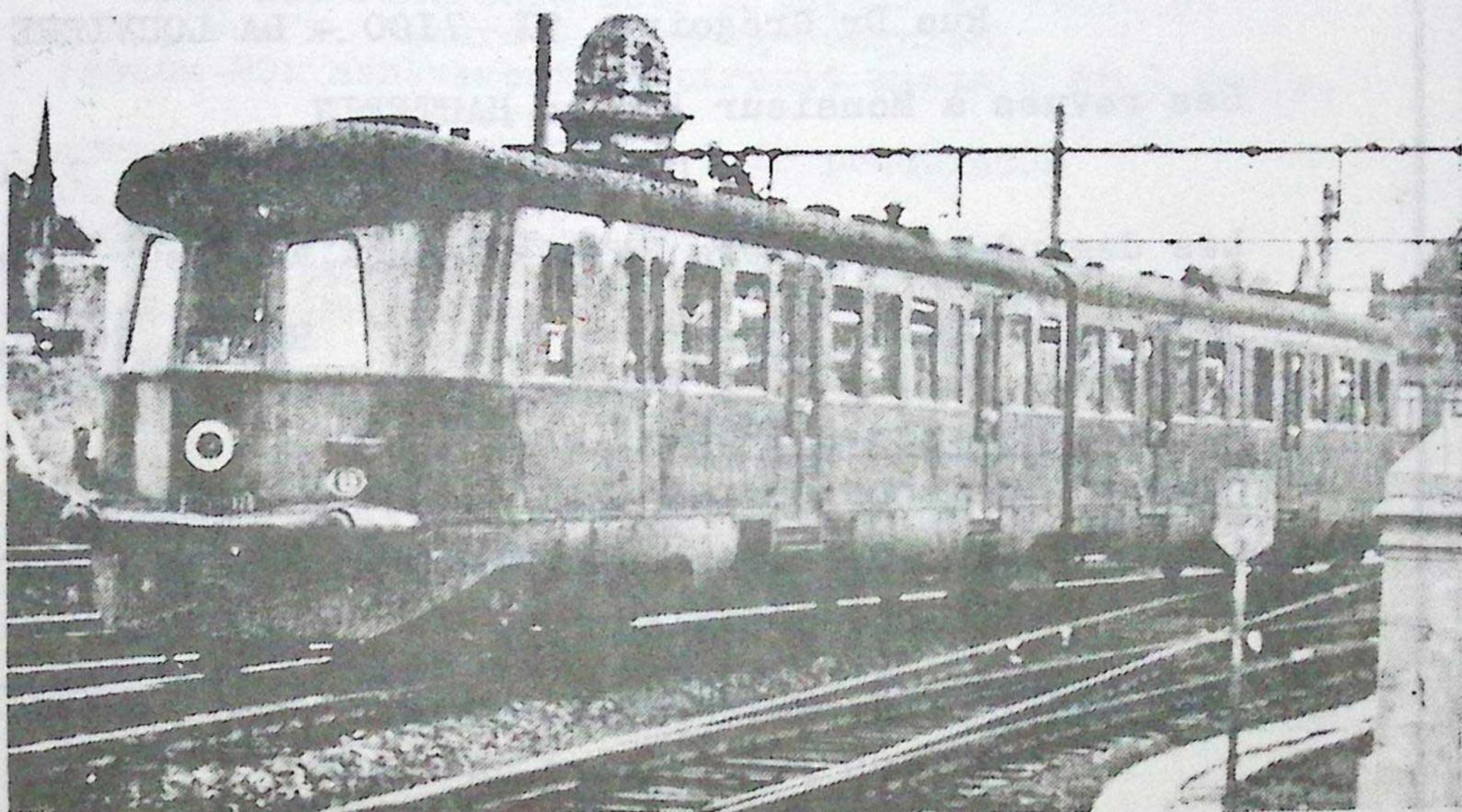
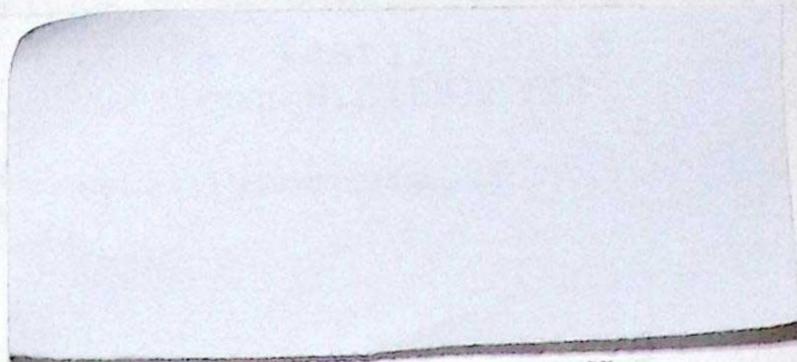
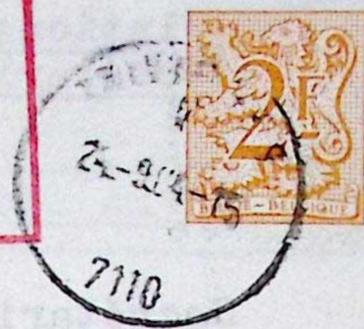


# FERRO

# FLASH

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



## N°94 SEPTEMBRE 1984

**CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE**

**MENSUEL**

**MODELISME  
DOCUMENTATION**

**INFORMATIONS FERROVIAIRES**

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



Relations Publiques et  
Secrétariat BRUXELLES:

Michel BROIGNIEZ  
Rue de la Victoire, 145 Bte 9  
1060 - BRUXELLES

Secrétariat CENTRE:

Henri HAUBE  
Rue Dr Grégoire, 51  
7100 - LA LOUVIERE

Les demandes de renseignements et les changements d'adresse, sont à faire parvenir à votre secrétariat respectif.

Les articles et photos pour FERRO-FLASH sont à faire parvenir à  
Monsieur Henri HAUBE  
Rue Dr Grégoire, 51 7100 - LA LOUVIERE

Les revues à Monsieur Pierre HAUTEFIN  
Chaussée de Mons, 125 7160 - HAINE-ST-PIERRE

Les demandes d'anciens FERRO-FLASH à Monsieur Maurice FRANCOIS  
Rue E. Hulin, 22 7111 ST-VAAST

Comptes Bancaires 1984

CENTRE: 271-0061822-65

Club Ferroviaire du Centre  
HOUDENG-GOEGNIES

068-2027307-34

Club Ferroviaire du Centre  
HOUDENG-GOEGNIES

BRUXELLES: 068-2027267-91

Club Ferroviaire du Centre  
SECTION BRUXELLES

Montants des cotisations pour 1984

Membre ordinaire avec service FERRO-FLASH : 500 francs

Membre ordinaire sans service FERRO-FLASH : 250 francs

Membre bienfaiteur : 800 francs et plus.

