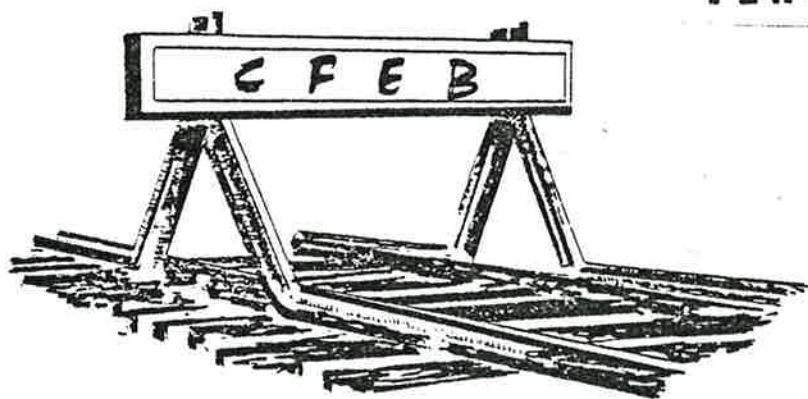


CLUB FERROVIAIRE DE L'EST DE LA BELGIQUE

VERVIERS



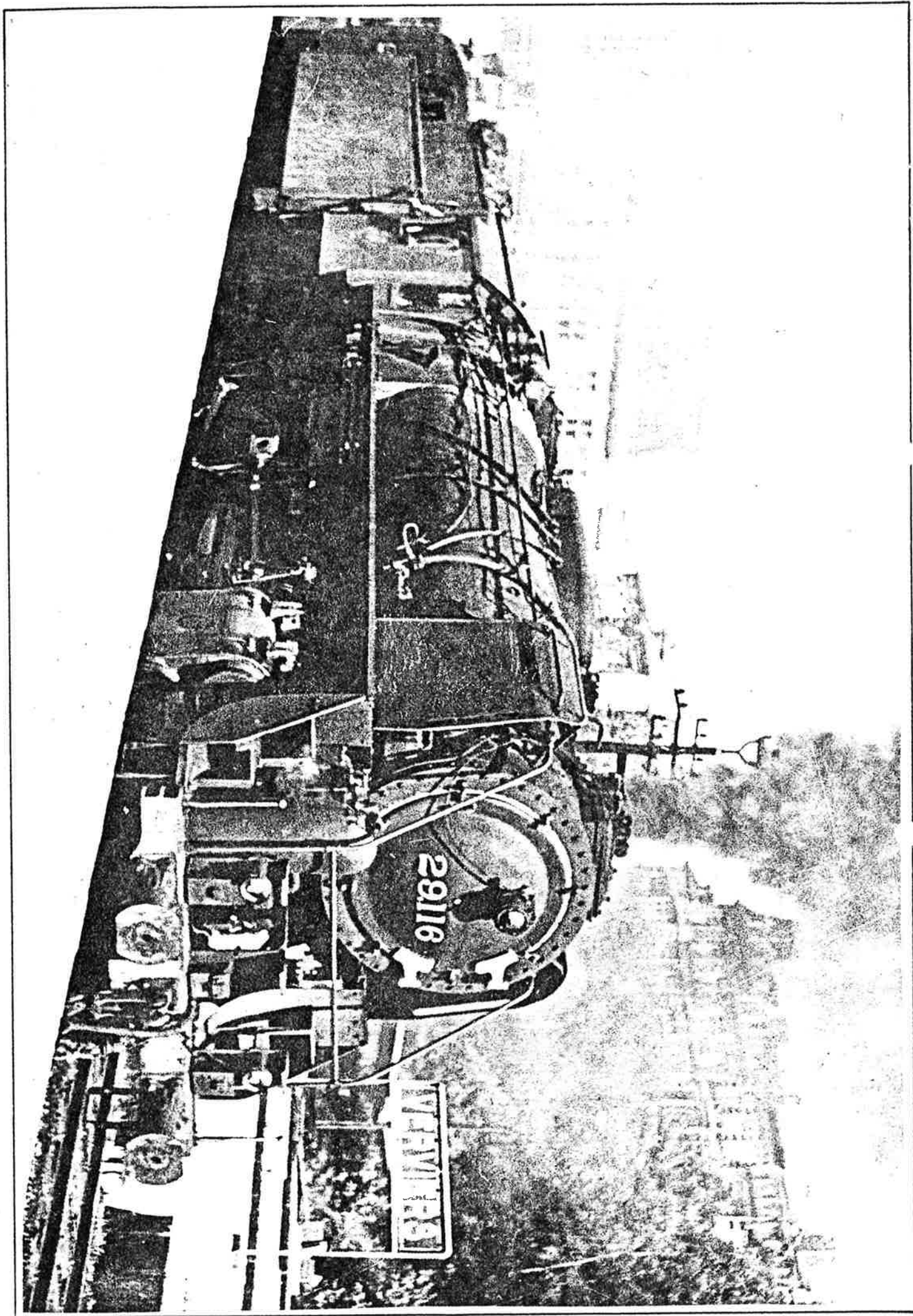
N° 30
MARS 1980

ENTRE-VOIES

MENSUEL



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



NUREMBERGTORIAL

Que nous a apporté la 31^e foire du jouet de Nuremberg?

Une nostalgie des fabricants allemands pour l'époque II, période où se côtoyaient les compagnies allemandes. Cette orientation, timidement amorcée depuis quelques années, se confirme cette fois par une majorité de nouveautés aux sigles DR (Fleischmann, Rivarossi), K Bay Sts (Trix), KPEV (Ade, Liliput) et des batiments rétro.

Marklin, avec la sortie de sa I605 SNCB, comble les amateurs belges; à un numéro et à un pantographe près cette nouveauté aurait pu intéresser les modélistes luxembourgeois, français et suisses puisque les machines 01 à 04 se rendent parfois à Bâle (n'en demandons pas trop aux producteurs).

Jouef de son côté est, à mon avis, la seule firme qui écoute les modélistes (rencontre Jouef-Amateurs à Exporail 80) et son programme reflète bien la demande française.

Lima continue sa politique de " ne pas sortir ce qui est présenté " et Roco lui emboîte le pas en " sortant ce qui n'est pas présenté ", le seul but, non avoué, de cette dernière étant de torpiller les autres fabricants et de s'implanter seul sur le marché. (les prix en cours d'ajustement seront certainement réajustés à ce moment)

Il y a cependant un fait anodin que je me plais à signaler. Depuis de nombreuses années, trois points majeurs différenciaient l'amateur américain de l'amateur européen à savoir:

- la construction modulaire
- le décor réaliste
- le matériel (retravaillé et sali)

Les deux premiers sont sur la table du modélisme européen (nouvelle tendance de Loco Revue par exemple et GMS en ce qui nous concerne).

Et le troisième me direz-vous ?

Nous y voilà. A la dernière page de son dépliant nouveautés 80, TRIX nous propose, pour le mois de mars, un set (réf 6505) comprenant 9 tubes de couleurs et 3 pinceaux pour " maculer votre matériel "

Ça il faut le faire, nous proposer à nous européens de salir nos belles machines.....

Croyez-moi, le modélisme bouge à grands pas.

ACTIVITES DU MOIS

JEUDI 13 MARS A 19H30

Vous venez avec vos outils pour la poursuite de la construction du réseau GMS.

VENDREDI 28 MARS A 19H30

Soirée animée par Christian Van Wambeke qui vous présentera:

1. Un exposé sur la manière de construire des batiments en carton.
2. Une projection de diapositives sur les chemins de fer turcs et des USA.

Au cours de la soirée, tirage de la tombola.

TOUS LES SAMEDIS DE 14 A 18 H

Des équipes sont sur place au local pour avancer la construction du réseau GMS. Nous vous invitons, dans la mesure de vos possibilités, à gonfler les rangs de ces équipes.

CONFERENCE

19 MARS 1980 # 1 4 , 3 0

A FLOREAL, Crapaurue à Verviers
Causerie par Monsieur LAMBOU du GTF sur

LES TRAMWAYS LIEGEOIS

(conférence des pensionnés socialistes)

PRESENTATION DES VOITURES M4 AU PUBLIC

La SNCB organise une présentation des nouvelles voitures M4 à l'aide d'une rame spéciale composée de :

LOCOMOTIVE ELECTRIQUE SERIE 20
2 VOITURES M4 (première et deuxième classe)
2 VOITURES TREXPO
LOCOMOTIVE A VAPEUR 29013
VOITURE G.C.I. troisième classe

Dates des visites:

14,15 mars	: Hasselt	26	: Libramont
16,17,18,19	: Liège	27,28	: Arlon
20	: Verviers		
21	: Huy		
22,23	: Namur		
25	: Ciney		

Voulant créer l'inédit, et dans le but de favoriser ses membres pour ses 25 ans, le C.F.E.B. vient d'obtenir, après des démarches secrètes et fructueuses, la fabrication et l'exclusivité de vente d'une série de 500 EXEMPLAIRES de :

LOCO SERIE 16 SNCB

QUADRICOURANT

EN LIVREE JAUNE

Le prix sera de 4250 frs - Livraison vers aout-septembre.

