Il est à peu près exact au point de vue nombre et position des modules, tracé général des lignes, mais ne l'est pas nécessairement en ce qui concerne le détail des gares, de certains sites, le nombre et la position des bâtiments, etc.

Dans un premier temps, nous procéderons à la confection et à l'assemblage des chassis entre eux pour les deux lignes principales (L 24 & L 37). Puis, sur place, chassis assemblés, nous établirons les assiettes de voie à l'altitude prévue, poserons les deux doubles voies sans s'occuper des coupures entre modules ni des aiguilles (du moins une partie d'entre elles) dans les gares. Ensuite, avec un câblage électrique provisoire, un test général pourra être effectué quant au bon comportement des rames et nous pourrons par ailleurs juger de l'allure générale des deux lignes complètement tirées, compte tenu du décor prévu selon la réalité. Tous les intéressés donneront leur avis comme il se doit, nous modifierons si nécessaire ce qui devra l'être et ensuite l'on pourra sectionner à la tronçonneuse les voies au niveau des joints entre modules. Dès lors, celui qui le désire pourra emporter un de ceux-ci pour commencer le câblage électrique définitif, puis l'ébauche du décor, intercaler les aiguilles aux endroits prévus, tirer les voies de débord, etc.

A ce stade, c'est le travail le plus important et le plus long, car il faut figoler bien à son aise, revenir souvent avec son module pour une concertation avec les responsables des modules voisins. C'est aussi, vous le verrez, un travail passionnant, car on voit naître petit à petit tout l'environnement. Celui-ci doit faire l'objet de soins tout particuliers, car nous avons opté pour un modélisme de qualité. Celui-ci doit être notre souci constant.

Il va de *à* soi qu'à chaque réunion, il nous sera loisible de nous amuser quand même un peu en faisant circuler quelques trains. Ces intermèdes sont même souhaitables pour se redonner un peu de courage.

Je n'irai pas plus loin dans les prévisions de réalisation, car il est inutile de trop anticiper. Du reste, vous devinez aisément la suite.

La concertation doit être de règle, je le répète, car il s'agit d'une oeuvre collective, mais je crois qu'il est logique de demander aux moins expérimentés de faire confiance aux plus expérimentés, même s'il peut sembler à certains que telle exigence ou telle méthode n'est pas bonne.

Quelques renseignements pour vous fixer les idées:

Longueur des lignes (estimation approximative)

L 24 (double voie)	2 x 36 m =	72 m)- du milieu caisson I à milieu caisson 2
L 37 (" ")	2 x 30 m =	60 m	
L 39 (" ")	55 m		-- de sortie Montzen à milieu caisson 2
	+ 46 m =	101 m	-- de dépôt Herbesthal à milieu caisson 2
L 49 (" ")	2 x II m =	22 m	-- de gare Herbesthal à milieu caisson 2
L 38 (simple voie)		21 m	-- de gare Plombières à sortie Montzen
L 39A (" ")		10 m	-- de Y Birken à entrée Montzen
L 39B (" ")		7 m	-- de gare Moresnet à terminus

293 m, soit 300 m

Voies de débord, de triage,...

