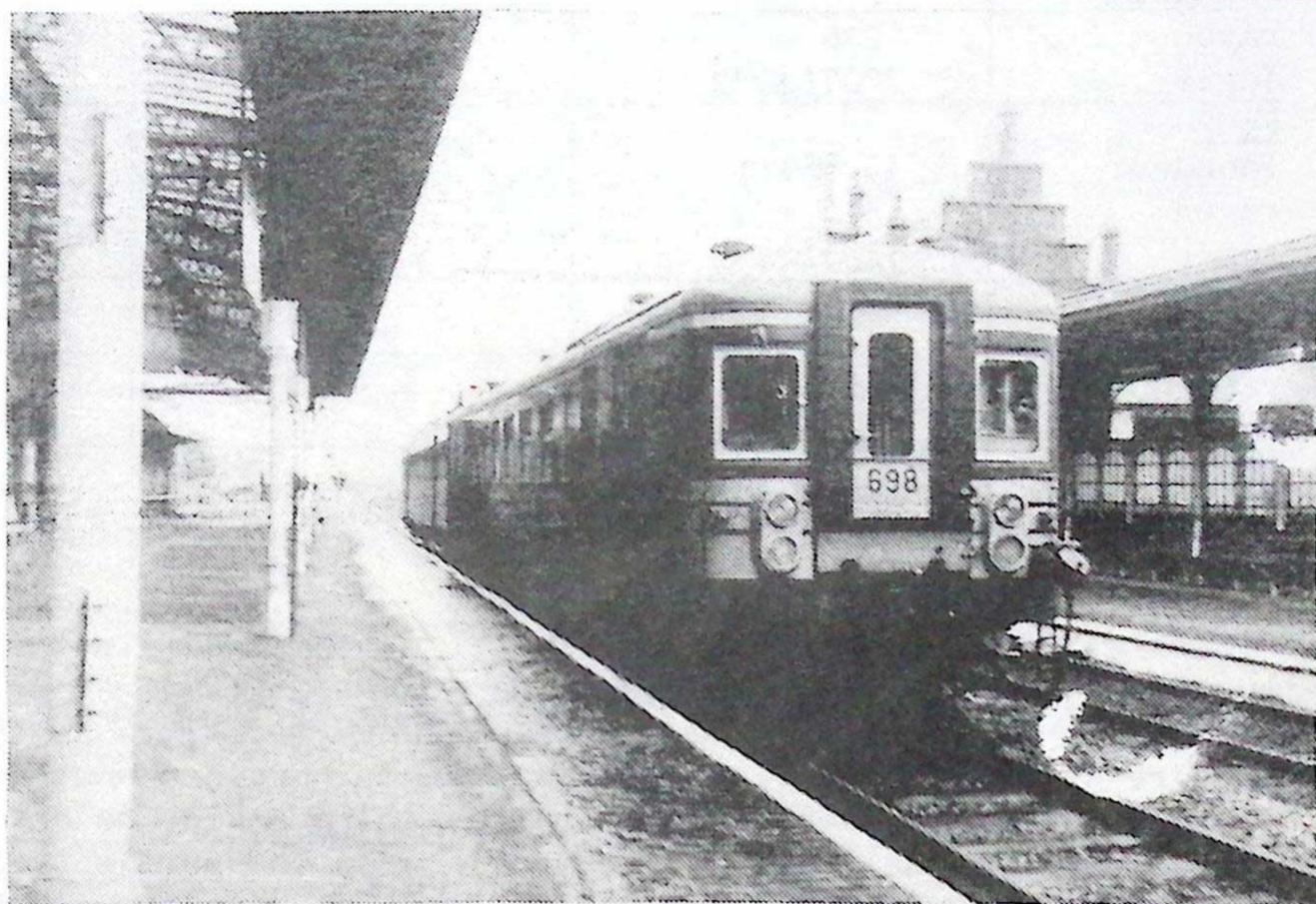
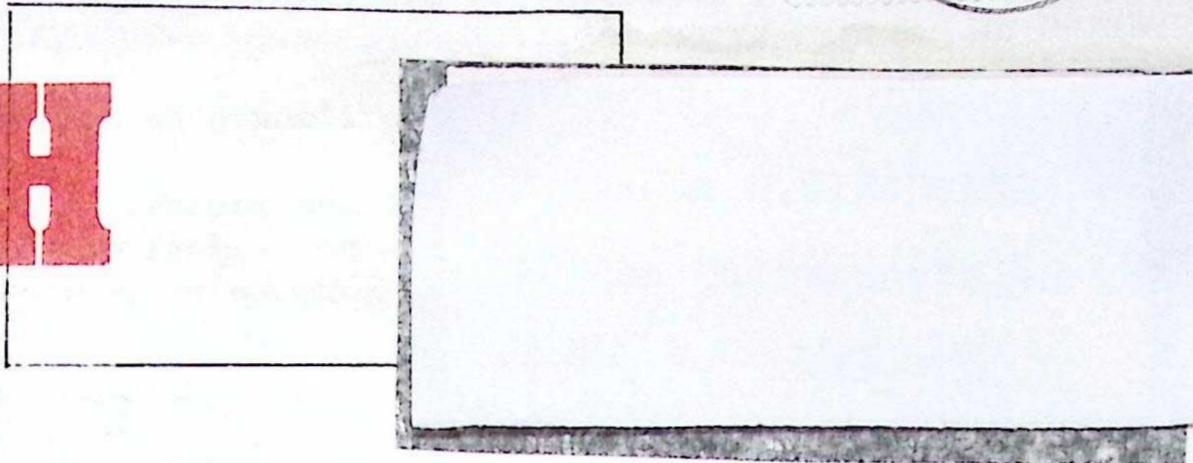


# FERRO

POSTE - si retour :  
Ed. resp. J. DELCOURT  
Rue E. Hulin, 22  
7111 Saint-Vaast



# FLASH



EN GARE DE SINGHE

Photo R. ...

n° 85 décembre 83.

ED. RESP. JENNY DELCOURT - 22, R.E. HULIN-7111-ST-VAAST

## CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

MENSUEL

MODELISME  
DOCUMENTATION

INFORMATIONS FERROVIAIRES

# LES APPAREILS DE VOIE A LA SNCB

5

Qu'en est-il des appareils de voie au niveau de notre hobby?

Pour commencer, regardons ce que donne une simple réduction aux échelles N et H0 de certain types d'A.S.

Les appareils choisis sont:

- F4UH4A, branchement à 40km/h avec l'angle de sortie le plus grand et le plus courant.
- F5H2(H3 et H4A), branchement de ligne rapide.
- F61H1(H1A), branchement des liaisons de contre-voie à 60km/h.
- EUH4, traversée jonction la plus commune en renouvellement.

Appareil	Réel	N	H0
<u>F4UH4A</u> longueur	26.026mm	163mm	300 mm
rayon	216 m	1.350mm	2.480mm
angle	7°07'30"		
<u>F5H2</u> longueur	33.585mm	210mm	390mm
rayon	318 m	1.990mm	3.660mm
angle	5°01'24"		
<u>F61H1A</u> longueur	43.167mm	270mm	500mm
rayon	561 m	3.500mm	6450mm
angle	4°29'33"		
<u>EUH4</u> longueur	28.644mm	180mm	330mm
angle	7°07'30"		

Une rapide recherche dans nos catalogues est édifiante. Dans la grande majorité, les modèles proposés n'ont qu'un lointain rapport avec la réalité. L'appareil le plus courant possède un angle de sortie de 15° et des rayons de l'ordre de 65mètres réels; les traversées jonctions sont de la même veine.

En N, il existe des branchements avec des angles de déviations égaux à 10° (Rocco et Rivarossi) et un beau modèle avec une sortie à 8° chez Peco. En H0, le modèle le plus approchant est un branchement avec une sortie à 9°30' chez Rocco. En traversée jonction, il n'existe, à ma connaissance rien d'approchant la réalité.

L'argument qui milite en faveur de la production d'A.S. à rayon court et grand angle de sortie, est l'exiguïté de la majorité des réseaux individuels. Ce problème est vécu avec une plus grande sensibilité par les pratiquants de l'écartement HC.

La réalisation d'appareils de voie réalistes, éventuellement par simple réduction à l'échelle, devrait trouver un large écho dans la conception des réseaux modulaires (échelle N actuellement).

Concrètement, j'ai réalisé en N une bifurcation à 60km/h de grande ligne. Le complexe d'appareil est simplement réduit à l'échelle, y compris pour l'entre-voie, le nombre et la position des pièces de bois. L'entre-voie de 2,500mètres donne après réduction 15,6mm, ce qui nous éloigne un tantinet de la sacro sainte bonne trentaine de millimètres des catalogues.

Les appareils sont deux branchements F61H1A déviés à droites et une traversée à aiguilles H2T3H4. Après réduction, la longueur totale du complexe est de 52cm environ. En H0, ce genre de complexe fait de l'ordre de 95cm.

En combinant ces éléments, on peut couvrir une grande partie de la gamme. Ce sont : -les branchements F4UH3 et F61H1 en version asymétrique et éventuellement en version symétrique pour les têtes de triage (F4USymH3) -les traversées jonctions EUH3, dont les changements sont des F4U raccourcis. -les traversées ordinaires HVH3 et les traversées à aiguilles HTH3. Tous les groupements sont possible moyennant une petite entorse.