( N'oubliez pas de mentionner vos noms et adresses ainsi que votre numéro. )

PRIERE DE JOINDRE POUR TOUTE CORRESPONDANCE S.V.P UNE ENVELOPPE  
TIMBREE ET SELF ADRESSEE POUR LA REPONSE.

## **Nos réunions**

Mois d' octobre: REUNION MENSUELLE

Samedi 6 octobre au local: **voir stencil en annexe.**

Au programme: 14H00: ouverture des portes

15H00: conférence-projection "Les Autorails à la SNCB"  
par José Héroufosse

+ 17H00: construction d'un autorail en plasticard  
par Jean Pierre Blanchart

ATTENTION! Exceptionnellement, le local réseau restera fermé  
jusque 17H00.

### REUNIONS HEBDOMADAIRES:

Tous les vendredis soir à partir de 19H30 et  
jusque... au local, rue A. Renard à Houdeng-Gozgnies.

Au programme: réseau H0: achèvement du circuit mixte 2 et 3 rails,  
la décoration.

conversion d'une BR 74 ex T I2 prussienne  
en type 96 SNCB.

consultation d'ouvrages en bibliothèque

## **Vie des clubs**

ASMOCO: 6 et 7 octobre: exposition de modules dans la salle Saint-  
Raphaël, avenue de la Porallée à Aywaille, à l'occasion d'un concours  
de construction de modules.

DE PIJL: 6 et 7 octobre: exposition de modules dans les locaux du  
Club, Leuvensesteenweg à Muizen/Mechelen, à l'occasion d'un concours  
de construction de modules.

VEBOV: 6 octobre: voyage en autorail sur les lignes Gent-Eeklo-  
Maldegem et Gent-Zelzate.

20 octobre: journée à Aachen (D) avec visite d'une associa-  
tion amie.

ARBAC: visite au TAU (Transport Automatique Urbain) à Junet.

Renseignements: écrire à l'ARBAC, Gare Centrale à 1000 Bruxelles

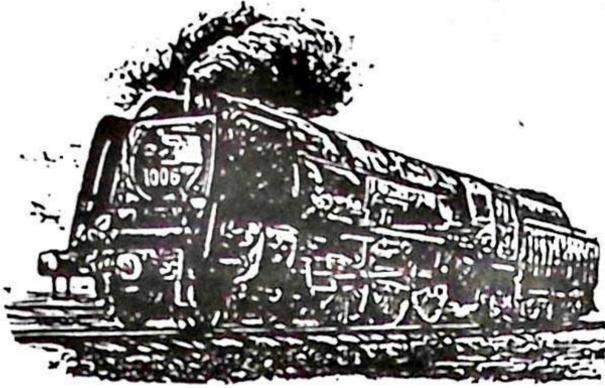
**Notre couverture ce mois-ci**

Autorail T.620. ANTWERPEN -OOST  
Juillet 1959

Photo Max DELIE

Outre les auteurs cités, ont collaboré à Ferro-Flash ce mois-ci:

M. et MME M. FRANCOIS et MM. HAUTEFIN, HAUBE et DEBLIQUIT



## VAPEUR VIVE et GRANDS ECARTEMENTS

### Les rails sont là!

Grâce à la ténacité de l'ami Olivier BANNEUX et de quelques RARES membres, l'ensemble des rails 5" et 7 $\frac{1}{4}$ " est terminé.

"Il ne reste plus" qu'à les assembler comme on le fait pour un circuit en H0.

Ce dernier ouvrage se fera au retour de la bonne saison en 1985.

Amis des grandes échelles, c'est le moment de "taper dessus" pour ouvrir en 1985 le premier réseau permanent wallon en 5" et 7 $\frac{1}{4}$ ".

Nous profitons de l'occasion pour remercier les courageux soudeurs ainsi que l'ami Olivier pour l'hospitalité qu'il nous a accordée.

Nous remercions aussi tous ceux qui se sont précipités pour réparer les locaux annexes et pour proposer leur aide.

Aux soudeurs déjà cités dans un Ferro-Flash précédent, il faut ajouter et remercier, Monsieur Jules Herman, rue Curé Theys à Jumet qui lui construit un semi-remorque à l'échelle I/4

## MANIFESTATION

LE CLUB BRUSSELS MODEL STEAM organise les 29 et 30 septembre au parc des 3 fontaines à Forest une expo-démonstration de vapeur vive.

Invitations à tous, notre réseau de 7 I/4"-5" servira à cette occasion, avis aux futurs poseurs de voie, venez si possible le jour de montage pour vous familiariser à la technique.

Chargement le vendredi matin, montage l'après-midi; transport possible avec Olivier Banneux qui supervise le tout.

Renseignement complémentaires à la prochaine réunion.

Adresse du jour: Chaussée de Neersteal, 327 à Forest.  
Accès aisé par le tram et le bus à partir de la Gare de Bruxelles-Midi.

C'était le 19 août 1984:

LE FESTIVAL VAPEUR DU T.T.Z. (ZOLDER, EN CAMPINE).

Connaissez-vous déjà ce train touristique? Il commença à circuler il y a trois ans et, d'année en année, il s'enrichit de véhicules et d'attractions supplémentaires. Dès le samedi 18 à 14 h. mais surtout le dimanche 19 août, c'était la fête, cette année.

Précisons-le immédiatement: aucune commune mesure avec le festival vapeur de Mariembourg! Le point de départ, le dépôt (un hangar moderne) abritant une belle exposition de livres, photos et modèles réduits, ainsi que la buvette, se situent à la gare touristique de "Zolder Mijn", c'est-à-dire en plein dans un charbonnage en activité! Même si l'on n'y travaille que du lundi au vendredi, l'environnement d'une "fosse" ne se compare pas avec la quiétude des Trois Vallées. Pourtant, une fois que l'on est sorti de l'enceinte du charbonnage, le parcours est des plus agréables: la voie en remblai offre un panorama sur le "platteland" cultivé ou bucolique de la Campine, jusqu'à Genebos, le long du canal, au point de transbordement du charbon vers les péniches.

Le parcours de la Mine au Genebos s'effectue en traction vapeur: Simone (020, La Hestre, 1924) tire deux ou trois "L", renforcées par une ou deux "R" en cas de besoin, tandis que Magda (020, La Meuse, 1925) tracte deux Donnerbüsche ex-ÖBB lorsque deux trains sont nécessaires. Cette année, les "Prussiennes" ex-Mariembourg CFV3V m'ont semblé mises au repos.

