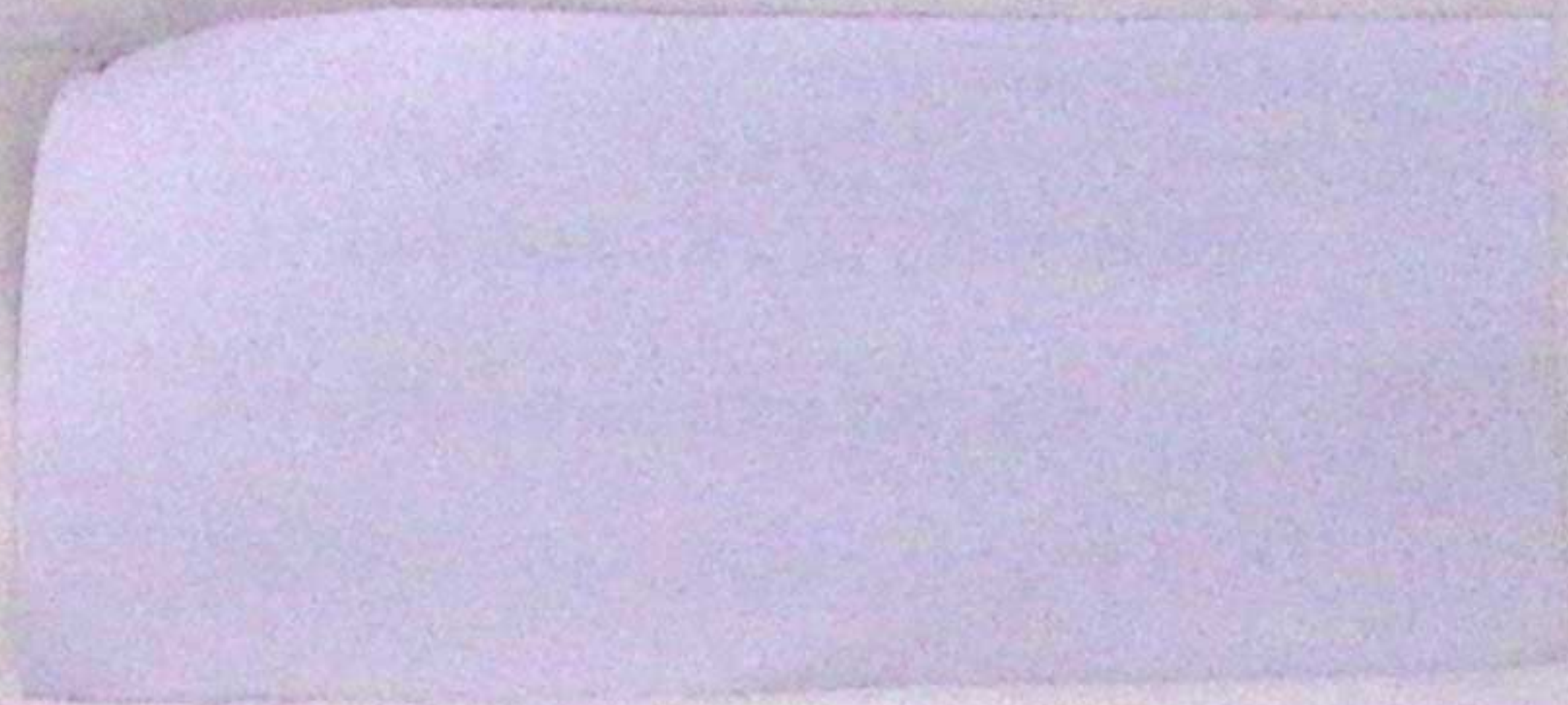


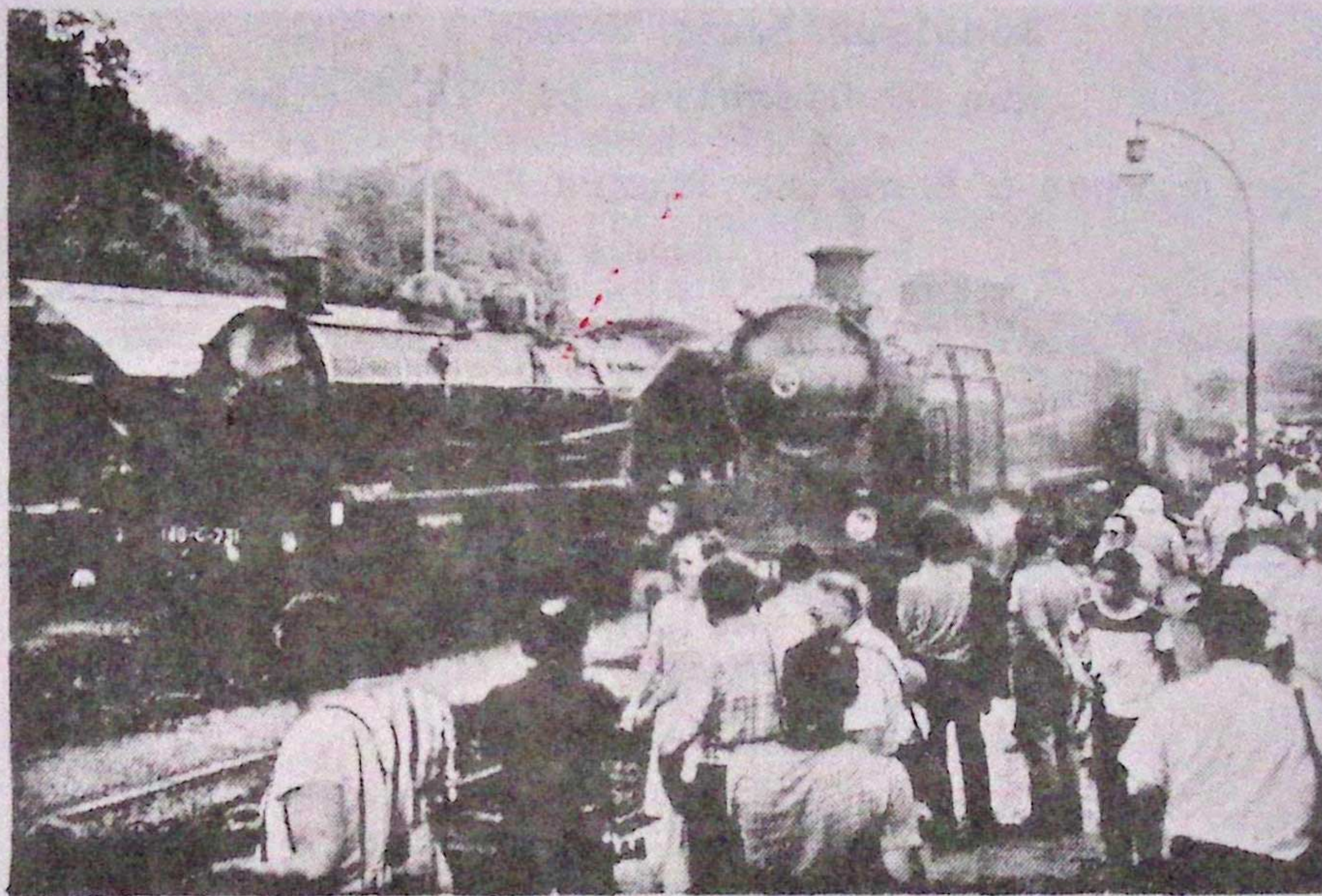
# FERRO

# FLASH

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



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



*N°95 OCTOBRE 1984*

**CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE**

**MENSUEL**

**MODELISME  
DOCUMENTATION**

**INFORMATIONS FERROVIAIRES**

**C.F.C.**

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

BRUXELLES: 068-2027267-91

Club Ferroviaire du Centre  
SECTION BRUXELLES

Montants des cotisations pour 1985

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 REPOSE.

# NOS REUNIONS

Mois de novembre : REUNION MENSUELLE

Samedi 24 novembre au local: rue A. Renard

à 7070 - HOUDENG-GOEGNIES

## "LA JOURNEE DU MODULE."

### AU PROGRAMME :

- 9H30 : accueil des membres avec leur(s) module(s).
- 10H00 : montage.
- 12H00 : restauration, apporter votre casse-croûte.  
Ambiance Buffet assurée.
- 14H00 : réunion : apporter vos machines 3 rails C.A et 2 rails C.C.

Les membres qui le désirent, peuvent apporter leur(s) module(s) le vendredi 23 novembre à partir de 19H30.

### IMPORTANT !!!

Les membres qui pensent réaliser un module de coin, sont priés de le faire savoir avant le 15 novembre à :

Jean Pierre Blanchart

Rue des Brasseurs, 30

7000 - Mons

Téléphone : (065) 34.75.75

Par écrit: une simple carte postale suffit.

Il est INDISPENSABLE que nous ayons trois autres modules courbes pour boucler le réseau.

De plus, chaque module doit être OBLIGATOIREMENT équipé de DEUX rails DROITS de jonction, de 90 mm de longueur en voie K MARKLIN.

Notre photo de couverture: "fumées S.N.C.F."

W. NACHTERGAEL

## **CFC-flash-CFC**

Le réseau modulaire en N, sera à Tamines les 2,3 et 4 novembre 1984.  
Il faudrait le monter, l'animer et le surveiller durant ces trois jours.  
Aussi, si vous êtes libres à ces dates, contacter :

Jean Pierre Blanchart (065) 34.75.75  
Rue des Brasseurs, 30  
7000 - MONS

Le Comité remercie tout particulièrement, Messieurs Willy Drugmand et Jean Pierre Blanchart pour leur dévouement à l'exposition de REBECQ-ROGNON.  
Nous tenons aussi à remercier Monsieur Marcel Bernard pour le don en matériel roulant à l'échelle 1/87ème qu'il a fait au Club.

