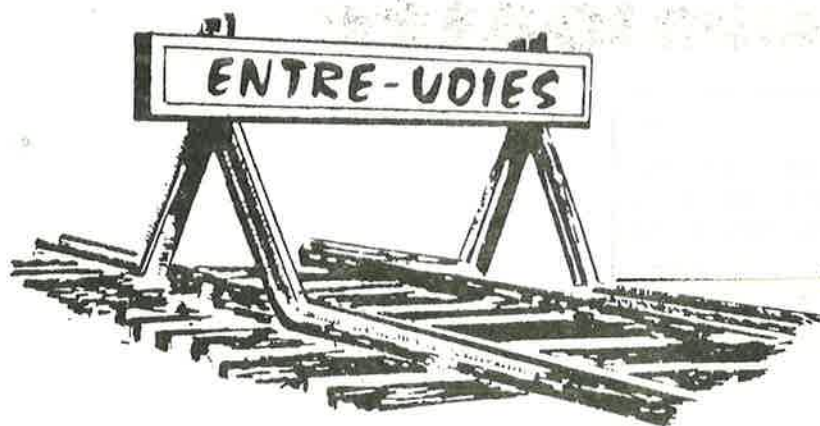
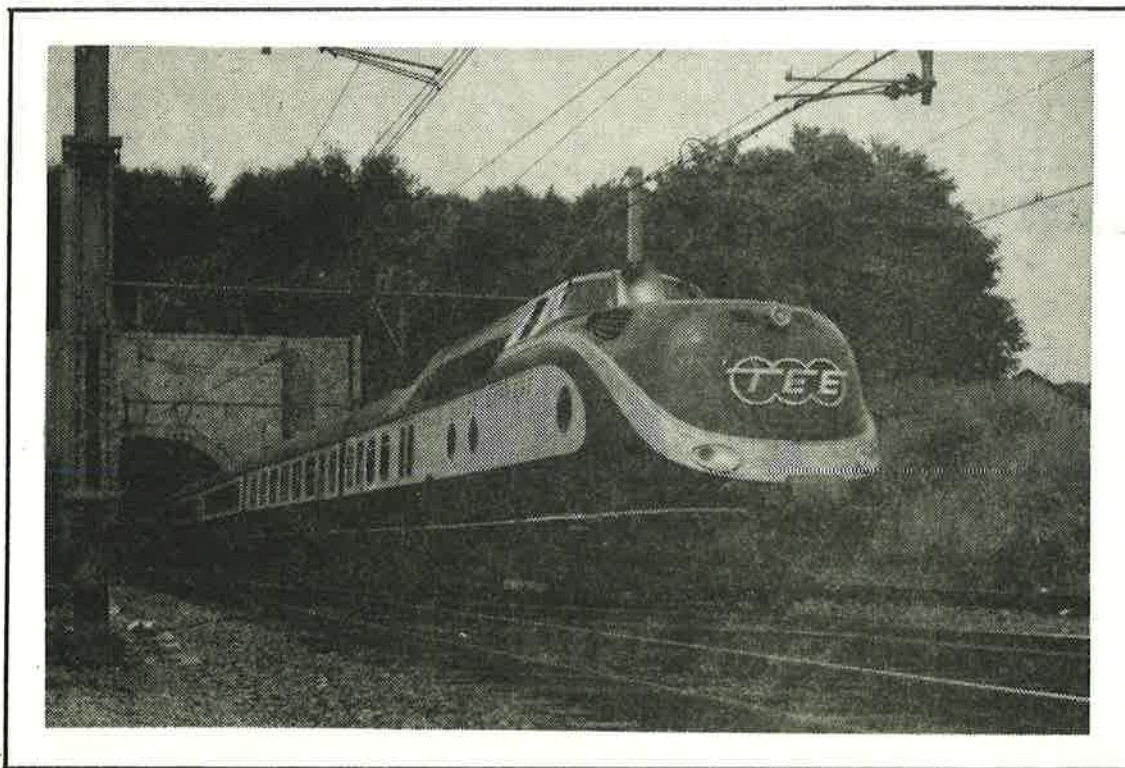


MENSUEL D'INFORMATION
CLUB FERROVIAIRE DE L'EST DE LA BELGIQUE
VERVIERS



ENTRE-VOIES



30 frs

FEVRIER 1983

N° **62**

EDITEUR RESPONSABLE : MOSSAY. L. 6 Av. de la Vecquée 4121.NEUPRE

ENTRE - VOIES

CFEB

sommaire

<u>NUMERO 62</u>	<u>FEVRIER</u>	<u>1983</u>
EDITORIAL		3
ACTIVITES DU CFEB		4
NUREMBERG 1983	MATERIEL MOTEUR HO	5
NUREMBERG 1983	MATERIEL MOTEUR N	10
NUREMBERG 1983	VOITURES WAGONS ACCESSOIRES DECOR ETC	12
NUREMBERG 1983	BILAN	16
NOUVELLES DIVERSES		17
L'APRES NUREMBERG		18
TGV UNE ERE NOUVELLE		19
UNE GARE POUR UN TGV		21
BULLETIN EXPO CFEB 84		25

couverture

Un VT 601 de la DB débouche du tunnel d'En-sival (réf Roco 4183A) cl. J.M Nizet

Abonnement ENTRE-VOIES (11 numéros = 1 an) 300 frs
virement au CCP 000-0067855-52 de CFEB 4800 Verviers

ENTRE-VOIES est envoyé gratuitement aux membres du CFEB

*Le comité du CFEB n'est pas responsable des textes signés
sauf mention les textes publiés sont la propriété du CFEB, ils
peuvent être reproduits dans un but non lucratif et à condition
de citer la source et l'auteur, et d'envoyer un exemplaire à
l'édition*

CFEB a.s.bl (réunions bimensuelles) cotisation annuelle 650 frs
- LOCAL 62 rue de la Chapelle 4800 Verviers
- SECRETARIAT 20 rue Jardon 4800 Verviers
tél 087 33 96 93 de 9 à 18 00 sauf lundi
- REVUE 6 av. de la Vecquée 4121 Neupré

UN MARCHÉ A CONQUÉRIR !!!!

La sortie de la BB 1139 des NS par Marklin m'a inspiré ces quelques réflexions.

Avez-vous déjà entendu parler des modélistes hollandais ? Sûrement pas, pourtant ils existent bel et bien et pour s'en rendre compte il suffit de voir la lutte âpre que se livrent depuis de nombreuses années les constructeurs de trains miniatures. Je prends pour exemple le HO, ainsi au cours des vingt dernières années, on a produit chez :

Fleischmann: deux CC 1200 et un Sprinter

Jouef: une CC 1300

Lima: une CC 1200, une CC 1300 et un Intercity

Marklin: sept CC 1200

Rivarossi: deux BB 1100 bleues, deux grises

Roco: une BB 1600

deux BB 2200/2300

deux C 500 / 600

deux B 200/300

une automotrice

...il y a encore des "vapeur" chez Fleischmann, chez Liliput etc.

Heureux modélistes hollandais qui par le biais de cette rivalité peuvent disposer de modèles très variables à des prix démocratiques.

A coté de cela, le marché belge cherche sa voie, des détaillants téméraires avaient commercialisé des variantes de modèles commerciaux bientôt suivies par des modèles construits ou à construire en métal blanc. Ce métal blanc maintenant inonde notre marché, DJH, Keyser pour ne citer que les principaux nous gavent de modèles esthétiquement parfaits mais mécaniquement douteux.

Malheureusement, ces productions ne s'adressent qu'à une élite car leur prix ou la difficulté de les monter rebutera nécessairement une grande partie des amateurs.

Pourtant, l'espoir est à l'horizon, les timides essais de Marklin et de Roco peuvent nous permettre d'augurer d'un avenir meilleur; les firmes semblent réaliser lentement qu'il y a un marché potentiel en Belgique, un marché à conquérir.

Puisse pour nous que cette guerre se déclenche au plus vite.

L. Mossay

ACTIVITES du CFEB

VENDREDI 25 FEVRIER 1983

Claude Stolz vous connaissez ? C'était en mars 82, une soirée sur les Chemins de Fer Rhétiques. Etude fouillée, des diapositives de qualité, tel était le menu de cette soirée.

Ce 25, il nous entraînera sur un autre réseau suisse " L'Appenzeller bahnen ". Gageons que cette excursion sera aussi attrayante.

POUR VOTRE AGENDA LES AUTRES REUNIONS DU CFEB

Libres(travail au réseau)

Programmées

Vendredi 11 mars
15 avril
13 mai
10 juin

Vendredi 25 mars
29 avril
27 mai
24 juin

VOYAGE

L'Amicale des Loisirs des Cheminots (asbl) organise un voyage de 11 jours à l'attention des amateurs de transports en commun. L'itinéraire sera Vienne, Brno, Prague, Nuremberg.