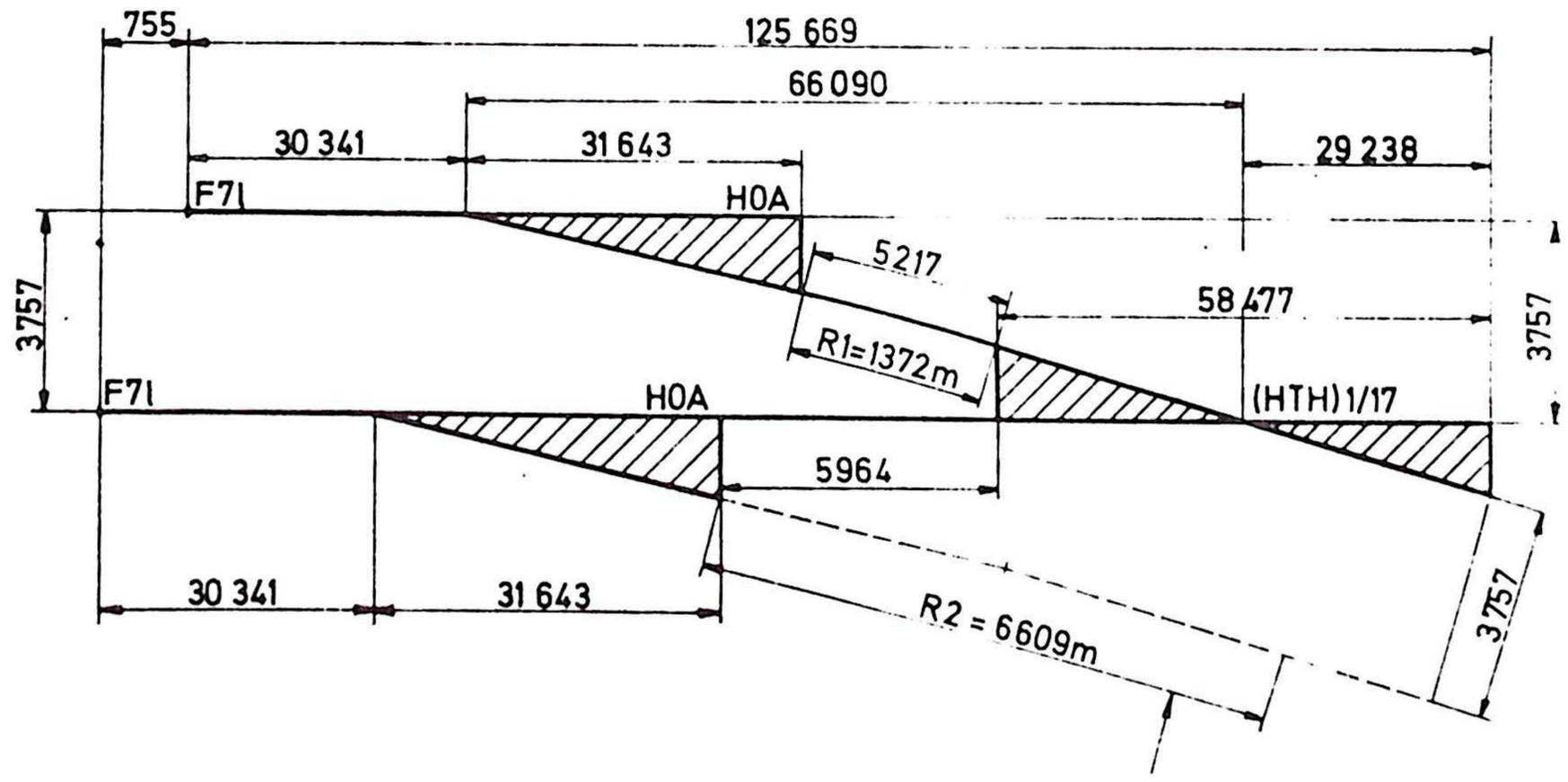
- les liaisons de lignes, à 40 et 60 km/h avec les F4UH3 et les F61H1,
- les liaisons diverses avec les F4UH3-HUH3 ou deux F4UH3,
- les bifurcations lentes avec 2F4UH3-HVH3 ou une T4F4UH3,
- les bifurcations rapides avec 2F61H1-HTH3.

L'entorse se situe à ce niveau; la liaison H1-H3 en entre-voie normale n'existe pas. Il faut alors tricher un peu sur le rayon du raccordement.

Le troisième croisement dont on peut s'inspirer pour les réseaux que l'on peut qualifier de prestise est le croisement HOA/1,17. On réalise alors des bifurcations à grande vitesse composées de 2F71HOA-HTH 1/17. Ces bifurcations sont très belles. On peut en admirer entre-autre à l'entrée de Manage sur la ligne 118 (côté Luttre), à Halle pour nos amis de Bruxelles et à LaLouvière sur l'embranchement de la ligne 118-112.

Cette dernière bifurcation est un complexe symétrique, avec le passage à 120 km/h dans les deux branches. Les deux autres sont asymétriques avec le passage en voies déviées à 90 km/h. Ces bifurcations sont des groupements d'A.S. assez imposant. La longueur de l'ensemble est de 126mètres, ce qui fait 79cm en N et 1,450 mètres en HO! Avis aux amateurs.

### 2F71-H0A - Traversée à aiguilles (HTH) 1/17 (2x2250)



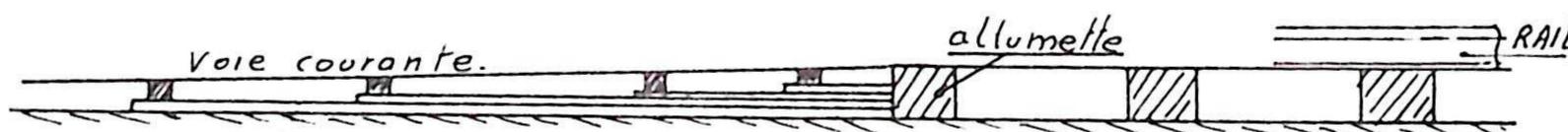
Les pièces de bois ont des dimensions variant de 2.700 à 4.800 par paliers de 300 millimètres. La largeur de ces pièces est de 300 millimètres, qui, réduite donne 1,87mm. Par mesure de simplification, j'ai utilisé des allumettes; leur largeur est de 2mm environ.

Le travelage a été tracé sur le support (plaque d'aggloméré) après le piquetage des appareils et le tracé des axes des voies. Les allumettes sont collées directement sur la plaque avec de la colle à bois.

Les rails proviennent de la voie la plus flexible de Rocco. Cela permet de façonner des aiguilles réellement élastiques. La réalisation des aiguilles et des contre-aiguilles ne pose pas de problème. J'ai utilisé deux méthodes qui se valent. Cela permet de façonner valent. Le rail à façonner est placé dans un petit étau; la matière des patins et des bourrelets est enlevée à la lime ou avec une meule montée sur une mini-perceuse.

Les axes de l'appareil de manoeuvre sur les aiguilles sont soudés à l'étain. Les axes sont des morceaux d'épingle pliés. Les rails sont collés sur les allumettes avec de la colle Pattex. Ils sont ensuite peints en brun avec de la couleur Humbrol. Les contre-rails des croisements sont de simples morceaux de rail mis en forme (contre-rail bas). Dans un prochain montage, je pense utiliser des profilés en laiton pour réaliser à la demande des contre-rails du type sur-élevé soudé ou du type UIC 33.

Lorsque l'on pose la voie courante, avant et après l'appareil, directement sur la plaque, on constate qu'il existe une différence de niveau de l'ordre de 0,6millimètres. Cette différence peut être rattrapée sur une dizaine de centimètres en plaçant du papier en couches multiples. Ces différences apportent une touche de réalisme dans la circulation des convois. On peut imaginer que les appareils viennent de passer en révision. Le nivellement qui fait partie de ces révisions est réalisé sur les points hauts des A.S.



La principale difficulté se situe au niveau du placement des pattes de lièvres des coeurs de croisement. Il faut éviter que les essieux ne coincent en passant dans le croisement. Le contre-rail doit écarter la roue pour ne pas toucher la pointe ou s'engager dans la seconde voie. L'ornière entre la pointe et la patte de lièvre ne doit pas être trop large; si la lacune augmente, la roue y tombe et coince. Par contre, si cette ornière est trop étroite, l'essieu ne s'inscrit pas au passage du contre-rail et de la patte de lièvre. Il faut travailler avec un calibre répondant à une norme, que je ne connaissait pas à l'époque.

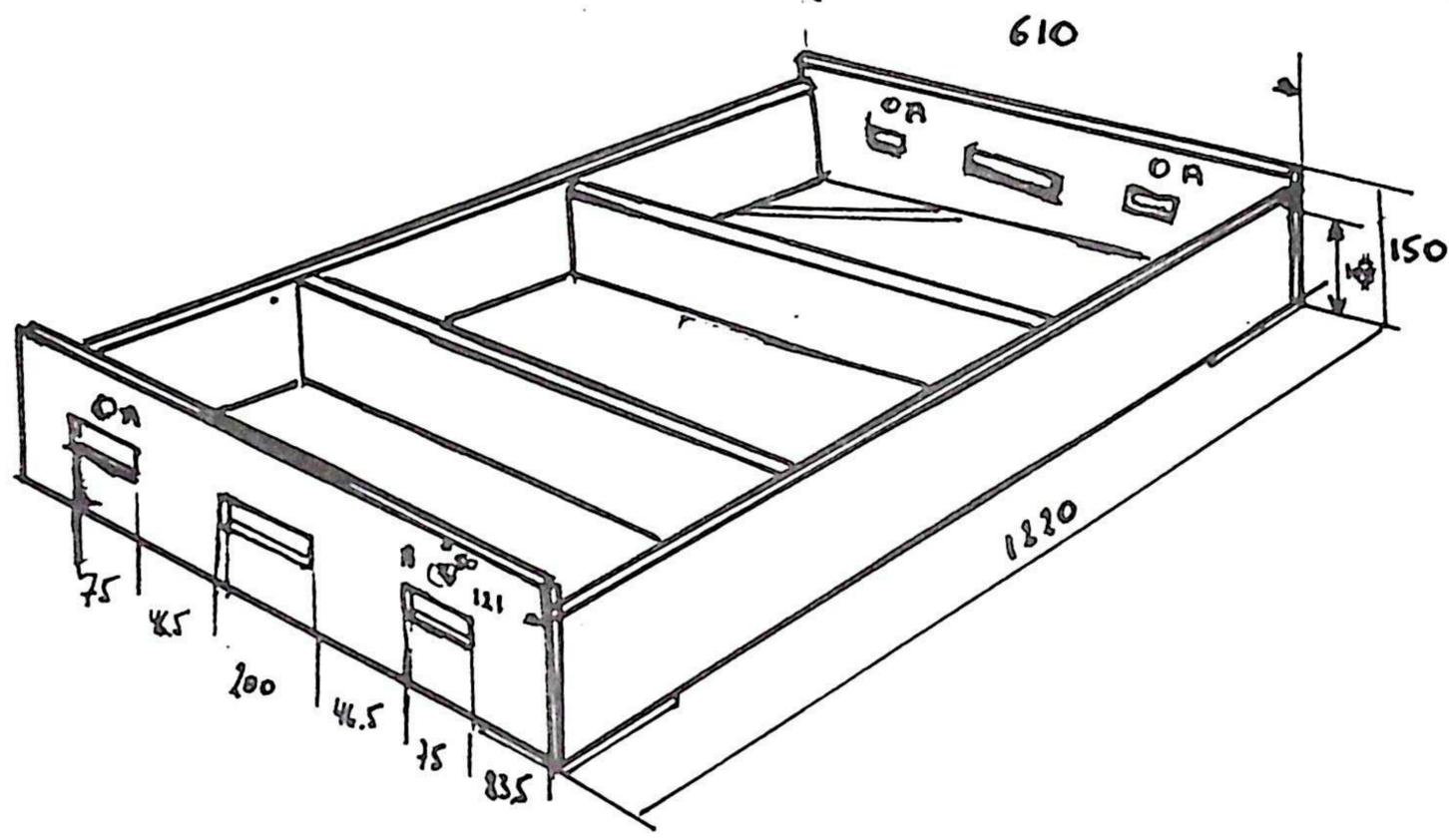
Une solution proche de la réalité consisterait, pour un amateur outillé, à confectionner des coeurs monoblocs, qui serait obtenu par l'usinage d'une tranche de métal par exemple.

A l'issue de cette expérience, je pense qu'il est préférable de se limiter à deux (maximum trois) types de croisement. Ce seraient les croisements d'angle 1 et 3 et la traversée V3. Il en serait de même pour les changements, on choisirait le F6 et l'Unifié.

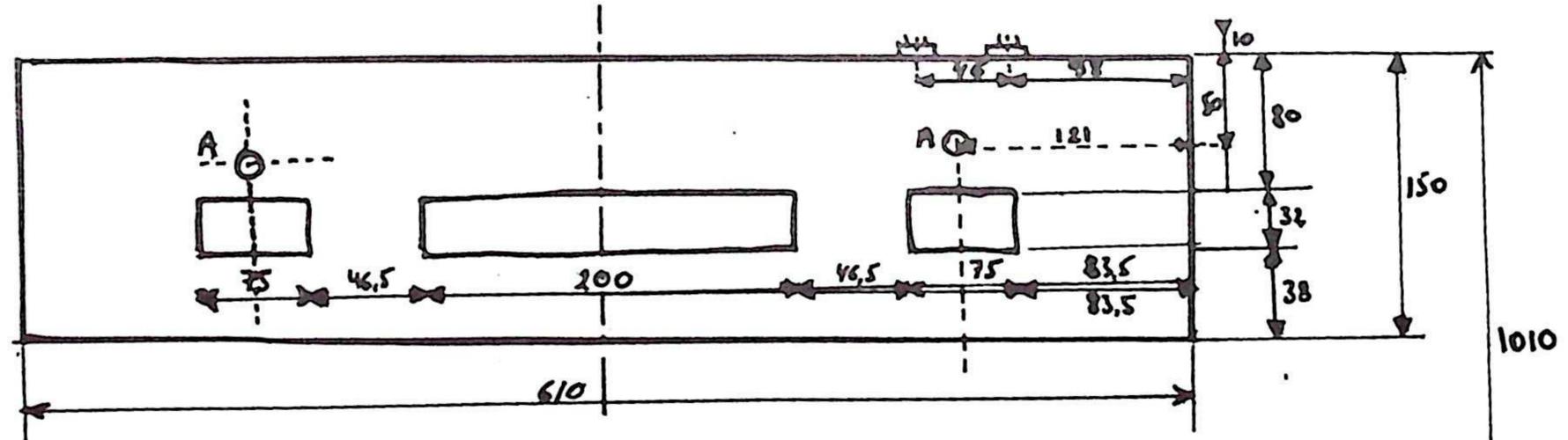
# U MODELISME



I ère étape: le cadre



\$ selon épaisseur du plateau



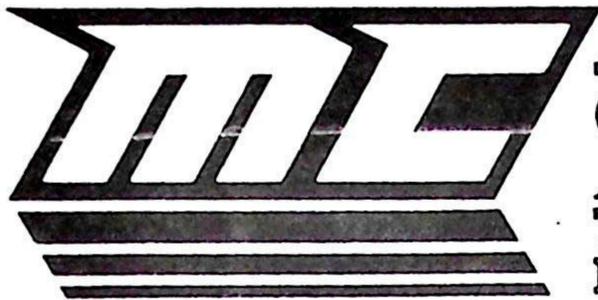
A= trou de centrage  $\phi$  8mm

Il reposera sur quatre pieds de 45 x 45

Le plateau sera à 1010 mm du sol

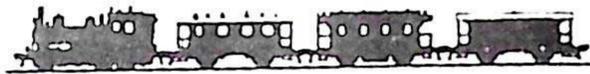
**RESPECTEZ SCRUPULEUSEMENT L'EMPLACEMENT DES TROUS DE CENTRAGE**

Remarque: nos amis de BRUXELLES construisent aussi leur réseau modulaire: ils ont une bonne longueur d'avance. Des modules de jonction devront être envisagés.



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

6



## NOUVEAU!

### ROCO

Nr. 4183 A	VT 601 4-teilig 2L=/continu	DM	259,--
" 14183A	" " " für/pour Märklin	"	295,--
" 4070 A	3 Zwischenwagen für VT601 continu	"	115,--
" 14070A	" " für/pour Märklin	"	119,--
" 4198 A	ÖBB 1110 grün	"	144,--
" 4198 B	ÖBB 1110 rot	"	144,--

### Märklin

Nr. 3143	Norw. Diesellok (hors catalogue)	"	155,--
" 4561	wagon Secca " "	"	16,40
" 4562	" Fosters " "	"	14,60
" 3167	Ae 3/6 grün/verte	"	189,--
" 3145	Y 50100 SNCF	"	132,--
" 4158	Nahverkehrswagen 1./2. Kl.	"	35,60
" 4159	" 2. Kl.	"	35,60
" 4160	Nahverkehrs-Steuerwagen	"	59,--

### TRIX

Nr. 2409	BR 38 <sup>4</sup>	"	198,--
" 3610	Güterwagen MAN	"	28,80
" 3617	Oldtimer Kesselwagen	"	29,50
" 3668	Kokstransporter Maximilianshütte	"	14,50

### Für Märklinsammler - pour des collectionneurs Märklin:

Nr. 3023	E 18 blau/bleu	"	198,--
" 3024	E 18 grün/verte	"	198,--
" 3048	BR o1	"	269,--
" 3046	SNCF 150 x	"	269,--
" 3038	SNCF BB 9200	"	145,--
" 3001	E 63	"	149,--

### LILIPUT:

Nr. 4000	bad. IV h blau/bleu	"	389,--
" 4001/2	bad. IV h schwarz/noir DR	"	389,--

### RAI-MO

Nr. 200055	T3 württ. Staatsbahnen Kit, motoris.	"	205,--
------------	--------------------------------------	---	--------

### ADE

Alle ADE-kits zum Sonderpreis!  
Touts les kits ADE en offre speciale!

# EN PARCOURANT

M. THIBAUT

Loco-Revue: octobre 1983.

Couverture ornée, à l'américain, d'une photo remplie d'atmosphère!! la halle d'Hennebont!! Toutes les explications à l'intérieur. Construction de caténaire en N. Test du TGV Kato en N. Dans l'ensemble, numéro d'un intérêt soutenu.

RMF: octobre 1983.

Le métal blanc et ses applications en modélisme ferroviaire. L'atmosphère de votre réseau: la voie. Les 241 A & D du PLM.

Rail magazine: octobre 1983.

Le crépuscule des 2D2 9100. Les Consolidation de l'OCEM du PLM. Images des Pacific du réseau d'Orléans. Et quelques pages de modélisme, mais ce n'est pas la vocation de cette revue.

MIBA: octobre 1983.

Un petit diorama de coin (pour un module?). Les locomotives en HO d'un modéliste russe. Vapeur vive en Allemagne.

Model Railroader: octobre 1983.

Admirons les photos d'un réseau de club, occupant tout un immense bâtiment construit pour lui..., si vous passez un jour par New-York...! Visite aux ateliers de Kadee, fabricant d'un attelage célèbre aux USA. Et encore un beau réseau, le Doug Taylor's East Broad Top. Le tout au milieu d'une abondante publicité qui rend jaloux les responsables des revues françaises.

Railway Modeller: octobre 1983.

Réseau du mois en OO. Fabrication de roseau en OO. Construction d'un viaduc. La seule revue qui comporte une page pour les juniors: construction d'une cabine.

Continental Modeller: septembre/octobre 1983.

Les BR 01 en HO. Seconde partie expliquant la construction d'une O50 TD SNCF (notre Type 99), en carte plastique sur un châssis Fleischmann (cependant, certaines pièces creuses, comme les dômes, seront fragiles. Il vaudrait mieux utiliser la méthode Jacquet, voir la construction d'une Type 29 dans Loco-Revue).

La Vie du Rail:

N° 1912: Du TGV sud-est au TGV atlantique. Page modélisme: les TGV en N: Lima, Kato et Bachmann. N° 1913: Le 25.000 V à Nantes. Les tribulations du Tramway nantais N° 1914: Traction et économies d'énergie. Les nouveaux tramvicinaux sur le Côte belge (quatre pages). Page modélisme: nouveautés et décor. N° 1915: Marseille. Le Chemin de fer de la Corse.

Réapparition de VeBOV koerier et apparition d'un concurrent PROV-koerier.

Entre-Voies: octobre 1983.

Première partie d'une étude sur la circulation des voitures de grande longueur en HO. Suite du superdétaillage de la 59 Roco. Quelques idées sur la constitution d'un dépôt de locomotives.

## En bibliothèque

LES CHEFS-D'OEUVRE DU MODELISME FERROVIAIRE par C. Laming

De magnifiques prises de vue de très beaux réseaux en effet. Retenons pour le HO le réseau à 2 étages de Santa Ana, pour le N, une excellente tranche de paysage, pour le O, des photos de chez le Namurois RIVIERE et enfin nos amis de la vapeur vive trouveront aussi largement de quoi s'inspirer.

# DOCUMENTATION

Notre membre, et collecteur, M. J. TORDEUR, nous fait parvenir quelques clichés de matériel ancien qu'il aimerait vivement identifier. Si vous souhaitez lui communiquer directement vos informations par téléphone et vous en remercions.

1	4
2	5
3	

Photo n°1: 09.10.75 à TOURNAI

Entre les deux G.C.I., peut-on mettre un nom sur cette voiture à 3 essieux

Photo n°2: octobre 1979 à MERELBEKE

Train de services. Type de ces voitures?

Photo n°3: CHARLEROI Viaduc

Entre la G.C.I. et le fourgon, qu'est-ce?

Photo n°4: 24.07.80 à BASILIE

Fourgon qui a eu jadis un soufflet d'intercommunication. Quel type?

Photo n°5: 14.10.79 à BRUXELLES

En première position, une tonnerreuse sans aucun doute mais qui peut m'indiquer plus sur le fourgon en troisième position, fourgon à 3 essieux comme le montre peut être difficilement la photo?

Prière communiquer vos informations à M. Pol TORDEUR  
Avenue Boyers, 146  
1050 BRUXELLES

## TOUR A METAUX

## EMCO

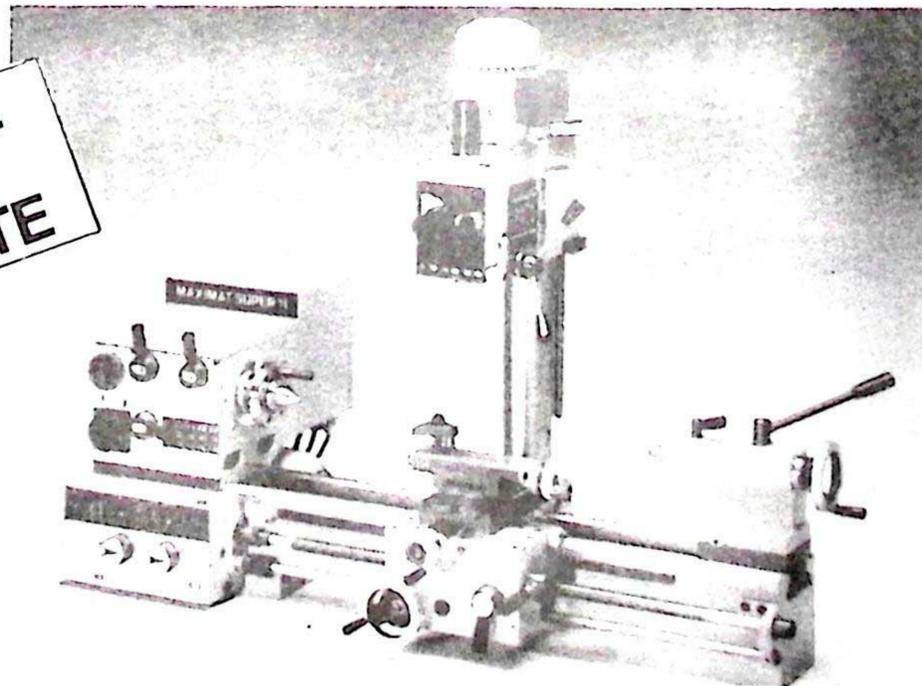
## maximat super II

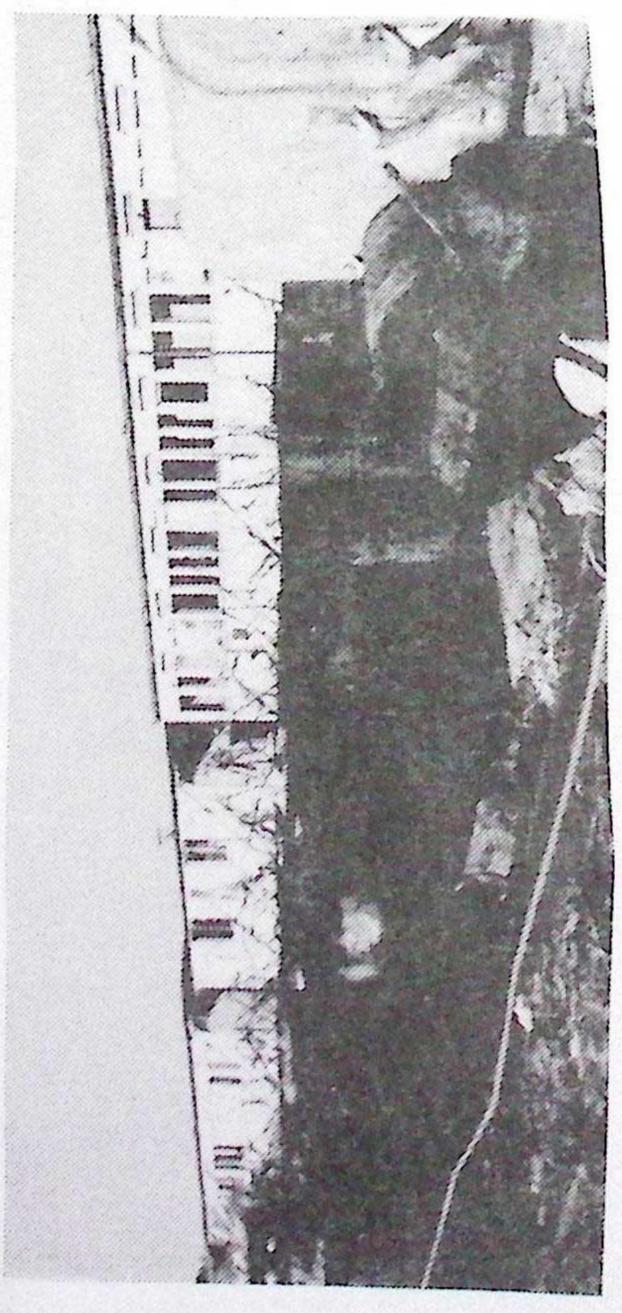
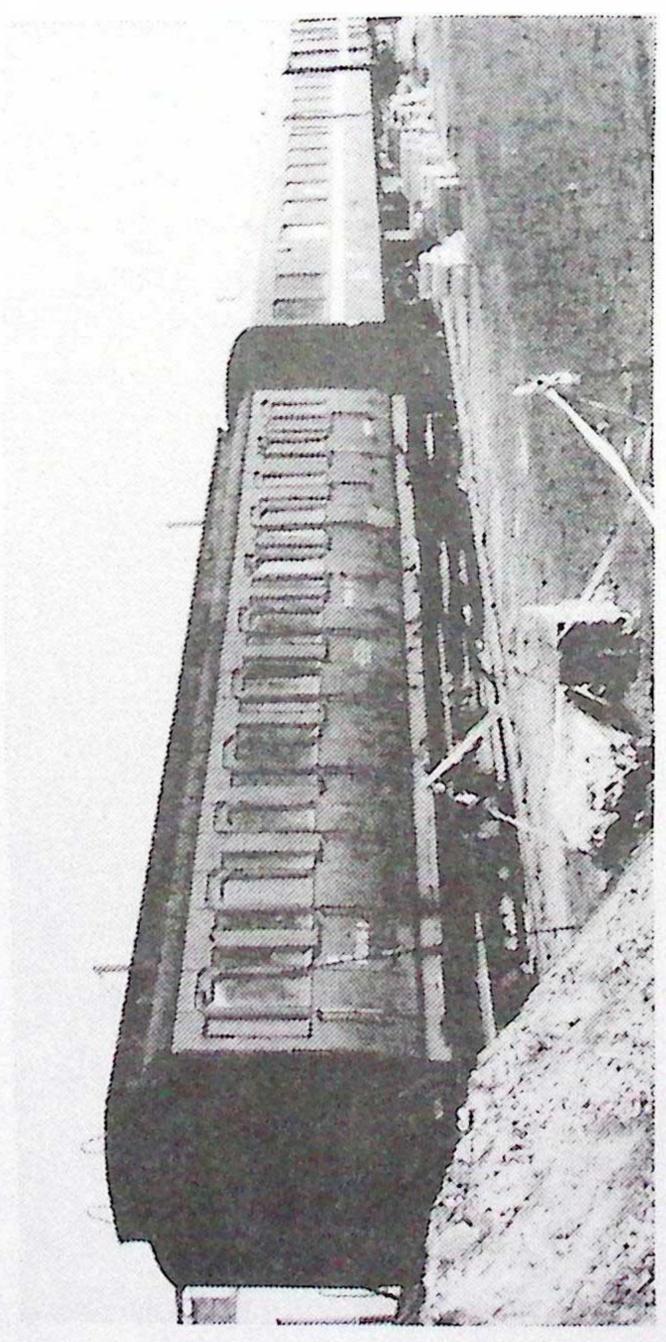
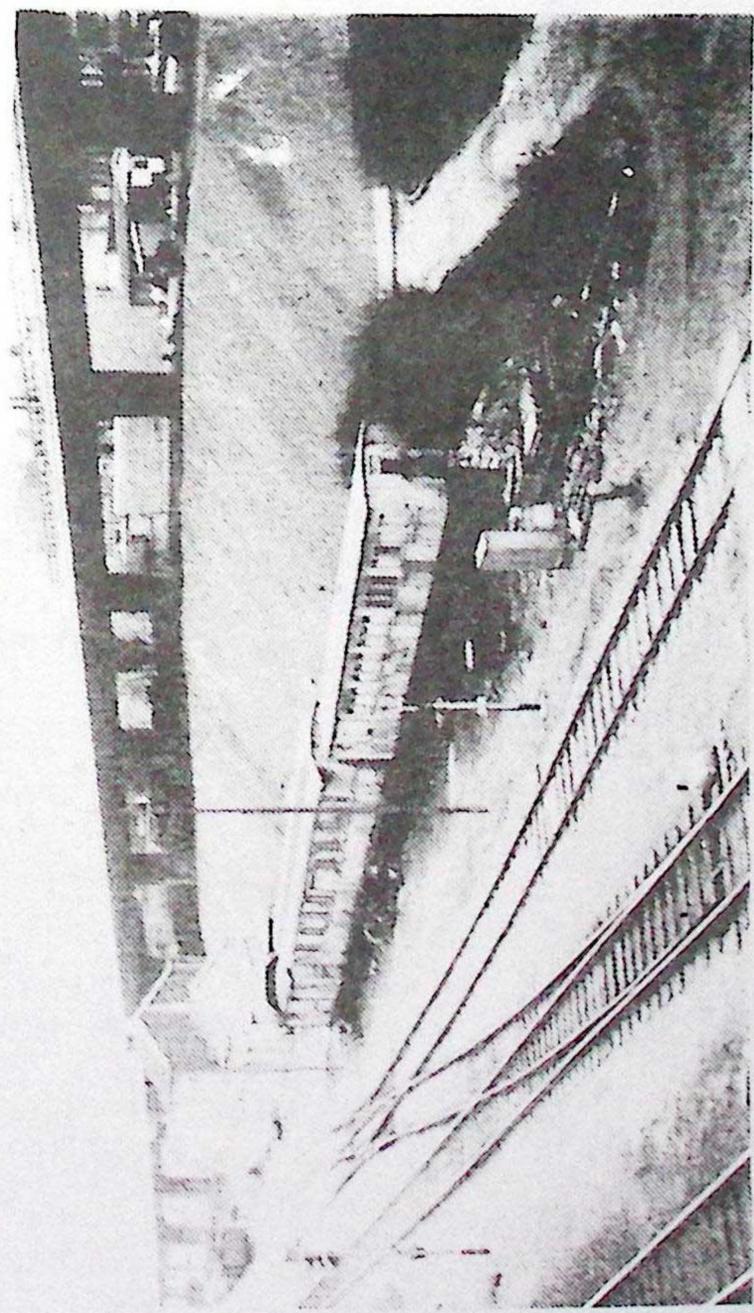
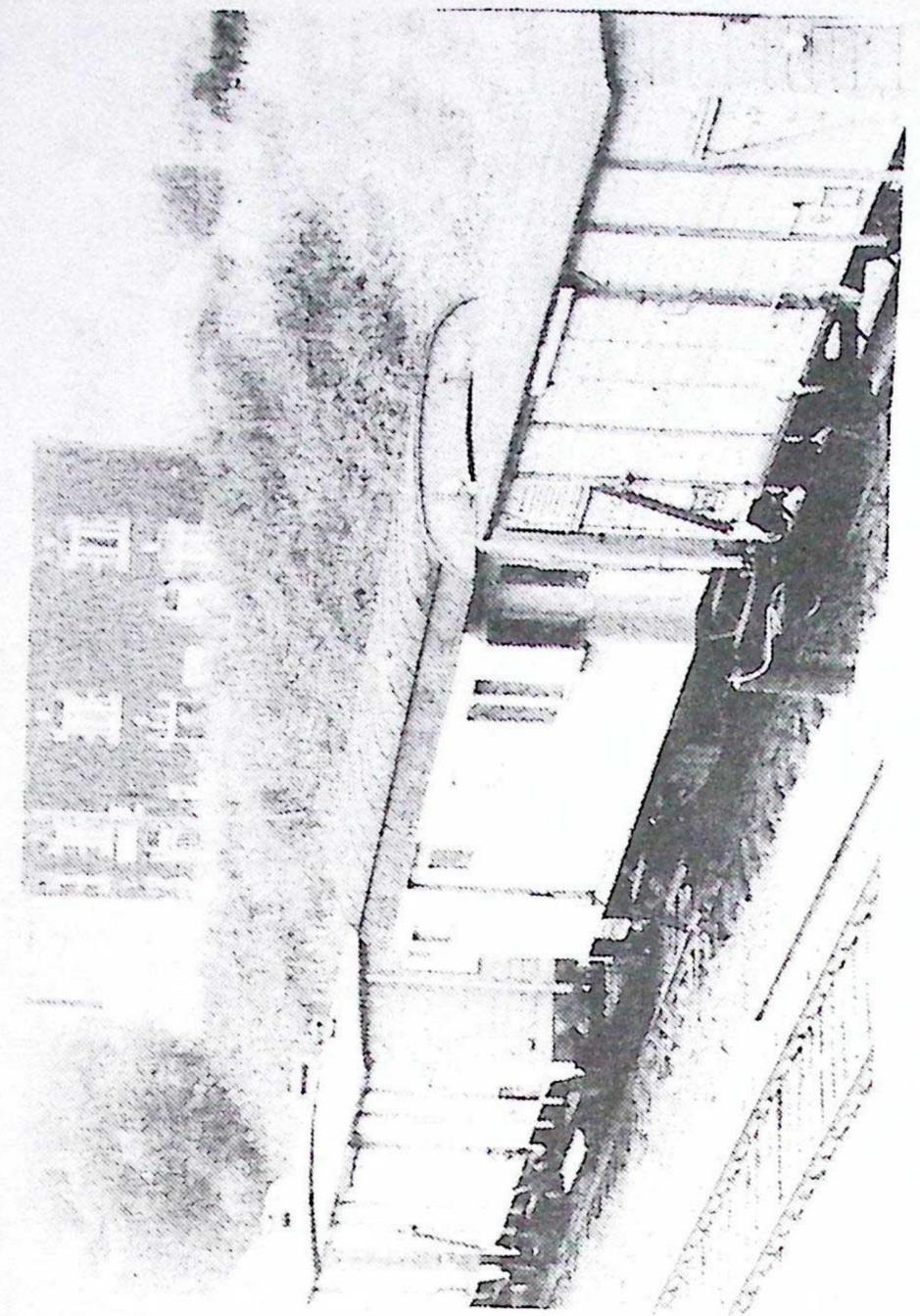
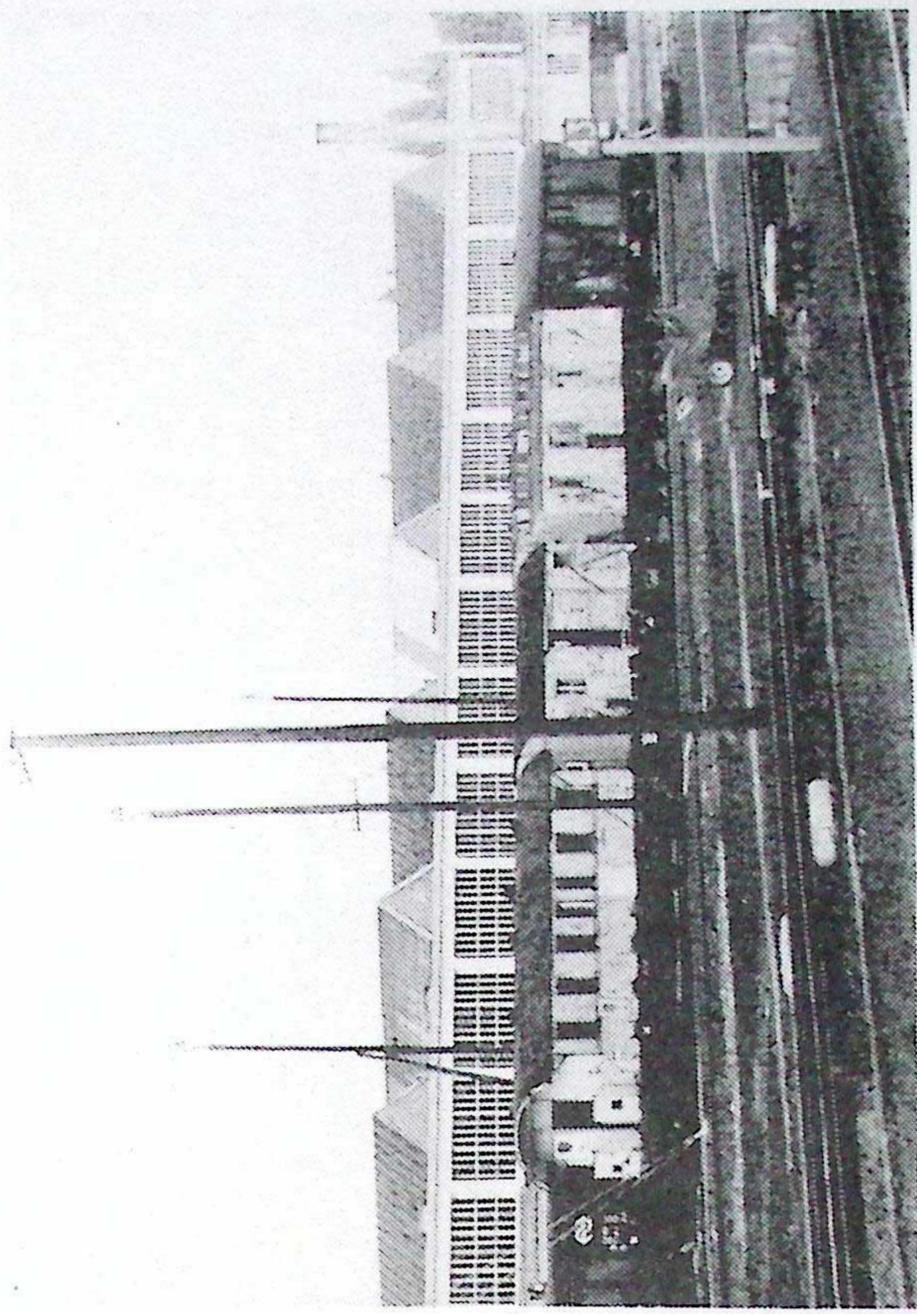
Hauteur pointes 140 mm  
Entre-pointes 650 mm

**LA MACHINE  
DU  
SPECIALISTE**

Documentation et  
prix de toute la  
gamme E M C O  
sans engagement  
auprès de:

**"LA FRANCO-BELGE" sprl**  
Boulevard Lemonnier 167  
B 1000 BRUXELLES - BELGIQUE  
Tél. 32 2 511.24.50 ...chez un Confrère!





## **En librairie**

TYPE 606/608 par J. CASIER

Une étude très détaillée de ce type d'autorail, des plans (de caisse, de motorisation, de freinage..) mais aussi des tas de détails des lignes parcourues et des roulements de ces engins (en langue néerlandaise)

300 francs

LE CHEMIN DE FER DE BASTOGNE A GOUVY par A. Dagant

Une suite logique! avec beaucoup de photos.

370 francs

### LA PAGE DU N

par JP. BLANCHART

### Exposition à SARMA MONS

Repéré par les commerçants de SARMA MONS, notre réseau a fait une sortie à leur demande très remarquée la-bas pendant toute une semaine. Gros succès et même un amateur qui voulait à tout prix l'acheter et avait déjà entrepris les négociations avec un commerçant que nous avons heureusement arrêtées à temps.

Le montage s'est fait en 1 heure seulement. Pour les sceptiques, prière s'adresser à Gaston, Gerard, Philippe, Emmanuel et bien sûr Superwilly et moi-même qui confirmeront. Un tout grand merci pour votre aide ainsi que pour celle apportée par l'ami Pierre qui a prêté ses deux grosses locos afin d'étoffer notre stand.

### Exposition à TAMINES

A la demande d'un commerçant taminois, notre réseau s'est permis le luxe d'une sortie imprévue. Grâce à quelques dévoués, il fut mis "sur pied" en quelques heures.

Jeudi 10 R-V avec le transporteur qui arrive à 19h15. A 20h20, chargement terminé et grand départ vers TAMINES. Cinq minute plus tard, arrêt surprise sur le bord de l'autoroute: les modules s'envolent! Heureusement pas de casse. On refixe et on repart.

21h15 arrivée à TAMINES et en compagnie de Gilbert KETELAERS, ede Claude et Pierre DUVIVIER, du toujours en forme SUPERWILLY et de votre serviteur on raccorde:

22h15: le premier convoi boucle.

11,12,13 exposition et succès garanti à notre petit N. Merci à Claude et Pierre pour leur dévouement: "Chouette, je vais rôder mes machines "

### LE FUTUR

Notre réseau va prendre ses quartiers d'hiver.

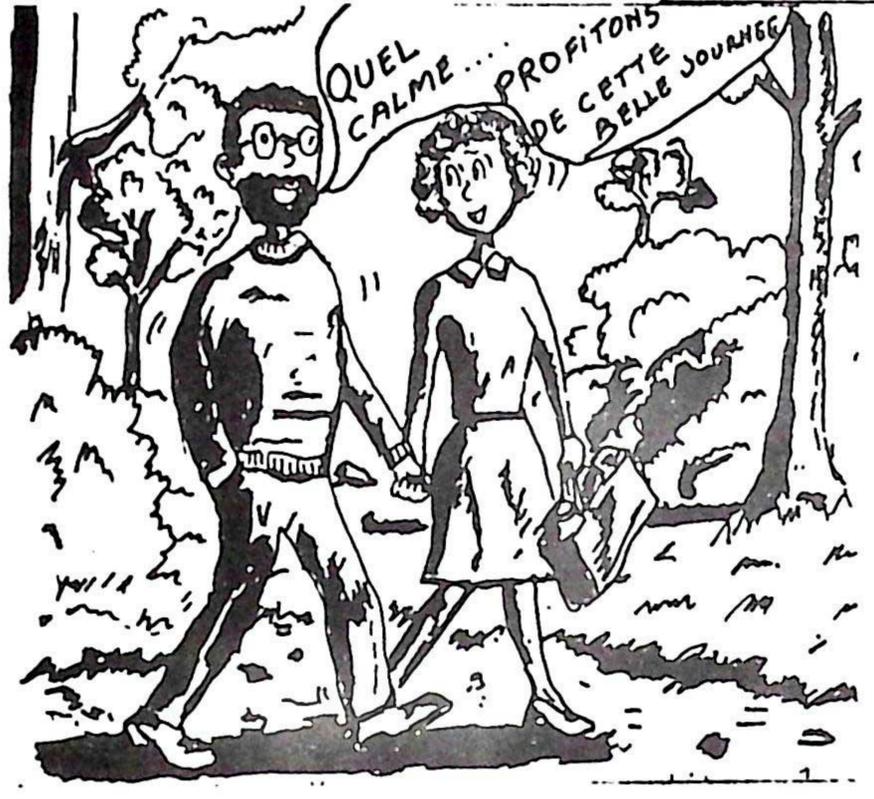
En prévision de nouvelles sorties, il serait bénéfique que chacun des propriétaires des modules le reprenne, le bichonne, l'améliore encore si c'est du possible, afin d'obtenir aussi l'an prochain le même succès qu'en 1983. Merci encore pour votre précieuse collaboration



# Le mystère de la carrière.

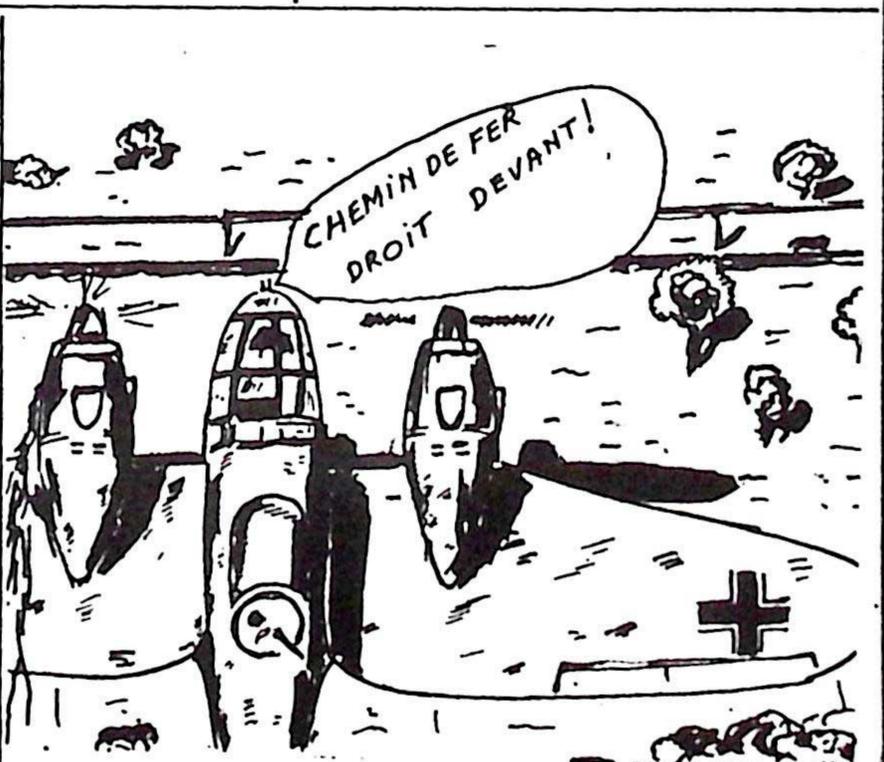
ANGLETERRE AVRIL 1943.

O.L.E.



MAIS LA-HAUT DANS LE CIEL

AVEC CE FICHU MOTEUR QUI NOUS LÂCHE NOUS DEVONS NOUS ALLEGER ABSOLUMENT DEBARRASSONS-NOUS DE CETTE BOMBE!



A SUIVRE...

# RETRO

IL Y A SOUFFLER ET SOUFFLER ...

----- L.C. avait été promu chauffeur sur les locos type 53; des "0.4.0." de manoeuvre ; de bons outils, ces machines dont la puissance du moteur dépassait largement celle de la chaudière, en fait des hl de gare de formation. Mise à part l'instruction reçue aux cours théoriques pour chauffeurs et mécaniciens, les directives avaient été très laconiques: Là ou il y a du blanc, il faut charger! Là ou il y a du noir, il faut décrasser et au plus vite ! Et les crayats, il faut les basculer ! .. Et c'est ce qu'il avait fait et assez bien, puisque sans tarder L.C. avait été appelé à un remplacement sur la type 44 d'un train de banlieue à T....

C'était un beau samedi du mois d'avril, les quelques nuages épars dans le ciel laissaient présager une bonne journée ensoleillée de printemps et ceci était de bon augure, car Mlle J.C... qui avait un parent proche à la S.N.C.B., allait prendre place, ce jour là, dans le seul compartiment de Ire classe, des voitures belges en bois et à trois essieux, compartiment qui justement se trouvait en tête du train. Belle, vêtue d'une robe blanche à ceinture de ruban bleu-ciel, chapeau à large bord, le tout assorti des gants et du réticule blancs, Mlle J.C. se rendait en compagnie de quelques parents au mariage de son cousin, tout près de Namur.

Le fait d'avoir un ascendant cheminot n'est pas sans importance, comme vous l'avez deviné, car il faut bien le dire, presque tous les membres de la famille d'un employé du chemin de fer, étaient au courant des usages, des règlements et même de tout ce qui se passait dans cette grande société, devenue nationale.

Profitant de l'arrêt de son train, l'homme au galon vert avait cru bon de faire donner le souffleur, de quoi activer le feu et "faire de la vapeur" pour le trajet, puis se laissant séduire par son convoi inhabituel, lui qui jusque là n'avait eu que des wagons à "clikotter" au triage; peut être aussi le charme de cette belle journée commençante et qui sait, peut-être, la qualité des voyageurs de l'époque qu'il avait entrevus sur le quai et qu'il allait "conduire" avec son mécanicien..., toujours est-il qu'au moment de charger son feu une dernière fois avant le départ il oublia de fermer le robinet du souffleur. Et lorsqu'il ouvrit la porte du foyer et présenta d'un geste toujours précis, la bonne pelletée de menu préalablement arrosé d'eau, afin d'éviter une fumivorté poussiéreuse, l'air relativement froid de l'abri s'engouffra dans le foyer par le trou large ouvert, s'empara au passage d'une multitude de petits grains de charbon humide, parcourut les tubes, passa la boîte à fumée, prit le chemin de la cheminée, d'où la vapeur du souffleur en l'humectant encore un peu plus, l'expédia en forme de grand cône renversé dans l'atmosphère, cône couronné d'un grand cumulo-nimbus, gris foncé, qui retomba en forme de bruine quinze mètres à la ronde et sur la toilette blanche de Mlle J.C. en particulier... , laquelle demoiselle connaissait les règlements ...

Le chef de gare mis au courant de l'évènement arriva furieux à hauteur de l'abri du mécanicien: — Qui est le chauffeur ?

Et le soir en rentrant à la remise, le contremaître de la remise d'interpeler L.C. : — C'est vous qui chauffiez pour le train numero ...? — Oui ! — Ah... Les primes... , Elles seront soufflées.. Hein

UN RESEAU EN "O" PAS COMME LES AUTRES...

Avec un peu d'imagination, laissez-vous guider dans un petit voyage au pays de nulle part (même s'il est bien localisé... dans mon grenier), dans une époque irréelle.

Que préférez-vous: la voie à deux ou à trois rails? Le train mécanique ou l'électrique? Ou même le tram à friction? Quant à la marque, choisissez librement entre Jep, Hornby, Bub, Fleischmann, Distler, Joustra, et pardon si j'en oublie. Et pour ceux qui préfèrent l'époque moderne, il y a aussi du Lima et du Novo.

Une précision à propos de cette dernière marque: c'est l'appellation de la production soviétique imitant Tri-Ang (GB) elle-même fabriquant un wagon à marchandises (notamment) en tout point semblable à son homologue Lima. Ah! ces multinationales...

On connaît le reproche essentiel adressé au "O": son encombrement. Si l'amateur recherche véritablement le 1/43, il obtient un wagon à voyageurs moderne d'environ 60 cm.. Que l'on imagine dès lors la longueur d'une rame complète de même que le rayon d'une courbe normale! La production des années '50, chez Jep, Hornby France ou Fleischmann, par ex., présentait des wagons de 24 cm. environ: raccourcis en fait de moitié, ils avaient la même longueur que la production HO de l'époque et s'inscrivaient à l'aise dans des courbes de 65 cm. de diamètre: de quoi pouvoir satisfaire des amateurs point trop scrupuleux et un peu à l'étroit.

Il ne faut donc pas chercher dans ce matériel roulant la grande fidélité qu'atteignent de nos jours des modélistes consciencieux ou quelques marques célèbres (et à quel prix!) dans une production souvent destinée à la vitrine.

Il en va de même pour les voies et les aiguillages, superbement irréalistes. En revanche, les bâtiments de gare et les P.N. en tôle, les vieux ponts et autres accessoires ont un caractère "rétro" charmant.

Le centre du réseau est occupé par le mécanique ou le trois rails sur voie ancienne à faible rayon. Tout autour court une double voie en deux rails, courant continu: y défilent tour à tour un express Fleischmann, un autorail rapide **Distler** ou une E444. Les gares de triage, disposées à l'étage -1, sont accessibles par des plans inclinés, de même que la rotonde qui abrite plus de vingt HL.

Les grands comme les petits manoeuvrent pour leur plus grand plaisir ce matériel souvent ancien, dans une ambiance ferroviaire créée par de grandes photos et des affiches (à quand le poster Ferro Flash?). Messieurs les voyageurs, en voiture...

Pol TORDEUR.

# PETITES ANNONCES

SNCB I605 2 rails continus (aimant permanent, essieux porteurs suspendus)  
4.400,- Frs. Ce modèle disparaît du catalogue MARKLIN!

Livraison en janvier 1984.

Réserver en versant la somme de 3000,- Frs avant le 31 décembre 1983 au  
compte 37I-0075228-22 de P. HAUTEFIN à HAINE ST PIERRE

SNCF loco-tracteur Y 50I00 (base pour 23I.00I SNCB) en 2 rails continu  
3.600,- Frs (aimant permanent). Livraison février 1984

Réserver en versant la somme de 2.600,- Frs avant le 31 décembre 1983 au  
compte 37I-0075228-22 de P. HAUTEFIN à HAINE ST PIERRE

JE VENDS: MARKLIN Crocodile 30I5 en 2 rails continu: 9000,-; HAMO 23I  
ETAT neuve: 5.000,- ; MARKLIN 3I54 et 3III (faire offre); SNCB locotracteur  
8024 2 rails continu 3500,- ; JOUEF rame Budd 2 éléments 1800,- ;  
JOUEF I40 C I400,- ; JOUEF I80X SNCB emballage scellé: 3000,- Iposter  
couleur 40x60 de 29220 à HAINE ST PIERRE: 750,-

S'adresser P. HAUTEFIN Chaussée de Mons, 125 à 7160 HAINE ST PIERRE

\*\*\*\*\*

## LE LECTEUR DISTRAIT.

-----

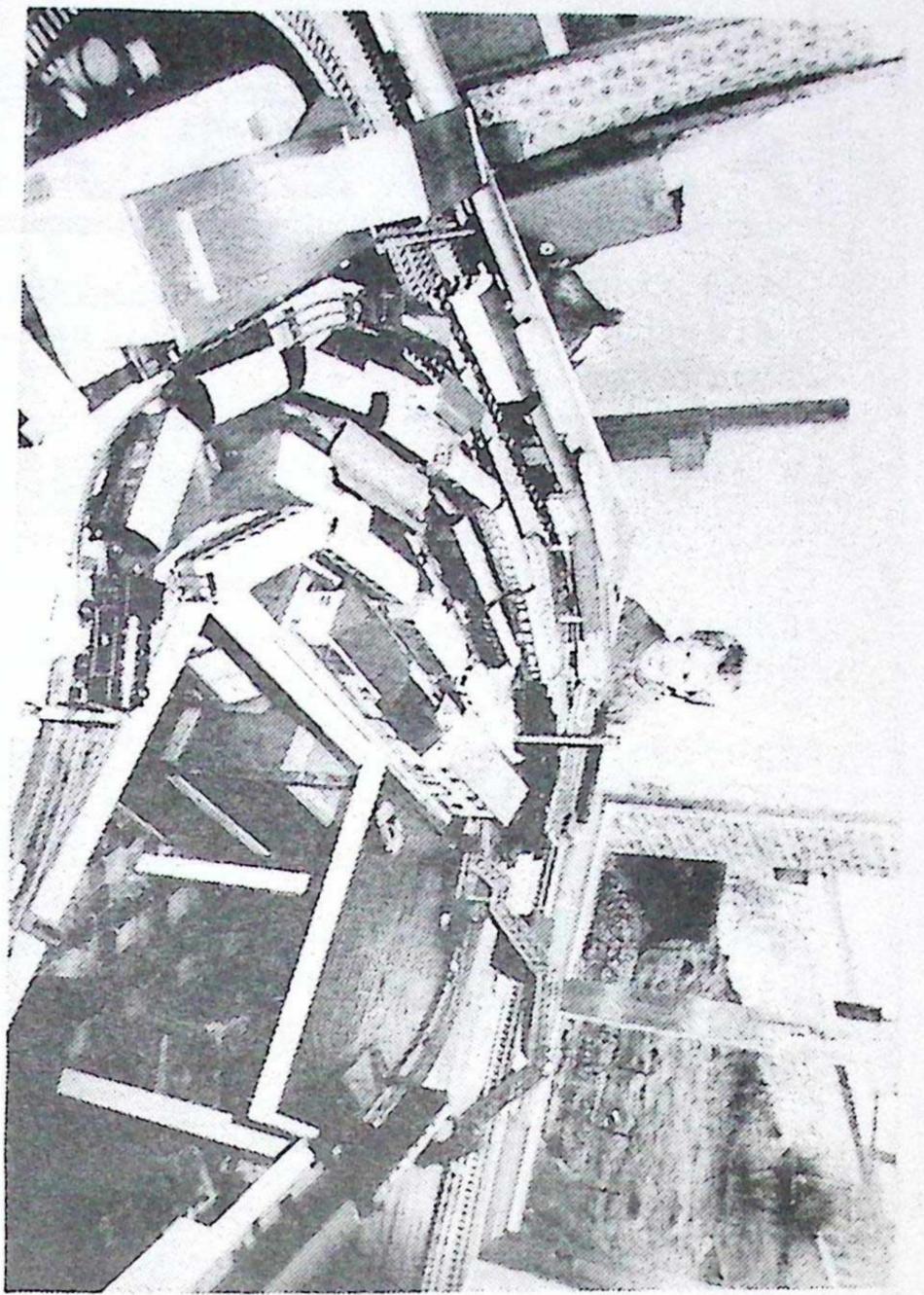
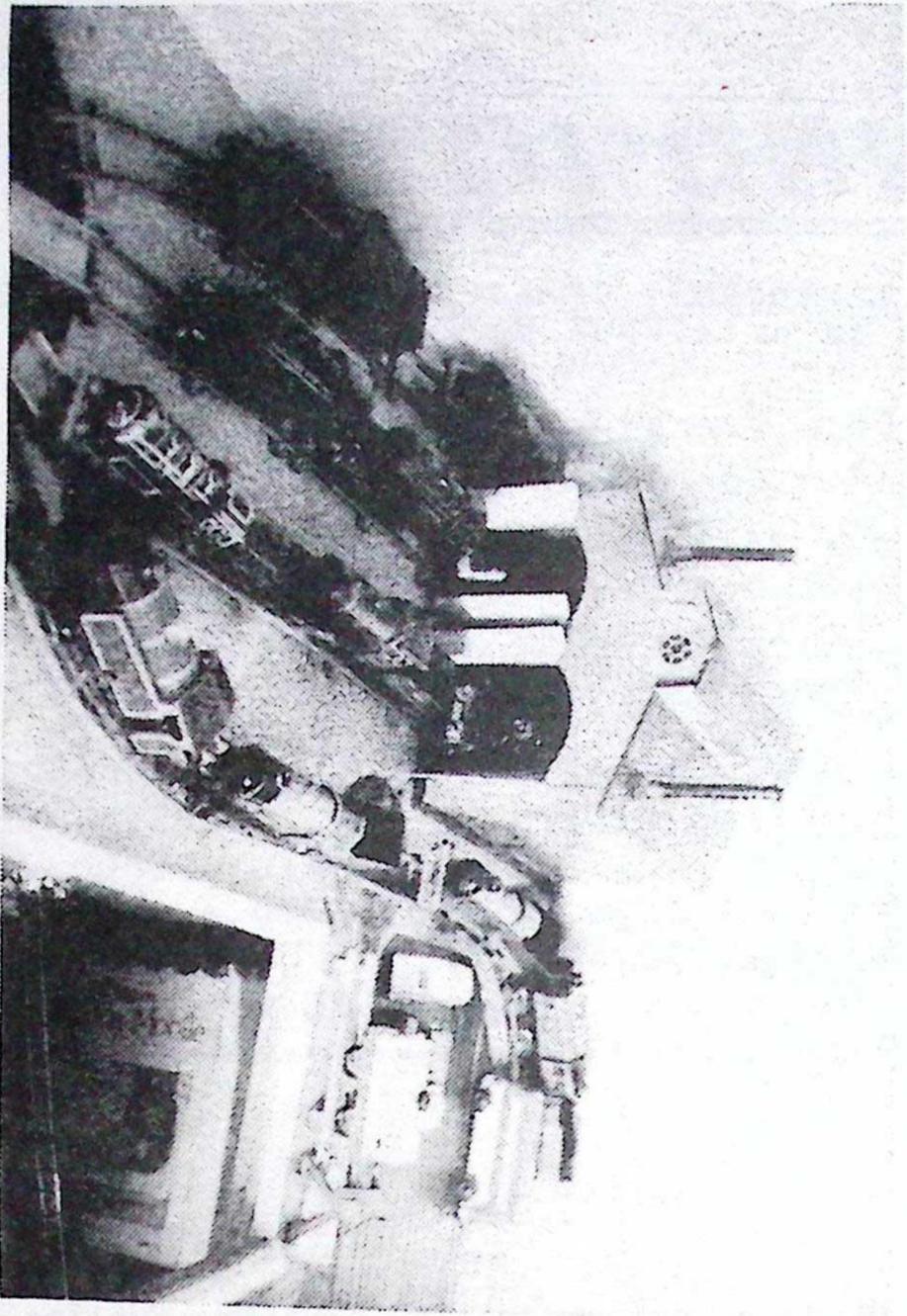
Pris par les affaires, pris par trop de choses qui pourraient paraître futiles à  
beaucoup de personnes, nous ne prenons pas assez le temps de lire et relire en  
détails les informations et articles intéressants qui paraissent dans notre  
Ferro-Flash et de remercier ceux et celles qui oeuvrent la réalisation de notre  
mensuel et de son épaisseur...

- MERCI aux rédacteurs bénévoles qui nous communiquent leur savoir,
- MERCI aux imprimeurs discrets,
- MERCI aux trieurs, aux embrocheurs, aux adresseurs,
- MERCI à ceux qui nous font bénéficier de leurs expériences heureuses ou malheureuses,
- MERCI à ceux qui préparent et animent les réunions mensuelles auxquelles on  
souhaiterait pouvoir assister plus souvent...
- MERCI à ceux qui ont installé une vitrine au salon de l'A.R.B.A.C. à la gare  
centrale de Bruxelles et qui ont porté le nom de "C.F.C." sur le pavois.
- MERCI à tous ceux et à toutes celles qui dans l'ombre ou au "soleil" travaillent  
pour nous.

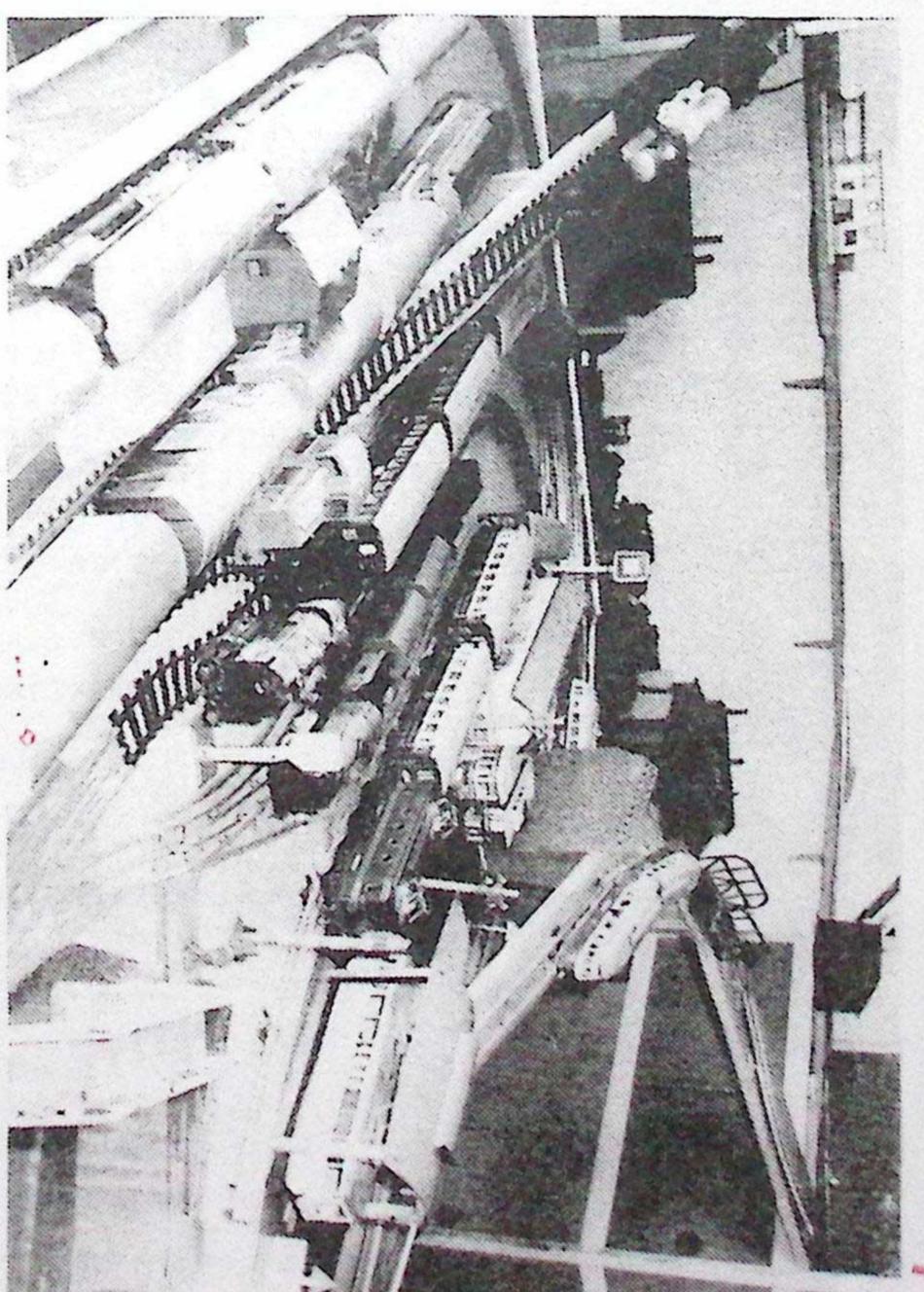
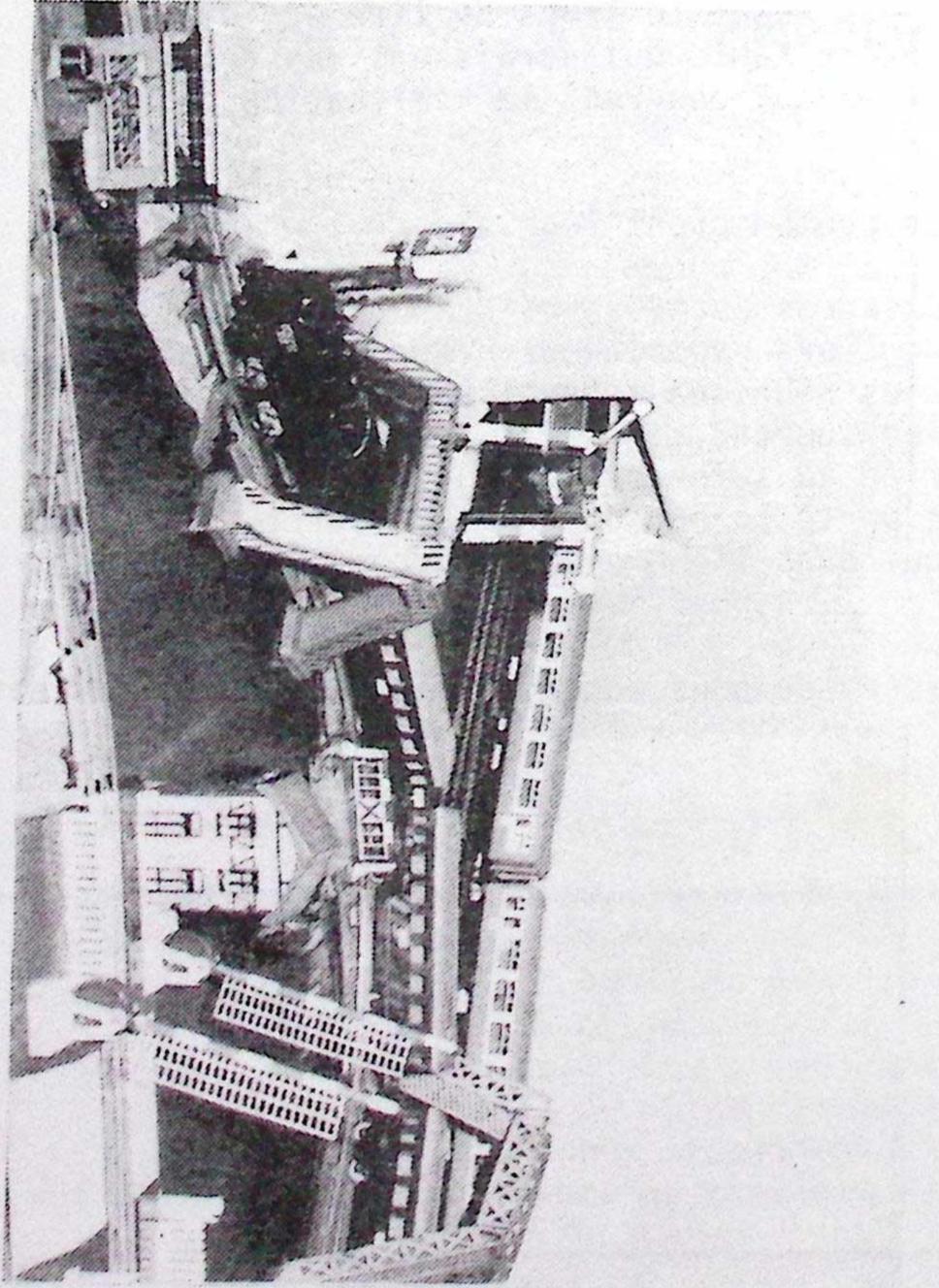
Nous ne saurons jamais les remercier assez de nous consacrer leur temps et souvent  
leur argent !

Claude Carpet

\*\*\*\*\*



16



CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

-----  
Section Centre

Réunion mensuelle: mois de janvier 1984

Samedi 14 janvier à 15H: local de l'Alliance  
Ecole communale rue A. Renard (ex alliance)  
HOUDENG GOEGNIES

Au programme: - Comité 1984  
- L'ANNEE FERROVIAIRE 1983 par Y. REYNAERT.  
- LIGNE 108 par P. TOUBEAU

Réunion hebdomadaire: tous les vendredis à partir de 19h30. Même local.  
-----

COFFISATION 1984 rappel

Membre ordinaire: 500 francs  
Membre bienfaiteur: 800 francs et plus  
Membre sans service FERRO-FLASH: 250 francs

Section HOUDENG: 271-0061822-65 CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE HOUDENG

Section BRUXELLES: 068-2027267-91 CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE BRUXELLES

En mentionnant bien vos nom et adresse ainsi que n° de membre.  
-----

SNCV LIGNE 92.

Le 31 décembre roulera le dernier tram régulier sur la section ANDERLUES THUIN.

Notre "responsable tram" Roland VAN GYSEGHEM envisage une petite cérémonie d'adieu à ce fidèle serviteur. Au moment de frapper ces lignes, l'heure du dernier départ n'est pas encore connue; aussi, si vous voulez nous rejoindre prière sonner RVG au 064/337478 ou R. DEBLIQUIT au 064/211881  
-----

RELIURE LOCO-REVUE

Commande groupée avec bonnes conditions: prière contacter O. BANNEUX lors de notre prochaine réunion ou au 071/845707

VAPEUR VIVE:

Quelques heures de liberté: c'est le moment de prêter main forte pour terminer les rails de notre futur réseau (une petite centaine d'heures encre pour boucler): sonner O. BANNEUX 071/845707  
-----