## **PETITES ANNONCES**

### A VENDRE

- 2 locos TRIX type 50.
- 2 locos FLEICHMAN.
- 1 loco type 59 SNCB sur chassis MARKLIN.

S'adresser : Marc Samson

Rue de la Station, 47

1410 - WATERLOO

Tél : (02) 354.07.90 après 18H00

### **RAPPEL** : COTISATION 1985

Les membres agés de moins de 18 ans peuvent bénéficier d'un tarif préférentiel, ils payent alors leur cotisation au local uniquement, le vendredi soir ou lors des réunions mensuelles.

### **IMPORTANT**

Pour des raisons d'assurance et de sécurité Incendie, nous rappelons que le local n'est accessible que le vendredi soir de 19h à 23h00 et/ou le samedi lors des réunions mensuelles

Outre les auteurs cités, ont collaborés à ce Ferro-Flash :

M et Mme François et MM Debliquit, Haube, Hautefin et Thibaut

## "REPRODUCTION INTERDITE" ET DROITS D'AUTEURS.

Il fut un temps où seuls les espions, les très riches et les professionnels possédaient des appareils permettant de reproduire: enregistreurs de tous types et appareils photographiques plus ou moins "sophistiqués". La question des droits d'auteurs se posait dès lors bien moins que de nos jours où mini-cassettes, "réflex" avec ou sans statif et lentilles de rapprochement et même magnétoscopes perfectionnés se répandent sans cesse davantage. Tout amateur un tant soit peu éclairé peut de nos jours reproduire, enregistrer et rediffuser tel disque, telle émission de TV, telle photo précieuse, et il ne s'en prive pas. Pourquoi se gênerait-il puisque tous les appareils requis sont en vente libre? Le comble est que tout cela est ... illégal!

Ceci dit, et comme nul n'est sensé ignorer la loi, il suffit de prendre ses précautions. Expliquons-nous en toute honnêteté.

Tout est bien sûr une question de gros sous, vous en seriez-vous doutés? Et il faut bien reconnaître que pour les journalistes, écrivains et musiciens (et j'en passe), il est même question de tous leurs sous! A l'intérieur du Marché Commun, une réglementation est en cours d'élaboration: à l'instar de ce que pratique déjà l'Allemagne fédérale dans une certaine mesure et de ce que fera la France sous peu, paraît-il, la disposition légale est excessivement simple: l'acheteur de matériel audio-visuel (de la simple cassette vierge au plus gros appareil) paye une taxe - ne l'auriez-vous pas deviné? - dont les bénéficiaires sont les maisons de disques, les producteurs, etc.. Cela ne fait jamais qu'un impôt indirect de plus, n'est-ce pas, et le contribuable ne s'en rend presque pas compte.

Il en est autrement dans un domaine qui touche davantage les amateurs ferroviaires et bien des types de collectionneurs, qui souhaitent acquérir telle carte vue ou telle photo, tel article de revue ou même tel livre entier, surtout si l'objet de leur désir est épuisé... ou trop cher, voire plus cher que la photocopie ou la reproduction qu'ils pourraient en réaliser. La tentation est alors très forte de se faire sa petite copie "pirate", surtout si l'on possède l'équipement nécessaire ou s'il existe une boutique de photocopie pas trop chère et pas trop loin, ce qui est maintenant presque toujours le cas. Encore une fois, ceci est en théorie illégal. Comment dès lors mettre en paix sa conscience (car je sais que tout bon lecteur en a une) tout en satisfaisant son désir?

Le plus simple est bien sûr d'obtenir l'assentiment de l'auteur ou de son ayant droit (éditeur, producteur, etc.). Encore faut-il le connaître et pouvoir le toucher. C'est pourquoi toute publication, livre ou carte vue, doit posséder

clairement indiqués les nom et adresse (éventuellement partielle) d'un éditeur responsable. C'est très facile à trouver: ces renseignements se situent en général à proximité immédiate de la mention "reproduction interdite"!

Encore cette dernière mention doit-elle se justifier - et ici commencent les subtilités. Je ne souhaite pas et je ne pourrais d'ailleurs pas entrer dans des détails juridiques. Récemment, le problème a été abordé à la RTBF dans une émission de vulgarisation où un avocat, spécialiste en la matière, présentait le livre qu'il venait de consacrer au sujet. Gérard Valet, non sans ironie, demandait à l'auteur du gros volume si cette publication n'allait pas lui enlever ses clients, maintenant que l'information était publiée. Tant s'en faut, répondit l'avocat: il y a tant de cas d'espèces...

En Belgique du moins, il est prévu par la loi que l'on ne peut reproduire que CINQUANTE ANS APRES LA MORT DE L'AUTEUR, à moins d'obtenir l'accord de ce dernier ou de ses héritiers.

La question, disais-je plus haut, est: la mention "reproduction interdite" est-elle justifiée? Un dictionnaire fournit une traduction; on ne peut reproduire le dictionnaire mais on peut néanmoins employer la traduction qu'il propose! Un journaliste écrit un article sur tel événement: l'information qu'il fournit est faite pour être diffusée et transmise! Que faire dès lors?

Des organismes publics (bibliothèques par ex.) acceptent de réaliser des copies moyennant décharge signée du particulier qui commande la copie du document: on promet de n'employer cette copie qu'à titre privé, à fin de recherche ou d'étude. C'est en effet l'utilisation collective qui est essentiellement défendue, de même que l'usage lucratif.

D'autre part, un amateur - photographe, par exemple - serait bien en peine d'interdire une reproduction à usage privé de sa photo. S'il n'est pas professionnel, s'il ne tire pas de cette photo qu'il a faite ou acquise lui-même son gagne-pain, il ne PEUT pas en retirer de bénéfice; si c'était le cas, il devrait le déclarer aux contributions et payer l'impôt correspondant, après avoir sur le moment même dressé une facture ornée de la marque correspondante de la TVA (à faire enregistrer et à payer au bureau du fisc compétent!).

L'usage, dès lors, est le suivant: il est considéré comme normal de citer sa source (photo X, carte vue collection Y) voire d'offrir un exemplaire gratuit de la copie ou publication si l'original appartient à un non-professionnel. Ceci est la moindre des politesses. Obtenir au préalable l'accord écrit de l'auteur est encore mieux, si cela est matériellement possible.

Il en est des droits d'auteur comme du code de la route: on ne paye la contravention que si un agent a vu l'infraction. Passez-vous néanmoins au rouge si aucun gendarme ne vous voit?

C'est une affaire de conscience...

Un dernier détail: de même qu'un inventeur ne voit le résultat de ses recherches protégé que s'il le fait breveter, de même tout particulier peut obtenir la garantie semblable pour tout document qu'il réaliserait: il lui suffit de demander le "dépôt légal" à la Bibliothèque Royale de Belgique à 1000 Bruxelles. C'est même gratuit!

Réfléchissons, pour conclure: que vaut-il mieux faire, pour un amateur - photographe ou écrivain ferroviaire par exemple? Refuser dédaigneusement que SA photo, SON précieux souvenir de tel véhicule ou de telle ligne soit divulgué? Les informations ne sont-elles pas faites pour être diffusées? Tout est une question de politesse et d'honnêteté. Un amateur n'intentera sûrement pas un procès parce qu'"on" a reproduit SA photo (cette démarche lui coûterait très cher, en argent et en temps, et lui vaudrait sans doute bien des inimitiés); ce n'est pas une raison pour abuser ...

Pol TORDEUR.

Je remercie M.G.HELIN, du Palais de Justice, pour ses informations. Et je suis sûr de lui faire plaisir, tout en respectant les droits d'auteur, en rappelant au lecteur l'existence d'une très intéressante brochure due à Marc HELIN: Han-sur-Lesse, le Tram des Grottes, 36 pages, 56 photos et 2 plans. Prix: 150 FB. à verser au compte 081-909 271-74 de Marc Helin à Rhode-St-Genèse.

La page 36 est précisément un modèle de rédaction en la matière qui nous occupe: bibliographie ("Nos Vicinaux" n°..., Rail et Traction" n°...; remerciements particuliers à M....), origine des documents: collections ou clichés, éditeurs de cartes vues. ■ propos de la non mention du nom exact du photographe: "malgré des recherches faites à cet égard, des erreurs ou des oublis restent possibles; les victimes n'en voudront certainement pas à l'auteur qui leur présente ses excuses bien volontiers et à l'avance". Autant que je le sache, l'auteur n'a encore reçu aucune réclamation, plus de deux ans après la parution...