Depuis 1984, le détenteur du billet "combiné" effectue un 2e itinéraire, en traction diesel. Une curieuse loco industrielle, à cabine centrale, pousse deux "R" (hélas il y a des cabines balisées avant leur transfert à Zolder: éclairage intérieur, porte-bagages et autres pièces manquent) jusqu'au tapis roulant conduisant les déchets au sommet du terril puis tire les deux remorques à travers toutes les installations du charbonnage pour reculer enfin jusqu'au point de départ, en traversant tout le peigne des voies.

Outre le matériel du TTZ, c'est-à-dire les véhicules évoqués ci-dessus mais aussi quelques wagons à marchandises et une autre HLT en cours de réparation, le visiteur était soigné cette année-ci et pouvait faire fonctionner son appareil photographique à qui mieux mieux. La direction du charbonnage et la SNCB offraient à nos regards sept engins moteurs impeccablement alignés. Les locos 7102, 7004, 7503 et 5914 pouvaient être visitées sous la conduite d'un moniteur SNCB; toutes avaient été spécialement amenées d'Anvers (Dam). Le charbonnage présentait une Brissonneau et Lotz (n°5), une loco électrique à cabine centrale (n°2, ex-charb. Houthalen, BN-ACEC 1957) et une très récente "Vollert Robot" télécommandée.

Les visiteurs francophones sont encore très peu nombreux. Ils sont pourtant accueillis par un personnel presque intégralement bilingue. N'hésitez dès lors pas à vous replonger dans une atmosphère de charbonnage... Pol TORDEUR.

# MODELISME

## LE TRAVAIL DES TOLES EN LAITON ET EN CUIVRE

Le problème du modéliste, lorsqu'il se décide à réduire un modèle qui lui tient à coeur, est de trouver un matériau qui se laisse facilement travailler, qui peut s'assembler, et qui permet d'avoir un détail assez fin. De plus, le modèle doit être assez solide pour supporter les contraintes que son emploi va lui infliger ( chutes-effort de traction-etc.... )

La tôle de laiton ou de cuivre de 0,2 à 1mm correspond assez bien à cette description. Le cuivre est un métal assez tendre lorsqu'il est en fines épaisseurs. On peut le souder à l'étain et grâce à l'incision chimique et surtout la photoincision ou photogravure, on peut arriver à des résultats que même les meilleures maisons productrices envieraient à un modéliste averti et expérimenté. La solidité d'un modèle en laiton n'est pas à prouver.

### I COMMENT ENTAMER LE TRAVAIL

La première chose à avoir ou à dessiner est un plan à l'échelle de la maquette à réaliser. Pour cela, il faut se procurer le plus possible de documentation: photos et plans originaux. N'étant pas en possession de tout cela, vous pouvez abandonner votre projet et croyez-moi, il n'y a rien de plus décourageant que de devoir arrêter un travail entamé depuis 100 ou 200 heures faute de documentation. Dès que l'on est en possession de ces éléments, il faut modifier les plans en tenant compte que le modèle à réaliser devra circuler sur un réseau avec des courbes à rayon court. Cela veut dire que l'on devra augmenter l'espace disponible pour la rotation des bogies et peut-être supprimer certaines pièces qui gêneraient le mouvement.

### II ETUDE DES TRACES ET DECOUPES

Quand notre plan est modifié, que nous avons toute la documentation, il faut étudier ce plan pour savoir comment procéder pour la découpe des tôles. L'étude seule du plan ne suffit pas, elle permet seulement de déterminer l'endroit de séparation entre la caisse et le châssis.

Pour étudier les découpes, il faut d'abord façonner une maquette en bois dur. Cette prémaquette en bois reprendra les contours généraux du modèle sans tenir compte des détails ( fenêtres, grilles d'aération, etc.... ).

Si la maquette est symétrique, on pourra se permettre de ne modeler qu'une face avant, l'autre se découpant de la même façon.

Dans la réalisation de ce modèle en bois, il faut décompter l'épaisseur de la tôle en laiton ou en cuivre que l'on viendra placer dessus pour que le modèle terminé, les dimensions extérieures soient exactes.

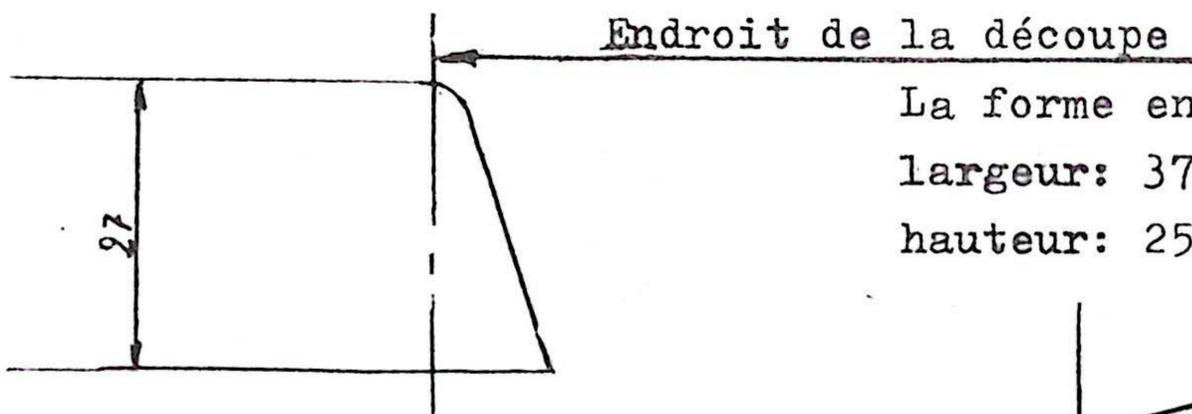
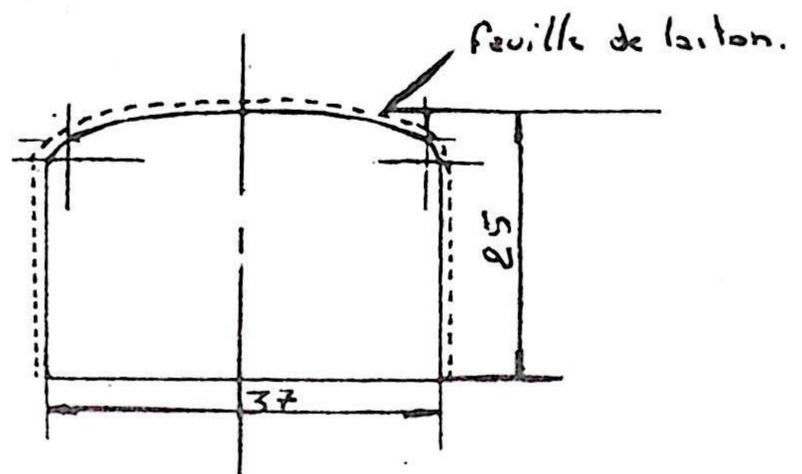
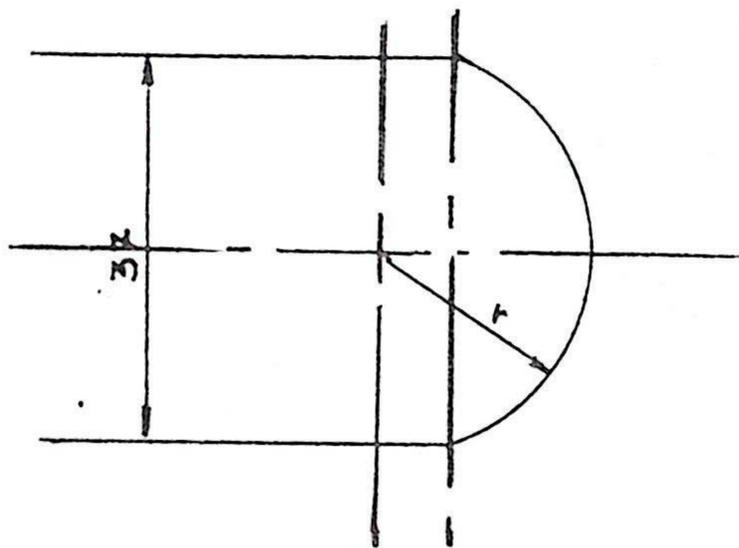
Les divers outils nécessaires pour cette réalisation sont:

- une scie
- des ciseaux de menuisier
- une rape
- du papier de verre gros et fin

Cette forme en bois terminée, on peut commencer à reproduire ses contours en la recouvrant le plus fidèlement possible de papier fort. C'est à partir de ce moment que l'on pourra déterminer avec précision les formes à donner à nos futures découpes en cuivre ou en laiton.

### Exemple

Si une locomotive a une largeur de 37mm et que son devant est de forme assez arrondie, comment allons nous procéder?(le laiton à une épaisseur de 0,3mm).



La forme en bois devra avoir:

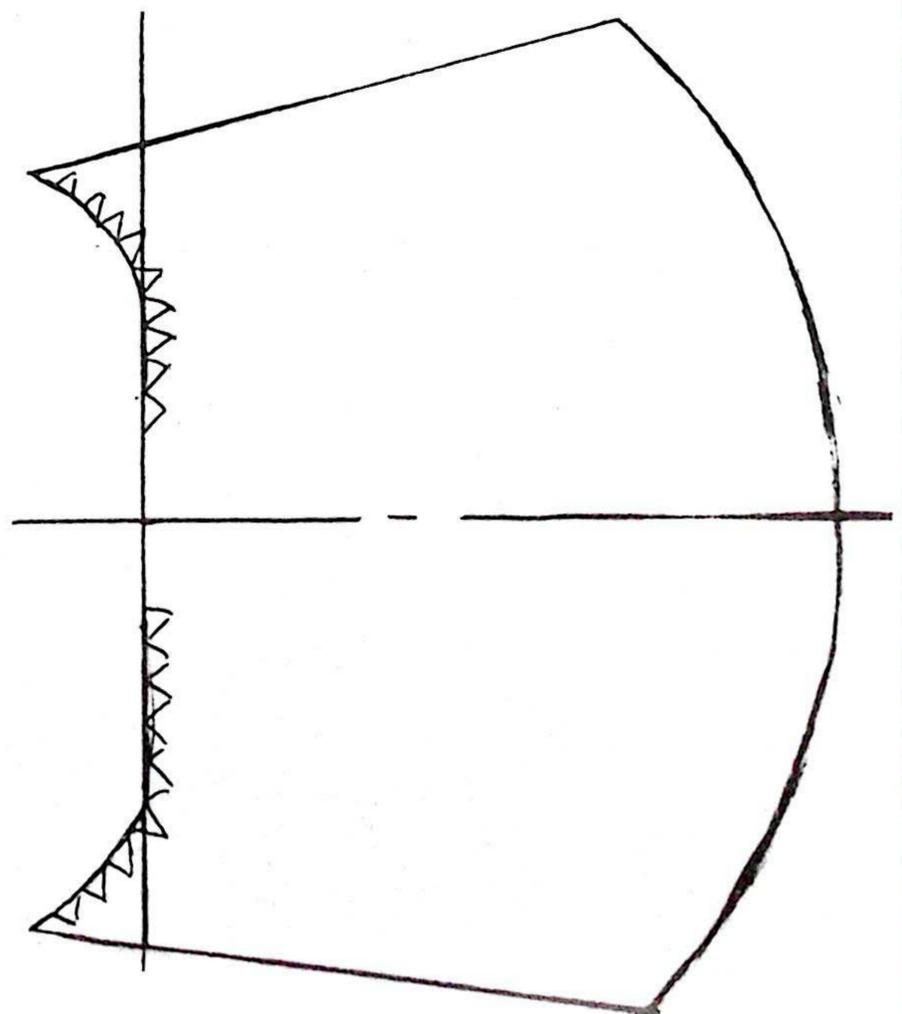
largeur:  $37 - 2 \times 0,3 = 36,4\text{mm}$

hauteur:  $25 - 1 \times 0,3 = 24,7\text{mm}$

Il est évident que l'on ne pourra pas réaliser une tôle en laiton qui épousera ce devant d'une seule pièce. La tôle de devant aura donc approximativement cette forme.

Le développement ci-contre est de toute fantaisie, il est donné à titre d'exemple.

Découpes servant à rattraper les excédents de matière.



Nous sommes en possession d'une série de petits papiers forts, qui nous donnent l'allure générale du modèle. Il faut maintenant découper dans ces papiers les fenêtres et autres ouvertures . Il va de soi que la découpe des fenêtres doit être faite avec la plus grande précision possible. La meilleure façon de procéder est de fixer les papiers forts sur la forme en bois et de tracer les découpes. Ces dernières se feront au cutter. Cette opération peut être délaissée pour un wagon par exemple. Les fenêtres étant toutes dans le même alignement, on les tracera directement sur le laiton.

### III DECOUPE DES TOLES EN LAITON

Les papiers forts sont maintenant très ressemblants au modèle réel, mais ce n'est pas de papier dont nous avons besoin, c'est du laiton. Pour réaliser cela, nous allons d'abord préparer notre laiton:

- a) applanir la tôle à l'aide d'un rouleau à tarte ou d'une bouteille.
- b) la nettoyer avec un savon abrasif genre VIM, puis la rincer abondamment.

Nous pouvons alors commencer à reproduire les contours de nos papiers forts à l'aide d'une pointe à tracer très fine.

Dès que l'on a la certitude que tout correspond bien, on peut commencer à découper suivant les tracés.