Les dates: du 24 juillet au 3 août 1983

Le prix et les conditions peuvent être obtenues en écrivant à

M.LAMBOU 272 rue de la Jardinière 4900 ANGLEUR

(joindre un timbre pour la réponse)

QUESTION

Mr JACOB nous écrit : " un ami m'a montré une empreinte sur un bout de papier(trouvée dans un lot de cartes-vues lors d'une brocante. L'empreinte indique: dans la couronne: Sté Royale Léopold I Verviers 1878 et dans le centre: le monogramme du Roi. A mon avis il ne s'agit ni d'une monnaie, ni d'une médaille. Sur quel document de l'époque ce cachet à main a-t-il bien pu être apposé en annulation ou en oblitération. A gouverne, le Roi Léopold I est décédé en 1865 et Léopold II est venu à Verviers en 1878 par chemin de fer pour inaugurer le barrage de la Gileppe! Qui peut résoudre cet énigme?

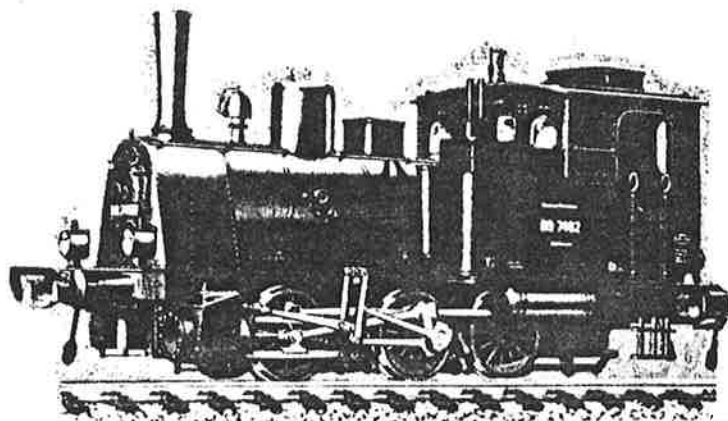
NUREMBERG

83 *

Notre habituel tour d'horizon sur les nouveautés 1983 présentées au Salon du Jouet de Nuremberg sera subdivisé en deux parties, une première sera consacrée aux engins moteurs, la seconde traitera du matériel remorqué, des accessoires et de la décoration. Cette seconde partie n'abordera cependant que les nouveautés vraiment marquantes vu l'abondance de matière.

HO

FLEISCHMANN



- 4010 locomotive tender Br 89 70-77 de la DR (ex T 3)
- 4093 version DR(avec toit arrondi et soute à charbon à parois verticales) de la Br 94 5-17. La sortie de ce modèle facilitera la réalisation de la type 98 de la SNCB.
- 4933 locomotive diesel Br 218 de la DB en livrée turquoise. Cette machine est en outre équipée d'un moteur auxiliaire qui entraine des disques destinés a assurer le nettoyage de la voie.
- 4376 version TEE sans tablier avant de la locomotive électrique Br 103 (E 03) de la DB. A noter que ce type de machine illustre déjà la référence IC Start-Set 6375 du catalogue 1982 mais avec une numérotation différente !! Fleischmann ferait-il comme Marklin ?
- 4800 locomotive à vapeur P 8 des chemins de fer prussiens (livrée verte et rouge). Cette machine fait partie d'une rame composée de trois wagons que Fleischmann met en souscription pour mai 1983. (NDLR l'idée Marklin fait son chemin)

* grâce à la collaboration des Maisons JOCADIS d'Enghien et HUNERBEIN d'Aix-la-Chapelle

LILIPUT

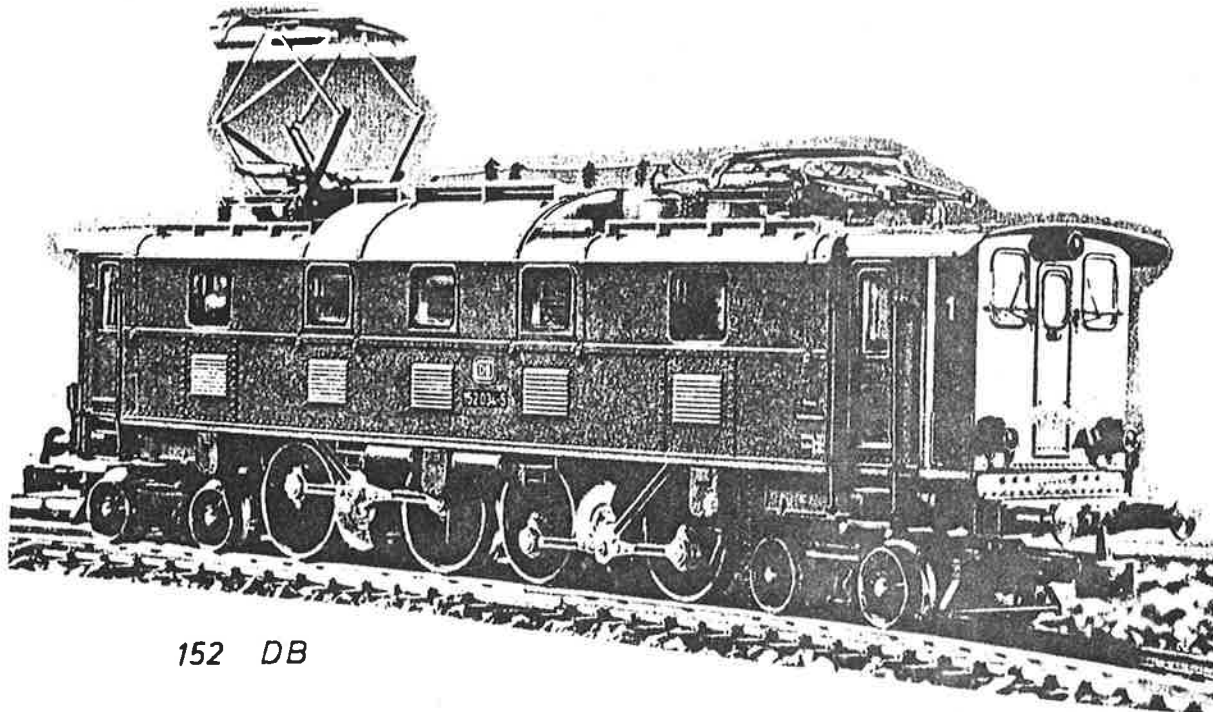
- 89 01 locomotive tender T 3 des chemins de fer prussiens
- 89 02 version DRG de cette machine
- 89 03 version DB
- 40 00 locomotive à vapeur série IV h des chemins de fer bava-
rois (livrée bleu, noir, rouge)
- 40 01 version DRG Br 18.3 (livrée noir/rouge)
- 40 02 version DRG avec pare-fumée
- 40 03 version DB Br 18 avec pare-fumée
- 40 04 version DB avec pare-fumée Witte
- 125 02 autorail à bogies VT 25 de la DRG livrée rouge/
crème

- 828 02 remorque avec cabine de conduite pour dito
- 125 03 autorail ci-dessus mais en version DB (livrée bleu)
- 828 03 remorque VS 145 pour dito
- 91 01 version prussienne de la Br 91 3-18 (T 9.3)
- 91 71 version Nord de la Br 91

MARKLIN

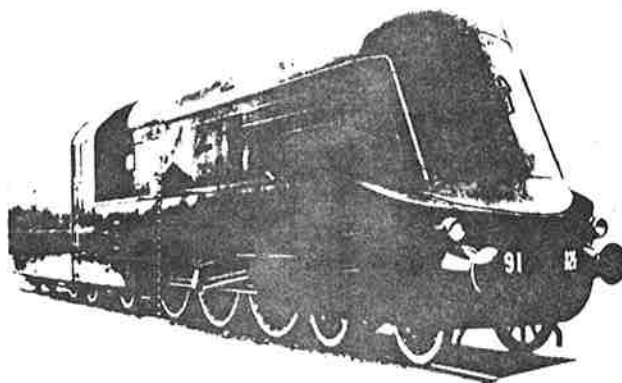
- 2856 rame Airport-Express composée d'une locomotive
électrique Br 111 de la DB en livrée turquoise,
cette machine intéressera certainement les collec-
tionneurs car outre le fait qu'elle dispose de
pantos unijambistes, le numéro de ce modèle est
différent de la réf. 3042 déjà au catalogue.
- + 3309 locomotive tender Br 85 de la DB (disposition des
essieux 151 T)
- + 3366 locomotive électrique Br 152 de la DB (2'BB2')
- 3167 version verte de la locomotive suisse Ae 3/6II réf
3151
- + 3324 locomotive électrique BB 1100 des NS
- 3357 version TEE sans tablier et avec pantos unijam-
bistes de la Br 103 de la DB (réf. 3354)
- 3141 version turquoise de la Br 260 de la DB (réf. 3064
et 3065)
- 3145 version SNCF Y 50 100 de la référence 3146 (Br 236)
- 3144 version suédoise (TGOJ) de la référence 3078