EXTRAIT DU TARIF MBS-L rue des Romains, 191 L-8041 BERTRANGE

Tél: 00 / 352- 31.15.19

JUIN 1984

( Francs Luxembourgeois )

Kits DJH	SNCB	Type I	6.522,-	Kits transformation
		Type 29	6.522,-	
		Type 72	6.197,-	
		Type 10	4.892,-	
SNCF	I40 A	6.197,-	T. 97	I.474,-
	23I A	6.197,-		
	id.t.bog	6.523,-	T. 98	I.174,-
	230 D	6.686,-		
	040 B	6.197,-		
	23I D	7.502,-		
230 RB	5.056,-			

SNCB T.40 prix non encore fixé

-Prix départ Grand-Duché

# SNCB - RETRO

## PRECISIONS SUR LES LOCOMOTIVES A VAPEUR DU TYPE 96 DE LA SNCB

D'après la monographie de J. Casier, nous avons relevé la liste suivante: (de 1946 à 1954)

### -type 96 à tablier droit:

96.0II

003

006

007

0I7

0I9

02I

024

025

028

030

0I4 (ex Nord-Belge)

0I5 (idem)

### -type 96 à tablier décroché:

96.00I      0I2. (ex NB)

002

005

008

009

0I6

### Remarques:

- 1°) L'effectif des types 96 SNCB était au 0I/05/44 de 27 locomotives.
- 2°) A cette époque, les 960I2, 960I4 et 960I5 portaient respectivement les numéros 950I, 9502 et 9503, avant cela, elles avaient été les locomotives 9I, 92 et 93 du Nord-Belge.
- 3°) Onze machines du type 96 disparurent à la fin de la guerre, soit reprises par l'occupant, soit détruites.
- 4°) En 1954, on n'en comptait plus que I7.

Marcel Thibaut et Henri Haube

Autres ouvrages consultés: Aide-Mémoire Ferroviaire N°I du GTF .  
Nos Inoubliables Vapeurs de H. Dambly.



## VOIE S.N.C.B. ET HO (suite) : LES RACCORDS PARABOLIQUES

L'établissement de raccords paraboliques (R.P.) sur nos réseaux peut se faire de deux façons, soit mathématiquement, soit graphiquement comme expliqué par Mr. C.POLI dans un des derniers R.M.F.

Bien que la méthode graphique semble plus facile, je lui préfère la méthode mathématique car elle est plus proche de la réalité. La méthode graphique supprime en effet la courbe circulaire qui en réalité est toujours enclavée entre 2 R.P.

Pour ce qui est de la reproduction sur le réseau, la facilité demande dans un cas comme dans l'autre l'emploi d'un calque.

Comme nous le verrons à l'étude des formules mathématiques, on constate qu'à vitesse égale, un R.P. est d'autant plus long que le rayon de la courbe est faible, avec une limite de longueur maximum fixée dans la réalité au 1/4 de la valeur du rayon !

Le rayon moyen de nos réseaux "ménagés" étant de 565 mm, nous ne pourrions dépasser 160 mm, ce qui n'est pas beaucoup !

Les faibles rayons que nous pratiquons ont pour cause le manque de place, et ce sont ces bas rayons qui devaient précisément être entourés des plus longs R.P.

Sur le terrain, les R.P. s'échelonnent de 20 à 120 m, en valeurs multiples de 10. On peut dire que les plus courants sont de 40 - 60 - 80 - 100 et 120 m, mais les valeurs qui sont pour nous les plus intéressantes sont de 40 et 60 m.

### 1) Longueur du R.P.

Le R.P. sert surtout en HO à éviter le déboitement trop accentué des longues voitures. En choisissant 40 ou 60 m, on obtient :

$$40 \text{ m} : 87 = \pm 46 \text{ cm}$$

$$60 \text{ m} : 87 = \pm 68 \text{ cm}$$

c'est-à-dire une longueur située entre 1,5 fois et 2 fois la longueur d'une voiture à voyageurs.

C'est une longueur "compromis" mais acceptable, car comme on va le voir, allonger les R.P. revient à diminuer les sections droites et les courbes

## Conditions d'établissement d'un R.P.

$$\frac{v^2}{R} > 5,7, \text{ mais cette formule est}$$

inapplicable sur nos réseaux, nos rayons étant à échelle beaucoup plus faible que dans la réalité.

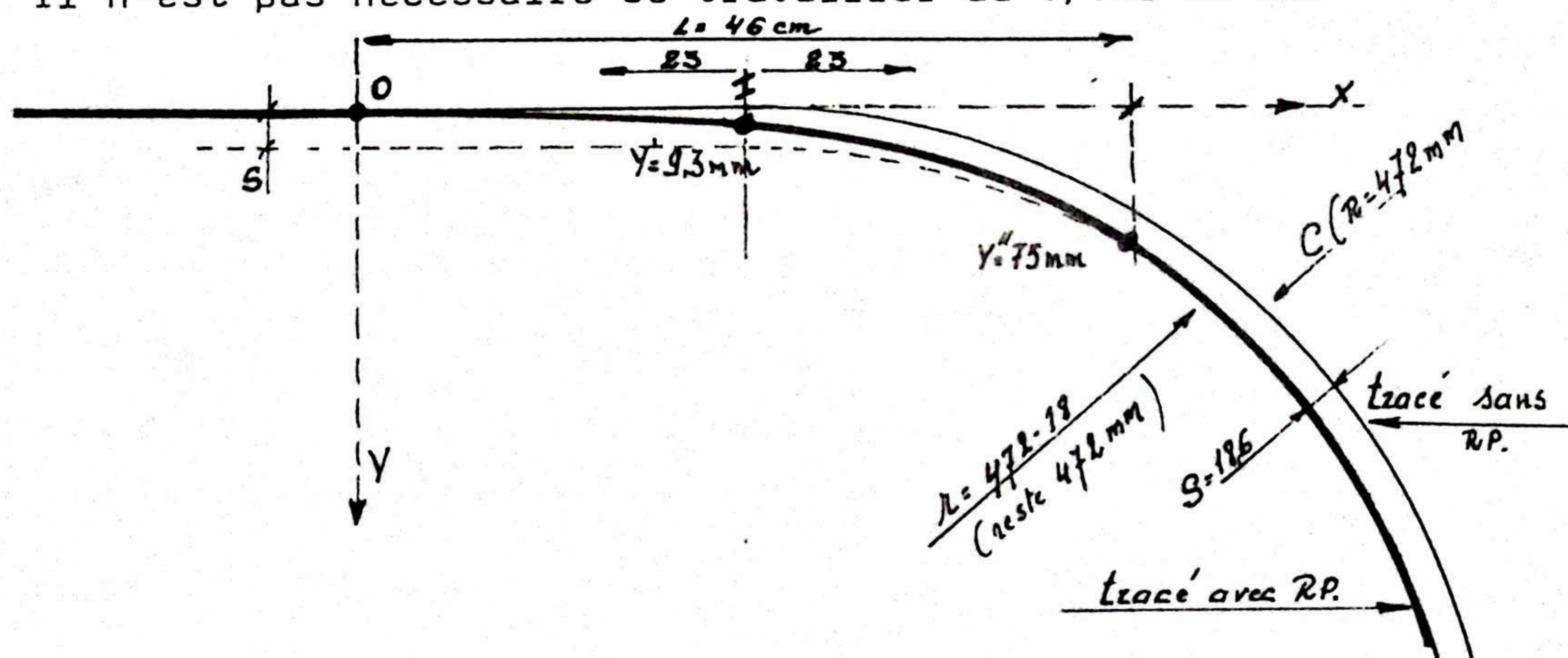
### Pratique

Travaillant personnellement avec des rayons ROCO de 472 mm au maximum, j'ai opté pour les valeurs suivantes :

- R.P. sur une longueur égale à 2 rails standards Roco, soit 46 cm ( $\pm 1/87$  de 40 m)  
Pour 60 cm de rayon et plus, on prend 3 longueurs de rails standards
- Valeur  $S = \frac{(46)^2}{24R}$  soit  $R = 472$  mm et  $S = 18,6$  mm
- Valeur  $Y = \frac{x^3}{6LR}$ 

$Y'_{L/2} = 9,3$ mm
$Y''_{L/2} = 7,5$ cm

Il n'est pas nécessaire de travailler au 1/10e de mm.