Afin d'éviter tout abus et de ne pas créer la pagaille au secrétariat ou aux réunions, nous organiserons la vente de la manière suivante :

1. Il ne sera cédé qu'une locomotive par personne avec priorité aux membres du CFEB puis aux personnes étant membres d'un autre club ferroviaire.
2. Les personnes intéressées devront écrire au secrétariat du CFEB, 20 rue Jardon, 4800 Verviers en joignant une enveloppe timbrée et mentionnant le nom et l'adresse personnelle, afin de recevoir un formulaire de commande.
3. Le formulaire de commande devra être renvoyé au secrétariat du CFEB dans les plus brefs délais. Il vous renseignera sur la manière de régler le montant de votre commande, donc :
NE PAS ENVOYER D'ARGENT AVANT.
4. Les inscriptions seront cloturées dès que les 500 locomotives seront correctement réservées suivant les présentes règles.
5. Les explications étant claires et précises, **PRIERE DE NE PAS TELEPHONER AU SECRETARIAT**, toute demande doit être faite par écrit.

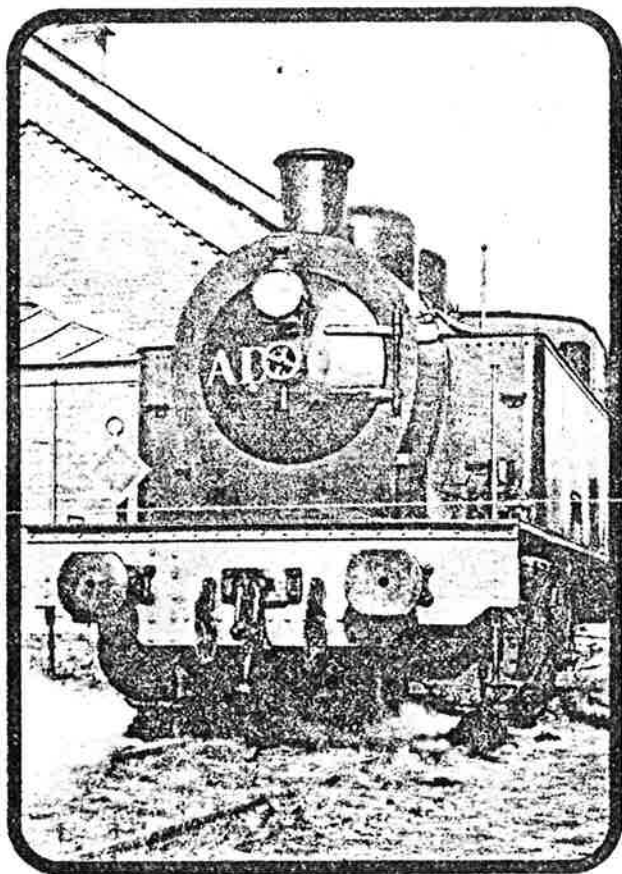
A PROPOS DE LA LOCOMOTIVE QUADRICOURANT SERIE 160 SNCB
VERSION BLEUE PRESENTEE A NUREMBERG.

Philippe Gilon, auteur de l'article sur Nuremberg 80, remercie les personnes qui lui ont fourni des informations sur la locomotive en question.

La 1605 ne possède effectivement que 3 pantographes. Il n'y a que les machines 1601 à 1604 qui possèdent un quatrième pantographe au gabarit suisse plus petit. Ce quatrième panto a été installé pour permettre à ces locomotives de tirer des trains d'agence jusqu'à Spiez, au pied de la rampe nord du Lötschberg en Suisse. Actuellement, les 160 n'effectuent plus que des trajets jusqu'à Bâles.

Cependant, si la 1605 n'a que 3 pantographes, il faut préciser que les capteurs de courant de ceux-ci sont différents; conséquence du courant qu'ils doivent capter.

Le Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées



Le Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées

en quelques chiffres :

Nombre de machines à vapeur : 16

Nombre de machines diesel : 2

Nombre d'autorails :

7, dont deux autorails des
Chemins de Fer fédé-
raux allemands
(Deutsche Bundesbahn,
DB)

Nombre de voitures voyageurs : 10, dont trois anciennes
prussiennes.

Principe d'exploitation :

fête de Pâques : tout le W.-E.

mai : les dimanches.

juin : samedis et dimanches.

juillet : mardis, jeudis, samedis et dimanches.

août : mardis, jeudis (jusqu'au 15 août) +

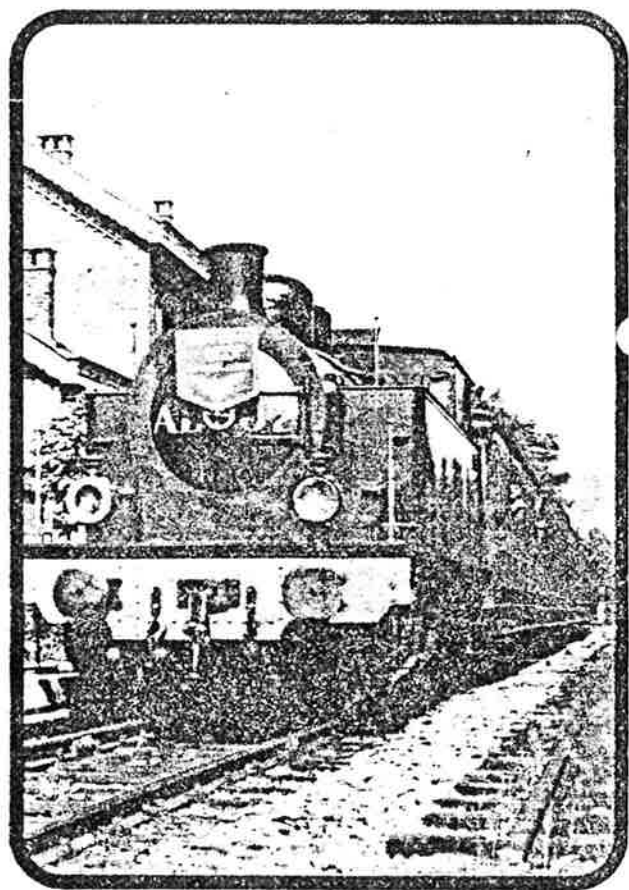
samedis et dimanches.

septembre : samedis et dimanches.

Par sa formule :

< Un beau jour en train touristique à Mariembourg >, la
SNCF accorde une réduction sur le prix de ses billets.

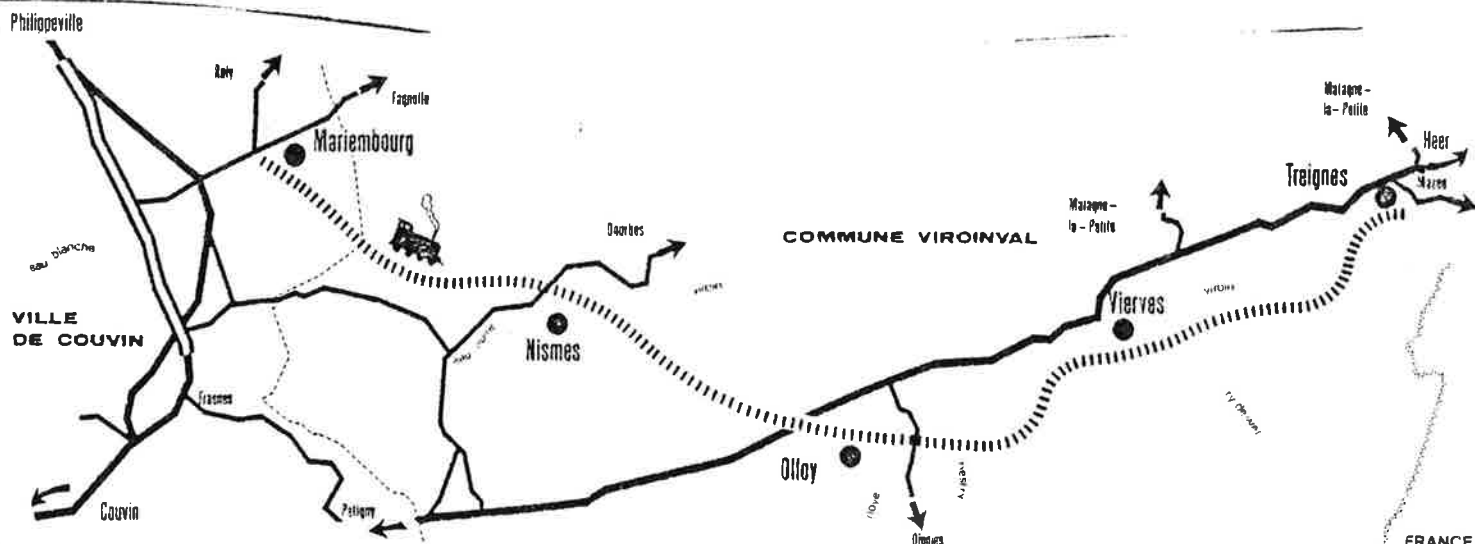
Renseignements : tél. 071 / 50.20.57
081 / 71.40.11



vous invite

à ses promenades

dans le passé...



CHEMIN DE FER A VAPEUR DES TROIS VALLEES
STOOMTREIN DER DRIE VALLEIEN

Ligne 132
Lijn

HORAIRES 1980
UURREGELING 1980

TRAIN n° - TREIN n°	K	11 TT	13 TT-Y	15 TT-Y
MARIEMBOURG CFY3V 2 ?	0	11.00	14.10	16.30
NISMES	3	11.10	14.20	16.40
OLLOY 2	7	11.20	14.29	16.49
		11.21	14.30	16.50
VIERVES	9	11.30	14.40	17.00
TREIGNES 2 ?	14	11.40	14.50	17.10

TRAIN n° - TREIN n°	K	12 TT	14 TT-Y	16 TT-Y
TREIGNES 2 ?	0	12.20	15.15	17.50
VIERVES	5	12.30	15.25	18.00
OLLOY 2	7	12.40	15.35	18.10
		12.41	15.36	18.11
NISMES	11	12.51	15.46	18.21
MARIEMBOURG CFY3V 2 ... A	14	13.01	15.55	18.30

CIRCULE :

- samedi de Pâques et de Pentecôte
- dimanche en Avril et en Mai
- dimanche 21 septembre
- le samedi du 3 mai au 27 septembre
- le mardi et le jeudi du 1^{er} juillet au 14 août

RIJDT :

- zaterdag vóór Pasen en Pinksteren
- 's zondags in April en in Mei
- zondag 21 september
- 's zaterdags vanaf 3 mei tot 27 september
- dinsdag en donderdag vanaf 1 juli tot 14 augustus

TRAIN n° - TREIN n°	K	11 TT-Y	23 TT	25 Y	27 TT	29 Y
MARIEMBOURG CFY3V 2 ?	0	11.00	13.40	14.20	16.22	16.50
NISMES	3	11.10	13.48	14.30	16.30	17.00
OLLOY 2	7	11.20	13.57	14.40	16.38	17.10
		11.21	13.58	14.41	16.39	17.11
VIERVES	9	11.30	14.06	14.51	16.47	17.21
TREIGNES 2 ?	14	11.40	14.15	15.01	16.56	17.31

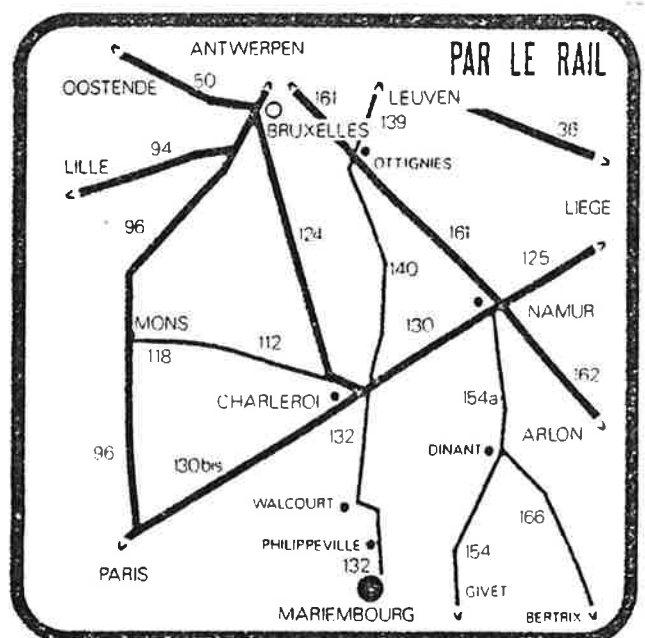
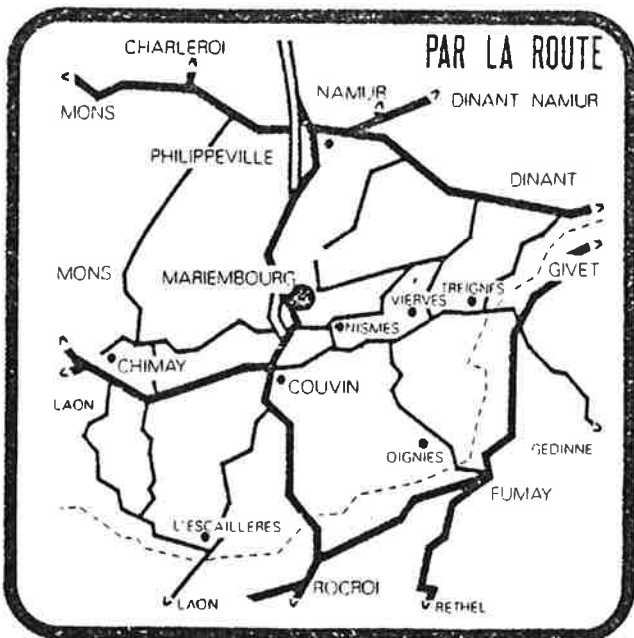
TRAIN n° - TREIN n°	K	12 TT-Y	24 TT	26 Y	28 TT	30 Y
TREIGNES 2 ?	0	12.20	15.12	15.30	17.40	18.10
VIERVES	5	12.30	15.21	15.40	17.49	18.20
OLLOY 2	7	12.40	15.29	15.49	17.58	18.30
		12.41	15.30	15.50	17.59	18.31
NISMES	11	12.51	15.39	16.00	18.08	18.41
MARIEMBOURG CFY3V 2 ... A	14	13.01	15.45	16.10	18.16	18.51

Legende :

- TT : autorail diesel
- dieselautorail
- Y : vapeur
- stoom

- CIRCULE** - dimanche et lundi de Pâques (6 et 7 avril)
- jeudi 1^{er} mai et jeudi 15 mai (Ascension)
- dimanche et lundi de Pentecôte (25 et 26 mai)
- les dimanches et jours fériés du 1^{er} juin au 14 septembre
- RIJDT** : - zondag en maandag van Pasen (6 en 7 april)
- donderdag 1 mei en donderdag 15 mei (O.H. Hemelvaart)
- zondag en maandag van Pinksteren (25 en 26 mei)
- de zon- en feestdagen vanaf 1 juni tot 14 september
- DIMANCHE 28 SEPTEMBRE : FESTIVAL VAPEUR**
ZONDAG 28 SEPTEMBER : STOOMFESTIVAL

L'asbl ne peut garantir le mode de traction; elle se réserve le droit de le modifier à tout instant. De v.z.w. heeft het recht om de tractiewijze op elk ogenblik aan te passen.



C₃V

TARIF 1980

Par section : 25 F. (adulte) 15 F. (enfant de 4 à 12 ans)
 Aller simple : 100 F. 50 F.
 Aller-retour complet : 150 F. 75 F.

Prix groupe (en service régulier) à partir de 20 personnes (-20% sur aller-retour)
 soit : 120 F. (adulte) 60 F. (enfant de 4 à 12 ans)

TRAINS SPÉCIAUX : (sur demande préalable : 5 jours avant l'excursion)
 toute l'année - en traction diesel : pour groupe de 50 personnes adultes (ou 100 enfants)
 soit 6.000 F. minimum (réduction déduite)
 - en traction vapeur : pour groupe de 100 personnes adultes (ou 200 enfants)

TRAIN SPÉCIAL ÉCOLE : (train n° 13-14) 23 mai, 23-26-27 juin

CHÉMIN DE FER À VAPEUR DES TROIS VALLEES-ASEL : HORAIRES 1980

Tableau pour le personnel :

Sam. 5-4	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Dim. 6-4	11/12	TT	23/24	TT	25/26	V	27/28	TT	29/30	V
Lun. 7-4	11/12	V	23/24	TT	25/26	V	27/28	TT	29/30	V
Dim. 13-4	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Dim. 20-4	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Dim. 27-4	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Jeu. 1-5	11/12	TT	23/24	TT	25/26	V	27/28	TT	29/30	V
Sam. 3-5	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Dim. 4-5	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Sam. 10-5	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Dim. 11-5	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Jeu. 15-5	11/12	TT	23/24	TT	25/26	V	27/28	TT	29/30	V
Sam. 17-5	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Dim. 18-5	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Sam. 24-5	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Dim. 25-5	11/12	TT	23/24	TT	25/26	V	27/28	TT	29/30	V
Lun. 26-5	11/12	TT	23/24	TT	25/26	V	27/28	TT	29/30	V
Sam. 31-5	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Dim. 1-6	11/12	TT	23/24	TT	25/26	V	27/28	TT	29/30	V
Sam. 7-6	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Dim. 8-6	11/12	TT	23/24	TT	25/26	V	27/28	TT	29/30	V
Sam. 14-6	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Dim. 15-6	11/12	TT	23/24	TT	25/26	V	27/28	TT	29/30	V
Sam. 21-6	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Dim. 22-6	11/12	TT	23/24	TT	25/26	V	27/28	TT	29/30	V
Sam. 28-6	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Dim. 29-6	11/12	TT	23/24	TT	25/26	V	27/28	TT	29/30	V
Mar. 7-7	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Jeu. 8-7	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Sam. 9-7	11/12	V	23/24	TT	25/26	V	27/28	TT	29/30	V
Mar. 16-7	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Jeu. 10-7	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Sam. 12-7	11/12	V	13/14	V	15/16	V				
Dim. 13-7	11/12	V	23/24	TT	25/26	V	27/28	TT	29/30	V
Mar. 15-7	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Jeu. 17-7	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Sam. 19-7	11/12	V	13/14	V	15/16	V				
Dim. 20-7	11/12	V	23/24	TT	25/26	V	27/28	TT	29/30	V
Lun. 21-7	11/12	V	23/24	TT	25/26	V	27/28	TT	29/30	V
Mar. 22-7	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Jeu. 24-7	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Sam. 25-7	11/12	TT	13/14	V	15/16	V				
Dim. 27-7	11/12	V	23/24	TT	25/26	V	27/28	TT	29/30	V
Mar. 29-7	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Jeu. 31-7	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Sam. 2-8	11/12	TT	13/14	V	15/16	V				
Dim. 3-8	11/12	V	23/24	TT	25/26	V	27/28	TT	29/30	V
Mar. 5-8	11/12	V	13/14	TT	15/16	TT				
Jeu. 7-8	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Sam. 9-8	11/12	TT	13/14	V	15/16	V				
Dim. 10-8	11/12	V	23/24	TT	25/26	V	27/28	TT	29/30	V
Mar. 12-8	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Jeu. 14-8	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Ven. 15-8	11/12	V	23/24	TT	25/26	V	27/28	TT	29/30	V
Sam. 16-8	11/12	TT	13/14	V	15/16	V				
Dim. 17-8	11/12	V	23/24	TT	25/26	V	27/28	TT	29/30	V
Sam. 23-8	11/12	TT	13/14	V	15/16	V				
Dim. 24-8	11/12	V	23/24	TT	25/26	V	27/28	TT	29/30	V
Sam. 30-8	11/12	TT	13/14	V	15/16	V				
Dim. 31-8	11/12	V	23/24	TT	25/26	V	27/28	TT	29/30	V
Sam. 6-9	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Dim. 7-9	11/12	TT	23/24	TT	25/26	V	27/28	TT	29/30	V
Sam. 13-9	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Dim. 14-9	11/12	TT	23/24	TT	25/26	V	27/28	TT	29/30	V
Sam. 20-9	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Dim. 21-9	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Sam. 27-9	11/12	TT	13/14	TT	15/16	TT				
Dim. 28-9	TT + V									