- + modèles prévu en Hamo 2 rails continu



152 DB

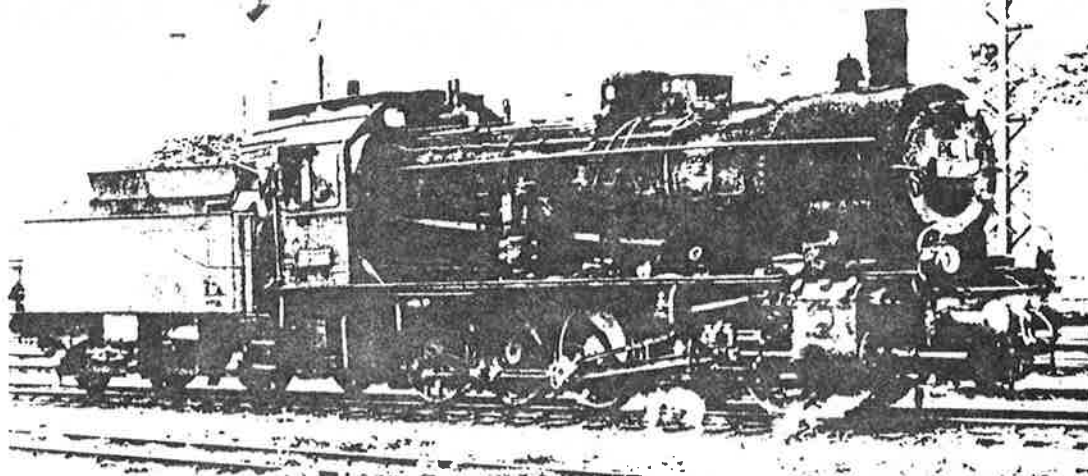
SCALA «HO» SCALE



1153 Gr. A 691 026 F.S. .

RIVAROSSİ

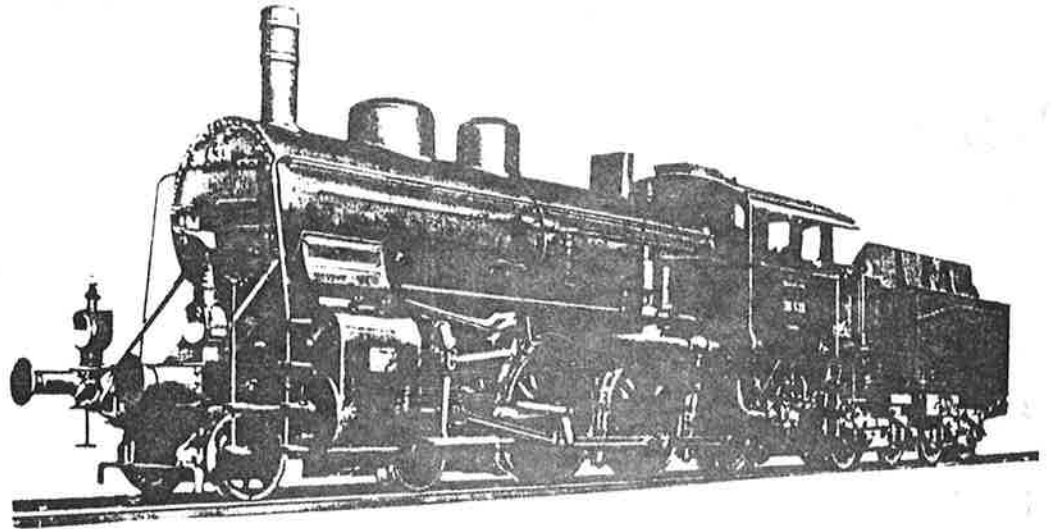
- 1153 locomotive à vapeur carénée type Gr 691 des FS
- 1151 locomotive tender 020 (jouet) en version verte et noire
- 1152 la même en version noire
- 1469 locomotive électrique E 444 1e série (reprise)
- 1470 locomotive électrique E 645 1e série avec entrave
- 1538 locomotive à vapeur du GN type Mikado (n° 3385)
- 1537 idem mais numérotée 3380
- 1142 locomotive à vapeur type Gr 741 des FS avec chaudière Franco-Crosti (déjà annoncée en 79)
- 1466 locomotive électrique B'B'B' 635 des FS (déjà annoncée en 1979)
- 1674 locomotive électrique BB 1111 des NS en livrée grise
- 1675 locomotive électrique BB 1109 des NS en livrée bleu
- 1676 locomotive électrique BB 8105 de la SNCF
- 1781 locotracteur D 234 des FS (reprise améliorée)



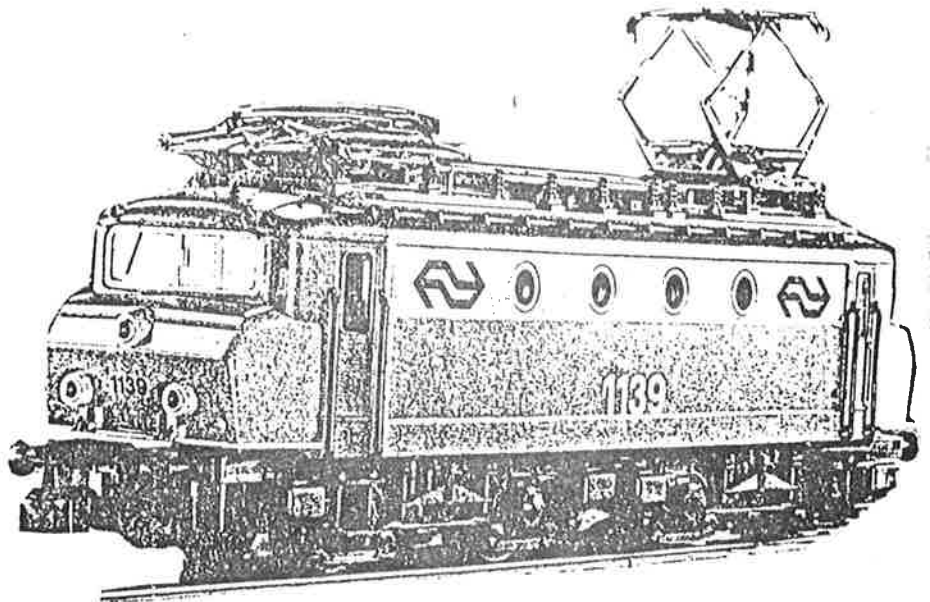
ROCO

- 4116 A locomotive à vapeur Br 57 de la DB avec trois dômes
- 4116 D version ÖBB
- 4116 E version JZ
- 4117 D version SNCF mais munie de deux dômes
- 4117 F idem en livrée NS
- 4117 G idem en livrée FS
- 4117 H idem en livrée CFL
- sniff sniff pas idem en version belge
- 4126 D locomotive à vapeur Br 44 de la DR avec pare-fumée Wagner
- 4119 C locomotive à vapeur Br 01 de la DR avec pare-fumée Wagner
- 4122 E locomotive à vapeur Br 93 de la DB
- 4183 A autorail VT 601 de la DB en version TEE, cet élément se compose de deux motrices et de deux remorques intermédiaires
- 4070 A remorques (trois) intermédiaires complémentaires pour VT 601
- NB ces deux références sont proposées en version 3 rails alternatif
- 4163 A locotracteur Br 333 (K8f III) de la DB
- 4198 A locomotive électrique série 1110 des ÖBB en livrée verte
- 4198 B idem en livrée rouge
- 4178 A locomotive électrique Re 4/4 IV des CFF (n°10 101)
- 4178 B idem mais avec numéro 10 103 livrée rouge et sigle géant des CFF
- Ces deux références sont également livrables en version 3 rails alternatif
- 4170 A locomotive électrique BB 300 de la SNCF
- 4192 A locomotive électrique série 29 de la SNCB
- 4164 A locomotive électrique BB 7200 de la SNCF
- 4165 A locomotive électrique BB 22000 de la SNCF
- 4166 A locomotive électrique BB 15000 de la SNCF

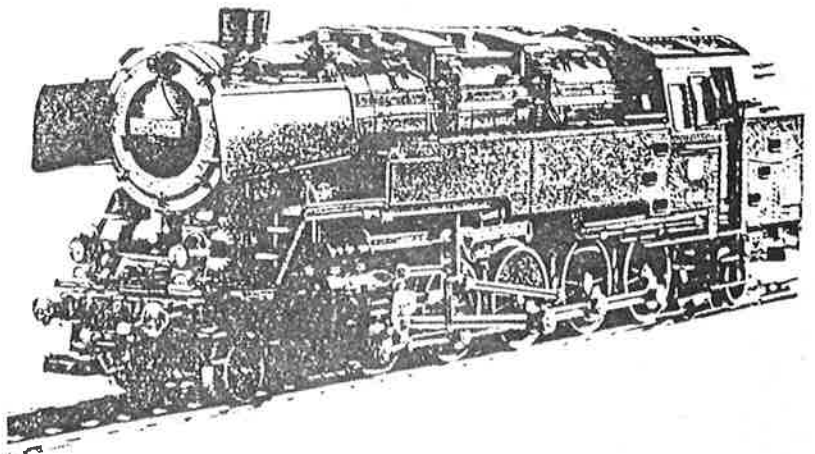
TRIX



- 2209 locomotive à vapeur P 3/5 H des chemins de fer bavarois (Br 38.4)
- 2268 autorail à bogies VT 62 904 de la DB. Sur cet engin, l'entraînement des essieux du bogie moteur se fait par l'intermédiaire de bielles.