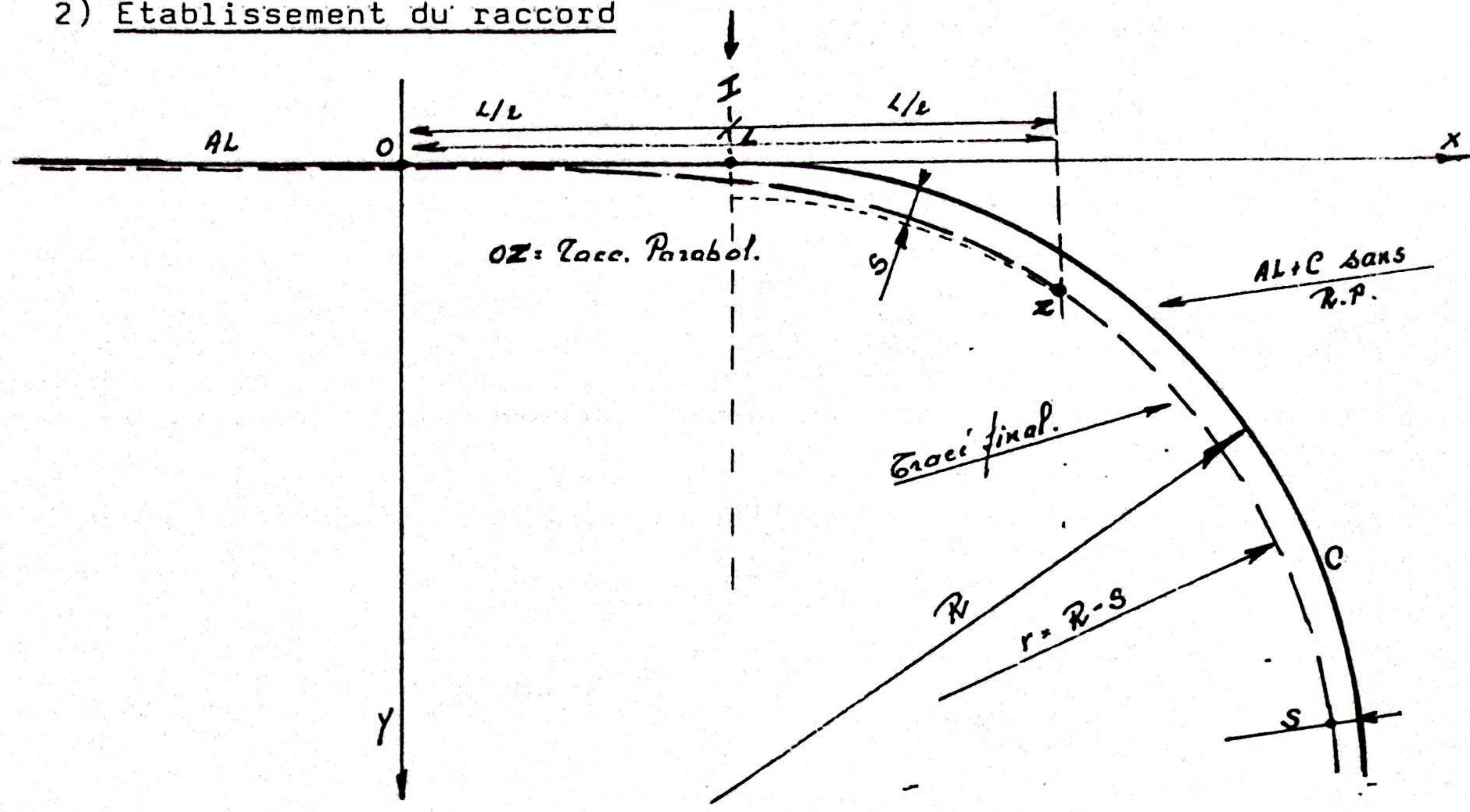


Il est très intéressant d'établir le tracé sur un calque; on peut ainsi travailler symétriquement en retournant le calque pour la sortie de la courbe, et aussi reporter la courbe à la place qui serait la sienne 18 mm plus loin.

### Remarques :

- On ne supprime pas complètement le déboitement des voitures, mais pour une voiture de 30 cm de long, il est réduit de moitié. Avec un RP de 69 cm, ce déboitement est encore diminué.
- N'espérez pas supprimer complètement le déboitement, sauf avec de grands rayons, car n'oubliez pas qu'au 1/1, une voiture de 25 m de long aborde une courbe de 800 m de rayon avec un R.P. de 100 m. (p.exemple).  
Traduit au 1/87e, cela veut dire : une voiture de 30 cm de long aborde une courbe de 9 m de rayon avec un R.P. de 1,1 m.

### 2) Etablissement du raccord



- — — = tracé obtenu après l'introduction du R.P.
- I = point d'inflexion du tracé initial (en trait continu)  
(raccordement entre l'alignement AL et la courbe C)
- S = valeur dont la courbe de rayon initial R est déplacée vers le centre suite à l'introduction du R.P.
- r = nouvelle valeur du rayon, qui est égal à R - S  
Cette valeur est faible par rapport à la valeur R  
C'est pourquoi si nous travaillons avec des voies courbes du commerce, il n'est pas question d'en changer la courbure.
- L = longueur du RP, qu'on répartit de par moitié en partie dans l'alignement et dans la courbe.

#### Un peu de mathématiques ...

- Valeur Y d'un point situé sur le R.P. à une distance X du point O (les ordonnées ont été placées à l'origine du R.P.)

$$Y = \frac{X^3}{6RL}$$

pour une longueur  $X = L$        $Y_L = \frac{L^2}{6R}$

pour une longueur  $X = \frac{L}{2}$        $Y_{L/2} = \frac{L^2}{48R}$

valeur S du déplacement intérieur :  $\frac{L^2}{24R}$

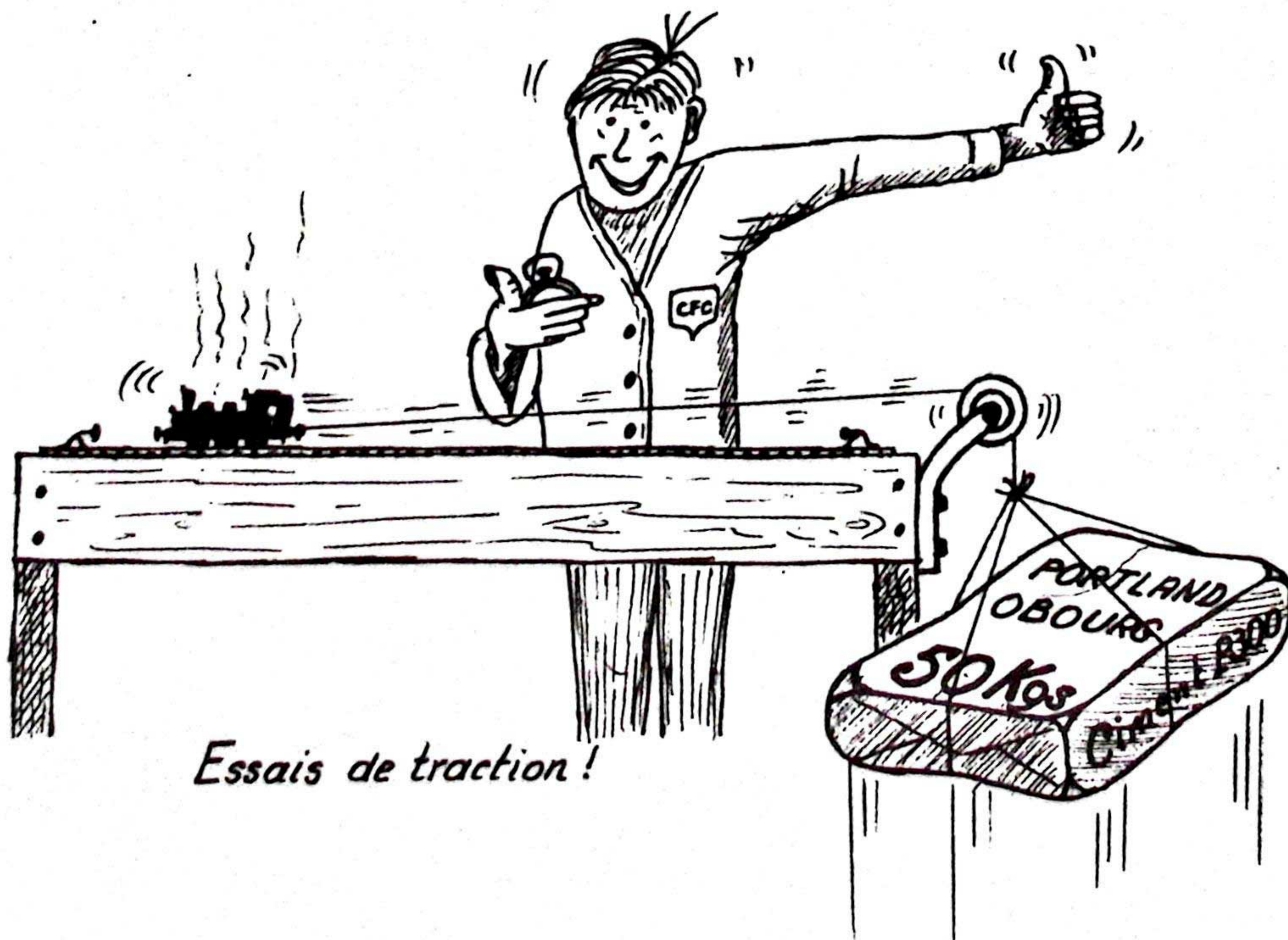
- Vous pouvez toujours allonger les R.P., mais celui-ci se répartissant de moitié dans l'AL et dans la courbe, c'est aux dépens de la longueur de vos AL et des développements circulaires.
- N'oublions pas que ce déboitement existe aussi dans la réalité. Vous pouvez l'observer en gare du Midi par exemple, là où il y a des appareils de voies dans les quais. La voie déviée d'un appareil de voie a un rayon de  $\pm 200$  m, et à la hauteur des aiguilles permettant la déviation, n'étant pas possible de prévoir un R.P., on construit le quai en retrait de quelques centimètres par rapport à la ligne droite (ou courbe) générale pour tenir compte du déboitement des wagons empruntant la voie déviée.

Dans un prochain article, nous verrons comment combiner R.P. et accroissement de dévers.