L'outil nécessaire pour découper la tôle peut être soit une paire de ciseaux (pas ceux de votre épouse) soit un sécateur à tôle.

Pour la découpe des fenêtres, on forera 4 petits trous dans les coins et l'on découpera l'intérieur à l'aide d'un ciseau de menuisier bien tranchant (attention, ne faites pas cela sur la table de la salle à manger).

Quand l'opération de découpage est terminée, il nous reste à donner un coup de lime pour amener les fenêtres à dimensions et dans un parfait alignement.

Jean Murador

(A suivre)

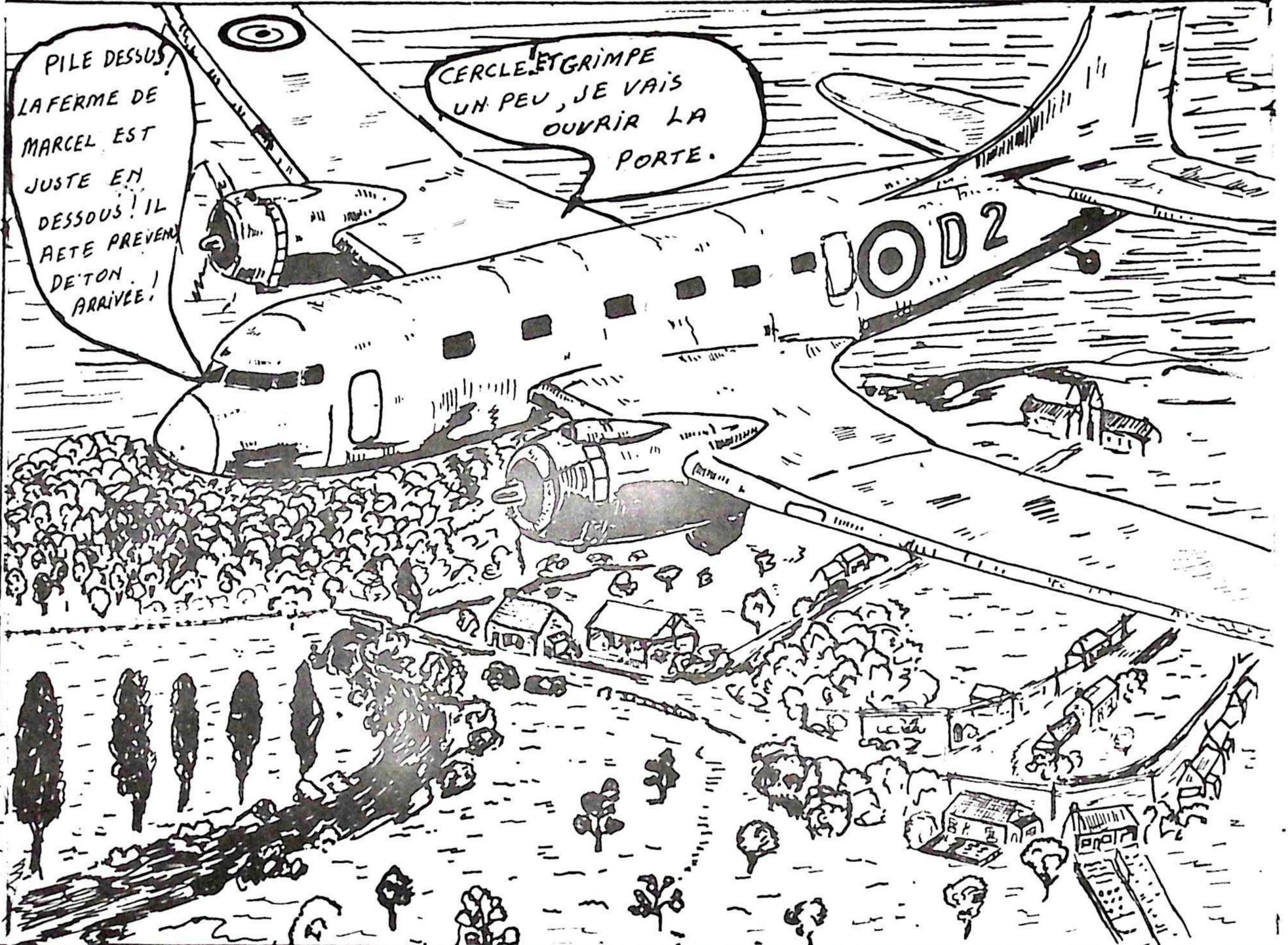
### ***Dernière minute***

La firme Jocadis annonce la sortie du kit DJH de la locomotive diesel série 60-6I (ex type 2I0-2II)

Prix: 4.490 Fb,

# Le Mystère de la carrière.

MICHEL ARRIVE AUX ENVIRONS DE BEAUMONT EN BELGIQUE, IL EST 2h DU MATIN. OLE ET LEO.