TT + V : Festival Vapeur

CFV 3V

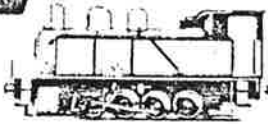
CHEMIN DE FER A VAPEUR DES TROIS VALLÉES

A.S.B.L.

STOOMTREIN DER DRIE VALLEIEN

V.Z.W

T.V.A. : 413.737.365



Saint-Servais, le

LE " RHEINGOLD " A TREIGNES CFV3V

ou UNE PRETIGIEUSE RAME HISTORIQUE SUR LE CHEMIN DE FER A VAPEUR DES TROIS VALLEES.

LE 26 avril 1980 , une rame de 5 voitures du prestigieux "Rheingold" de 1928 appartenant aux " Freudeskreis Eisenbahn Köln " de Cologne et affrété par la Société suisse "INTRAFLUG AG " de Zurich, effectuera le trajet Köln Hbf -Treignes et retour.

Tracté de Verviers à Mariembourg par la loco 140 de la SNCB 29013, cette rame sera reprise en double traction par deux loco vapeur du CFV3V de Mariembourg à Treignes.

Rappelons que le 15 mai 1928, la Deutsche Reichsbahn mettait en circulation un nouveau train de luxe : le "Rheingold Express " (reliant Hoek van Holland à Lucerne via Bâle en suivant la vallée du Rhin) pour concurrencer directement un nouveau train de luxe Pullman de la CIWL : l'"Edelweiss". (Voir : "Rail Magazine n° 15 de juillet 1978)

A notre connaissance, c'est la première fois que les voitures "Rheingold" entrent en Belgique et plus particulièrement sur la ligne 132 et à Treignes.

Les amis et amateurs des chemins de fer seront donc heureux de pouvoir admirer et photographier cette magnifique rame à côté des anciennes voitures du service intérieur belge de la même époque que sont les GCI du CFV3V.

Jean-Marie Warzée
Chef du mouvement CFV3V

VISITES DE L'ARBAC

Samedi 12 avril SNCB Atelier Traction Diesel Monceau

Samedi 26 avril Construction ferroviaires et métalliques
(BN) à Bruges

Samedi 11 Juin SNCB Atelier Traction Diesel Courtrai

Les visites SNCB auront lieu sous réserve d'acceptation de la société.

L'inscription est indispensable au moins 15 jours à l'avance; elle doit se faire à ARBAC gare centrale 1000 Bruxelles en mentionnant le numéro de membre CFEB. Il sera donné suite pour préciser lieu et heure de la visite.



ATTENTION !!!

ELLE EST JOLIE, MAIS VICIEUSE...

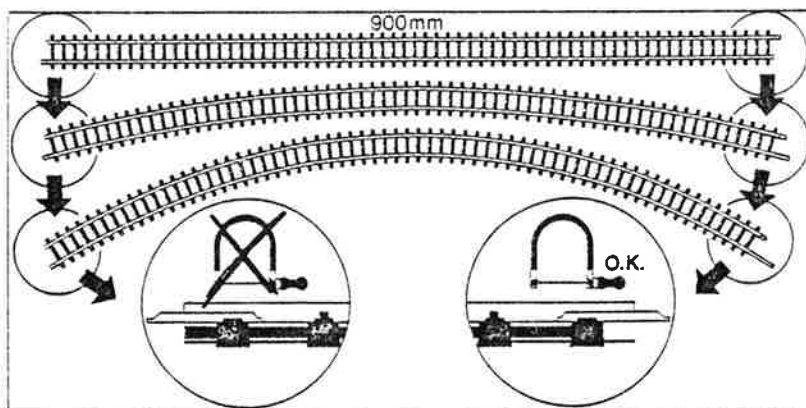
Lorsque la firme Märklin a présentée une voie K au mètre à la foire de Nuremberg 1979, on a pensé : "Voilà au moins l'occasion pour les adeptes de ce système de pouvoir créer des réseaux réalistes comme le font les adeptes du 2 rails". Et au moment d'entamer les projets pour un nouveau réseau au club, nous avons été heureux de voir cette voie sortir dans le commerce.

Il a alors été décidé, avant de penser mariage, de flirter avec cette demoiselle en effectuant une petite commande en vue d'essais.

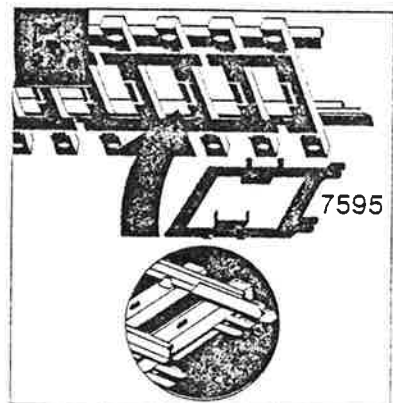
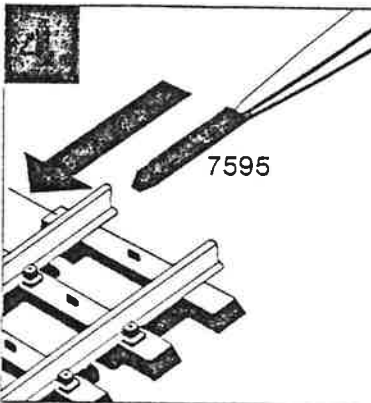
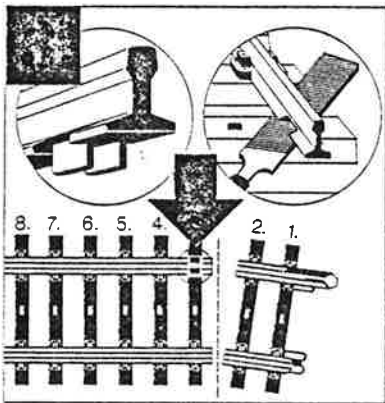
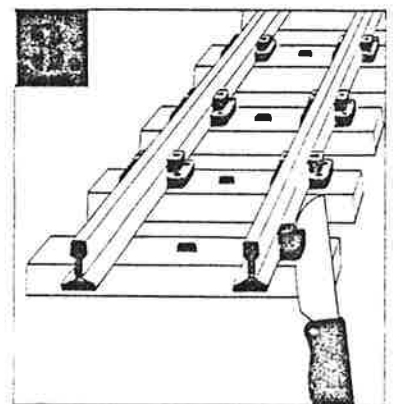
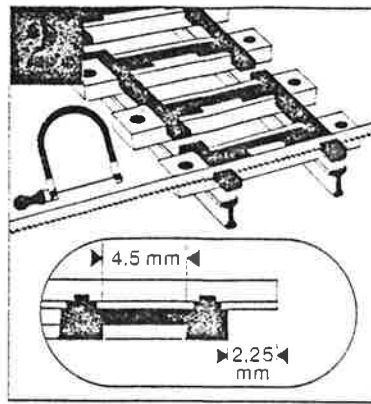
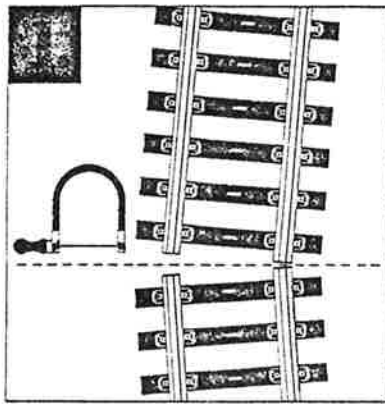
Première constatation, en ce qui concerne le portefeuille, elle se vend chère, cette fille : 7,80 DM pour 900 mm (pas même un mètre).

Dans sa boîte, elle est séduisante. Mais en la tâtant un peu, on constate avec regret, que la belle voie est en métal ferreux (cela se vérifie en approchant un aimant, il colle) et elle est protégée par un lubrifiant qu'il convient d'éliminer de la surface de roulement si l'on veut obtenir un contact électrique parfait (et qui dit enlever la protection, dit rendre la voie sensible à l'oxydation). Pourquoi n'ont-ils pas employé du maillechort ???

La belle est accompagnée de son mode d'emploi, et si elle n'est pas polyglotte, elle sait se faire comprendre par des petits dessins qui sont reproduits ci-dessous de manière à les comparer avec l'expérience obtenue suite aux premiers essais.



Le premier dessin explique qu'il vaut mieux utiliser une scie à denture fine. Utilisez plutôt des disques à tronçonner monter sur perceuses, ça coupe tellement mieux et si vite.



Le deuxième dessin montre que les rails sont callés aux premières traverses d'un côté et coulissent dans les tenons sur le reste de la longueur de manière à pouvoir galber la demoiselle dans les courbes. L'idée de caller les rails d'un côté se justifie pour le raccordement des éclisses du rail central, mais l'expérience nous a permis de constater que l'installation des éléments de contacts 7595 était loin d'être facile et, de plus, ne donnait pas l'assurance d'une continuité électrique à 100% (il est nettement préférable de souder un fil sous la voie à l'échelle de contact du rail central, de percer le chemin de roulement à l'endroit ad hoc et de connecter ce fil à un feeder). De plus, comme en courbe, il est préférable de couper les rails d'une manière asymétrique par rapport au travellage et avec un décalage d'au moins 10 cm (cela renforce la voie et élimine des cassures disgracieuses au niveau des éclisses), il est plus pratique de décaler la voie pour que les rails coulissent partout.

Le troisième dessin (repéré 1 ...?) indique qu'il faut couper les rails perpendiculairement aux traverses. En ligne droite, d'accord, mais pas en courbe. Il vient d'être dit pourquoi.

Même remarque pour les quatrième (repéré 2) et huitième (repéré 5) dessins. Ils indiquent la marche à suivre pour placer les éléments de contact "rail central".

Les cinquième, sixième et septième dessins (repérés 3-3a-4 ils sont quand même bizarres ...) montrent comment ils faut procéder pour installer les éclisses. C'est normal, c'est comme ça que l'on doit faire.

La belle vous a ainsi expliqué comment se servir d'elle. Cependant, comme toute demoiselle qui se respecte, elle s'est bien gardée de vous dévoiler son principal défaut : la fille est frigide et ne se laisse dégeler que difficilement, les petites pannes sans puissance la laissent indifférente et ne font qu'abimer sa robe de plastique. Comme il faut absolument souder les cables si l'on veut obtenir un contact électrique sûr à 100%, il fallait absolument la déflorer. C'est Georges Lange qui s'est chargé de l'opération : il a repris la belle chez lui et à l'aide de sa grosse panne d'une puissance de 100W, il lui a fait son affaire en lui soudant un fil à la patte.

Tout ceci pour vous dire que la demoiselle K est séduisante, mais qu'elle est vicieuse (puisque'elle n'aime que les grosses pannes bien chaudes) et que je me méfie d'elle.

Nous n'avons pas encore renoncé à l'utiliser pour le réseau GMS. Le réseau provisoire, qui est là pour ça, nous a permis de trouver les défauts de la miss. Maintenant que nous savons dans quel sens il faut la caresser, on va recommencer la pose de la voie sur le réseau d'essai provisoire et voir si la demoiselle est devenue obéissante et se plie à nos caprices, avant de publier les bans pour le mariage avec Mr GMS.

Joseph Danthinne

hm

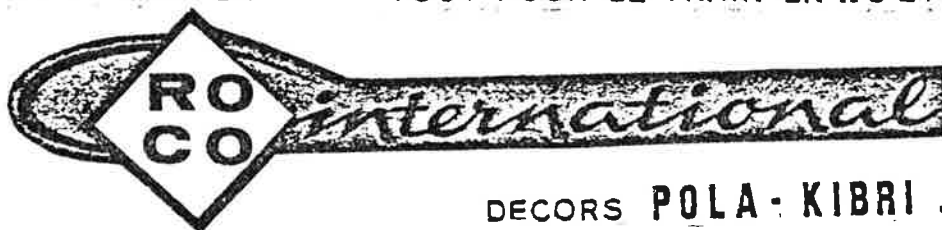
hobby model

MODELES REDUITS
RADIOCOMMANDE
JEUX CREATIFS ET SCIENTIFIQUES
LES ARTS DU FEU

rue Jardon 21 Verviers

EN STOCK PERMANENT

TOUT POUR LE TRAIN EN HO ET N



DECORS POLA - KIBRI ...

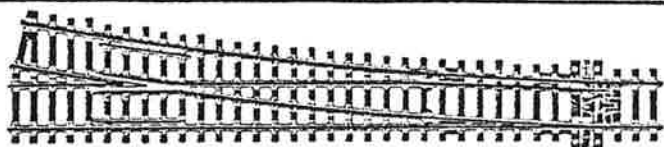
ET EN EXCLUSIVITE A VERVIERS

Liliput

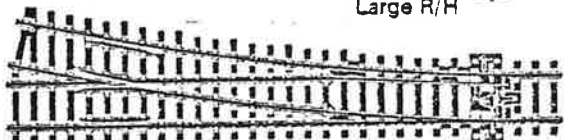
ARNOLD N

EN PROMOTION PIKO BR 01^s (5/6320) 1800 FR.

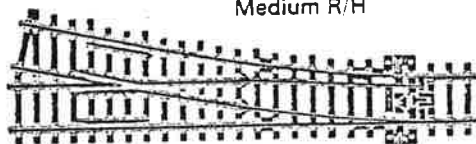
CARTE DE FIDELITE 15%



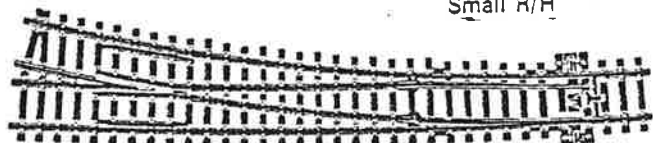
Large R/H



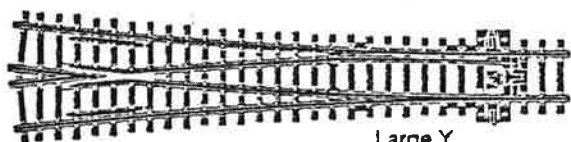
Medium R/H



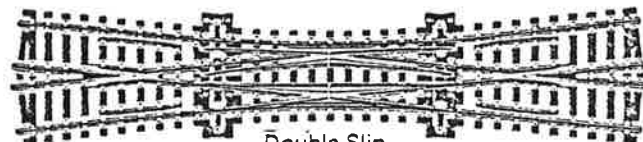
Small R/H



Curved R/H



Large Y

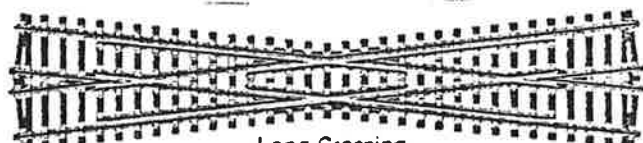


Double Slip

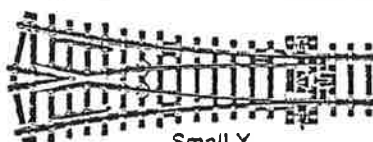
PECO STREAMLINE

Pritchard Patent Product Co Ltd

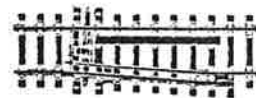
BEER, SEATON, DEVON, EX12 3NA, ENGLAND



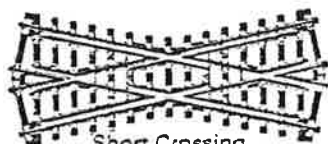
Long Crossing



Small Y



Catch R/H



Short Crossing

NOUS AVONS TRADUIT POUR VOUS ...

.... et nous avons édité une brochure spéciale reprenant les pages du catalogue PECO relatives aux appareils de voie HO et leurs accessoires.

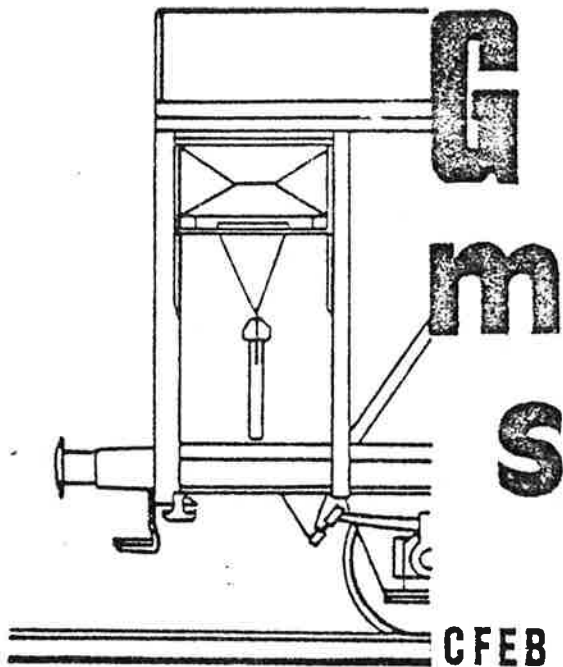
Cette brochure peut-être obtenue au local au prix de 15 frs, ou par correspondance contre l'envoi de 3 timbres à 9 frs au secrétariat du CFEB, 20 rue Jardon, 4800 Verviers.

ILS QUITTENT LE CATALOGUE MÄRKLIN

Les articles suivant ne seront plus repris au catalogue 1980 de la firme Märklin.

- 3034 Loco BR 141.015.8 de la DB - livrée beige-turquoise
- 3037 Loco BR 141.211.3 de la DB - livrée verte
- 4037 Voiture DB 2ème classe livrée verte ancien type
- 4511 Wagon à poussier de la DB
- 4601 Wagon tombereau Omm de la DB
- 4607 Wagon à ranchers Rmms 33 de la DB
- 8342 BR 111 043.6 de la DB version HAMO
- 8375 BR 216.025.7 de la DB livrée rouge version HAMO

ainsi que les numéros 1081 / 1082 / 1083 / 1091 / 1092 / 1400 / 2926 / 2936 / 5500 / 5520 / 5604 / 7073 / 7327 / 7328/



INFORMATIONS

ORGANISATION DU TRAVAIL

Lors de la dernière réunion du vendredi 29/2, un pas en avant a encore été fait lorsque s'est constitué le groupe de gestion G.M.S.

Pour bien fixer les idées, rappelons qu'il s'agit de 3 membres décidés à se réunir de temps en temps pour discuter et solutionner des problèmes divers ou faire un choix parmi diverses solutions, en tenant compte bien entendu des membres Märklinistes, de ceux qui pratiquent le 2 rails, mais aussi des impératifs techniques réels. Nul doute que nous trouvons une solution à chaque problème et à la satisfaction générale.

Mais ce n'est pas tout. En dehors de la recherche et du choix des solutions adéquates, il reste à réaliser ce qui a été décidé. De nouveaux problèmes surgissent alors, non pas que nous manquions de main-d'oeuvre, mais il s'agit plutôt de compétences. Il en existe, encore faut-il qu'elles se manifestent et s'organisent pour se distribuer les domaines. Voilà pourquoi je vous propose une liste non limitative de ceux-ci. Vous verrez qu'il y en a pour tous les goûts.

En ce qui concerne les bonnes volontés désireuses de participer à la construction du réseau, mais qui ne sont pas particulièrement "ferrées" dans l'un ou l'autre domaine, ils auront le choix de proposer leur aide aux moniteurs ayant choisi de se spécialiser dans un travail précis. C'est ainsi qu'ils pourront apprendre à leur tour à devenir de bons modélistes ferroviaires.

Je pense que ce genre d'organisation ne peut que nous être bénéfique et nous faire gagner beaucoup de temps.

Liste non limitative des groupes d'étude et de réalisation

I.- Réalisation et mise à jour des plans

Partie voies et décor : L. Mossay

Partie électricité & électronique : J. Danthinne

- 2.- Menuiserie
 Approvisionnement et travail préalable du bois (rabotage, coupes à longueur, etc.) : (A. Saenen
 (H. Peters
 Montage des châssis : divers membres
- 3.- Approvisionnement en Angleterre des appareils de voie Peco
 Pour les besoins du G.M.S. & des membres : A. Saenen
 P. Mawet
- 4.- Etude sur place des lignes réelles et de leur environnement
 Photographies, relevés, enquêtes, ... : K. Heidebreder
 P. Gillon
 R. Daine
 C. Norga
- 5.- Décor, bâtiments, ouvrages divers
 Etude, construction, patinage, ... : L. Mossay
 K. Heidebreder
 A. Saenen
- 6.- Electronique & électricité
 Etude & réalisation de:
 bloc-système, alimentations,
 câblage voies & appareils de voie, ... : J. Danthinne
 A. Velez
- 7.- Signalisation
 Belge & allemande, à palettes & lumineuse
 Etude, construction et/ou adaptation
 Etude de l'implantation des signaux: C. Norga
 Fabricat. signaux belges lumineux : J. Danthinne
 Etude de la signalisation allemande: P. Gillon
- 8.- Appareils de voie 2rails, 3 rails
 Etude, construction et/ou adaptation : A. Saenen
 A. Velez
 J. Danthinne
- 9.- Etude & construction viaduc de Moresnet
 Long.: env. 3 m.; haut.: 32 cm; en profilés laiton & plastique :
 C. Norga
 J. Blanche
 P. Gillon
 R. Daine
 A. Thonon
- 10.- Etude & construction caténaire belge

II.-Matériel roulant

- Constitution d'un petit parc de locos & wagons S.N.C.B.
 .Modification mat. du commerce et/ou construction sur base des caisses Bonge
 .Recherche sur le matériel roulant ayant circulé sur les lignes 24, 37, 38, 39 & 49 à différentes époques (1950 à 1970)

Etc., etc.,

N'allez pas penser que si vous décidez de prendre en charge un domaine particulier, vous y serez confinés jusqu'à la fin de vos jours. Non, car rien ne vous empêche de toucher à tous les autres, selon votre humeur et votre temps. Mais je pense que vous êtes persuadés qu'il faut bien au moins un spécialiste par domaine, à qui on peut s'adresser; sans cela, je crois que ce serait la pagaille.

LES APPAREILS DE VOIE

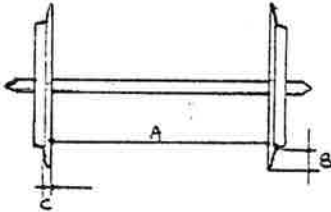
Pour les besoins du réseau G.M.S., il est nécessaire de "bricoler" les aiguillages du commerce partout où le 3 rails est requis (bisystème ou non) et même en 2 rails.

Sur base des aiguillages Peco, ce travail est relativement simple et le résultat valable avec une esthétique finale très satisfaisante. Pour les T.J.D. & T.J.S., le travail est un peu plus compliqué.

Quels sont les problèmes à résoudre?

1) acceptation par l'aiguillage de tous les essieux (y.c. Märklin) sans retouche de ceux-ci

D'abord, il faut savoir que l'écartement entre faces internes des roues varie fortement selon les marques ainsi d'ailleurs que la dimension des boudins. Voici les limites entre lesquelles ces dimensions varient généralement :



Pour les normes NEM, je vous invite à vous référer aux articles publiés par Louis Mossay sur la normalisation (voir E-V 29 & svts)

	lim. min.	normes N.E.M. 3II	lim. max.
A	13,7 mm	14,3 mm	14,6 mm
B	1 mm	1 à 1,2 mm	1,5 mm
C	0,7 mm	0,7 à 0,9 mm	1,2 mm

Dès lors, les dimensions de l'ornière (pointe de coeur et contre-rail d'aiguillage) doivent être, pour que tout passe :

	normes GMS	normes NEM 310
Larg. ornière	1,5 mm min.	1,3 mm max. (coeur & contre-rail) 1,2 mm (ailleurs) d'aig.
Prof. ornière	1,5 mm min.	1,2 mm min. (coeur) 1,56 mm min. (ailleurs)

Nous avons donc adopté ces normes GMS (en remplacement des normes NEM initialement prévues) dans un triple but :

- satisfaire aux exigences des membres soucieux de pouvoir faire rouler sur le réseau leur matériel sans modification des roues
- réduire au min. le trou existant à la pointe de coeur dans lequel tombent les roues de petit diamètre (ex.: wagons Roco)
- supprimer les déraillements et les arrêts intempestifs des locos (encore que la voie et appar. de voie ne sont pas seuls responsables)

Tels quels, les aiguillages Peco série "Universal" acceptent tout le matériel roulant existant sur le marché (sauf Trix Express), mais ont aussi des ornières quelque peu exagérées à la pointe de coeur.

Larg. ornière { coeur - 1,8 à 2,1 mm
 { contre-rail
 { d'aiguillage 1,5 à 1,8 mm

Un inconvénient en résulte : ce trou excessif au coeur avale les petits essieux et provoque le déhanchement des wagons, voire des locos. Ce n'est pas bien terrible et n'influe presque pas sur la sécurité du roulement (la TJD est moins fiable), mais on peut améliorer nettement en réduisant cette ornière aux normes GMS. Le travail est vite fait et 2 méthodes existent.

2) acceptation des machines Märklin au point de vue captation de courant

Grâce au plot Peco, on peut réaliser un 3me rail valable. 2 types existent: voie (ht 3 mm) et aig. + crois. (ht 6 mm).

Nous améliorerons d'avantage son esthétique et la captation de courant de 2 manières :

- a) en réduisant le nombre de plots et en les surbaissant sur les aiguillages, TJD, TJS & croisements de façon à ce que le ski glisse sur le rail de roulement qu'il croise tout en s'alimentant par ce rail (normalement, en classique, il passe au-dessus sans le toucher).
- b) en noircissant ces plots par oxydation (solution à base d'oxyde de sélénium).

Le résultat final est nettement plus esthétique. Evidemment, du point de vue électrique, la tâche se complique, mais les solutions existent:

- coupures diverses dans les rails pour isoler la pointe de coeur sur les aiguillages, la pointe de coeur et les coeurs de croisements et autres parties sur les TJD et TJS
- coupures dans les différentes lignes de plots
- alimentation de tous ces tronçons par contacts fixes ou solidaires des lames et/ou par inverseurs.

3) fiabilité des appareils de voie dans le temps

Seuls des tests intensifs nous renseigneront à ce sujet.

Actuellement, nous montons sur le réseau d'essai 4aiguillages et 1 TJD ainsi modifiés . Nous les testerons donc intensivement. J'invite d'ailleurs tous les membres à faire des essais à volonté avec leur matériel personnel de façon à déceler les failles éventuelles pour que nous puissions y porter remède.

Ainsi, le réseau GMS se verra doté d'une voie et d'appareils de voie valables et uniques en leur genre. Je suis persuadé que beaucoup d'enseignements peuvent être ainsi acquis par les membres pour leur bénéfice personnel.

Je passe maintenant la plume à l'amé Letifeur qui va vous entretenir de la partie électrique.

André Saenen

LE CABLAGE

Dans le numéro précédent, André Saenen vous donnait un avant gout du cablage du réseau GMS. Et à ce propos, je dois vous dire que si tous le monde pense que GMS veut dire : "Groupe de Modules Soignés " ; du point de vue cablage, je parlerais plutôt de " Grand Machin Scabreux " .

Le plan de cablage demande de nombreuses études. Actuellement, plusieurs solutions sont envisageables quand aux commandes et le choix définitif devra être discuté par le groupe de coordination GMS.

On peut envisager beaucoup de choses, depuis l'entièreté du réseau à commandes manuelles jusqu'à la protection intégrale automatique (j'ai bien dit protection automatique et pas commande automatique). Il est possible en effet de protéger les cantons, qu'ils soient de pleines voies ou compris dans un TCO local , au moyen de blocks système ; les gares au moyen d'itinéraires protégés ; etc ...

Le block automatique sera plus que certainement installé , mais aura surtout comme avantage de protéger l'entrée des cantons repris dans des TCO locaux en service, car construire un tel réseau muni de nombreux postes de commande pour finalement faire évoluer des trains en block automatique serait vraiment idiot.

Ce block sera d'une nouvelle conception, mais toujours à circuits logiques. Il sera conçu pour diriger n'importe quelle formation de trains (simple traction , double ou multi traction, rame réversible avec locomotive en queue, train avec locomotive d'allège, etc...). Il en est pour l'instant à la phase de mise au point définitive.

La ligne 39 pourra même être équipée d'un block bi-Système ou les locomotives de n'importe quelle provenance se poursuivront, grâce au réconciliateur électronique. C'est d'ailleurs de ce sujet que je vais vous entretenir maintenant, ainsi que des cablages qui en résultent.

L'ALIMENTATION BI-SYSTEME ou LE RECONCILIATEUR ELECTRONIQUE

Imaginé et conçu suite aux problèmes éternels de la rivalité entre les deux principaux systèmes de trains miniatures, cette alimentation sera certainement une des attractions du réseau GMS. Le Réconciliateur électronique , baptisé ainsi par notre président , Jacques César , porte bien son nom puisqu'il permet de faire évoluer indifféremment sur la même voie et sans se préoccuper de rien des locomotives 2 rails ou 3 rails (système Märklin).

L'appareil, équipé de mémoires, cherche lui-même à quelle type de machine il a à faire et établit le courant en conséquence..

Pour le changement de sens de marche, qui est différent en 2 rails ou en 3 rails, le Réconciliateur prévient l'utilisateur de l'opération à effectuer : inverser la polarité ou enclencher la surtension. Il est également programmé pour éviter qu'une surtension ne soit envoyée dans les voies si une machine 2 rails est présente.

Enfin, le Réconciliateur est pourvu d'un variateur de vitesse permettant des démarrages, accélérations, ralentis ou arrêts à vitesse progressive.

Le schéma du Réconciliateur ne sera pas publié; il sera une exclusivité du réseau GMS et des membres du CFEB .

RACCORDEMENT

Le raccordement du Réconciliateur est très facile. Il faut, pour s'en servir, avoir équipé son réseau en 3 rails isolés. Chacun des rails est connecté à l'une des 3 bornes de l'appareil. (voir schéma).

COUPURES DE VOIES

L'utilisation du Réconciliateur nécessite des coupures qui combinent à la fois celles nécessaires au 2 rails et au 3 rails.

Par exemple :

1. Pour réaliser une zone d'arrêt:

En 2 rails , on isole l'un des rails à l'aide de 2 éclisses isolantes.

En 3 rails , on isole le rail central par des coupures de celui-ci.

En bi-système , on isolera donc à la fois un rail latéral et le rail central et on réalimentera via un interrupteur bipolaire (voir schéma).

2. Si une inversion du sens de marche d'une section est désirée, en 2 rails, il faut isoler cette section en intercalant des éclisses isolantes aux 2 rails de part et d'autre de la zone. Ce problème ne se pose pas en 3 rails.

En bi-système, il faudra donc dans ce cas isoler les 2 rails latéraux de la même manière, mais pas le rail central.

Si plusieurs Réconciliateurs sont utilisés, les isollements entre eux sont d'un genre particulier comme l'indique le schéma.

OU TROUVER DES VOIES ET DES APPAREILS DE VOIE EN 3 RAILS ISOLES ?

Pour ce qui est de la voie, il n'y a pas de problèmes .Il y a la voie K Märklin ou les voies "courant continu" équipées de plots de contact Peco ou d'autres marques.

En ce qui concerne les appareils de voie, rien n'existe dans le commerce et il a donc fallu que nous fassions travailler nos méninges. Et comme tout bon modéliste qui veut quelque chose y parvient, nous avons trouvé des solutions qui sont proposées à l'aide de plans.

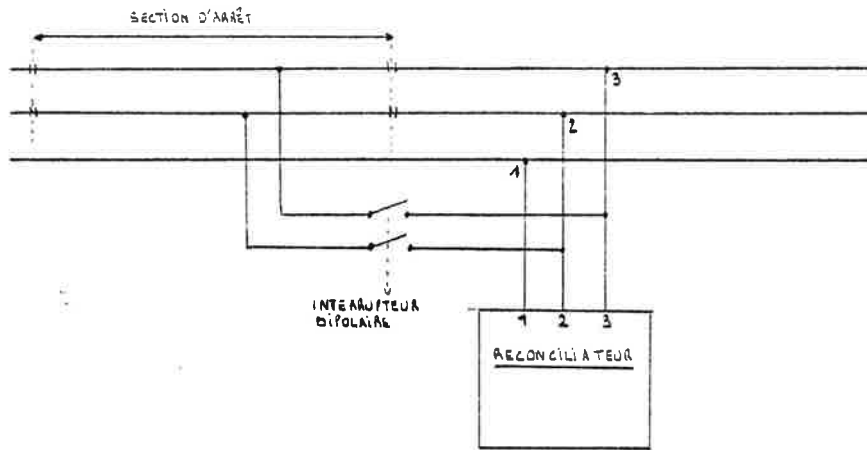
Dans cette recherche, nous avons d'abord pensé à installer des plots de contact sur tous le parcours des appareils de voie.

Cette idée fut vite repoussée après essai, car les plots étaient disgracieux et difficiles à ajuster. En consultant des revues, nous avons trouvé un article ou un modéliste allemand se servait d'aiguillages à grand rayon pour son réseau Märklin, au lieu des "super-courts" habituels de cette firme. Ce modéliste explique et démontre qu'il se sert des rails coupés par les skis des machines pour alimenter ceux-ci, après modifications et cablage en conséquence. André Saenen, l'homme de la voie, a refait ce montage sur aiguillages Peco Electrofog et le résultat est très valable. Il s'est alors dit : "Pourquoi le même principe ne serait-il pas appliqué à une TJD ? ". Et après maintes coupures, soudures, bourrage, limages, etc... il y est arrivé.

Comme notre cantonnier en chef le fait remarquer, ces appareils modifiés vont être installés sur le réseau d'essais et soumis à des tests vigoureux d'endurance pour être certain que tout est fiable.

Joseph Danthinne

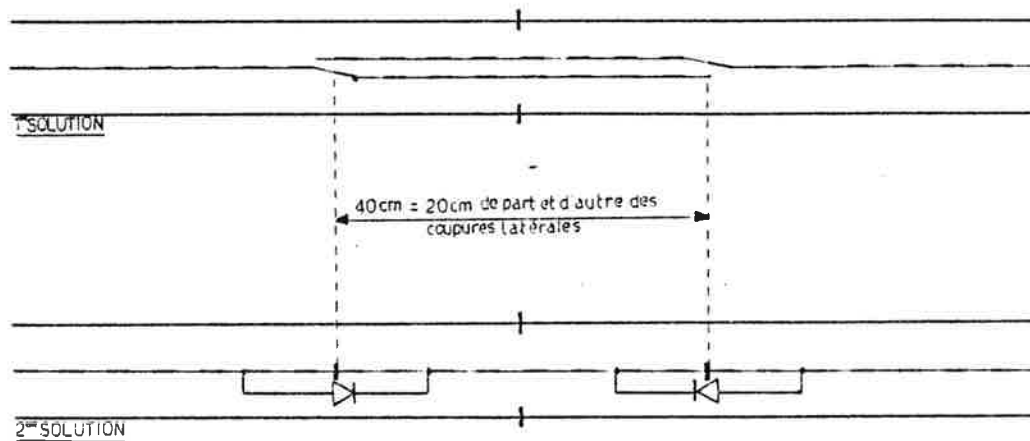
ALIMENTATION BI-SYSTEME



JOSEPH SANTINHO OL 10

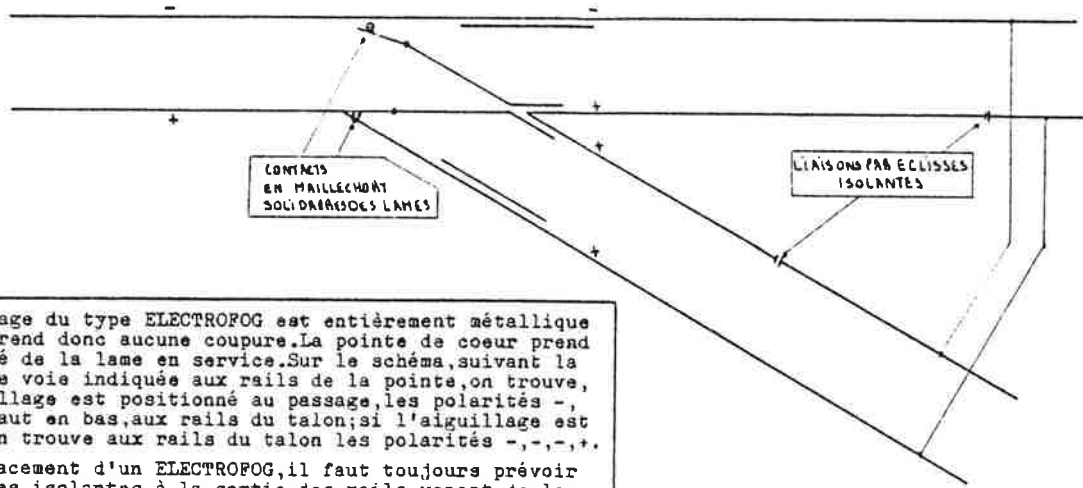
ALIMENTATION BI-SYSTEME

COUPURES ENTRE 2 ALIMENTATIONS



JOSEPH SANTINHO OL 10

AIGUILLAGE ELECTROFOG POINTE DE COEUR ENTIEREMENT METALLIQUE NON ISOLEE

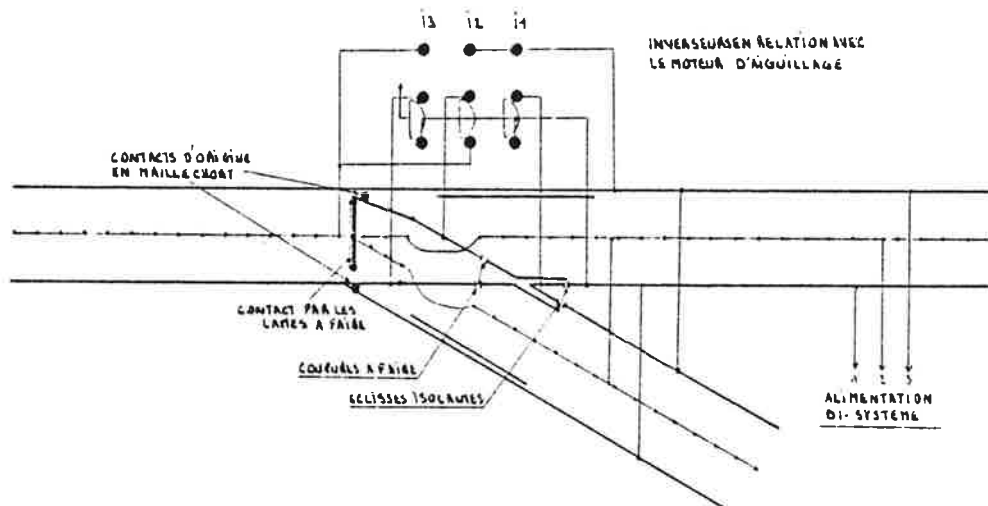


Un aiguillage du type ELECTROFOG est entièrement métallique et ne comprend donc aucune coupure. La pointe de coeur prend la polarité de la lame en service. Sur le schéma, suivant la polarité de voie indiquée aux rails de la pointe, on trouve, si l'aiguillage est positionné au passage, les polarités -, +, +, +, de haut en bas, aux rails du talon; si l'aiguillage est en dévié, on trouve aux rails du talon les polarités -, -, -, +.

Lors du placement d'un ELECTROFOG, il faut toujours prévoir des éclisses isolantes à la sortie des rails venant de la pointe de coeur, comme indiqué sur le schéma (excepté dans le cas d'une boucle de retournement) et bien entendu, faire les repiquages nécessaires (cfr schéma).

CABLAGE D'UN AIGUILLAGE EN BI-SYSTEME

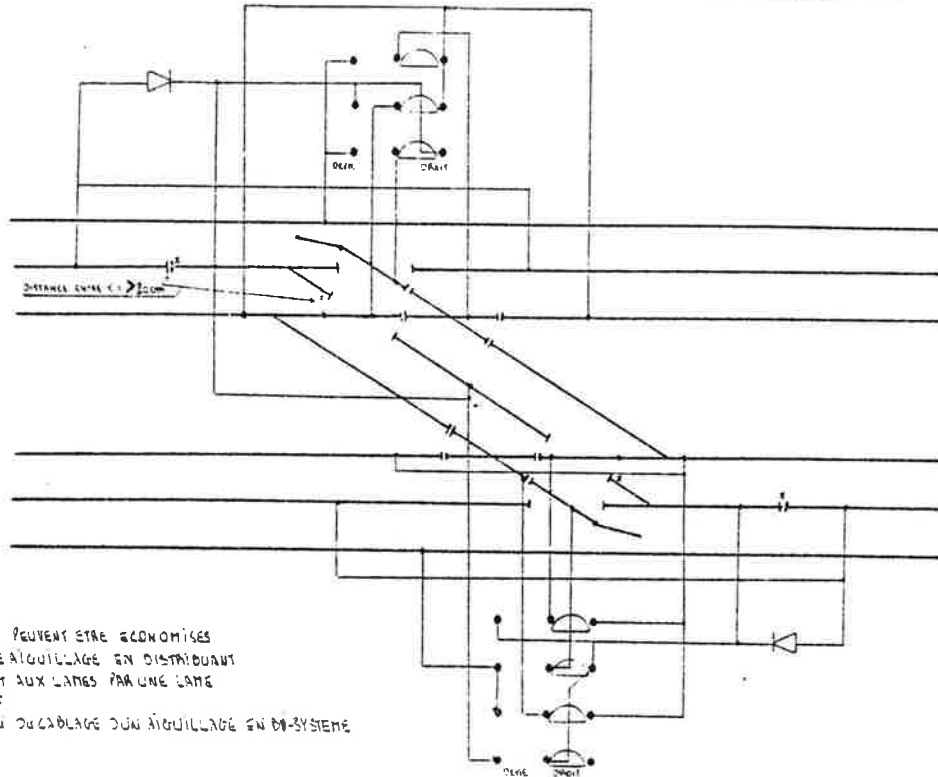
SUR BASE D'UN AIGUILLAGE PECO ELECTROFOG , SERIE UNIVERSAL



- 14 : INVERSE LA POLARITE DE LA POINTE DE COEUR
- 12 : DONNE LE COURANT RAIL LATERAL OU RAIL CENTRAL AUX LAMES
- 13 : POUVRIERE SUPPRIMEE EN REALISANT UN CONTACT DIALECT PAR LES LAMES (ESSAIS D'ENQUERRE EN COURS AU CLUB)

ALIMENTATION 3RAILS BI-SYSTEME

CABLAGE D'UNE BRETELLE

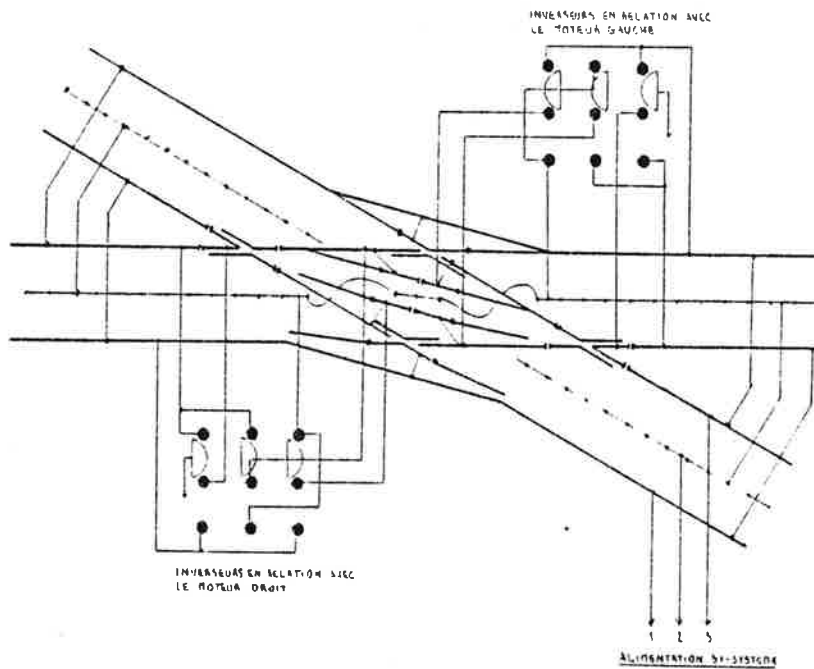


N.B. 2 INVERSEURS PEUVENT ETRE ECONOMISES
 POUR CHAQUE AIGUILLAGE EN DISTRIBUANT
 LE COURANT AUX LAMES PAR UNE LAME
 DE CONTACT
 VOIR PLAN DE CABLAGE D'UN AIGUILLAGE EN BI-SYSTEME

JOSEPH SANTHIERRE 02.10

CABLAGE D'UNE TJD EN 3RAILS BI-SYSTEME

SUR BASE D'UNE TJD SHINOHARA COMPLETEMENT TRANSFORMEE



ANDRÉ SAENEN 02.10