Claude Ansiau

(A suivre)

## Humour



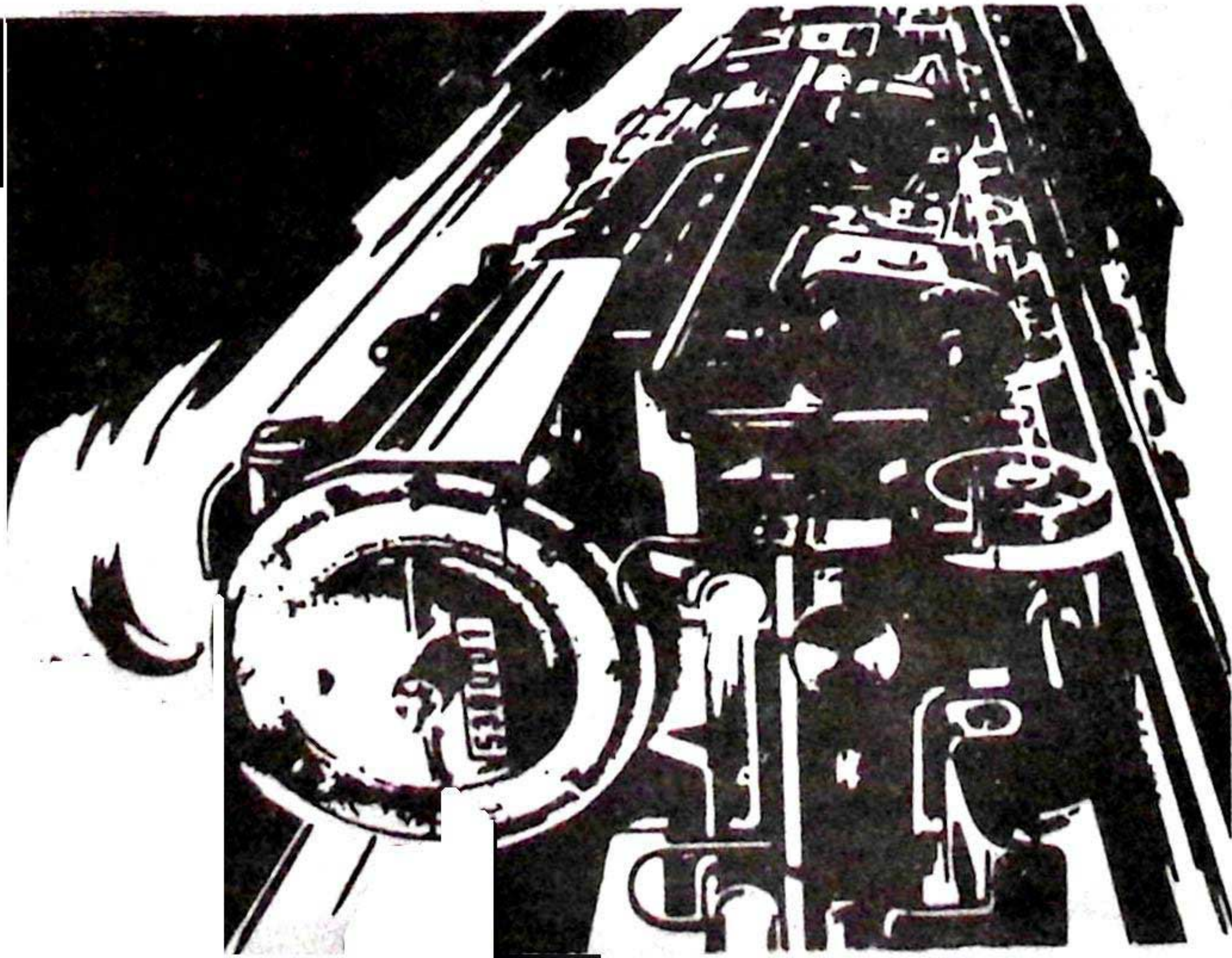
Essais de traction!

Christian

# Expo trains

UN WEEK-END INOUBLIABLE POUR TOUTE LA FAMILLE

## modélisme



## TAMINES

2 - 3 - 4 NOVEMBRE

de 10 h. à 20 h.

Salles de l'ATHENEE  
Rue de l'Enseignement

UNE EXPOSITION 3 X PLUS GRANDE QUE L'AN DERNIER

### MODELISME

o + de 50 exposants proposent :

- Avions, camions, autos, bateaux, trains...
- Matériel militaire, dioramas, figurines

o Modélistes au travail

Réalisations et explications

o "Grand slot racing,"

Course de voitures électriques  
sur piste

o Grande compétition

de voitures "radio-commandées", avec  
la participation du club de Charleroi et du  
Champion de Belgique

## U N I Q U E A V O I R

### EXPO TRAINS

o + de 15 réseaux (Toutes les échelles)

dont 10 appartenant à des privés, clubs

o 1 réseau géant 10 M/5 M

- Décoration naturelle réalisée par l'Institut  
Horticole de l'Etat à Gembloux

o Trains vapeur à l'extérieur

o Représentation des grandes firmes

MÄRKLIN, FLEISCHMANN, ROCO, LILIPUT,  
MINITRIX, LIMA, JOUEF, ARNOLD, PIKO...

o Participation de la S.N.C.B.

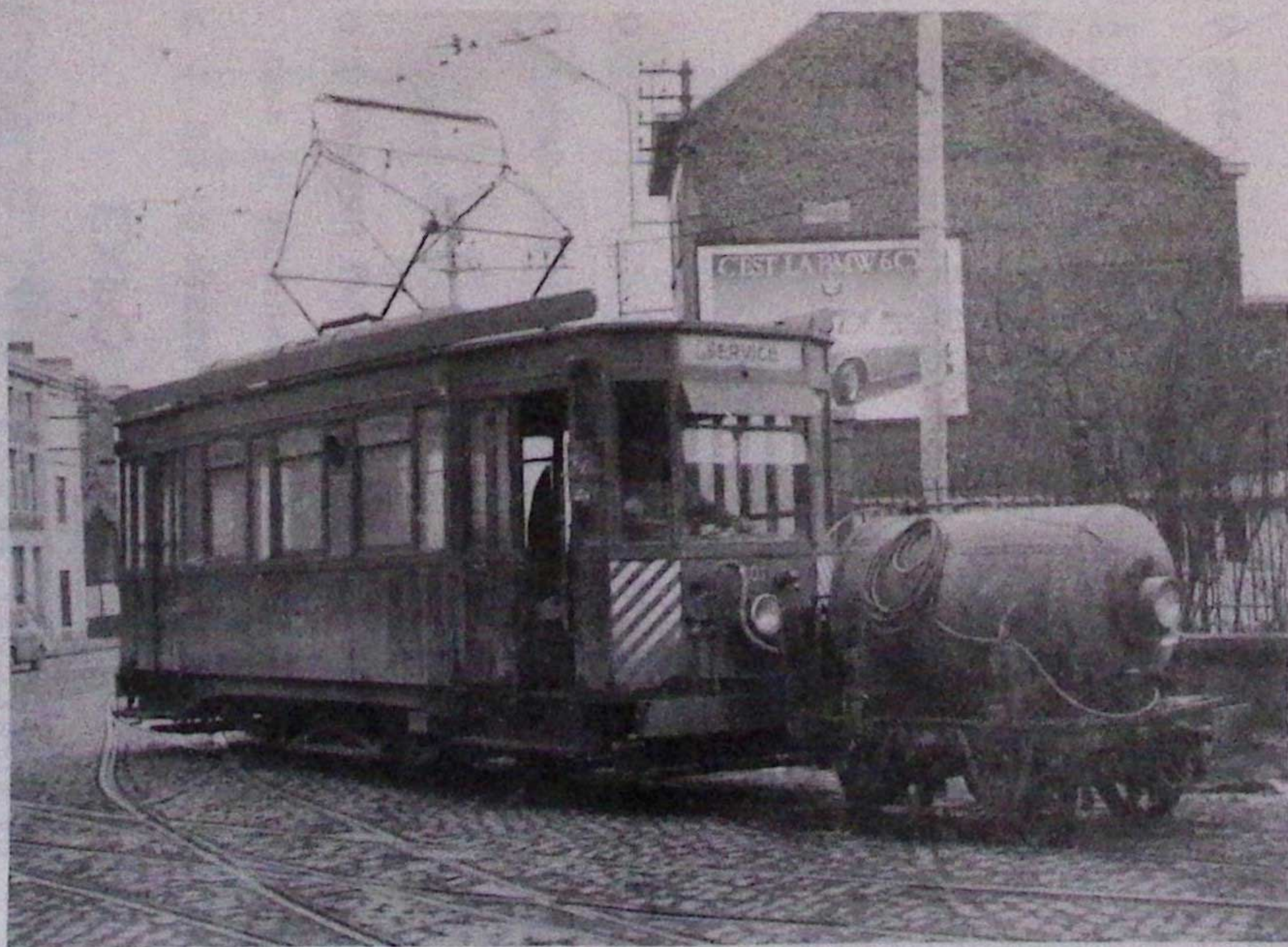
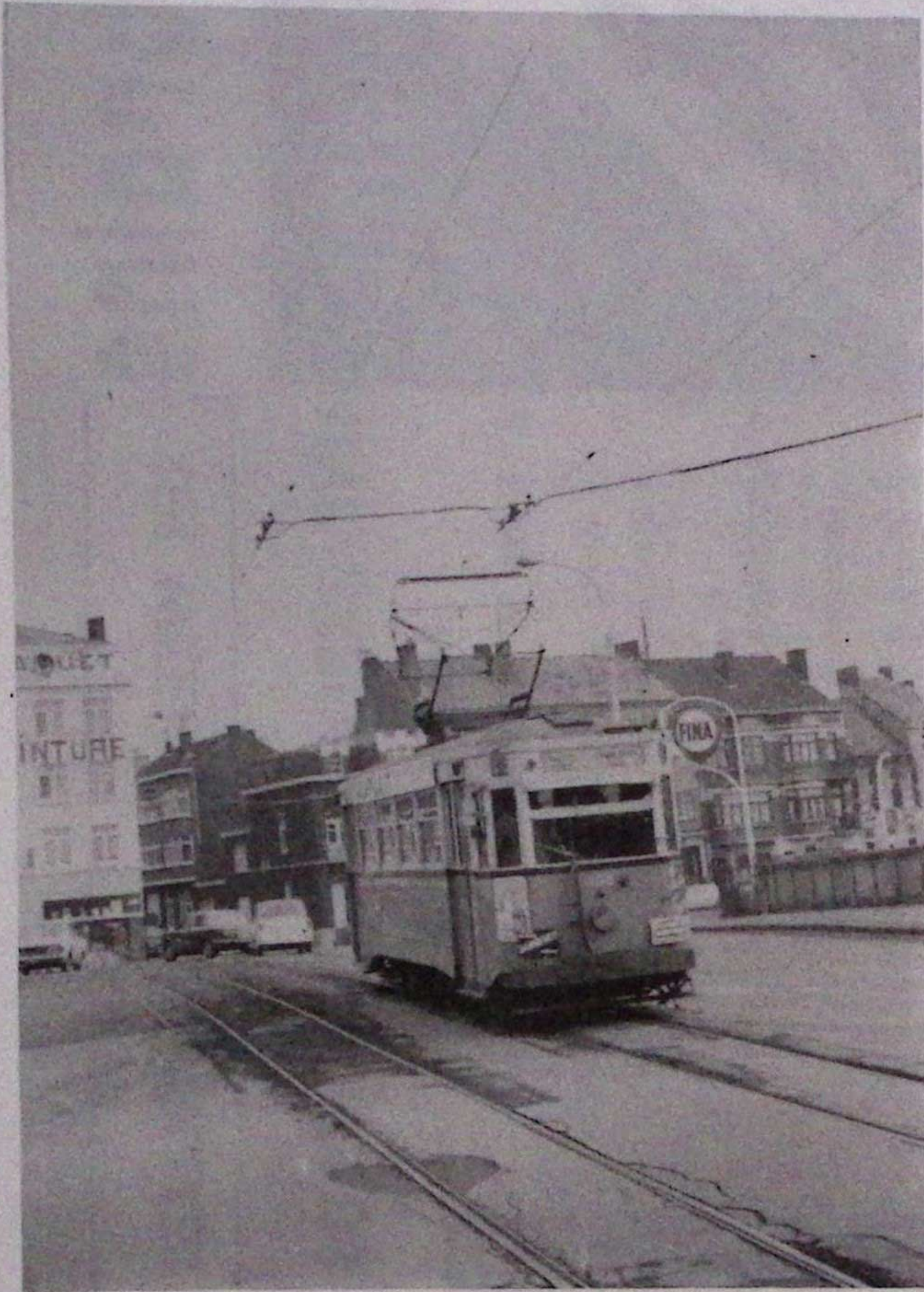
Documentation, photos, maquettes, affiches,  
dias...