MARKLIN
1100 NS



MARKLIN
Br 85

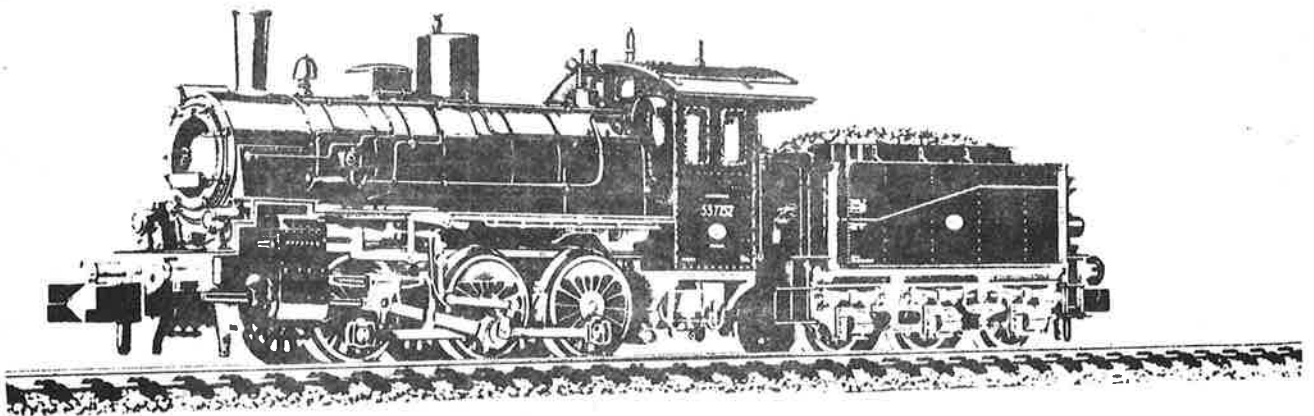
N

ARNOLD

- 2024 locomotive diesel Br 220 de la DB (livrée turquoise)
- 2215 locomotive à vapeur Br 05 de la DB
- 2060 version industrielle (orange) du locotracteur Br 245 de la DB
- 2272 locomotive à vapeur Br 78 de la DR
- 2278 locomotive à vapeur Br 9600I de la DR
- 2519 locomotive à vapeur Gr 460 des FS
- 2546 locomotive à vapeur série P 4.2 des KPEV
- 2706 locomotive Br 36 de la DR (ex P 4.2) modèle statique de vitrine

FLEISCHMANN

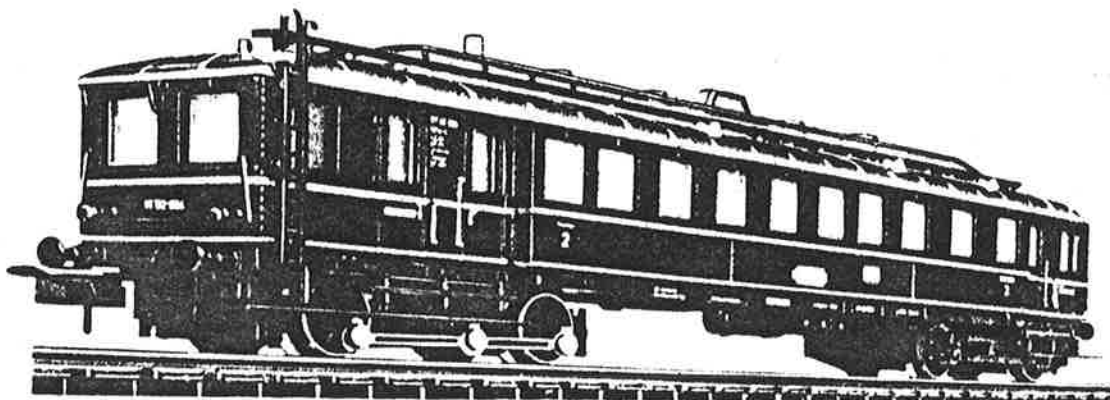
- 7093 locomotive à vapeur Br 94 5-17 avec toit arrondi et soute à charbon modifiée
- 7124 locomotive à vapeur Br 53.3 de la DR
- 7159 locomotive à vapeur Br 38 10-40 de la DR avec pare-fumée Wagner
- 7376 locomotive électrique Br 103 de la DB en livrée TEE et sans jupes



Modèle de la locomotive mixte C, type 53³ de l'ancienne DR (antérieurement G 4³ des chemins de fer prussiens). Lht.: 102,5 mm.

MINITRIX

- 2088 locomotive S 10.2 des KPEV
- 2096 autorail à bogies VT 62 904 de la DB
- 2902 locomotive à vapeur Br 54 15-17 de la DR
- 2924 version SNCF 140D de la Br 54 15-17



VT 62

RR

- 9203 locomotive à vapeur Challenger de l'UP
- 9210 locomotive Mallet du B & O avec tender Vanderbilt
- 9174 locomotive diesel Br 216 de la DB en livrée turquoise

ROCO

- 2106 A locomotive à vapeur Br 43 de la DB
- 2166 A locomotive électrique Re 4/4 IV n°10101 des CFF
- 2166 B locomotive électrique Re 4/4 IV n°10103 des CFF

(à suivre)

WAGONS VOITURES décor etc

ARNOLD **N**

1 voiture TEN 1/2 cl des ÖBB

Une variante SNCF de la rame KPEV à 3 essieux et portières latérales

Différents modèles de wagons couverts et citernes à 2 essieux et cabine serre-frein

Coté décor, un cirque avec différentes roulottes

BRAWA **HO N Z**

L'emploi de LED permet la production de signaux de plus en plus complexes dans chacune des échelles de réduction. Au niveau éclairage, il faut tout spécialement mentionner un lampadaire type Berlin-Charlottenburg dont la finesse est remarquable.

BREKINA **HO**

Enfin un fabricant qui va rendre de nombreux modélistes heureux. Dans son programme 83 on retrouve de quoi faire des bouchons de circulation dans les années 30 à 65, Opel P 4, DKW, Citroen, Mercedes-Benz, Ford Taunus, le tout livrable en version limousine, cabriolet, fourgonnette, combiné, etc ainsi que des camions légers Hanomag et des autobus Mercedes-Benz

MINITRIX **N**

Cette année Minitrix commémore à sa façon le 100e anniversaire de l'Orient-Express, pour ce faire il propose trois voitures de la CIWL (teck) à savoir une restaurant, une lit et un fourgon. Des voitures de la Mitropa complètent cette série.

Coté accessoire un " bizarre " pont transbordeur qui sert également de pont tournant!! L'année prochaine il sera peut-être élévateur en plus ?

BUSCH **HO N Z**

Des lampadaires de tout type équipés de lampes (LED) Longlife garanties 40.000 heures. (vous aurez revendu votre réseau avant)

Intéressant à signaler, un vernis conducteur de l'électricité qui vous permet d'alimenter des petits accessoires sans avoir recours à des fils. (déjà en vente dans les Hobby-Shop)

DJH + M+F **HO**

Bien qu'il ne faut pas considérer l'ensemble des références comme des nouveautés, le fait que ce matériel nous concerne directement le rend intéressant.

Nous reproduisons les n° d'articles livrables ou en cours de livraison.

- E 103 kit type 1 SNCB
- E 106 kit type 48 SNCB
- ARIS 6 série limitée de 100 modèles de la type 12 SNCB
- E 109 kit locomotive 2-8-0 du W.D et des NS
- E 119 kit type 29 SNCB
- E 110 kit type 41 SNCB
- E 116 kit type 90 SNCB (ex G 10)
- E 121 kit type 72 SNCB (ex G 7.1)
- E 120 kit type 10 SNCB
- E 130 10 kit permettant la transformation d'une Br 94 en type 98 SNCB
- E 129 10 kit permettant la transformation d'une Br 93 en type 97 SNCB

FALLER **HO N**

Les anciennes maisons à colombages continues à faire des adeptes, mais ce qui est vraiment intéressant, c'est une "Belle-Fleur" fonctionnelle (réf B 945)

Egalement des maisons anciennes, une porte de vieille ville et la gare de Bonn (avec tout ce qui faut pour faire une MINI-Bonn, une MAXI-Bonn ou une SUPER-Bonn!)

J'allais oublier un derrick..... pour faire comme J.R !

HANNES FISCHER **HO N Z**

Des poudres de décoration, des murs, des ossatures pour decors des arbres, des sapins etc

HO Deux grues Krupp - Ardel, une sur base fixe munie d'un grappin (réf 602) la seconde sur un portique mobile et munie d'une benne (réf 610)

A noter aussi un déclencheur de passage à niveau à placer dans le matériel roulant (pour 2 ou 3 rails)

FLEISCHMANN

HO Un fourgon postal ancien (Post 4b17), un moderne IC de 26,4 cm !