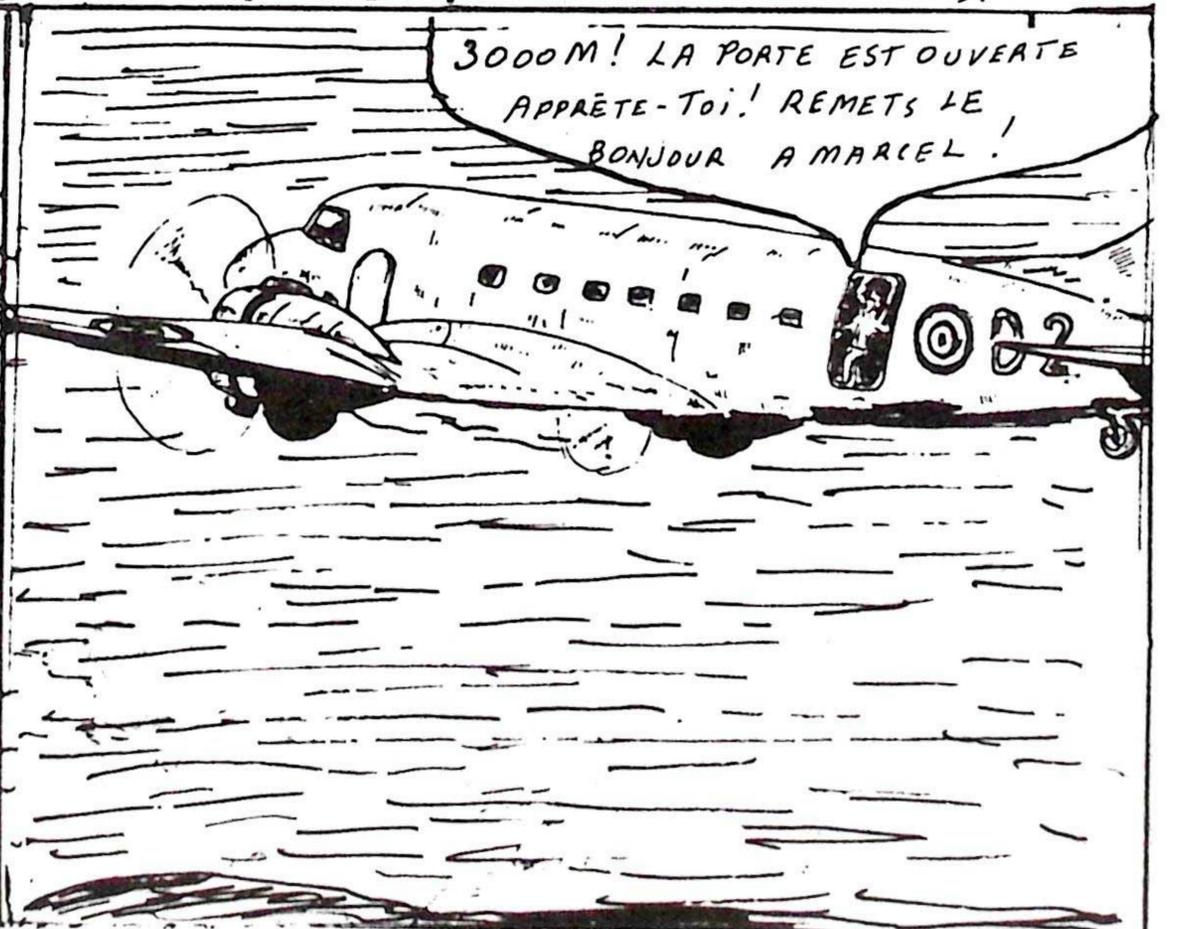


PILE DESSUS!  
LA FERME DE  
MARCEL EST  
JUSTE EN  
DESSOUS! IL  
A ETE PREVENU  
DE TON  
ARRIVEE!

CERCLE ET GRIMPE  
UN PEU, JE VAIS  
OUVRIR LA  
PORTE.



LENTEMENT L'APPAREIL S'ELEVE.



3000M! LA PORTE EST OUVERTE  
APPRETE-TOI! REMETS LE  
BONJOUR A MARCEL!

HISTOIRE FRANCAISE.  
OU  
MODÉLISTES NE "POUCEZ" PLUS

"Ne croyez pas, amis modélistes, que nous soyons fâchés avec l'orthographe. La preuve: nous avons mis entre guillemets le néologisme du titre, voulu pour la circonstance.

De quoi s'agit-il donc exactement?

Nous étions, jusqu'ici, à...cent lieues de penser que le fait de citer les mesures anglaises (le pouce notamment) dans un article de modélisme consacré à la vapeur vive où lesdites mesures sont d'un emploi courant, pouvait être à l'origine de problèmes. Eh bien, il n'en n'est rien et nous avons été rappelés à l'ordre à deux reprises, ces derniers temps, à propos d'une annonce pour l'exposition de modélisme qui s'est tenue à Lille début novembre et de l'article sur la vapeur vive en Bigorre, tous deux parus dans notre numéro 1916.

Dans ces deux écrits, en effet, nous faisons mention des écartements de 3 1/2, 5 et 7 1/4 pouces. Or, l'ingénieur des travaux métrologiques du Service des instruments de mesures de la région Nord-Pas-de-Calais-Picardie d'abord, et le président de la Société métrique de France ensuite, nous ont rappelé que "l'usage de la mesure "pouce" est illégale en France". Par conséquent, "les écartements de voie étroite, comme toutes autres voies, doivent être exprimés dans l'une des unités réglementées par le décret du 3 mai 1961 (décret n°61-501), soit en millimètres, centimètres ou mètres et décimales mais pas en unités étrangères. Le système métrique étant universel, son emploi peut et doit servir à mesurer toute dimension"(1).

Mais ce n'est pas tout, car les contrevenants à cette règle "pourraient faire l'objet de poursuites en cas de dépôt de plainte!".

Il nous a donc semblé utile d'attirer l'attention des modélistes sur ces dispositions, car il serait vraiment navrant que, pour un malheureux écart d'expression, bien involontaire au demeurant, ils puissent être inquiétés.

Nous ne sommes pas d'ailleurs les seuls à avoir connu ce genre de rappel à l'ordre, Loco-Revue ayant déjà dû, en son temps, adopter une terminologie particulière pour ne pas tomber sous le coup de la loi. Ainsi, nos confrères parlent-ils désormais des écartements 3, 5 et 7.

Nous nous serions bien volontiers ralliés à ces appellations, de façons à ce que tous les amateurs parlent le même langage, mais celles-ci ne correspondent pas rigoureusement aux écartements anglais qui sont, redisons-le, de 3 1/2, 5 et 7 1/4 pouces. Nous savons par ailleurs que la Fédération française de modélisme ferroviaire se penche actuellement sur ce problème, après avoir été saisie de l'affaire par nos soins. Or, parmi ses membres, certains souhaitent conserver, pour ces écartements, une appellation la plus proche possible de la réalité.

Dans ces conditions, et en attendant que la FFMF statue sur cette question, nous ne parlerons plus, quant à nous, que de 184, 127, 89 etc..., en référence à l'écartement de la voie, sans autre mention, chacun étant dès lors en mesure de comprendre ce que nous désignerons ainsi. Et, pour que tout soit bien clair pour tous, nous donnons sous forme de tableau, les équivalences utiles

ECHELLE NOMINALE	RAPPORT DE REDUCTION (I)	ECARTEMENT DES RAILS (en mm)
7 1/4	1/8	184
5	1/11	127
3 1/2	1/16	89
2 1/2	1/22,6	63,5
(I) Rapport défini en fonction de la voie normale (1,437m)		

Nous souhaitons enfin que, outre la FFMF, le MOROP (Union Européenne des Modélistes Ferroviaires) reprenne à son compte cette question et la règle de manière que les modélistes de tous les pays se comprennent sans avoir à faire de savantes transpositions. Tout serait ainsi pour le mieux dans le meilleur des mondes, excepté pour nos amis anglo-saxon qui critiqueront peut-être la "dictature du mètre"? Mais reconnaissent tout de même que le système métrique décimal est bigrement pratique!"

(I) Notons tout de même que les transconteneurs, dont l'emploi est maintenant courant en trafic international - mais aussi en trafic intérieur français - ont leurs dimensions exprimées couramment en mesures anglaises. On les désigne d'ailleurs par leur longueur:

on dit en effet un "20 pieds", un "40 pieds", etc... .

Et nous ne parlons pas ici des usages aéronautiques ou maritimes! Où est alors le système métrique? La question est posée...

Reproduit d'après La Vie du Rail

Une ménagère française se rend chez son épicier et lui demande une livre de fromage, que lui arrive-t-il en fonction de ce qui a été dit ci-dessus?

# A L'ETRANGER

A PROPOS D'HORAIRE CADENCE:

UN NOUVEAU TRAIN SUISSE DE PRESTIGE.

Il n'y a pas qu'en Belgique que l'horaire cadencé est introduit, conjointement à une dénomination 'IC', 'IR' ou autre 'L'. La Suisse connaît la même révolution ferroviaire depuis peu, décrétée pour combattre - là aussi - un déficit sans cesse croissant des CFF et des diverses autres compagnies.

L'horaire cadencé de trains rapides ou de convois régionaux est réellement appliqué sur beaucoup de lignes, surtout CFF, tandis que de nombreuses compagnies privées offrent un éventail de "minutages" de départ tel qu'il faut s'y reprendre plusieurs fois pour y découvrir un semblant de cadences régulières.

Ainsi en est-il des célèbres compagnies RhB - FO - VZ qui, depuis la Bernina ou Saint-Moritz, exploitent jusque Zermatt le plus grand réseau métrique d'Europe occidentale.

On connaît le fameux "Glacier Express": depuis des dizaines d'années, il relie d'une traite Saint-Moritz à Reichenau (où l'on ajoute les voitures venant de Coire), Disentis (où la loco RhB cède la place à celle des FO), le col de l'Oberalp, le tunnel de base de la Furka, Brigue (début du territoire du VZ) et Zermatt. Soit 291 km. en 7 h. et 40 minutes. La composition du convoi est, sur le tronçon central FO: A RhB, B FO, B VZ, A RhB, WR RhB. Toutes les voitures sont peintes en rouge: vif à bande blanche pour les FO, un peu plus foncé pour les RhB nouvelle version (ce n'est progressivement que les RhB abandonnent la livrée verte), encore plus foncé pour le WR. A partir de Disentis, sur le tronçon RhB, le convoi est renforcé d'une A FO en queue et de: Salon RhB (ex-pullmann, crème-rouge), WR RhB, A B B et D RhB verts (soit douze véhicules, plus la locomotive).

Devant le succès remporté par ce train de prestige, les VZ - FO - RhB ont cette année instauré un "petit frère" baptisé Rhone-Rhein-Express (et vice-versa), qui relie chaque jour Zermatt à Coire en près de 6 heures. Sur la partie centrale FO, le convoi se compose de: WR RhB, B FO, A VZ, B RhB, B RhB. En cas de nécessité, on attelle un deuxième WR.

L'horaire est respecté le mieux possible, malgré les nombreuses correspondances à assumer et les sections intégralement (ou peu s'en faut) à voie unique. Manifestement, de tels convois montrent, si besoin en était encore, que "voie métrique" ne signifie pas nécessairement "petit train".

Pol TORDEUR.

P.S. Avis aux voyageurs exigeants: les 6 et 7 octobre, le Glacier Express roulera en traction vapeur de Brigue à Zermatt et en diesel d'Andermatt au col de l'Oberalp. Circuit complet a-r au départ de Brigue: 255 fr. suisses!

E N P A R C O U R A N T :  
=====

Rail Miniature Flash: juillet-août 1984.

Construction d'un tender moteur pour la 140 G de KS. Comment fabriquer des pièces en métal blanc. Montage et décoration du "Châssis à molettes" de Faller.

Loco Revue: juillet & août 1984.

A propos d'un module d'une petite gare, comparaison des diverses voies du commerce. Les "AS" au travail. (visite d'usine). Très belles photos de réseaux (on ne trouve pas mieux dans Model Railroader !!).

Rail Magazine: juillet 1984.

La fin du Bloc P.D. dans les Landes. Suite et fin provisoire des "Cahiers Chapelon.". Voici 10 ans (déjà): la dernière Pacific française jetait son feu.

Et des pages Modélisme bien illustrées.

Rail Magazine: août 1984.

Etude bien illustrée des lignes du Jura français. Belgique: contrastes (deux belles photos: série 22 + M4 et 46). Les "Coupe Vent": un non-sens technique ?

Les P 8 sur le Nord. Pages modélisme.

Model Railroader: juillet 1984.

Un beau réseau: le "Paskenta Railway & Navigation Co". Construction de la Commande électronique CTC-16e (4e partie). Construction en plastique d'une gare.

Réseau compact pour petite pièce. Patine du matériel roulant.

Model Railroader: août 1984.

Construction du décor d'une ligne de vallée en HO. Transformation d'un grenier pour y ériger un réseau! Construction de la commande électronique CTC-16e: conclusion.

Continental Modeller: juillet & août 1984.

Rien sur la Belgique, sauf une photo du TTZ. Etude sur les voitures de l'Europe de l'Est et les modèles Piko. Superdétaillage de la 141 R Jouef ou Lima.

Miniaturbahnen: juin 1984.

Une petite carrière en HOe. Un réseau en HOe! Test de Ol de Märklin en HO.

Miniaturbahnen: juillet 1984.

Test de la Br 150 en modèle HO de Roco. Ol en vapeur vive au 1/20. Test de la Br 89 en HO de Rivarossi.

Miniaturbahnen: août 1984.

Test de l'automotrice ET 430 en HO par Lima. Et des photos de réseaux typiquement germaniques!

La Vie du Rail:

1951: Centenaire franco-suisse: Besançon-Le Locle. En Patagonie en voie étroite en 1984 et des projets de vapeur! Modélisme-Information: des nouveautés.

1952: Hendaye-Irun. Berlin-Ouest: une "S-Bahn" en trop? Les projets des festivités pour le 150e anniversaire des Chemins de fer en Allemagne (où en est la S N C B ?? - 1953: Un petit réseau en Ombrie. Les trains touristiques belges.

Modélisme-Information: le congrès de la FFMF; des nouveautés. - 1954: Une nouvelle ligne touristique: Saujon-La Tremblade. La ligne des Landes s'apprête au 200 kmh. Les derniers "Hobos": vagabonds du Rail aux USA. - 1955: Rappel du débarquement de juin 1944 et la SNCF. Vapeurs brésiliennes. - 1956: Vapeurs brésiliennes. Modélisme-Information: Reportage photo: le Garratt en HO de Serge Beltrame (a publié dans Ferro-Flash). - 1957: Belgique: bien illustré, les nouveaux horaires.

Live Steam: mai 1984.

Construction d'une machine fixe à un cylindre horizontal.

Live Steam: juillet 1984.

En 7 1/2: une géante: la Mallet 1-3-3-3 "Allegheny"!!

Le Modèle réduit de bateau: avril 1984.

Vapeur: pompe d'alimentation et condenseur.