o Artisans au travail

Réalisation de locomotives  
Réseaux en construction

o Expositions : de peintures, timbres,  
ancien matériel roulant,  
lampes, billets...

Résultats du grand concours de dessins pour enfants



EN PARCOURANT :

Rail Magazine: septembre 1984.

Les lignes du Jura français. Belgique: le plan IC-IR: quatre pages bien illustrées, y compris un "poster" d'autorails 45 en Ardennes. Souvenirs des Mountain de l'Ouest. Des nouveautés en modélisme.

Rail Miniature Flash: septembre 1984.

Les locomotives 130 D & E du Sud-Ouest. Un dépôt d'essences des Armées. Faire des moulages en métal blanc.

Loco Revue: septembre 1984.

Peinture de vos modèles: utilisation des aéroglyphes. Caténaire en N. Un collectionneur d'autorails en HO. HOm: la normalisation des modules. Commande opto-électronique pour pont tournant.

Continental Modeller: septembre-octobre 1984.

Les Pacific Est-allemandes et les modèles HO de Piko. Vapeur en Indonésie.

Mélanges d'écartements au Portugal: 1 m et 1,67 m. Les premiers autorails en Suède (nous concerne, puisque l'autorail Type 650 venait de Suède).

Model Railroader: septembre 1984.

"Kitbashing" de bâtiments: des techniques intéressantes. Histoire de la traction diesel aux USA. Comment fonctionne une loco diesel. Photographier vos réseaux: un Hobby dans le Hobby ! Utilisez votre caméra vidéo dans votre réseau !

La Vie du Rail: septembre 1984.

1958: 200 kmh dans la Vallée du Rhône. Le "Transrapid", ou la recherche en Allemagne de la sustentation magnétique en essais. Les trains routiers ! Modélisme.

1959: Pologne: la "Magistrale centrale" et la "Voie française". - 1960: San

Francisco: Retour des Cable Cars. Modélisme.- 1961: Nantes.

Tram 2.000: mai 1984;

Hainaut: encore des suppressions. Guide photo des Vicinaux en Hainaut.

Tram 2.000: n° 37: juin; n° 38: août 1984.

Nouvelles des trams en Belgique.

Correspondance: juillet-août 1984.

Clin d'oeil sur les quais de gare de la SNCB.

Ferro-Flash Namur: août 1984.

Rétro-Rail: la Dorsale Wallonne. Un sacré cadeau de l'Etat à la SNCB: les Type 31. Wagon Tads de la SNCB à partir de Lima. Les voitures M 2.

Modelspoorvrienden Brugge: septembre 1984.

Après une étude du Type 41, des précisions sur le modèle Roco de la Type 90.

Correspondance: septembre-octobre 1984.

Plans des voitures M.

VeBOV koerier: mai-juin-juillet 1984.

Très important: liste de tous les matériels moteurs et répartition par province et dépôts. Concerne la SNCB, la SNCV, MIVA, STIB, STIC, STIL, STIV, MIVG. Bref, tout le matériel des diverses Sociétés de Transport en commun en Belgique, aussi bien sur rail que bus !! (57 pages!!!)

**ACTUALITE S.N.C.B.**

Commande de Voitures pour le Service International

Nos précédentes éditions vous avaient informés que l'année 1984 verrait la commande de 125 voitures destinées au trafic international. Le carnet des charges a été publié et la commande de HV I6 et I10 se subdivise en deux lots :

- 1er lot,            35 HV    I6 B  
                          45 HV    I10 B
- 2ème lot,         18 HV    I10 B  
                          6 HV    I10 BDKX  
                          21 HV    I10 A .

Signalons qu'à l'origine 65 HV I6 et 135 HV I10 sont prévues; il resterait donc à commander dans les prochaines années 12 HV I6 et 63 HV I10 .

*M.Th. 31/07/84*

Programme d'Electrification

<u>1985</u>	Ligne <u>89</u> - Zottegem - Oudenaarde - Kortrijk.
<u>1986</u>	Ligne <u>90</u> - Denderleeuw - Geraardsbergen - Ath - Jurbise; <u>94</u> - Halle - Enghien - Ath - Leuze - Tournai; <u>140</u> - Charleroi - Fleurus - Ottignies.
<u>1987</u>	Ligne <u>20</u> - Hasselt (Y Beverst) - Maastricht - Aachen ?! <u>66</u> - Brugge - Lichtervelde - Kortrijk; <u>69</u> - Kortrijk - Comines - Ieper - Poperinge; <u>97</u> - Saint-Ghislain - Quiévrain; <u>154</u> - Namur - Yvoir - Dinant; <u>167</u> - Arlon (Autelbas) - Athus.
<u>1988</u>	Ligne <u>43</u> - Angleur - Rivage - Marloie.
<u>1990</u>	Ligne <u>15</u> - Herentals - Mol; <u>19</u> - Mol - Neerpelt.

*M.Th. 30/06/84*



17  
MATERIEL MOTEUR S.N.C.B.

MODIFICATION A L'EFFECTIF - NUMEROTATION - DEMOLITION

COURANT 1983

Matériel Transformé

AR 4307 MBX passé au Service ES Caténaire (pour transformation);  
4612 ATH passé au Service ES Caténaire Visé (transformé);  
4906 GMN passé au Service ES Caténaire Mons (pour transformation!).

HLDE 5307 devenue 5214 FEO le 01/07/83 (cabines flottantes);  
5302 devenue 5215 FEO le 01/07/83 (cabines flottantes).

HLDH 6502 devenue 7502 FNDM le 01/02/83;  
6503 devenue 7503 FNDM le 01/02/83 (fin de la série 65).

Engins Rayés ou Mis Hors Service

AM 028 (rayée).

HLE 2903, 2911 (rayées);  
2904 à 10, 2912, 2913, 2920 (HS).

AR 4303, 4311, 4317, 4323, 4331 (rayés).

HLDE 5955 (rayée);  
6017, 6023, 6026, 6043, 6051, 6063X, 6072, 6076X, 6081X, 6085,  
6090, 6091, 6104, 6107, 6112 (15 unités série 60/61 rayées).  
6310 (rayée).

HLDH 6401, 6403, 6405, 6406 (rayées, fin de la série 64).

HLM 7202, 7206, 7215 (rayées).