Deux frigorifiques qui constituent la suite(interminable)

des Coca-Cola, DaB etc.

La Profi-Voie hérite d'un aiguillage triple et de deux croisements 18°.

N Une voiture Mitropa et deux fourgons à bogies

LILIPUT **HO**

Un wagon surbaissé type Smmps des CFF

Une voiture 2e cl série B des CFF et une voiture restaurant munie d'un panto

Les " Langenschwalbach "(ouf) dans d'autres livrées

MARKLIN

HO Rame Silberlinge turquoise avec une voiture munie d'un poste de pilotage

Une voiture Speisewagen de la DB

Une voiture Eurofima des CFF

Une voiture Intercity des NS..... le tout trop court et des frigorifiques comme Fleischmann

Coté alimentation, un transformateur électronique qui assure des démarrages et des arrêts progressifs (NDLR il ne s'agit pas d'une vulgaire imitation du système Lecouptif bien connu de nos membres)

Z A cette échelle on retrouve le même matériel que pour le HO, il faut y ajouter une voiture ancienne C4U et un fourgon F4U des CFF

O Des voitures AB3yge, B3yge et BD3yge de la DB (à 3 es-

sieux.
Le tombereau à bogies Eaos en version DB, FS et SNCB

PREISER **HO**

Le programme des figurines s'étend, comme de nombreuses autres firmes on développe le matériel anti-incendie et le militaire.

RIVAROSSA

HO Des assortiments de trains célèbres Riviera Express, The Broadway Express pour meubler vos vitrines
Des voitures FS 1e et 2e cl nouvelles livrées, des LMS des wagons Gabs, Eaos etc

O N

du matériel qui comme le reste ne verra peut-être pas le jour !!!

ROCO

HO

Cette année, Roco confirme (une fois de plus) la sortie de ses voitures Eurofima au 1/87e, dix références sont proposées dont la 1e et la 2e cl de la SNCB;

Les voitures prussiennes à trois essieux et portières latérales sont livrées en version SNCF et ÖBB. Ces voitures sont aussi disponibles en version DB sans cabine serre-frein.

Des voitures grandes lignes ÖBB, CFF, SNCF et DB voient le jour mais elles sont toutes traitées au 1/100e !

En série limitée, deux wagons de chantier sur base des 3 essieux B3yge DB avec inscriptions UIC et des voitures banlieue à bogies en livrée Tegernseebahn

En matériel marchandises, rien de particulier à signaler

Coté alimentation, ici on veut faire pâlir Tonton Lecouptif, MCS 20, MTS 200, ZSV, GBS pour finir vous ne verrez plus la différence que vous soyez devant votre TV ou devant votre train!

En véhicules routiers on trouve beaucoup de camions de travaux publics et anti-incendie.

N

A cette échelle on retrouve les mêmes nouveautés que pour le HO.

TRIX HO

Poursuite de l'ambitieux programme Old-timer amorcé depuis de nombreuses années.

En matériel contemporain un intéressant tombereau DB rehaussé destiné au transport de coke.

NB il est utile de rappeler que toutes les références Trix sont livrées en Express et en International

Trix présente aussi cette année un ensemble de modules pour permettre la réalisation de tableau synoptique ainsi que divers éléments de commande électronique dont le plus intéressant semble être une commande à distance (150 x 40 x 33) avec un cordon ombilical de 2m

VOLLMER HO N

Est-il encore nécessaire de parler de la série PROFESSIONAL-LINE ? Si vous en possédez des modèles vous savez de quoi il s'agit, alors sachez aussi que 83 voit naître d'autres références toutes au plus belles.

En HO une tour à sable et un chargeur à charbon très compact ont retenu mon attention

(à suivre)

bilan

Malgré la crise qui touche tous les secteurs de notre vie, on peut être surpris du dynamisme des producteurs de trains électriques qui, avec une certaine prudence, n'hésitent pas à mettre en chantier des nouveaux modèles.

Comme les années précédentes, il nous faut malheureusement encore déplorer des "doublons" comme la E 103 TEE de Marklin et de Fleischmann la T 3 de Fleischmann et de Liliput. Par contre, coté prudence, on remarque que les producteurs axent beaucoup plus leur fabrication sur les possibilités de développement de variantes. Les exemples les plus frappants étant Roco avec la Br 57 et Liliput avec la Br 18.3, mais il ne faut pas négliger Fleischmann et Marklin qui sortent leur quatrième version de la E 103.

Ceci nous permet d'aborder le phénomène majeur de cette cuvée LA COLLECTIONNITE.

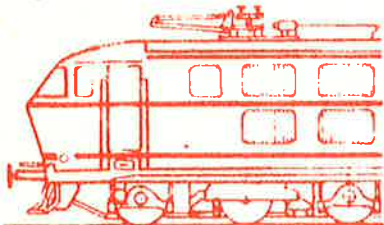
Déjà largement et avantageusement exploitée par la firme Marklin depuis de nombreuses années, cette technique, qui consiste à changer l'esthétique, la livrée ou le numéro d'un modèle parallèlement à l'attribution d'un nouveau numéro de catalogue, s'est maintenant étendue à plusieurs autres constructeurs. À cela, on ajoute les miniséries, en 82 Marklin (encore) avait sali sa 212, changé son numéro et emballé le tout dans un cofret avec six wagons citernes Eva préalablement traités de la même manière. Dans le mille, ça a marché !! du coup on récidive avec une 111 qui tracte une rame Airport-Express. Pas bête se dit Fleischmann !! d'où même technique avec une rame KPEV " Die Alten Preußen " en HO Super Modelle avec possibilité de souscription jusqu'en mai 1983.

Poires, voilà ce que nous sommes et nous mordons à chaque coup. Puisse, que nos yeux s'ouvrent à ce honteux marché avant qu'il ne soit trop tard.

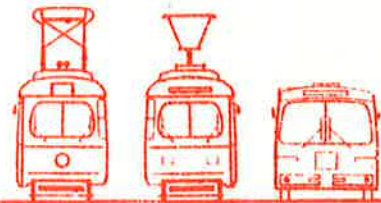
L.Mossay

CE NUMERO D'ENTRE-VOIES SERA LE DERNIER QUE VOUS RECEVREZ
SI VOUS N'AVEZ PAS RENOUVELLE VOTRE COTISATION 1983 AU
CFEB OU SOUSCRIT UN ABONNEMENT A LA REVUE

EV



NOUVELLES DIVERSES



SALZINNES

En grande révision actuellement:

- les 5535 NK - 5521 NK (celle-ci du fait de son incendie à Sclaigeaux en novembre dernier.
- la 5307 MUT pour transformation en cabine flottantes
- les 8430 FSD, 8320 LNC, 6246 FRST et 5133 LK cette dernière sera mutée après sa sortie avec la 5190 FHS à FNDM

LATOUR

Situation très grave dans cette remise déjà durement touchée par la recession sidérurgique. Depuis le 10 janvier, vingt trains ont été supprimés dont treize minerais, c'est-à-dire tout leur actif.

Ce dépôt n'assure plus actuellement que des spéciaux et des facultatifs, de ce fait, 7 HL sur 21 garées mais qui recevront au fur et à mesure des cabines flottantes et une chaudière pour remplacer les 60 de Ronet et les 54 qui n'iront pas en grande révision.

Rappelons que Latour fut, il y a quelques années une des rares à accepter de faire des supplémentaires pour garder ses trains. D'autres remises sont également concernées:

Monceau (LNC)	20 trains supprimés
Gouvy (FVY)	2 " "
Merelbeke (FKR)	10 trains supprimés remplacés par des facultatifs
Montzen (GMN)	6 services supprimés
Bertrix (MBX)	10 trains supprimés

SPECIALITES

Les 6 et 7 janvier, trains spéciaux d'explosifs Micheroux - Zeebrugge remorqués par 5523 (bleu) et 5530 de Kinkempois (NK)

Le 13 janvier, initiation des conducteurs sur le parcours Welkenraedt - Aix Sud

Les dimanches 9, 16, 23 et 30 janvier détournement des cokes 49254 (aller) et 47238 (retour) via Welkenraedt et Aix Sud en DT 55 par suite de forages dans le Gemenichertunnel.

DIVERS

6084 FHS découpée sur place à AC Luttre
6081 NK, 6087 FEO, 6112 FKR et 7212 FNDM sont retirées du service, il en est de même pour la 5955 FNDM après son accident à Stocatra fin 82

7002 FNDM sortie de FAZ et retournée à FNDM (Anvers Dam)

5947 FKR train d'essai le 27/1 mutée à FNDM

6063 ex FEO est à LNC et classée X. Elle assure pour le moment

des trains de route sur la ligne 112.

Les 6501 et 05 sont renumérotées 7501 et 05 et mutées à Anvers Dam. Les 6502 et 03 feront le même chemin dans le courant du mois.

Pour les amateurs de photos inédites. Qu'ils sachent que Kin-kempois a été en janvier 83 le relais privilégié des 27 (on pouvait en dénombrer une vingtaine), et à l'heure de ces lignes il en reste encore quelques unes (LM).

Georges Lejeune

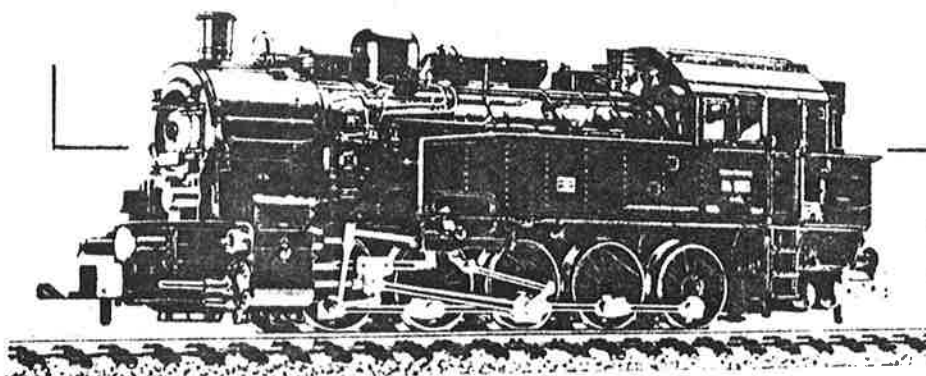
APRES LA FOIRE

CE QUI PART DES CATALOGUES EN 1983

FLEISCHMANN	3260	4029	4111	4375	
	5030	5031	5159	5222	5502
	6017	6475	6598	7160	7375
MINITRIX	2023	2062	2162	2068	2070
	3521	3568	3589		
TRIX	3311	3356			

..... ET CE QUI VIENDRA EN **84**

FLEISCHMANN	4065	locomotive à vapeur Br 65 de la DB
LILIPUT	-	locomotive tender Br 75 (bad VI c)



FLEISCHMANN

Modèle de la locomotive tender lourde Eh 2, pour tous usages, de l'ancienne DR. Type 945-17 avec toit arrondi et silo à charbon à parois verticales.

TGV

UNE ÈRE NOUVELLE

Le 26 février 1981, une rame du Train à Grande Vitesse (T.G.V.), en circulant à 380 km/h sur l'une des sections déjà achevées de la Ligne nouvelle Paris — Sud-Est, a permis à la S.N.C.F. de battre le record mondial qu'elle détenait depuis 26 ans. En mars 1955, en effet, les deux locomotives BB 9004 et CC 7107, remorquant une rame d'essai de trois voitures, avaient atteint 331 km/h.

Cette prouesse technique, remarquable pour l'époque, a ouvert la voie à de nouvelles recherches qui ont donné au rail la possibilité de consolider, au fil des ans, ses positions sur le marché des transports de voyageurs. Elle ne put, toutefois, recevoir d'application commerciale immédiate puisque ce n'est qu'en 1967 qu'un train rapide Paris — Toulouse — « Le Capitole » — devait circuler chaque jour à 200 km/h sur une voie classique. Quatre ans plus tard, l'« Aquitaine » et l'« Étendard », puis, tout récemment, un train Corail (1^{re} et 2^e classes), le « Montaigne », accédèrent eux aussi à cette vitesse. La portée du record du 26 février 1981 est infiniment plus étendue : c'est, en effet, la réussite d'un système complet, qui allie harmonieusement le matériel roulant, la voie et les installations de traction électrique, préfigurant ainsi une exploitation ferroviaire à grande vitesse dont les débuts sont maintenant imminents. En circulant à 380 km/h, la rame n° 16 du T.G.V. — identique en tous points aux engins de série — manifeste avec éclat l'aptitude du chemin de fer à transporter dès l'automne prochain, avec une absolue sécurité et dans d'excellentes conditions de confort, les millions de voyageurs qui, chaque année, sauront, en empruntant la Ligne nouvelle, faire confiance à l'une des plus belles réalisations de l'industrie française.

■ Un matériel roulant très moderne

C'est le 24 mars 1972 que le premier prototype des futures rames destinées à la ligne nouvelle, baptisé TGV 001, sortait d'usine. Immédiatement entrepris, ses essais permettaient, après quelques mois, d'atteindre la vitesse de 318 km/h.

La commande des rames de série est intervenue quatre années plus tard, en 1976; forte de 87 unités, elle a représenté pour l'industrie ferroviaire française un marché exceptionnel tant par son importance que par la qualité des techniques à mettre en œuvre.

Le train à grande vitesse, qui bénéficie de tous les perfectionnements réalisés jusqu'à ce jour, constitue en effet la synthèse la plus complète des possibilités de la technologie ferroviaire.

Afin de pouvoir irriguer, à partir de la ligne nouvelle, l'ensemble des grandes artères du réseau existant, les rames sont dotées d'un équipement électrique qui leur permet d'utiliser aussi bien le courant 25 kV monophasé 50 Hz que le courant 1,5 kV continu. Six rames bénéficieront même d'un appareillage complémentaire adapté au courant 15 kV monophasé 16 2/3 Hz qui leur permettra de desservir Lausanne.

En dépit de leur vitesse, elles n'exerceront sur la voie que des efforts limités : la charge supportée par chaque essieu ne dépasse pas en effet 17 tonnes, et reste de la sorte très inférieure aux valeurs communément rencontrées pour les locomotives électriques classiques (21 à 23 tonnes) ou les wagons de marchandises modernes (20 tonnes).

Grâce à leur puissance — 6 300 kW — et à une forte proportion d'essieux moteurs, les rames du TGV pourront gravir à pleine vitesse des rampes très sévères (3,5 %), analogues à celles des lignes de montagne. De ce fait, la construction de tunnels a pu être intégralement évitée et le coût de l'infrastructure réduit de près de 30 %.

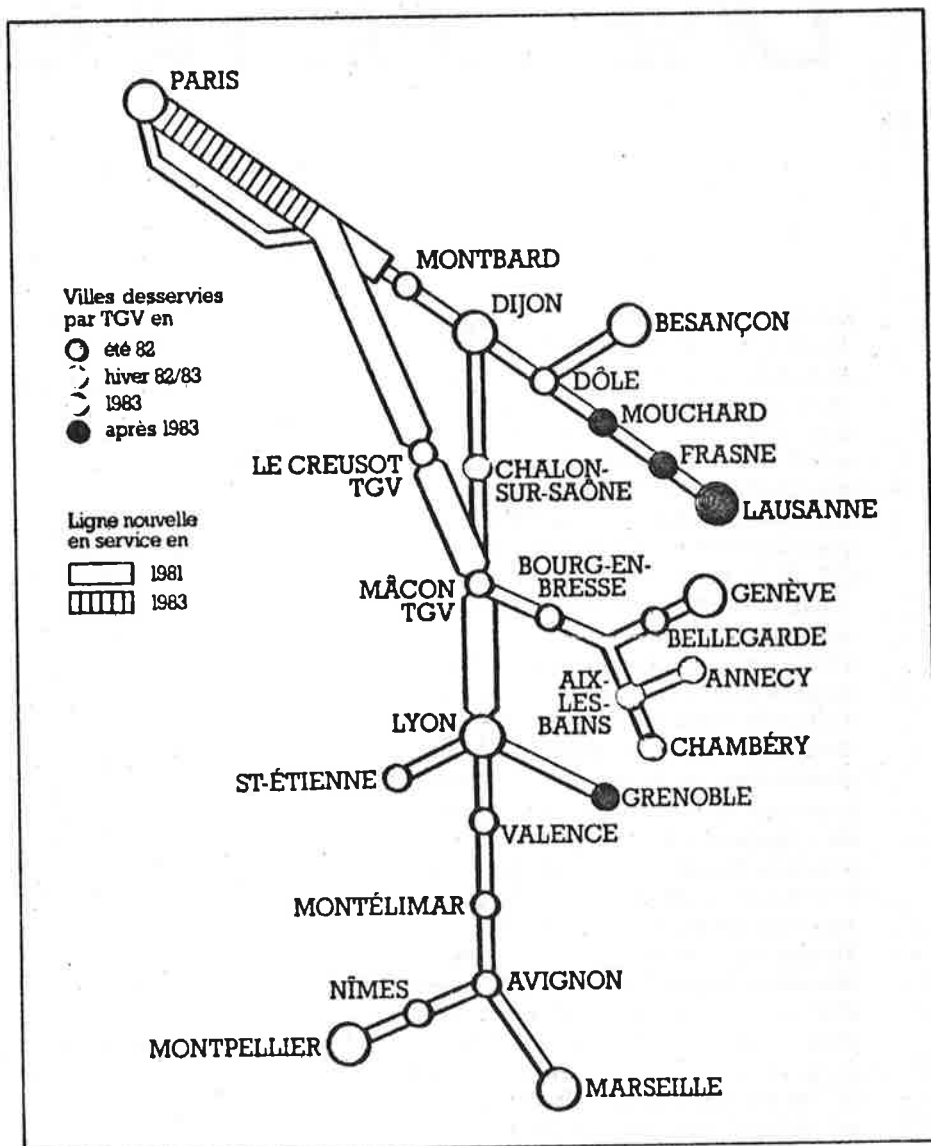
Composée de deux motrices encadrant huit remorques, chaque rame comporte 386 places assises, dont 275 en 2^e classe et 111 en 1^{re} classe. Deux rames peuvent circuler couplées, et offrir ainsi une capacité de transport de plus de 750 personnes.

Leur vitesse maximale, en service commercial, a été fixée à 260 km/h, limite qui peut-être actuellement considérée comme économiquement optimale.

La construction de ce matériel a été confiée à la Société Alstom-Atlantique et au G.I.E. Francorail. Elle fait intervenir de nombreuses usines, localisées dans toute la France. Ainsi sont réalisées :

- à Belfort : la fabrication des motrices (caisses et montage des équipements), par Alstom-Atlantique;
- à Reichshoffen : la construction des remorques d'extrémité, par Francorail (de Dietrich);
- à Aytré-La-Rochelle : celle des remorques intermédiaires, par Alstom-Atlantique;
- au Creusot : celle des bogies, par Francorail (Creusot-Loire);
- pour Alstom-Atlantique à Tarbes et pour Francorail (Jeumont-Schneider) à Lyon, la Plaine Saint-Denis et Champagne-sur-Seine : les équipements électriques de traction.

CARTE DE LA DESSERTE TGV 1982-1986



En 1983, le service sera complété par des circulations à destination de la Savoie (Chambéry et Annecy), via Mâcon et Bourg, tandis que Lausanne sera desservie au début de l'année suivante. En revanche, il faudra attendre que soient achevés les travaux d'électrification entre Lyon et Grenoble pour que soit atteinte la capitale du Dauphiné.

FERRO

MODELISME

UNE GARE POUR UN TGV

Le succès du TGV au 1/87e n'est peut-être pas à l'image de son grand frère, mais il faut admettre qu'IL s'est vendu, tant en Jouef qu'en Lima.

Plaçons nous maintenant au niveau de ces heureux propriétaires. Un TGV pour quoi faire?

Bien sûr, il y a la vitrine. Celle où l'on "range" les modèles qui ne sont pas considérés comme fonctionnels, et que l'on qualifie alors de "Modèles de Collection voire de Prestige", des modèles, comme disent les collectionneurs, "à ne pas mettre dans toutes les mains" (à croire qu'un régiment d'amateurs défilent régulièrement chez vous et jouent avec votre train). Il y a aussi votre réseau actuel où le TGV encombre la voie principale parce que trop courte.

Quel bien triste sort pour un train révolutionnaire !!

Nous, nous avons voulu LE réhabiliter, nous avons voulu LUI rendre une place d'honneur dans le domaine miniature. Pour LUI rendre cette place, nous sommes allés LE voir dans son cadre. Ce cadre, nous l'avons trouvé à St Martin de Crau.

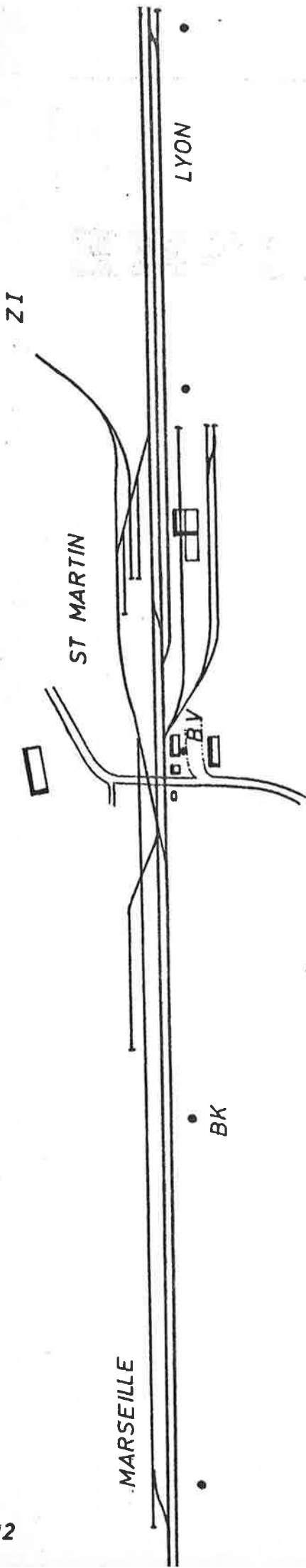
St Martin de Crau, c'est une petite localité du Midi de la France située entre Arles et Miramas, sur l'axe ferroviaire Paris - Marseille. C'est également une accueillante petite gare perdue dans une immense plaine: la plaine de la Crau, plaine où les trains poussent au maximum de leur puissance.

St Martin de Crau, c'est aussi, plus proche de nous, un dynamique club ferroviaire, " Le Rail Model Club de la Crau " dont nous avons rencontré un responsable et avec lequel nous avons échangé nos impressions, entre deux TGV, car des TGV il en passe à St Martin, il en passe même beaucoup mais comble d'ingratitude, il ne daigne pas y faire un arrêt.

Maintenant que le décor est planté, nous allons vous parler de cette gare et plus spécialement de sa transposition en HO.

LE PROTOTYPE

Intérêt vital pour l'amateur, la situation. Comme nous l'avons ci-dessus la gare se trouve dans une plaine à quelques 2 km de



l'agglomération et mis à part les dépendances on ne note que deux bâtiments civils à proximité: un hôtel et une exploitation agricole. Au sud, à quelques centaines de mètres se trouve un zoning industriel qui regroupe quelques firmes dont les activités sont principalement axées sur la construction métallique et la métallurgie.

Au delà de ce zoning, la voie se prolonge pour atteindre la Dynamite où sont implantées deux poudreries

La configuration de la gare, côté pair, est traitée pour la réception et l'expédition des produits des industries du zoning. La desserte est surtout assurée par des locotracteurs Y8000 de Marseille mais il arrive quelquefois que l'on rencontre des engins thermiques et électriques, car fait particulier: l'embranchement est électrifié. Il faut encore signaler que les industries disposent de leurs propres engins de traction.

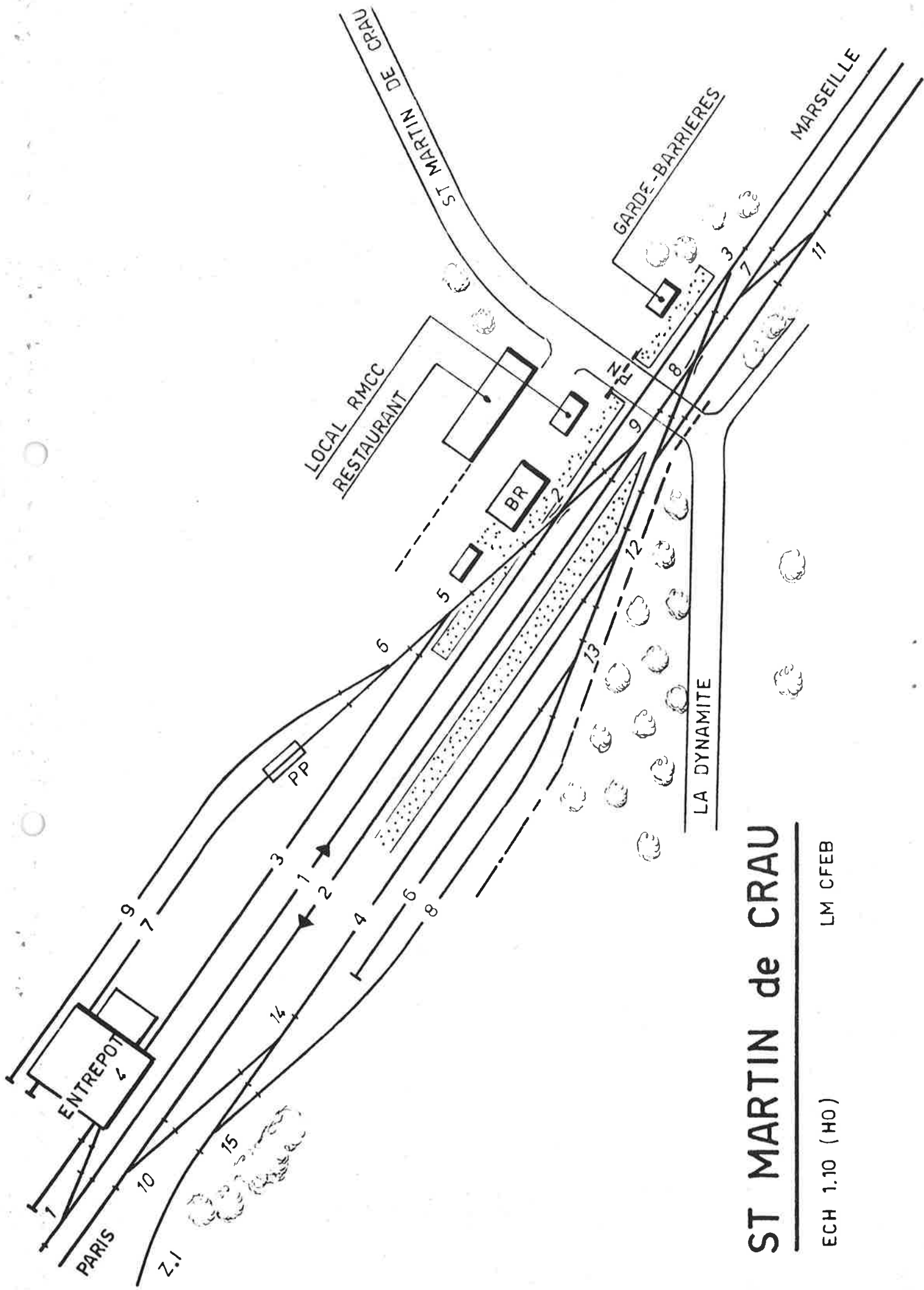
Côté impair, les activités de la cour de débord sont réduites au maximum; à l'occasion de notre passage nous avons pu y voir une rame de citernes à gaz en stationnement plus que prolongé! La halle a disparu, seul le quai de chargement subsiste.

Les longues voies de garage, côté Paris (sens impair) et côté Marseille (sens pair) assurent le stationnement des trains de marchandises; opération qui permet leur dépassement par les nombreux express circulant sur cet axe.

LE MODELE

En examinant le prototype, vous arrivez à la même conclusion que votre serviteur, il est impossible de reproduire cette gare tout au moins en HO. Une telle réalisation demanderait un développement de 23m, nous nous sommes donc attaché à la réduire fortement pour l'intégrer dans un espace de3m.

Risible direz-vous! Pourquoi cette gare? Toute autre aurait pu faire l'affaire. Non, revenons maintenant au but de cet article, faire circuler notre TGV (et aussi des trains) à pleine vitesse, pour cela il nous faut un long alignement droit, et pour intégrer un tel alignement et une gare dans une pièce d'habitation, vous pou-



ST MARTIN de CRAU

LM CFEB

ECH 1.10 (HO)

vez sacrifier votre living. St Martin a l'avantage de concilier les deux d'où son intérêt.

Pourtant ce ne fut pas sans mal et sans sacrifices, du côté pair au côté impair ainsi que les longs évitements, tout cela a été fortement haché même supprimé. Les modifications peuvent se résumer comme suit:

- suppression de la voie 5 avec report de la halle et du quai sur la voie 7
- remaniement des voies coté zone industrielle(ZI) afin de recevoir les wagons de Marseille(voies 4 & 8) et ceux du zoning (voies 4 & 6).
- la liaison entre les aiguillages 2 et 9 a été placée pour faciliter la rentrée d'une rame venant de Marseille dans le faisceau impair.
- bien qu'il n'y ait plus de desserte locale, nous avons remplacé un quai au niveau de la voie 2 pour justifier l'arrêt des trains omnibus.

Ainsi implantée cette gare peut retrouver une activité passée tel que:

- trafic banlieue (autorail, automotrice, rame tractée)
- lieu de passage des grands trains rapides
- passage de trains complets de marchandises (hydrocarbures, fruits,..... ordures!)
- desserte du zoning
- garage des trains lents

Beaucoup d'activités en perspective.

J. Mossay

N° DU TGV		807/857	811/861	817/867	821
Restauration		☐	☐	☐	☐
Paris	D	7.10	9.07	10.55	12.45
Le Creusot TGV	A	9.10*			
Valence	☐ A	10.48	12.41	14.36	16.18**
Montélimar	☐ A		13.04		
Avignon	☐ A	11.49	13.45	15.37**	
Marseille	A	12.55	14.47	16.39	18.18
SEMAINE TYPE	Lundi	★	○	○	★
	Mardi	★	○	○	★
	Mercredi	★	○	○	★
	Jeudi	★	○	○	★
	Vendredi	★	○	○	★
	Samedi	○	★	○	★
	Dimanche	○	○	○	○
JOURS PARTICULIERS	Dimanche 30 mai	○	★	○	★
	Lundi 31 mai	○	○	○	○
	Mercredi 14 juillet	○	○	○	○

A Arrivé. ☐ Arrêt pour laisser des voyageurs sans en prendre. ☐ Service restauration à la place en 1^{re} classe, en réservation.

1984 30^e anniversaire du CFEB

Dès maintenant le comité du club met sur pied le projet d'une exposition pour octobre 1984. Des contacts sont pris pour obtenir une salle où se déroulera pendant probablement 2 semaines des journées ferroviaires uniques et inoubliables.

Comme toujours en pareilles circonstances, il est fait appel à la collaboration des membres pour la réalisation de maquettes animées ou statiques, réalisations qui ont fait la réputation de notre club. 1965 - 1967 - 1970 - 1971 - 1974 - 1979 - 1980 sept millésimes où les manifestations et expositions du C.F.E.B drainèrent 30.000 visiteurs, 1984 se doit de surpasser encore les précédentes organisations.

Votre mensuel vous tiendra au courant des projets au fur et à mesure de leur mise en chantier. Mais pour proposer une telle réalisation il importe au comité de connaître avant le 30.4.83 la participation que vous comptez y apporter. Pour ce faire, il y a lieu de remplir le formulaire ci-dessous en spécifiant notamment le thème et l'échelle de réduction de votre réseau. Cet engagement constituera l'ossature du choix que votre comité fera dans les trois mois qui suivent.

Les membres du club ont évidemment non seulement la priorité mais en tout cas l'exclusivité pour présenter leurs modèles.

BULLETIN DE PARTICIPATION A L'EXPO 1984

NOM _____ PRENOM _____

DOMICILE _____

accepte et m'engage a présenter

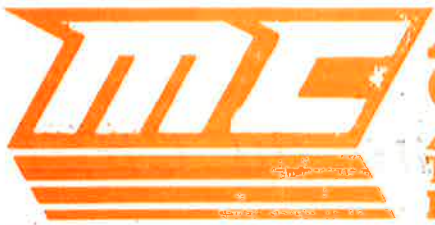
longueur _____ largeur _____

Remarque(s) éventuelle(s): _____

Date _____

Signature _____

Document à retourner au secrétariat du CFEB avant le 30.4.83

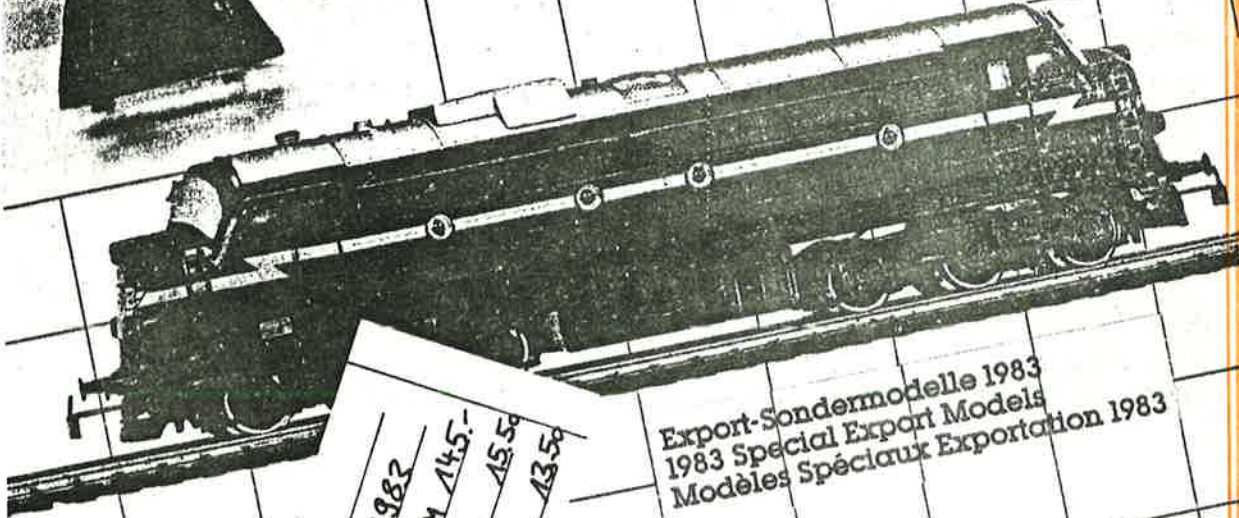


Modellbahn- Center am Markt

Markt 2-12 · D5100 Aachen
Tel.: 0241/33921
M. Hünnerbein oHG



märklin



Export-Sondermodelle 1983
1983 Special Export Models
Modèles Spéciaux Exportation 1983

MARKLIN MODELE HORS CATALOGUE

No. 3143	DM 155	POUR ENVIRON JUIN 1983	145,-	155,-
" 4561	"	"	16,40	"
" 4562	"	"	14,60	13,50

PTIX SOUSCRIPTION JM