## Nos commandes groupées

### CALENDRIER LOCO 85 (42 x 30 cm)

A. 12 photos:	janvier	Voiture pilote SNCB (couleurs)
	février	Locomotives à vapeur SNCB type I.001
	mars	Autorail SNCB type 600
	avril	Locomotive à vapeur SNCB type 64 (couleurs)
	mai	Locomotive électrique SNCB série 23
	juin	Locomotive à vapeur SNCB type 26
	juillet	Locomotive diesel SNCB type 230
	août	Locomotive à vapeur SNCB type 30
	septembre	Locomotive diesel CFL série 900 (couleurs)
	octobre	Locomotive à vapeur SNCB n°94
	novembre	Locomotive à vapeur SNCB type 99
	décembre	Automotrice électrique SNCB série 06 (couleurs)

B Légendes techniques dans les 4 langues.

C Prix et conditions: seules les commandes payées d'avance seront prises en considération:

avant le 30/9: en versant 295,- au compte de votre secrétariat respectif.

après le 30/9: en versant 360,- au compte de votre secrétariat respectif.

Si vous désirez que le calendrier vous soit expédié, veuillez verser un supplément de BEF 25,-

### CALENDRIER MINIREX 1985 (36 x 25 cm)

Comme chaque année nous profitons de cette occasion pour vous offrir le calendrier MINIREX 1985 des locomotives et trains suisses.

Dans le beau décors des montagnes suisses, on trouve ainsi:

couverture	Locomotive Re 4/4 IV IOIO3 tirant le TEE "Cisalpin"
janvier	Fourgon automoteur De 4/4 40I tirant l'automotrice BDe 4/4 40I
février	Automotrice BCe 2/4 2 à Frauenfeld
mars	Automotrice ABDZ 4/6 736 du chemin de fer Bern-Neuchâtel
avril	Locomotive à vapeur A 3/5 626 des CFF
mai	Train "Rowan" à Brunnen
juin	Automotrice BCe 4/4 I du NStCM
juillet	Locomotive à vapeur B 3/4 des CFF près de Sargans
août	Locomotive Be 4/4 du chemin de fer Bodensee-Toggenburg
septembre	Automotrices BDe 4/4 I42 ET I4I à Gruyères
octobre	Essai du pont du Tessin sur la ligne du Gotthard
novembre	Locomotive Ge 6/6 402 du chemin de fer Rhétique
décembre	Train navette du Furka-Oberalp avec automotrice Deh 4/4 52

Nous avons 8 vues en couleurs et 5 en noir et blanc, avec légende quadrilingue (allemand, français, italien et anglais), calendrier valant 19,80 FS prix de vente public (soit 500 Fb), que nous offrons au prix de faveur de 360 Fb (TVA et emballage compris). →

→ A commander en versant 360 Fb au compte de votre secrétariat respectif.<sup>15</sup>

-L'ARBAC a réédité les 2 séries de photos annoncées dans la circulaire d'août 1983 soit:

Série 100 (en couleurs) Traction électrique et diesel à la SNCB

10 photos: locos électriques séries 20, 22 et 29  
locos diesels séries 55 et 62  
rames réversibles diesels (voitures MI et M2)  
automotrices 303 et 85I  
autorails séries 40 et 45

Prix 425F

Série 200 (en noir et blanc) Traction vapeur à la SNCB

10 photos: locos types 16, 29, 40, 44, 50, 53, 64, 81(2x) et 97

Prix 350F

A commander en versant respectivement 425 Fb et/ou 350 Fb au compte de votre secrétariat respectif.

POUR RAPPEL:

Compte bancaire section Bruxelles: 068-2027267-91

Compte bancaire section Centre : 271-0061822-65

N'oubliez pas lors de vos commandes de mentionner clairement vos noms, prénoms et adresses ainsi que l'article commandé et le nombre d'exemplaires désirés

LES COMMANDES GROUPEES NE SONT ACCESSIBLES QU'AUX MEMBRES EN REGLE DE COTISATIONS.

**Vie des club**

35ème SALON INTERNATIONAL DES CHEMINS DE FER

L'ARBAC organise son salon annuel du 27 octobre au 11 novembre 1984 dans les locaux d'exposition de Bruxelles Central. Ouvert tous les jours de 10h à 18h30 sans interruption. Exceptionnellement l'exposition ne s'ouvrira le samedi 27 octobre qu'à partir de 14h.  
Entrée gratuite.

CFEB: le CFEB (Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique) fête ses 30 ans d'existence et organise à cette occasion une exposition au Centre Culturel, rue Guillaume Maisier, 40 à 4830 Dolhain-Limbourg les 13, 14, 20, 21, 27 et 28 octobre (de 10H à 18H) et les 17, 19, 24 et 26 octobre (de 14H à 18h).

RMM: 3 et 4 novembre, exposition de modélisme dans les locaux du Club (Centre Socio-Culturel Communal à Jambes/Namur).

MSTB: bourse d'échange le 25 novembre (de 10H à 17H) dans la salle STAR, N. De Brauwerestraat, 21 à Vilvoorde.

LA BRUGEOISE ET NIVELLES: journée portes-ouvertes à l'usine de Nivelles le 13 octobre à partir de 13H30.



REUNION MENSUELLE MOIS D OCTOBRE Samedi 6 octobre 1984

"LES AUTORAILS A LA SNCB" par M. J. HEROUFOSSE

M. J. HEROUFOSSE a écrit des articles historiques dans "Entre-Voies" (revue du CFEB) ainsi qu'un article particulièrement bien documenté sur les autorails à la SNCB dans la revue "Rail et réaction" n° 130. M. HEROUFOSSE a d'emblée répondu favorablement à notre demande de présenter un exposé sur les autorails SNCB: c'est un spécialiste de la question, venez nombreux l'écouter!

Par la même occasion, apportez-nous vos photos et documents sur le sujet.

-----  
TRES IMPORTANT ATTENTION  
-----

Notre réunion se tiendra

aux Ecoles primaires communales de l'Abattoir

Rue de l'Abattoir à HOUDENG GOEGNIES (voir plan en annexe)

A 14 heures: Accueil

14 h 30: exposé "LES AUTORAILS A LA SNCB"

17 h 00: présentation par les membres de leurs réalisations(s).

Apportez vos modèles.

Librairie

Disponible: "UN DEMI-SIECLE DAUTORAILS A HAINE ST PIERRE" par A.BIA UMET  
200 FB

Disponible à partir du 16/10:

"LOCOMOTIVE A VAPEUR T.38" par J. CASIER (en néerlandais)  
550 FB pour les membres CFC (un seul livre par membre)  
630 FB pour les non-membres

A verser au compte 271-0061822-65 du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE  
HOUDENG

Ajouter 35FB pour les frais d'envoi