M. Th. 31/07/84

Liste alphabétique des abréviations du nom des gares belges

ANS	Ans	FEO	Ronet	FKG	Genk
AS	As	FEQ	Clabecq	FKI	Kontich
ATH	Ath	FELS	Ertvelde	FKK	Knokke
EPP	Poperinge	FES	Essen	FKL	Laeken
FAD	Schoonaarde	FET	Herent	FKLO	Eeklo
FAH	Hautrage	FFC	Farciennes	FKO	Okegem
FAI	Hauchies	FFL	Fontaine l'Evêque	FKP	Kapelle o/d Bos
FAK	Alken	FFM	Familleureux	FKR	Merelbeke
FAN	Ename	FFV	Neufvilles	FKTH	Kalmthout
FAO	Aiseau	FFR	Frasnes-lez-Buissenal	FKV	Viane-Moerbeke
FAR	Aarsele	FFW	Flawinne	FKW	Opwijk
FAT	Haacht	FGA	Gavere	FL	Liège
FAZ	Anzegem	FGB	Jabbeke	FLB	Lembeek
FBC	Braine-le-Comte	FGD	Gent-Stapelplaats	FLC	Lichtervelde
FBCL	Bruxelles-Central	FGDM	Gent-Dampoort	FLD	Landen
FBD	Braine l'Alleud	FGE	Balegem-Zuid	FLE	Lede
FBG	Brugelette	FGED	Balegem-Dorp	FLF	Floreffe
FBK	Blankenberge	FGH	St Ghislain-Hornu	FLGP	Liège-Palais
FBKI	Bruxelles-Petite-Ile	FGL	Gosselies	FLK	Lokeren
FBMZ	Bruxelles-Midi	FGM	Galmaarden	FLM	Landegem
FBN	Bruxelles-Nord	FGN	Buggenhout	FLN	Lessines
FBOW	Bruxelles-Ouest	FGO	Rhode-Saint-Genèse	FLO	Antwerpen L.-Oevev.
FBPH	Bruxelles-Pannenhuis	FGND	Gent-Noord	FLR	Lier
FBR	Beveren	FGP	Gouy-lez-Piéton	FLS	Aalst
FBRG	Bierghes	FGRA	Geraardsbergen	FLT	Aalter
FBSC	Basècles	FGRB	Gent-Robot	FLU	Luttre-Pont à Celles
FBSG	Berchem-Sainte-Agathe	FGS	Ghislenghien	FLV	Leuven
FBX	Bressoux	FGSP	Gent-Sint-Pieters	FLVK	Leuven Kom
FBY	Bassily	FGST	Gent-Oost	FLY	La Croyère
FCA	Callenelle	FGU	Buizingen	FLZ	Leuze
FCB	Schellebelle	FGZH	Gent-Zeehaven	FM	Mechelen
FCH	Chênée	FH	Halle	FMB	Boom
FCL	Châtelineau	FHA	Haaltert	FMC	Mouscron
FCR	Charleroi	FHE	Haren-Noord	FME	Menen
FCRO	Charleroi-Ouest	FHI	Heist	FMG	Maldegem
FCS	Ecaussinnes	FHL	Harelbeke	FMHT	Merchtem
FCV	Berchem	FHM	Hamme	FMI	Marcinelle
FCX	Micheroux	FHR	Herbesthal	FMK	Moerbeke
FCZ	Marche-lez-Ecaussinnes	FHS	Hasselt	FML	Melle
FD	Deinze	FHT	Herentals	FMN	Manage
FDD	Denderleeuw	FHV	Havennes	FMR	Marchienne au Pont
FDF	Duffel	FHZ	Herzele	FMRS	Marchienne-Est
FDG	Diegem	FI	Ieper	FMS	Mons
FDK	Adinkerke	FID	Idegem	FMT	Moustier
FDN	Oudenaarde	FIE	Bilzen	FMU	Remicourt
FDO	Drongen	FIH	Ghlin	FMY	Montignies (form)
FDP	Dampremy	FIK	Diksmuide	FMZ	St Denijs-Boekel-Neder zwalm
FDR	Dendermonde	FIZ	Muizen	FN	Antwerpen Centraal
FDT	Diest	FJE	Nijlen	FNDM	Antwerpen Dam
FEA	Cheratte	FJM	Jemappes	FNDS	Antwerpen Dok & Stap.
FEG	Grembergen	FJR	Jurbise	FNF	Franière
FEI	Eine	FJS	Jemeppe-sur-Sambre		
FEK	Lebbeke	FJT	Jette		

**En librairie**

Activités "Editions" du GTF asbl en 1984

\*Trans-Fer spécial n°2

Numéro spécial de 120 pages et non moins de 110 photos, plans et illustrations diverses, consacré à l'histoire du chemin de fer dans l'Entre-Sambre-et-Meuse. Histoire de la ligne Charleroi - Mariembourg - Vireux-Molhain et ses antennes vers Thuillies, Laneffe, Florennes, Philippeville, Ermeton-sur-Biert, Couvin ; tous renseignements utiles sur la réouverture de la ligne Mariembourg - Couvin en juin dernier. Description complète et illustrée du Chemin de Fer à vapeur des Trois Vallées, avec état du matériel moteur et remorqué.

prix : 300F + 15F (envoi) = 315F

Cet ouvrage est de stock au C.F.C. et peut être obtenu aux réunions ou franco après versement de 315 francs au compte

271-0061822-65 du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

Banque G HOUDENG

en spécifiant bien l'objet de la communication

\*Trans-Fer hors série "Le pays de Herve en train, tram et trolleybus"

Numéro de 88 pages avec 88 pages et une xsoixantaine d'illustrations. Histoire de la ligne Liège - Battice - Plombières (n)° 38), du tram 10 Liège - Fléron et du trolleybus qui lui avait été substitué.

prix : 150F + 10F (envoi) = 160FB

Pour obtenir cet ouvrage, il suffit de faire le versement correspondant au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1 en spécifiant bien l'objet de la commandé en communication.

**RETRO**

Appel pressant de notre ami J. CASIER qui recherche des photos ou documents sur: locomotive à vapeur T7

locomotive diesel 211 ou série 64

pour publication de nouveaux livres sur ces machines

Vos photos sont à faire parvenir à votre secrétariat qui transmettra

**Dernière minute**

La Maison Jocadis communique que :

- les kits MASTICA seront disponibles sous peu.
- les têtes de voiture pilote pour M2 Lima sont disponibles.
- Série 27 Lima disponible en principe à la sortie de votre bulletin.