Ex.: Montzen : 60 m

Welkenraedt : 30 m

Raccordements dans le caisson 2

des lignes 24, 37 & 39 : 35 m

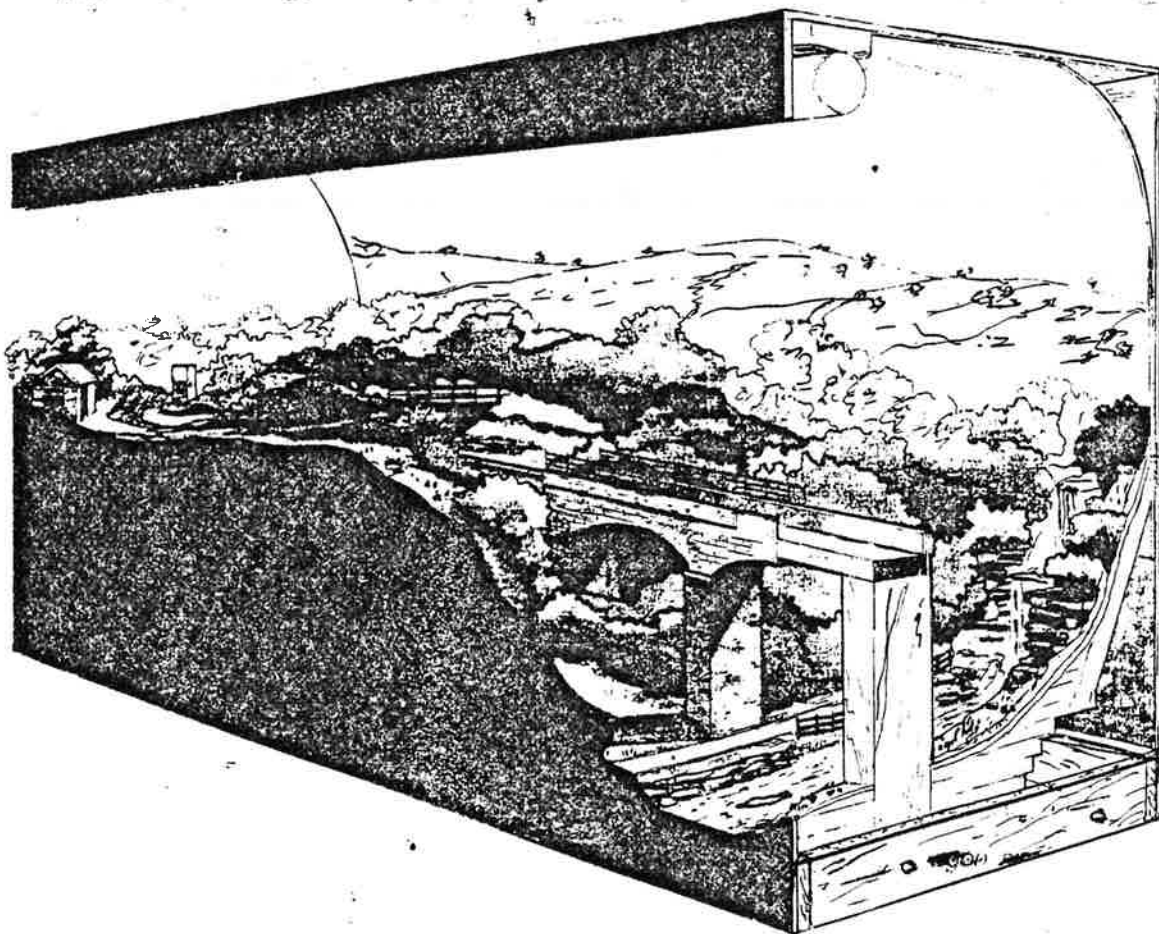
.....

200 m max.

Total: 500 m

Afin de provoquer dès maintenant des discussions (constructives et de bon sens), je vous donne sur la fig. 3 un exemple des différentes options qu'il nous est possible de prendre au point de vue système d'alimentation des diverses lignes. Rappelons-nous que nous avons dit: L 37 en 2 rails continu, L 24 en 3 rails alternatif et L 39 en 3 rails bisystème, mais restent les lignes de jonction et le détail des gares. Par exemple, vous voyez qu'il serait intéressant de continuer l'alimentation bisystème de la ligne 39 au delà de la gare de Welkenraedt via une ou deux voies (voies I et 2 côté bâtiment gare) jusqu'au dépôt d'Herbesthal de façon à pouvoir virer sur un des 2 ponts tournants les machines Märklin venant de tracter un train marchandises ou voyageurs. Exemple: un omnibus Liège-Battice-Plombières (L 38)-Welkenraedt-Herbesthal (L 39). Et les amateurs de circulation réaliste pourront satisfaire leurs goûts en réapprovisionnant leur machine en eau, sable, charbon sans oublier de décrasser le feu sur la fosse (les esprits chagrins ricaneront en pensant au ski... mais on arrivera bien à faire une fosse réaliste et fonctionnelle pour les Märklinistes). Toujours en prévision d'une circulation réaliste, il existait un omnibus (le 3474) qui faisait Tongres-Visé-Montzen (L 24)-Montzen village-Birken (L 39A)-Henri-Chapelle-Welkenraedt (L 39)-Herbesthal (L 37)-Eupen-Raeren (L 49). Conclusion: pourquoi ne pas réaliser la ligne 49 en bisystème? A vous de juger.

Ainsi, vous verrez qu'avec de la bonne volonté, on peut agrandir sérieusement les possibilités d'exploitation pour n'importe quel système de machine. Je vous invite donc à cogiter là-dessus dès maintenant et à en discuter entre vous de façon à ce que des options définitives soient prises en temps opportun, c'est-à-dire au plus tard pour le début de la pose des voies concernées.



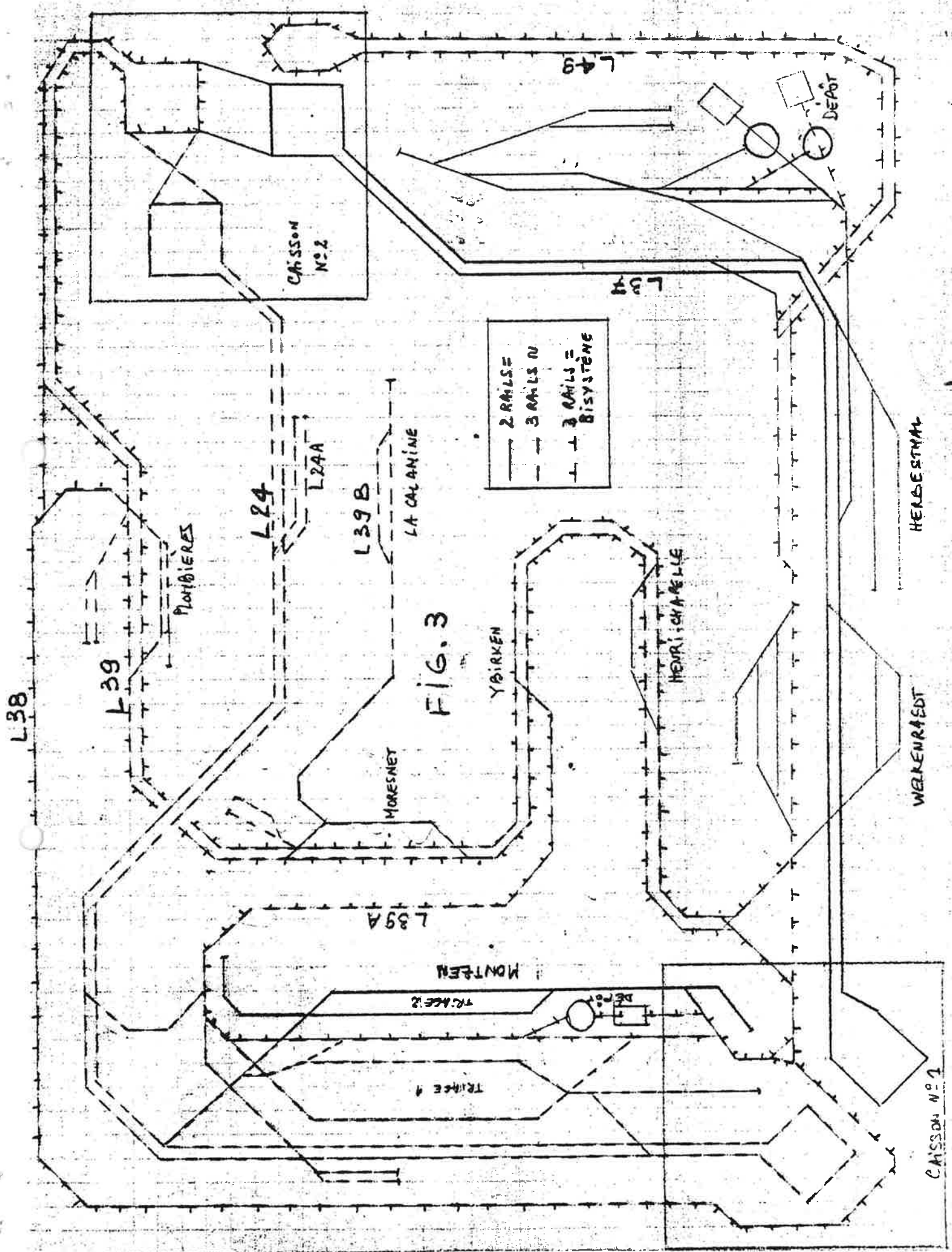


FIG. 3

— 2 RAILES
 - - 3 RAILES N
 + + 3 RAILES B SYSTEME

CAISSON N° 1

WELKENRAEDT

HELBESTVAL

LE CABLAGE ELECTRIQUE DU RESEAU

Voici un domaine plus délicat, encore fort mystérieux pour certains d'entre nous. Les principes de base de l'électricité ont été énoncés et expliqués très clairement dans un précédent n° d'Entre-Voies par notre éminent spécialiste J. Danthinne. Une suite est bien entendu prévue. Nous supposons donc ces connaissances de base comme acquises.

Ce mois-ci, nous nous sommes tenus à des généralités. Les schémas de câblage et les explications plus détaillées paraîtront le mois prochain.

1. La commande centralisée (T.C.O. central)

Un T.C.O. central contrôlera l'ensemble des 3 lignes principales à double voie (lignes 24, 37 & 39). Il comportera une alimentation séparée pour chacune des 2 voies, soit 6 voies. Ces alimentations seront bien entendu adaptées au matériel qui circulera sur les lignes. Ainsi, la ligne 39 sera dotée d'une alimentation bisystème. L'inversion du sens de marche n'est pas prévue, car le T.C.O. central servira principalement à afficher une vitesse sur chaque voie, toutes les manoeuvres en ligne étant normalement du ressort des T.C.O. locaux, comme vous le verrez plus loin.

Outre les alimentations traction, nous installerons une ou plusieurs alimentations 14 V = pour l'éclairage, les accessoires et les aiguilles en nombre limité dans certains cantons.

De ce T.C.O. central partiront donc les feeders traction et éclairage + access. Ces feeders courent de chassis en chassis tout le long des 3 lignes principales.

2. Les cantons

Le réseau entier est divisé en environ 40 cantons dont la longueur varie de 5 à 8 mètres et ce, pour 2 raisons:

a) la commande séparée de la plupart des cantons par un T.C.O. local contrôlé par un opérateur indépendant. Donc, chaque opérateur pourra se substituer instantanément et quand bon lui semblera à la commande centralisée, mais uniquement dans son canton (voir explications plus détaillées au paragraphe 6),

b) la protection automatique des trains par bloc-système automatique. Pour les nouveaux membres qui l'ignorerait, précisons que ce bloc-système a été conçu, réalisé et présenté à l'exposition d'octobre par l'ami Joseph (toujours lui). Il a fonctionné à merveille pendant toute la durée de l'expo.

3. Les câbles de ligne (feeders)

Ces câbles partant du T.C.O. central seront réunis en une gaine fixée à l'arrière des chassis des modules. Entre chaque module, des connecteurs embrochables permettront la séparation aisée et rapide des chassis. Ici aussi, la composition de la gaine variera selon la ligne. A chaque T.C.O. local, on se raccordera aux feeders. Seul, le feeder "masse commune" pourra être connecté à n'importe quel endroit de chaque module (retour du courant des voies, des aiguilles, des accessoires, etc.).

4. Les câbles 220 V

Chaque prise du local alimentera un ou plusieurs T.C.O. Il y aura donc une gaine à 3 conducteurs (gaine du commerce) à l'arrière des chassis, mais pas nécessairement sur toute l'étendue de chaque ligne.

Ici, pas de connexions entre les modules sauf à l'entrée du T.C.O. local. Le feeder sera suspendu en dessous des modules par des crochets et amovible en une seule pièce.

5. Les câbles de canton

Ce sont tous les câbles qui partent de chaque T.C.O. local vers les points d'éclairage, les aiguilles, les accessoires et les voies du canton. Le mieux est de les regrouper à l'avant des chassis. En effet, tout ce qui se trouve dans un canton sera contrôlé au départ du T.C.O. local, mis à part le fait que la circulation des trains sur les 2 voies principales (pas les voies de débord, de triage, les raccordements industriels, ...) pourra toujours être mise par l'opérateur en position automatique, c.à.d. contrôlée par le T.C.O. central.

Nous utiliserons pour des raisons économiques et pratiques des gaines de câbles téléphoniques dont le nombre et la couleur varient selon la gaine (jamais 2 couleurs identiques dans une même gaine).

Pour éviter au maximum les confusions dans les câbles (pensons aux débutants), nous allons adopter le plus possible le principe d'une gaine = une fonction. Pensons aussi que ces gaines auront souvent plusieurs mètres de longueur. Par exemple:

- la fonction commande des aiguilles
- la fonction commande de l'éclairage
- la fonction commande traction
- la fonction commande des signaux du bloc automatique

Comme un T.C.O. contrôlera un canton s'étendant sur plusieurs modules, nous tirerons les gaines d'une pièce de chaque module au T.C.O. avec un connecteur embrochable à chaque extrémité. Ces gaines seront également suspendues et amovibles. Grâce à un repérage simple (p.e.: cde aig. T.C.O. 7 à module 23), la réinstallation de ces gaines lors d'un remontage de modules sera rapide.

6. La commande locale de canton (T.C.O. local)

En principe, nous aurons un T.C.O. par canton ou plutôt par 2 cantons parallèles en double voie. Cependant pour les cantons ne comportant pas d'aiguilles, les T.C.O. locaux ne seront pas munis d'une alimentation propre (cas des cantons dans les caissons de bouclage ou sans gare ni raccordements industriels). Néanmoins, au moins un interrupteur d'arrêt d'urgence y figurera, ainsi que des interrupteurs éventuels de commande d'éclairage pour l'un ou l'autre bâtiment isolé.

Le nombre des potentiomètres sera variable selon l'importance des voies de débord et des raccordements. Chaque cas est à envisager séparément et au fur et à mesure de l'avancement des travaux et à l'issue de concertations mutuelles.

Le but, c'est de donner la possibilité à une douzaine de membres au moins de contrôler simultanément l'ensemble du réseau.

Pour une bonne mémorisation des organes de commande des T.C.O., donc une manipulation rapide et correcte, nous uniformiserons la présentation de ceux-ci en standardisant au maximum les boutons-poussoirs, les interrupteurs, les schémas synoptiques et les organes de commande traction. Vous avez pu constater, lors de la démonstration du mois passé, avec quelle facilité on contrôle une machine Märklin ou une Fleischman ou de n'importe quelle autre marque avec l'alimentation bisystème, sans s'occuper de l'origine de la loco.

UNE PETITE CONCLUSION

Je sais qu'il est toujours ennuyeux de n'en être qu'au stade de la préparation. On voudrait déjà voir rouler les trains. En fait, nous avançons très vite, car vous constaterez lors de la réunion du 14 février que tout le travail de démontage, nettoyage et rangement est déjà effectué grâce à une équipe venue travailler pendant 2 samedis après-midi. Ce 14 février verra enfin démarrer la phase constructive, 3 équipes constituées allant, la Ire, assembler les chassis modulaires, la 2me commencer la construction du caisson n° I et

la 3me commencer le montage du réseau provisoire.

Il ne tient qu'à vous, les intéressés, et nous sommes une bonne vingtaine à vouloir travailler au réseau, de poursuivre ce rythme qui permettrait de voir une circulation fonctionnelle sur 2 des 3 lignes principales d'ici 2 à 3 mois, sans parler d'un démarrage des parties décor et câblage électrique que beaucoup d'entre vous attendent impatiemment afin de voir "comment on fait" et mettre la main à la pâte à leur tour.

Alors, la conclusion?

Il n'y en a qu'une: se mettre au travail sans lambiner et fournir un effort particulier au début.

André Saenen

hm hobby model

MODELES REDUITS
RADIOCOMMANDE
JEUX GREATIFS ET SCIENTIFIQUES
LES ARTS DU FEU

rue Jardon 21 Verviers

EN STOCK PERMANENT

TOUT POUR LE TRAIN EN HO ET N



DECORS POLA - KIBRI ...

ET EN EXCLUSIVITE A VERVIERS

Litiput

ARNOLD N

EN PROMOTION PIKO BR 01⁵ (5/6320) 1800 FR.

CARTE DE FIDELITE 15%