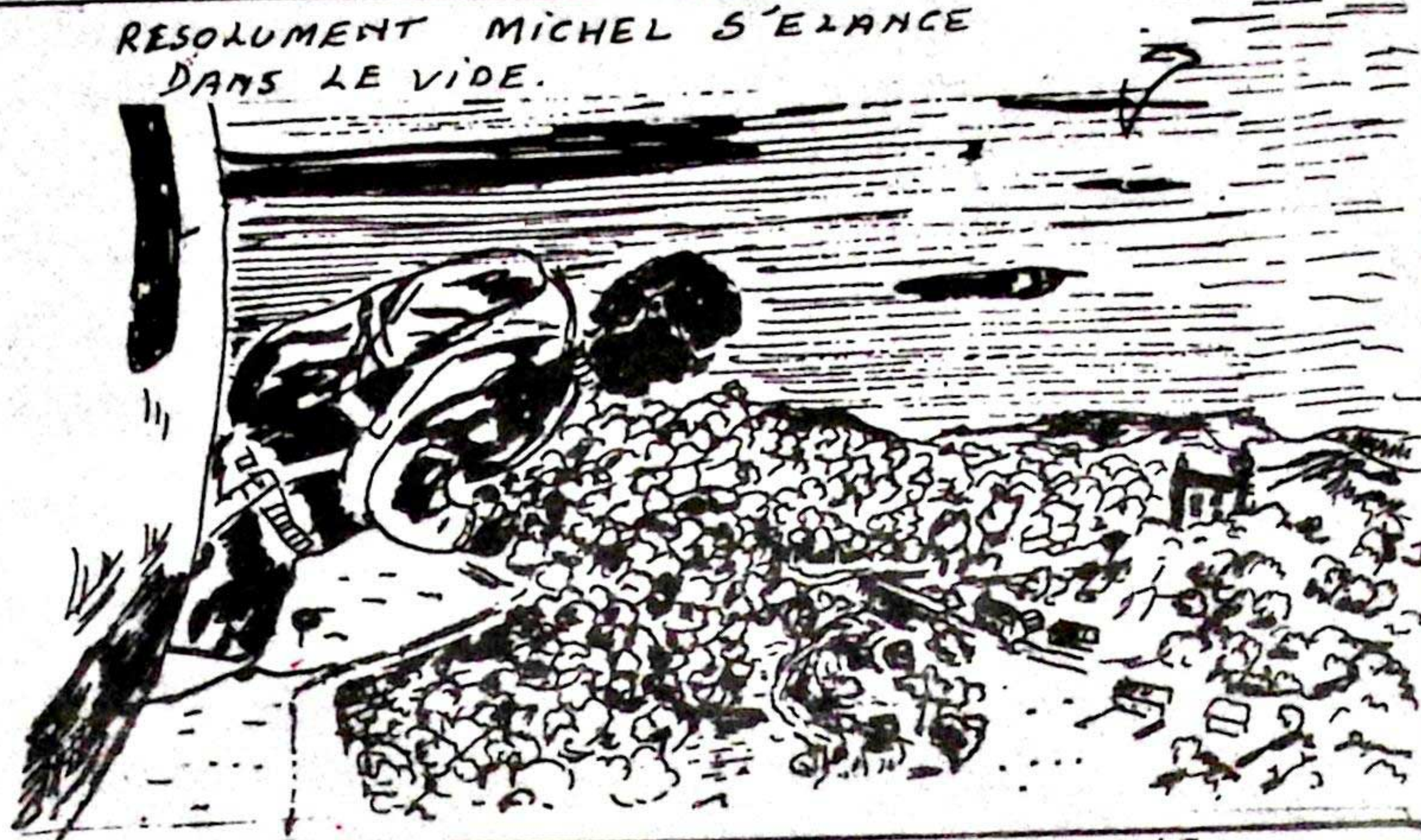
# Le Mystère de la Carrière

de et Leo

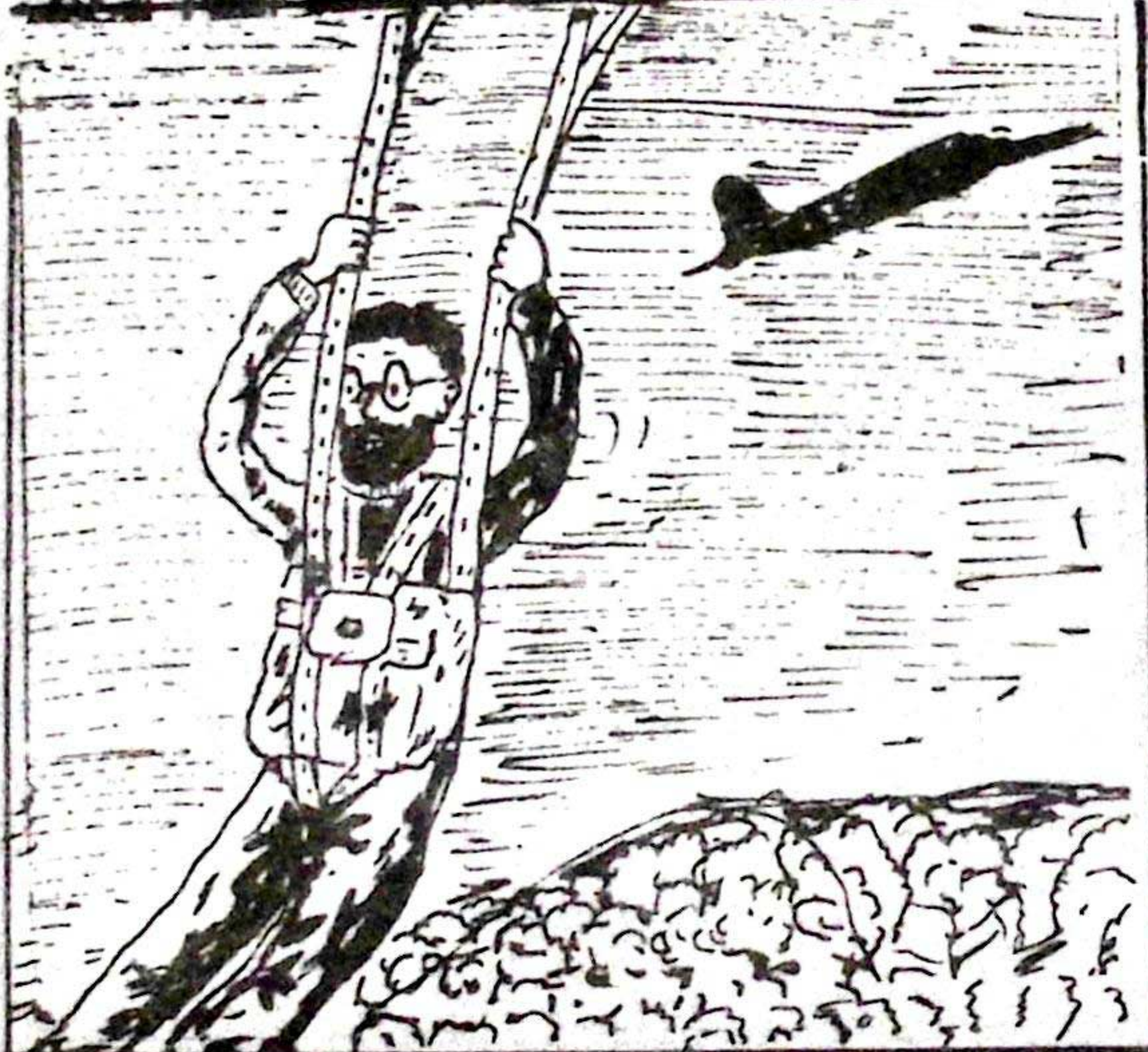
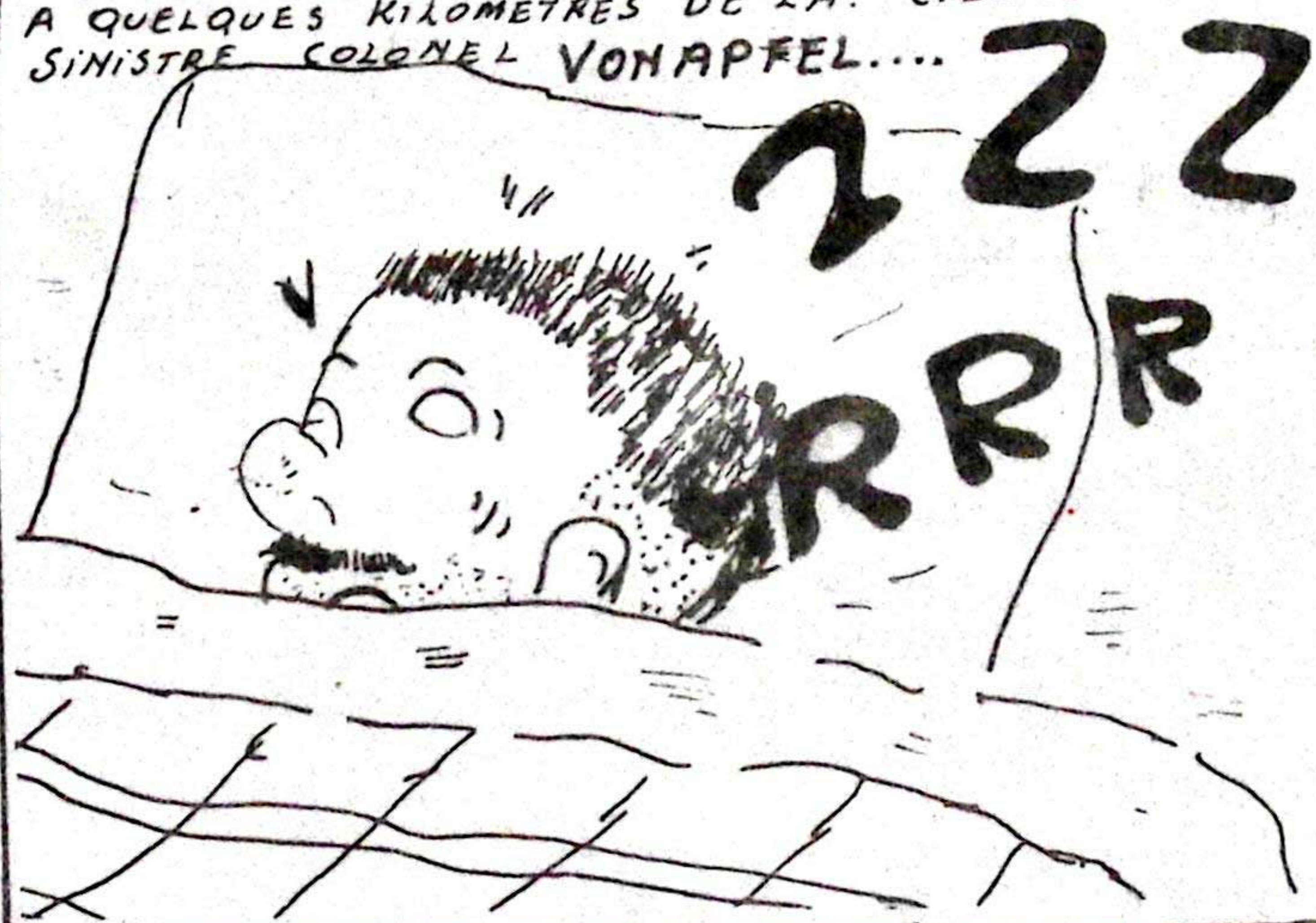
RESOLUMENT MICHEL S'ELANCE  
DANS LE VIDE.



DANS DEUX SECONDES, TU SAUTES. BON AMUSEMENT



A QUELQUES KILOMETRES DE LA. CHEZ LE  
SINISTRE COLONEL VON APPEL....



A SUIVRE.

# Wagon Frigorifique Bière Battin

CFL

WAGON HO-Echelle 1/87



Série limitée et exclusive A.M.F.L. - (aucune réédition est possible)

## L'ASSOCIATION DES MODELISTES FERROVIAIRES DE LUXEMBOURG

WALFERDANGE (Grand-Duché de Luxembourg)

Édite le deuxième wagon luxembourgeois d'une série limitée  
et exclusivement fabriquée pour l'A.M.F.L.

**No 2: Wagon Frigorifique Bière Battin** - autorisé par la Brasserie Battin

**Couleur caisse:** vert Battin - **Toiture:** argenté/noir

**Décoration et inscriptions:** suivant photo ci-dessus.

**Livraison:** Fin 1984

A ENVOYER AUX ÉDITIONS DE L'A.M.F.L. B.P. 40 L-7201 WALFERDANGE  
BANQUE U.C.L. No 64-143492-11-00 GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG AVANT LE 31.10. 1984

### SOUSCRIPTION

AU PRIX DE 480 FLux (Luxembourg) 500 FLux (étranger) (T.T.C.) - PRIX DE VENTE APRÈS LA SOUSCRIPTION 550 FLux (T.T.C.).

Par la présente M. ....

demeurant à ..... code postal.....

Pays..... rue.....

souscrit..... wagon(s)

La somme de ..... à été versée au Compte de la Banque U.C.L. No 64-143492-11-00  
des Éditions de L'A.M.F.L.

DATE:

SIGNATURE: