

FERR



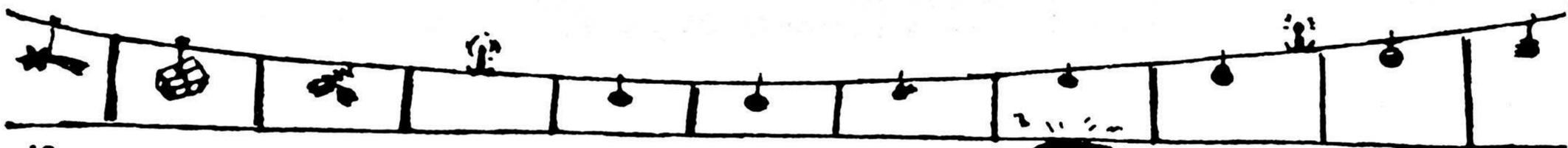
POSTE - si retour :
J. DELCOURT
Rue E. Hulin, 22
7111 Saint-Vaast



FLASH

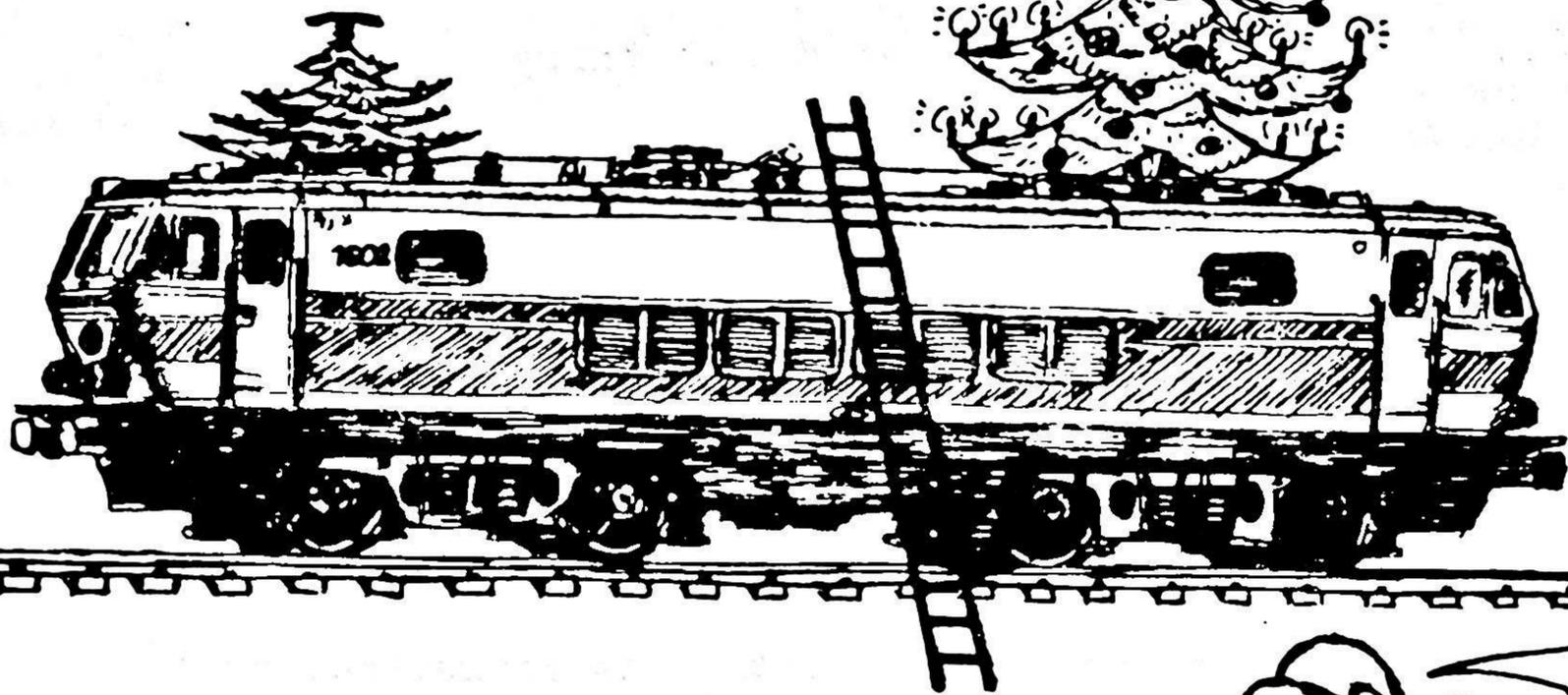
N° 9

DECEMBRE 1984



DONAT - 7070 HOUDENG - GOEGNIES

ED. RESP RICHARD DEBLIQUIT - 28.R. ST



Christina

CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

MENSUEL

MODELISME DOCUMENTATION
INFORMATIONS FERROVIAIRES



*Je me demande
ou se trouve la
cheminée ???*

C.F.C.

C.F.C.

C.F.C.

Relations Publiques et
Secrétariat BRUXELLES:

Michel BROIGNIEZ

Allée des Jonquilles, 18

5865 - WALHAIN-SAINT-PAUL

Secrétariat CENTRE:

Henri HAUBE

Rue Docteur Grégoire, 51

7100 - LA LOUVIERE

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

Les articles et photos pour
FERRO-FLASH sont à faire
parvenir à :

Henri HAUBE

Rue Docteur Grégoire, 51

7100 - LA LOUVIERE

Les revues à :

Pierre HAUTEFIN

Chaussée de Mons, 125

7160 - HAINE-ST-PIERRE

Les demandes d'anciens
FERRO-FLASH à :

Maurice FRANCOIS

Rue Eugène Hulin, 22

7111 - SAINT-VAAST

Comptes Bancaires

CENTRE

271-0061822-65

Club Ferroviaire du Centre

HOUDENG-GOEGNIES

BRUXELLES

068-2027267-91

Club Ferroviaire du Centre

SECTION BRUXELLES

Montants des cotisations

Membre avec service
FERRO-FLASH : 500 Frs

Membre sans service
FERRO-FLASH : 250 Frs

Membre bienfaiteur :
800 Frs 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

Joyeux Noël et

Bonne Année 1985

Mois de Janvier 1985 : REUNION MENSUELLE

Samedi 26 janvier 1985 au local, rue
R. A. Renard à Houdeng-Goegnies.

Au programme :

14h00 : ouverture des portes.

15h00 : projection de diapositives

"50 ANS DE TRANSPORT VOYAGEURS"

Le parc des voitures de la S.N.C.B.

par Michel Thiry

Bien entendu, apporter aussi vos modèles
réduits.

REUNION HEBDOMADAIRES :

Tous les vendredis soir au local,
R. A. Renard à Houdeng-Goegnies à
partir de 19h30 et jusque ...

ATTENTION : TRES IMPORTANT

Changement d'adresse du secrétariat de
la section de Bruxelles.

Depuis le 1er décembre 1984 :

Monsieur Michel BROIGNIEZ

Allée des Jonquilles, 18

5865 - WALHAIN-SAINT-PAUL

Ferro-Flash décline toute responsabilité quant aux opinions formulées dans
dans les articles, celles-ci n'engageant que leurs auteurs.

REPORTAGE

TRAVAUX D'AMENAGEMENT SUR LA LIGNE 98

Le week-end des 27 et 28 octobre 1984 ont eu lieu à Flénu divers travaux d'aménagement permettant de supprimer à nouveau deux tronçons de ligne.

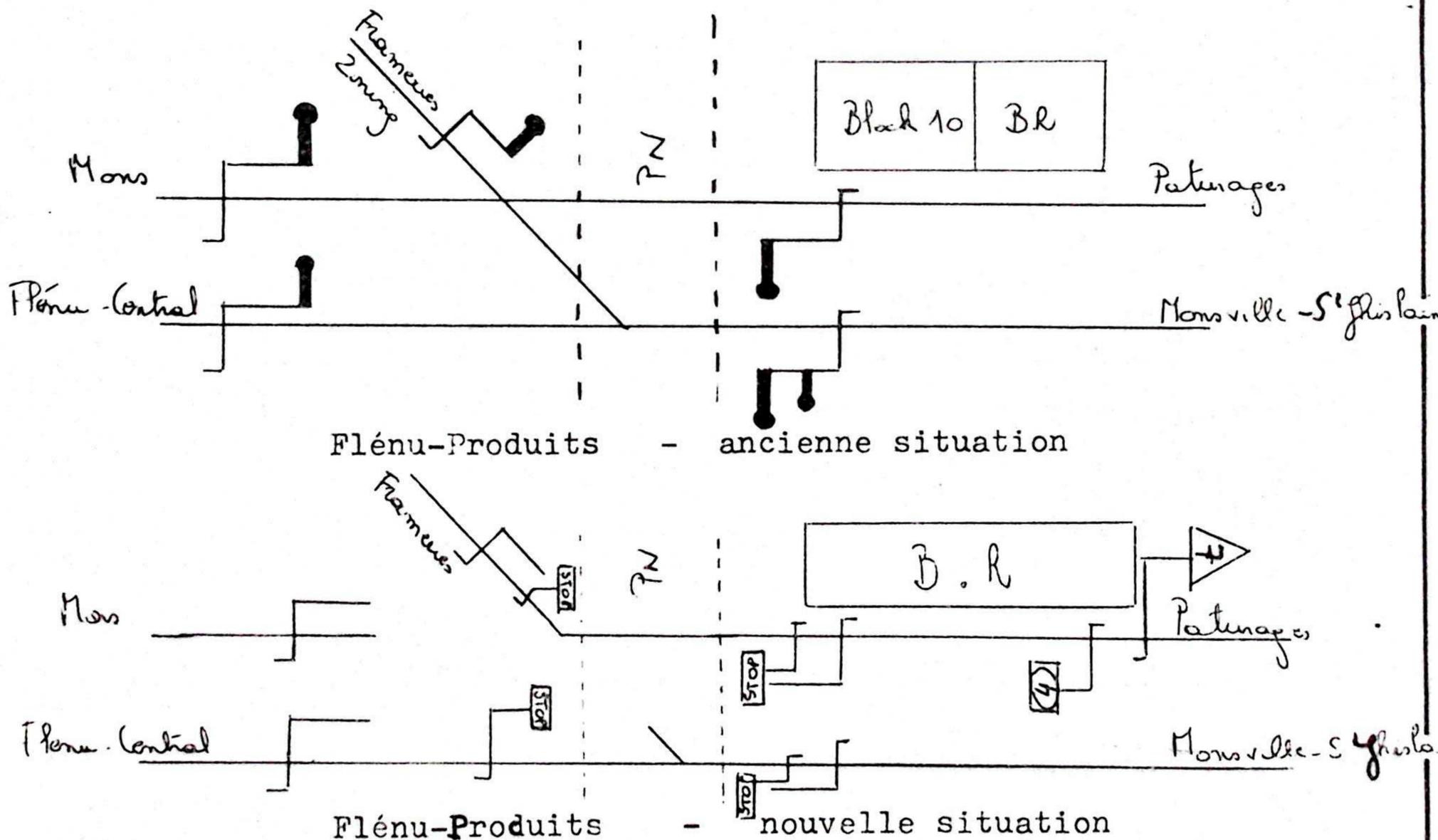
La traversée de la ligne 98C St Ghislain-Monsville-Flénu-Frameries et 98 Mons-St Ghislain via Pâturages, a été déposée. Un tronçon de voie permet maintenant aux trains venant de Pâturages de se rendre à Frameries Zoning, chose impossible auparavant. Par contre, il n'est plus possible d'effectuer les liaisons Mons-Flénu-Pâturages et St Ghislain-Flénu-Frameries Zoning via Monsville.

Les signaux mécaniques à deux positions de Flénu ont été démontés (ils avaient été repeints il y a deux ans...); le passage à niveau, lui aussi à commande mécanique, est maintenu. Sa manoeuvre est toujours effectuée à l'aide de l'ancien treuil, mais l'enclenchement avec les signaux est évidemment supprimé.

Ces aménagements permettent de desservir le zoning de Frameries avec la machine de manoeuvre desservant Pâturages (d'où gain de temps, de locomotive et de personnel).

Les tronçons de ligne Cuesmes-Flénu Produits et St Ghislain-Monsville-Flénu Produits sont hors service. De plus, la gare de Monsville a été fermée à tout trafic le 31 octobre.

Intretemps, à Cuesmes, la liaison parcourable à 60 km/h qui permettait aux trains venant de Pâturages de rejoindre la ligne 96, sera démontée dans les prochaines semaines. Elle avait été placée au début de 1983.



B. DIEU

MODELISME

LE TRAVAIL DES TOLES EN LAITON

FABRICATION DU CHASSIS ET DU PLANCHER

Toujours en se référant au plan et à la documentation; préparer les tôles latérales du chassis et le plancher de la locomotive ou wagon.

Pour résister aux chocs, pour donner du poids au modèle, pour le rigidifier, nous employons ici de la tôle de 0,8 mm à 1,2 mm. Prévoir les trous de fixation pour les bogies, le trou pour le moteur ou toute autre ouverture.

MONTAGE DE L'ENSEMBLE

Ne vous découragez pas, vous allez seulement commencer à vous énerver et à dire des gros mots.

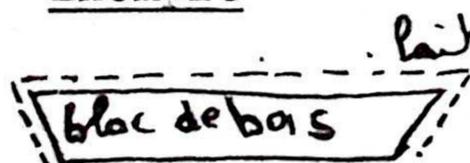
C'est ici que les romains s'empoignèrent et ne se firent aucun mal. J'espère que vous non plus vous ne vous ferez aucun mal en employant le fer à souder de 500 W.

Après avoir fait épouser les formes du bloc de bois par les diverses pièces du chassis et de la caisse en vous servant d'un petit marteau en bois, en plastic dur ou en caoutchouc, soudez les entre-elles

Pour que la soudure tienne bien, il convient de nettoyer les pièces d'une façon parfaite et de les décaper avec une solution d'acide chlorhydrique adoucie par l'introduction d'un morceau de zinc. On laisse fondre ce zinc jusqu'au moment où le liquide cesse de pétiler et de fumer. Il sera alors devenu blanc (il était jaune à l'origine) et beaucoup moins abrasif.

Il est préférable de se demander, avant de souder les pièces, si l'on pourra encore extraire la caisse du bloc en bois quand le travail sera terminé.

Exemple

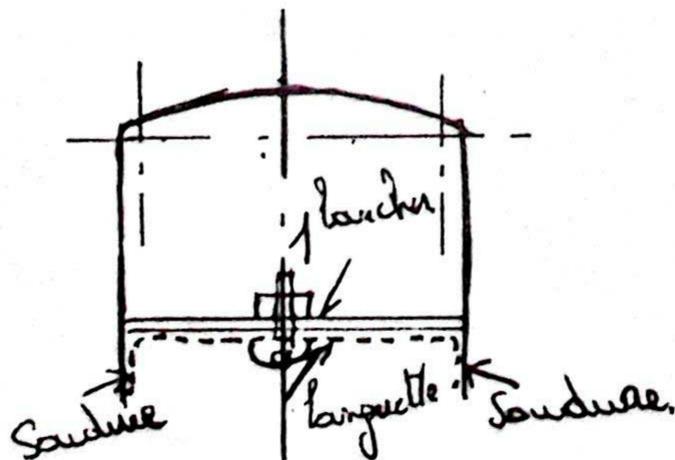


Si le modèle ressemble à ceci et que vous l'avez soudé, il ne vous reste plus qu'à le déssouder pour le faire sortir.

(Cela m'est arrivé)

FIXATION DU PLANCHER A LA CAISSE

Découper dans une tôle de 1 mm d'épaisseur des languettes de 10 mm de large et de longueur suffisante pour pouvoir être soudées simultanément sur les deux cotés de la caisse.



Forer cette languette en son milieu et fixer le plancher avec.

Nb : plancher et languette auront la même largeur.

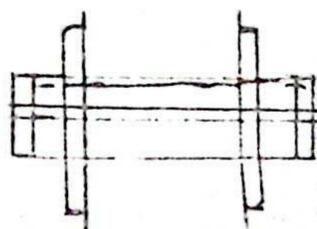
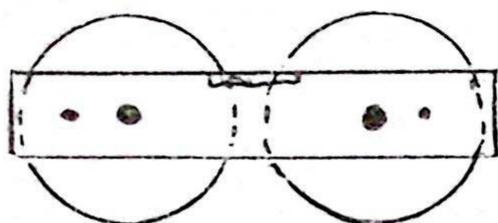
FABRICATION DES BOGIES OU DES SUSPENSIONS

Nous entrons dans la partie qui amuse certains et qui fait pester les autres.

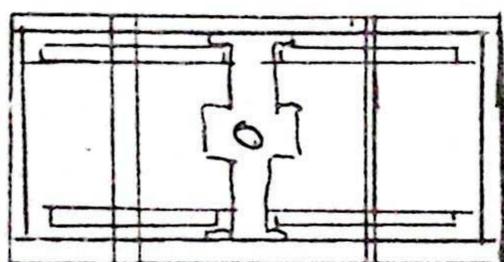
Il y en a certains autres qui arrivés à ce stade piétinant méchamment leur réalisation. Quelque fois l'épouse doit appeler un médecin car le mari devient bizarre et se met à faire le tour de son atelier en imitant une locomotive à vapeur fumée et foyer compris.

Mais n'ayez pas peur, ces cas arrivent très rarement et la majorité des personnes en restent au stade des jurons.

Toujours suivant notre plan et documentation nous devons dessiner le détail des bogies (freins, ressorts, sablières, boîte à huile). A l'aide de tout ce que vous trouverez convenable, réalisez les différentes pièces de ces bogies. Collez-les avec de la colle cyano-crylique sur les supports que vous avez découpés auparavant.



Il est évident que la forme de ce support doit correspondre à la forme véritable du bogie.



On fixera le bogie à la caisse par une vis et système de rondelles écrou et contre-écrou.

FINITION DE LA CAISSE

Après avoir mis un moteur, un système de transmission et refermé le modèle, il convient de gratter le superflu de soudure sur les parties que l'on a soudées, à l'aide d'un grattoir ou d'une lime, finir à la toile émerie. Les soudures aplanies, on enduit très finement la caisse aux endroits qui ont un relief plus ou moins irrégulier et non conforme.

On soude ou on colle tous les éléments en relief c'est à dire rampes, mains courantes, marches, etc... que l'on aura découpés préalablement. Nous avons maintenant un modèle presque terminé, il ne lui manque plus que les pantographes, des soufflets ou tout autre élément. Ces accessoires peuvent aussi être fabriqués par le modéliste.

PEINTURE

Le système de peinture dépend de chacun, le meilleur moyen est actuellement l'aérographe, un modèle peint au pinceau est moins bien fini et souvent les détails peuvent disparaître sous la couche de peinture.

Quand la peinture sera sèche, vous aurez un modèle réduit qui sera le vôtre, qui aura une valeur réelle et qui n'aura pas grand chose à envier à ses frères qui sortent d'usine.

Je vous souhaite bon amusement et bonne réussite.

Jean Murador

Les propos d'As et Stuce aidés de C. BINANE

Pour réaliser d'une manière simple et efficace un attelage court pour voiture M2 de Lima HO

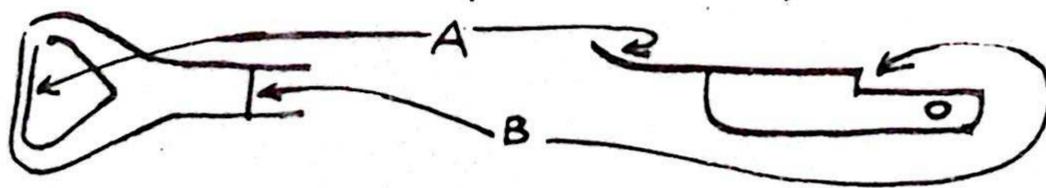
Tout le monde sait qu'un des défauts majeur du matériel roulant Lima est de posséder un attelage beaucoup trop long (et ce n'est malheureusement pas le nouvelle type 27 qui le démentira). De plus, celui-ci est moulé d'une pièce avec le bogie.

Si un attelage directement relié au bogie n'est pas nécessairement un défaut (cela permet de suivre la courbure de la voie et évite les torsions des attelages fixés en bout de chassis), le fait qu'il soit issu d'un seul et même moulage en rend pratiquement impossible le remplacement par un autre type ou une construction personnelle.

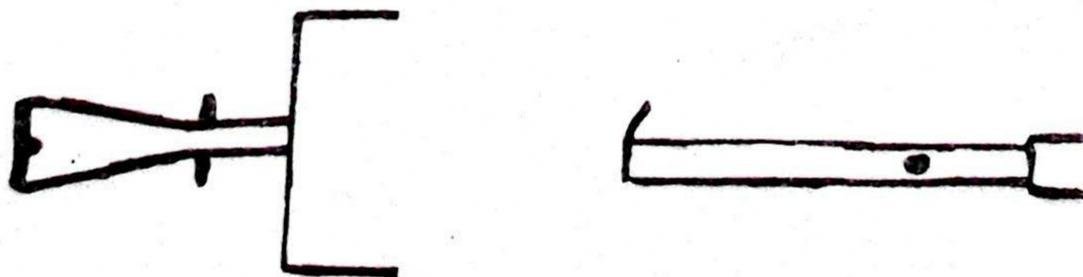
Afin donc de tirer parti de la situation existante, j'ai essayé une modification simple et qui s'est avérée très pratique et très fiable.

L'étude des données et le processus de l'opération se décompose comme suit :

- 1) L'attelage est constitué des deux pièces suivantes
 - a) la boucle métallique de forme :

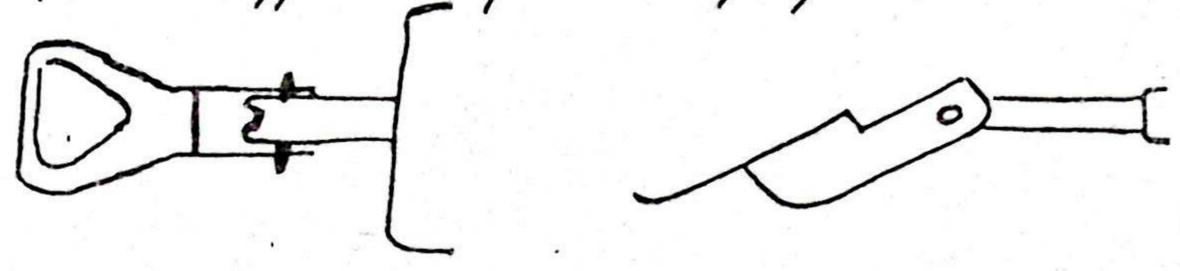


- b) la tête en plastique venant du bogie



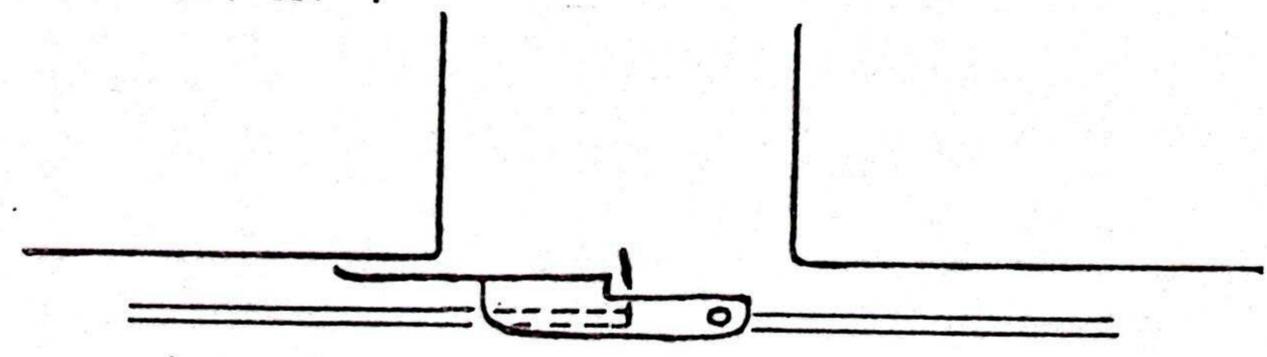
2) Si on supprime la tête de l'attelage d'une voiture, on permet à la boucle de celle-ci non plus de s'accrocher au point A mais bien au point B, ce qui représente l'appréciable de 11 m/m en moins entre les deux véhicules

3) Pour ce faire, il y a lieu de couper du couteau tranchant une des têtes d'attelage à raz des tenons de la boucle, celle-ci devenant flottante puisque n'étant plus supportée par sa propre tête :

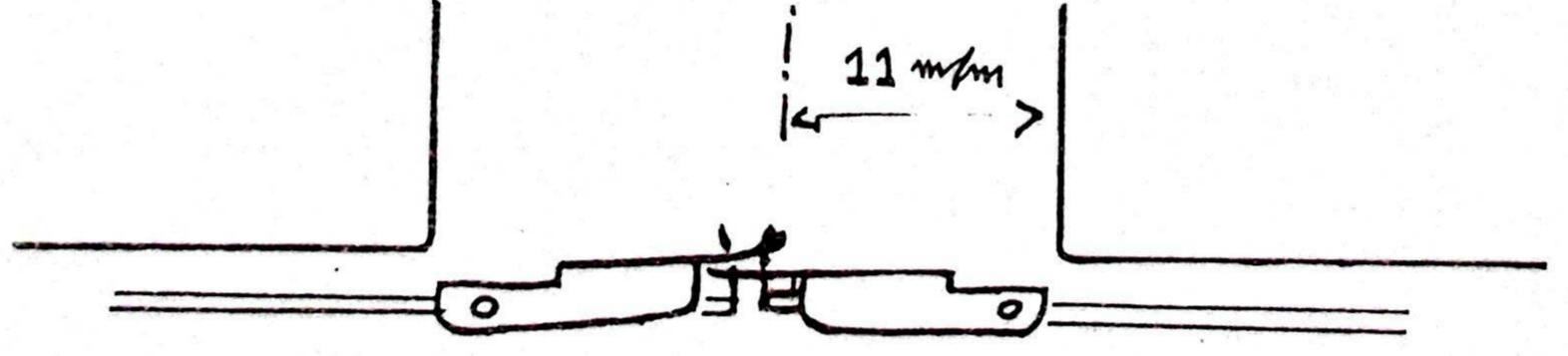


4) La boucle de l'autre voiture sera simplement retirée et la tête laissée intacte afin de recevoir la boucle flottante de la première voiture. Cette boucle pénétrera légèrement en dessous du châssis de l'autre voiture sans pour autant créer de problèmes vis à vis du châssis lui-même ou des tampons. Au contraire ceci aurait plutôt tendance à éviter un éventuel décrochage par sautellement.

5) Résultat :



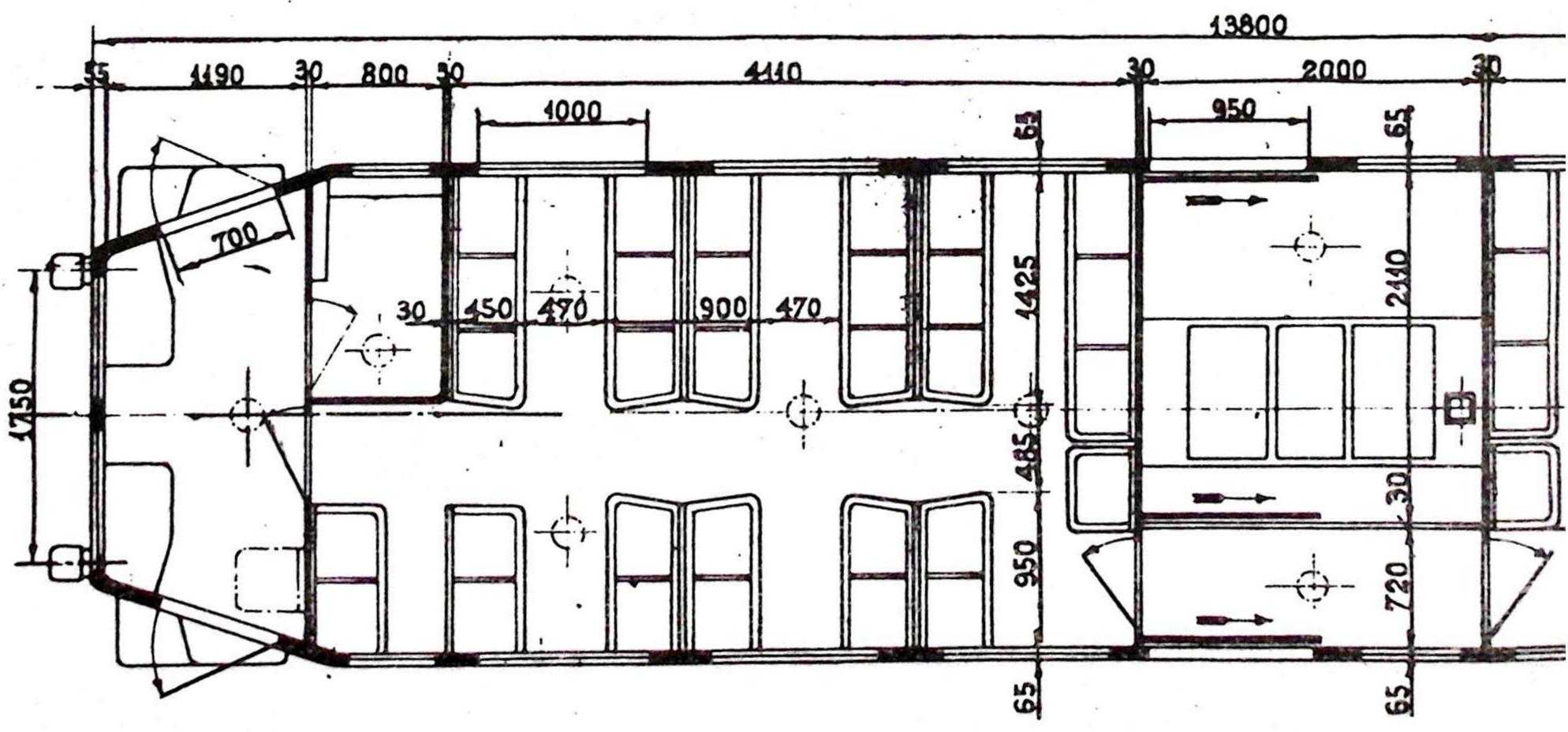
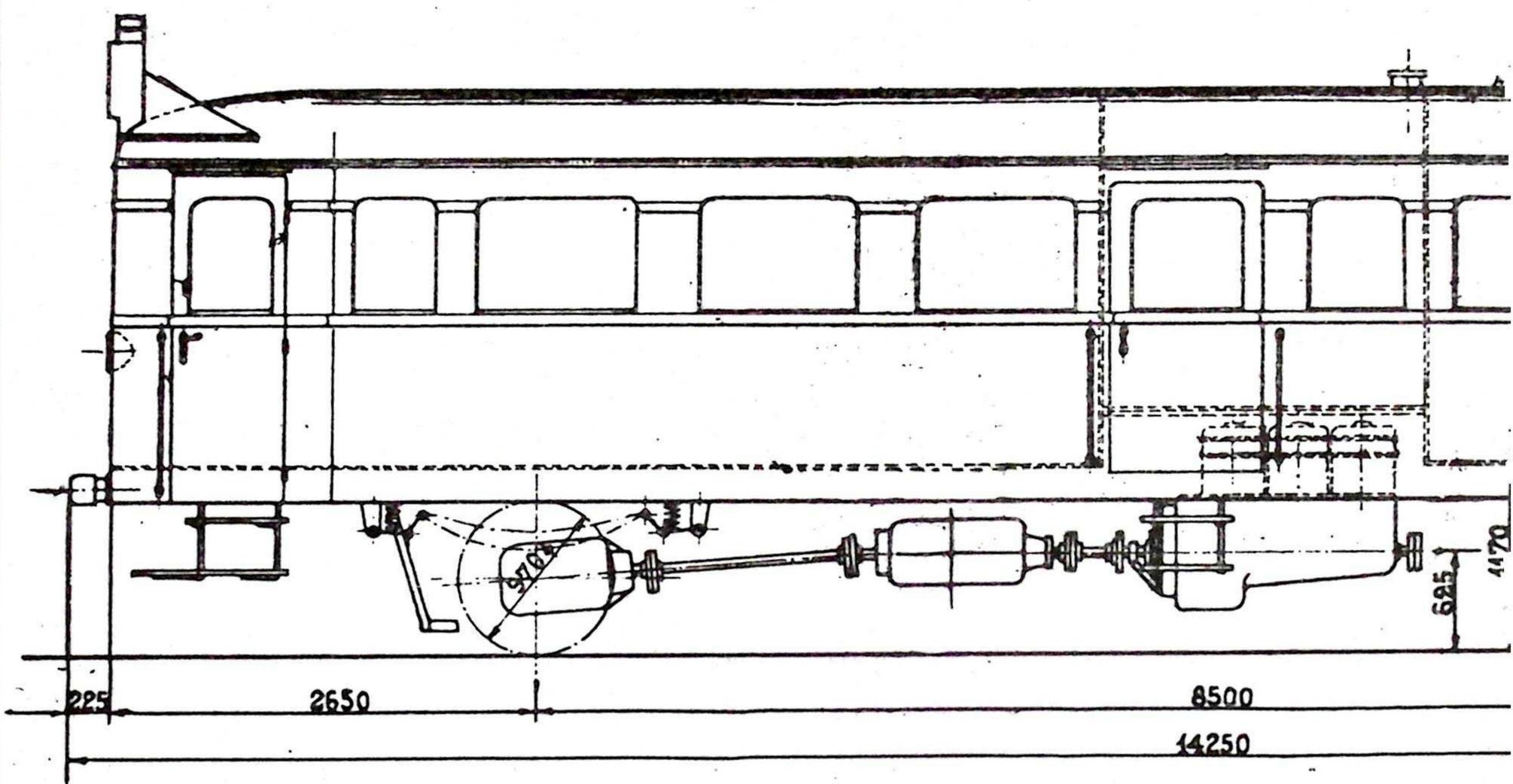
au lieu de :



DOCUMENTATION

Société Nationale d'

Autora
Moteur Diesel G
N° 604

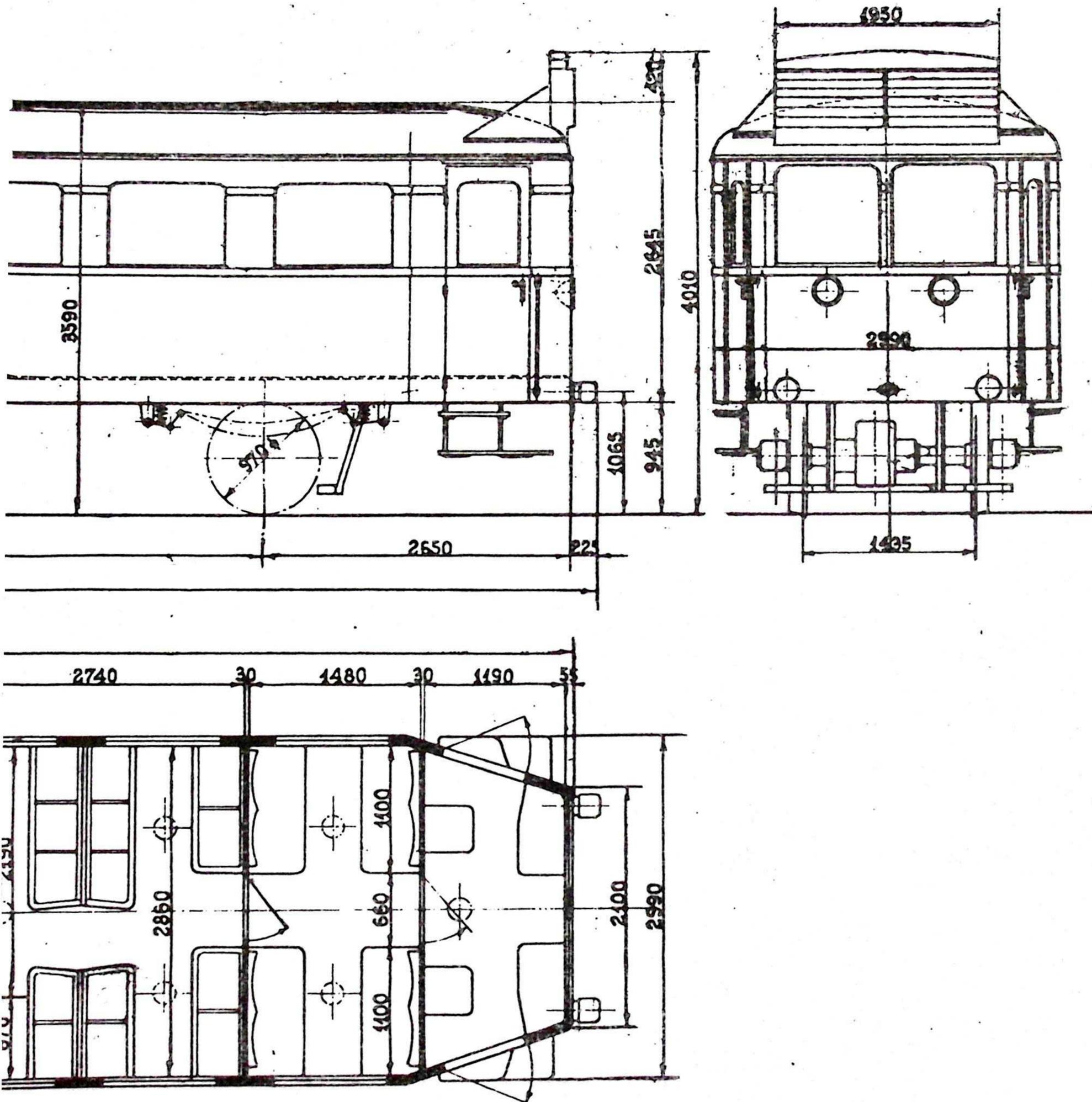


Chemins de fer belges.

Ganz ~~Stufe~~ 604.

az - Jendrassik de 150 CV.

M & 05



S.N.C.F.B
18.354 M

VIE DU CLUB

MODULES HO

Les membres qui ont réalisé un module HO, seront avertis par courrier séparé des dates de réunion du réseau modulaire HO, de l'avancement des travaux et des projets relatifs à ce dernier.

Si vous n'êtes pas repris sur la liste qui suit et que vous désirez encore vous joindre à nous, prière de communiquer de toute urgence vos nom et adresse complète au coordinateur :

Michel SUPLIS

Troisième Avenue, 7

6001 - MARCINELLE

Jean-Pierre Blanchart, Jean-Luc Brohez, Claude et Alain Caufriez, Pierre Duvivier, Willy Drugmand, Jean-Luc Franck, Pierre Hautefin, Jean-Luc Hardat, Damien Mary, Marc Pater, Michel Suplis et Marcel Thibaut.

En cette fin d'année 1984, le comité remercie tous les membres qui par leurs articles, leurs photos, leurs dessins ont collaboré à la réalisation de Ferro-Flash lequel est entre vos mains grâce à : M et Mme François et MM Debliquit, Haube, Hautefin et Thibault

PETITES ANNONCES

Achète d'occasion locomotive Fleischmann référence 4000, chassis, moteur et embiellage en bon état de préférence.

S'adresser à : Jean-Pierre Blanchart

Rue des Brasseurs, 30

7000 - MONS

(065) 34.75.75

ou le vendredi soir au local.

EDITEUR CHERCHE TOUT CLICHE INEDIT

SUR CHEMINS DE FER BELGES. ECRIRE A :

B.P. 27

1040 ETTERBEEK 4

POUR L'ANNEE PROCHAINE

Jean-Pierre Moulin

par mois, le dimanche matin, au local rue A. Renard pour vous guider dans la construction des kits D.J.H.

Pour tout renseignement, contacter :

Jean Pierre Moulin

Rue de Fleignies, 77

7230 - FRAMERIES

ou lors de la réunion mensuelle.

vous donne rendez-vous une fois

Manifestation

ANNEE ANNIVERSAIRE 1985

BELGIQUE: "150 ème anniversaire des chemins de fer belges", 100ème anniversaire des chemins de fer vicinaux", "50ème anniversaire de la traction électrique à la S.N.C.B.", "année du transport public": expositions, journées "portes ouvertes", excursions en trains et trams historiques, journées "train-tram-bus", etc.; le programme officiel n'est pas encore connu. Déjà annoncées: édition d'une série de 4 timbres-postes par la Régie des Postes, organisation d'un grand concours de photos et de diapos par la S.N.C.V., etc, etc. Le congrès annuel MOROP (l'association internationale des amis des chemins de fer) sera également organisé en Belgique, du 16 au 21/09/1985 (rens: Monsieur Vekemans, tél. (071) 87.76.97)

ALLEMAGNE FEDERALE: "150ème anniversaire des chemins de fer allemands": expositions, excursions en trains historiques, défilé de locomotives, etc.; le programme définitif vient d'être publié et peut être commandé (Deutsche Bundesbahn, Rue du Luxembourg 23, 1040 Bruxelles, tél. 02/512.53.39'. L'association BVS prévoit un voyage de groupe vers l'Allemagne en août 1985 (rens. tél. 053/70.38.37').

GRANDE BRETAGNE: "150ème anniversaire du Great Western Railway": expositions, excursions en trains historiques, etc.; le programme définitif n'est pas encore connu. L'association "Locomotion" organisera probablement un voyage en groupe vers la Grande Bretagne dans le courant de l'année 1985 (date pas encore fixée) (rens. tél. 03/457.53.71').

INTERNATIONAL

- "100ème anniversaire de "l'Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer" (AICCF): du 6 au 10 mai 1985: congrès international AICCF/UIC à Bruxelles sur "La place des chemins de fer dans les transports à l'aube du XXIème siècle"; rens.: AICCF, Rue de France 85, 1070 Bruxelles - tél. 02/522.62.83.
- "100ème anniversaire de "l'Union Internationale des Transports Publics" (UITP): du 19 au 24 mai 1985: congrès international UITP à Bruxelles, avec exposition de matériel roulant et accessoires dans le secteur des transports publics; rens.: UITP, Avenue de l'Uruguay 19, 1050 Bruxelles - tél. 02/673.33.25.

LE RAIL REBECQ ROGNON COMMUNIQUE

Toujours soucieux de promouvoir la splendeur de la traction vapeur sous toutes ses formes et dans les circonstances les plus variées, le RAIL REBECQ ROGNON vous propose cet hiver 1984-1985, un "train de neige". Les arrêts-photos seront effectués à la demande.

A cette occasion également, sera mis en route, pour les amateurs, un train de travaux, composé d'un wagon grue, d'un wagon atelier, d'un wagon citerne et de divers wagons de service, toujours en voie de 60 et traction vapeur.

Comme il n'est évidemment pas possible de prévoir de dates d'enneigement, les personnes et associations intéressées sont priées de s'inscrire ou de se mettre en rapport avec notre secrétariat. (067/63.82.46)

Le moment venu, elles seront contactées directement par téléphone ou par lettre.

Est-il besoin de rappeler que les panaches de vapeur sont infiniment plus spectaculaires et photogéniques quand le thermomètre descend sous zéro?

Des circulations vapeurs sont prévues les 10 et 31 mars 1985.

En parcourant:
=====

Rail Magazine: novembre 1984.

Les CC 6500. Les 100 ans des CJ. Les Cahiers Chapelon: le "Petit" et sa correspondance. (reprise après plusieurs mois de silence consacrés à la digestion de l'extraordinaire documentation récemment retrouvée). Minirail.

Rail Miniature Flash: novembre 1984.

La 230 K de l'Est en DJH. Le décor de votre réseau: les ponts et tunnels. Les dépôts sur les petits réseaux. Une technique à la portée de l'amateur: le métal blanc: + dangereux ou inoffensif (très clair et plein d'humour!), + chronique juridique: la protection des droits de propriété (très embrouillé, comme les contrats d'assurance...).

Miniaturbahnen: novembre 1984.

Mise en 3 rails de Roco 333. Test du TEE Roco en N. Pont tournant de 16 m en HO, à partir du pont tournant en N de Fleischmann. Les autorails VT 70 de Piko.

Test de la BR 50 avec tender-baignoire en HO de Fleischmann. Petite gare en HO.

Loco Revue: novembre 1984.

Les moulages en résine d'intérieurs de voitures. Un centre-autorails vers 1950.

Construction de ponts en papier par Alain Pras.

Model Railroader: novembre 1984.

Une usine sidérurgique en HO! The White Pines Model Railroad Club: un réseau de Club. Un réservoir d'eau en bois. Une usine de modèles en métal: Mantua Metal Products Co. Humour: page 138: le plus gros Caboose.

Continental Modeller: novembre/décembre 1984.

Rien en belge, sauf une lettre illustrée de photos d'un réseau au Shape.

La Vie du Rail:

N° 1966: Dernières Vapeurs sur l'Altiplano (Pérou). Modélisme: la soudure à la portée de tous. Les transformations de Monsieur Kittlaus (kitbashing). N° 1967:

Le monophasé à la mode britannique à Hong-Kong. Bâton-pilote électronique sur les BR. De La Rochelle à Nantes: une soirée en "sous-marin", les CC 65 000.

N° 1968: La Direttissima Bologne-Florence à la limite de la saturation. Modélisme. N° 1969: La ligne des Alpes rajeunit. Novembre 1944- mars 1945: La Moselle et l'Alsace au coeur du conflit. Vapeur vive à Bruxelles.

++ Signalons dans Voies Ferrées de septembre-octobre 1984, un article illustré sur la SNCV à la Côte. N'est pas en bibliothèque au Club.

Correspondance: novembre/décembre 1984.

Les Conteneurs.

ProVkoerier: 3-84.

Des Roulements des locos belges depuis le 3-6-84, par exemple les 15, 16 & 18.

L'Echo des Trois Vallées: novembre 1984.

Les premiers secours à l'Etat Belge.

Ferro Flash Namur: octobre 1984.

RétroRail: la "Dorsale Wallonne". Nos "Consolidation" Type 31. Réalisation d'un wagon plat SNCB Remms type 3514 CO en HO.

TTZ Aktueel: novembre - décembre 1984.

Statistiques SNCB actuel. Histoire des locos belges: des textes, dessins et listes de numéros.

Modelspoorvrienden Brugge: novembre 1984.

Type 9. Compteur de vitesse électronique?

Info Modèle: 60.

Les autorails de la SNCB depuis le 3-6-84.

Trans-fer: novembre 1984.

Les premières prévisions des fêtes du 150e anniversaire des Chemins de fer en Belgique.



Center am Markt

Markt 2-12 · D5100 Aachen

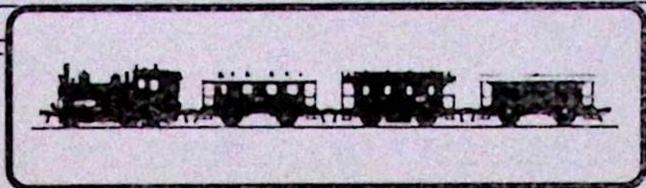
Tel.: 0241/33921

M. Hünerbein oHG

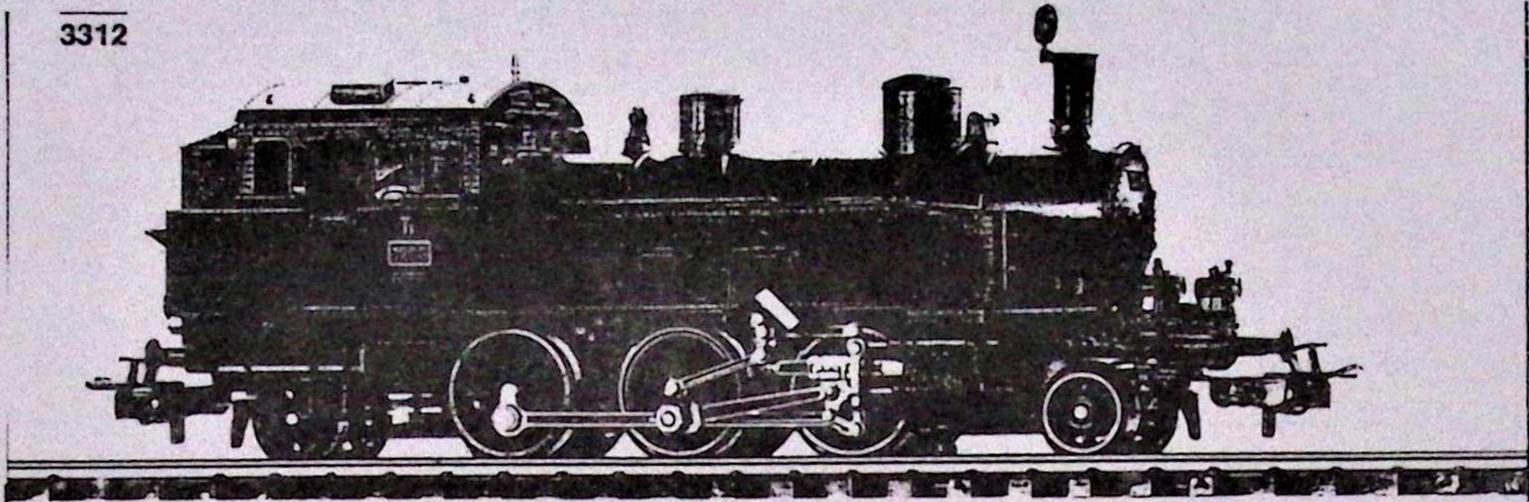
119

Weihnachtsangebote

Offres spéciales pour la Noël



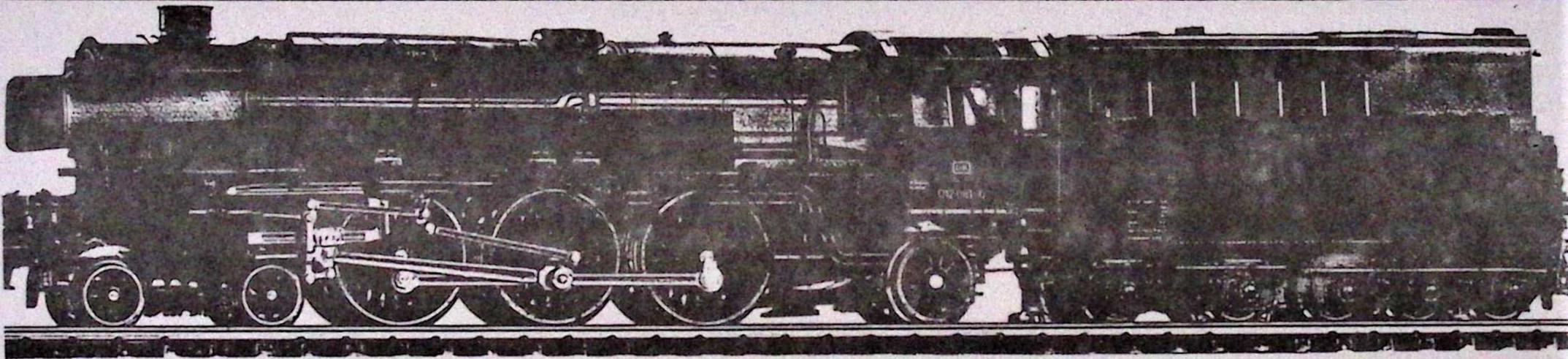
3312



MÄRKLIN 3312 T5

DM ~~216,-~~

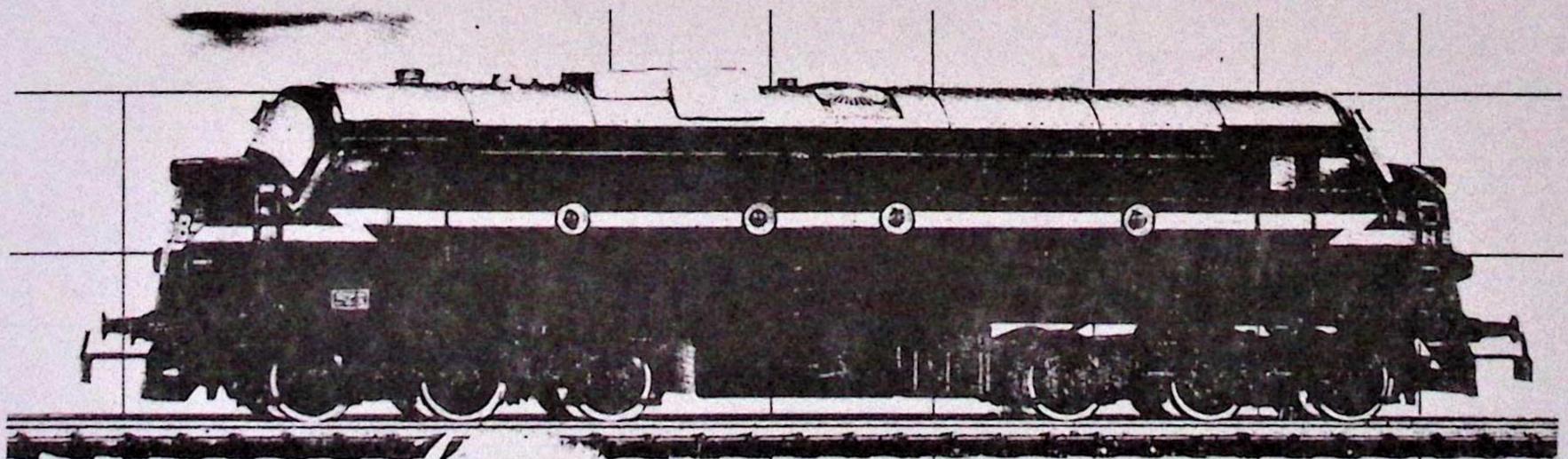
DM 169,-



HAMO 8310 BR 12

DM ~~259,-~~

DM 198,-



MÄRKLIN 3143

Sonderserie / Série hors catalogue

DM ~~155,-~~

DM 99,-

Et beaucoup des wagons belge Lilliput en offre spéciale!

11/84

A LA SNCB

PANNE ET ACCIDENT

Le 22 novembre 1984 alors qu'elle se trouvait à La Louvière Sud, la locomotive 2366 est tombée en panne suite au dessertissage de son moteur de traction n°1.

Le train de relevage de Monceau fut appelé et la machine placée sur un "lorry" de secours pour être acheminée à l'AC Malines à la vitesse de 40 Km/h en ligne et 20 Km/h dans les appareils de voie.

Dans la nuit du 22 au 23 novembre, un convoi, composé d'une locomotive diesel série 5I et de 500 wagons, se trouvait à l'arrêt aux environs de Muizen lorsqu'il fut percuté à l'arrière par le train 2283I à destination d'Anvers Lillo.

Cedernier tracté par les 5920 et 5948 de GT venait de franchir un signal permissif à "l'arrêt" (S 42I) et roulait en marche à vue (vit max aut : 20 Km/h).

La 5I n'a subi que des dégats superficiel, les 59 sont elles fortement endommagées, l'une d'elles ayant même déraillé. Leur sort futur est encore incertain. Reconstruction ou ferrallage?

Au chapitre des bonnes nouvelles, la BN a livré la première locomotive électrique type BoBo de la série 2I : la 2I0I.

Rappelons que ces machines sont extérieurement identique au série 27, seule leur puissance est modifiée 3.000 kW (4.078 cv) au lieu de 4.250 kW (5.778 cv). Elle fonctionne sous 3.000 Volts continu.

BABAZOU

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

Suite à la publication de ce tarif dans notre bulletin n°95 d'octobre 1984, la Maison JOCADIS rue de Bruxelles 53 1390 ENGHIEU nous signale qu'elle est le distributeur exclusif de la locomotive SNCB T.40 dont elle a, d'ailleurs, financé l'étude et la production chez les établissements D.J.H.

Modification de l'effectif - Mutation -

Numérotation - Démolition - entre le 1/1 et le 1/6/84

1) Automotrices : néant.2) Locomotives Electriques : néant.3) Autorails :4505 passé de GT à MUT en prêt le 27/04/84;4608 passé de ATH à GT en prêt en avril-mai 84;4330 passé de MBX à GMN en prêt!4) Locomotives Diesel de Ligne :5116 passée de LNC à ATH en prêt le 10/02/84;5317 FEO devenue 5216 le 12/04/84 (cabines flottantes);

5519 passée de NK à GMN le 01/03/84;

5522 GMN rayée le 01/03/84 sur PV 65 de AC FAZ du 27/01/84;6008 FKR rayée le 01/06/84 sur PV 70 de AC FAZ du 16/04/84;6049 FGH rayée le 01/05/84 sur PV 68 de AC FAZ du 02/04/84;6057 FKR rayée le 01/06/84 sur PV 71 de AC FAZ du 16/04/84;

6207 passée de LK à FKR le 01/05/84;

6215 passée de FKR (FLS) à LK le 01/05/84 (chauffage électrique);

6239 ATH rayée le 01/03/84 sur PV 66 de AC FAZ du 27/01/84;6249 passée de FTY à LNC en prêt le 10/02/84.5) Locomotives Diesel de Manoeuvres :7208 FNDM rayée le 01/03/84 sur PV 67 de AC FAZ du 27/01/84.Fourniture de Matériel Moteur à la S.N.C.B.1) Automotrices :

371 le 07/03/84

372 13/03/84

373 27/03/84

374 23/03/84

375 05/04/84

376 02/04/84

377 13/04/84

378 20/04/84

379 24/04/84

380 04/05/84

381 14/05/84

2) Locomotives Electriques :

2753 le 09/01/84

2754 09/01/84

2755 08/02/84

2756 27/02/84

2757 15/03/84

2758 29/03/84

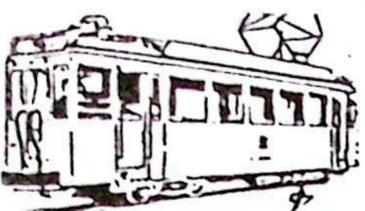
2759 09/05/84

382 le 14/05/84

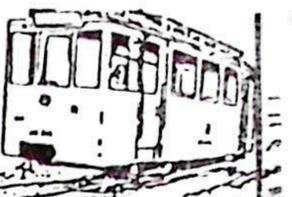
383 25/05/84

384 28/05/84

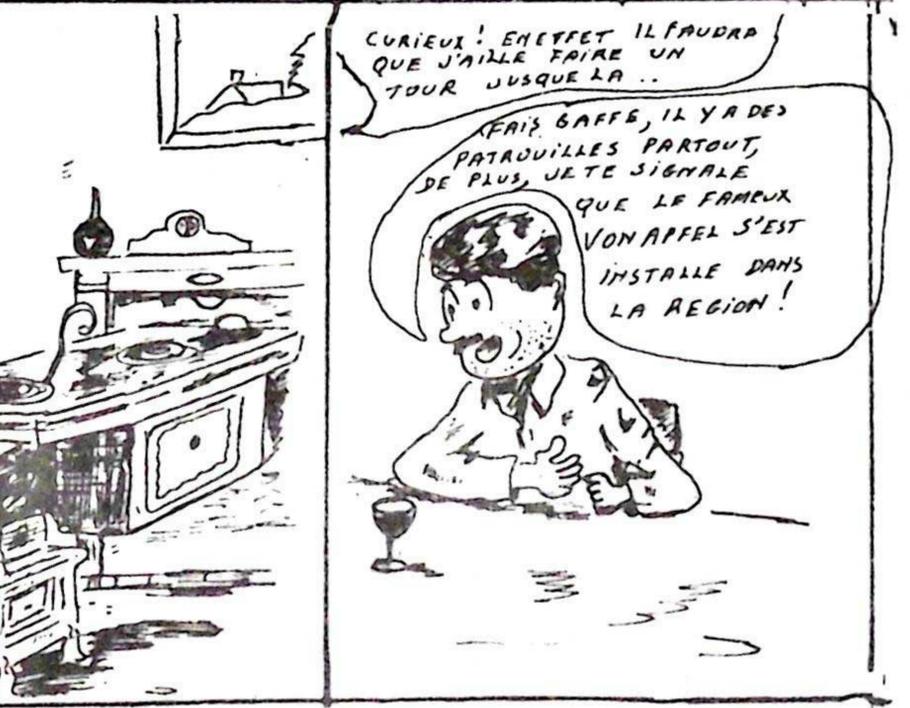
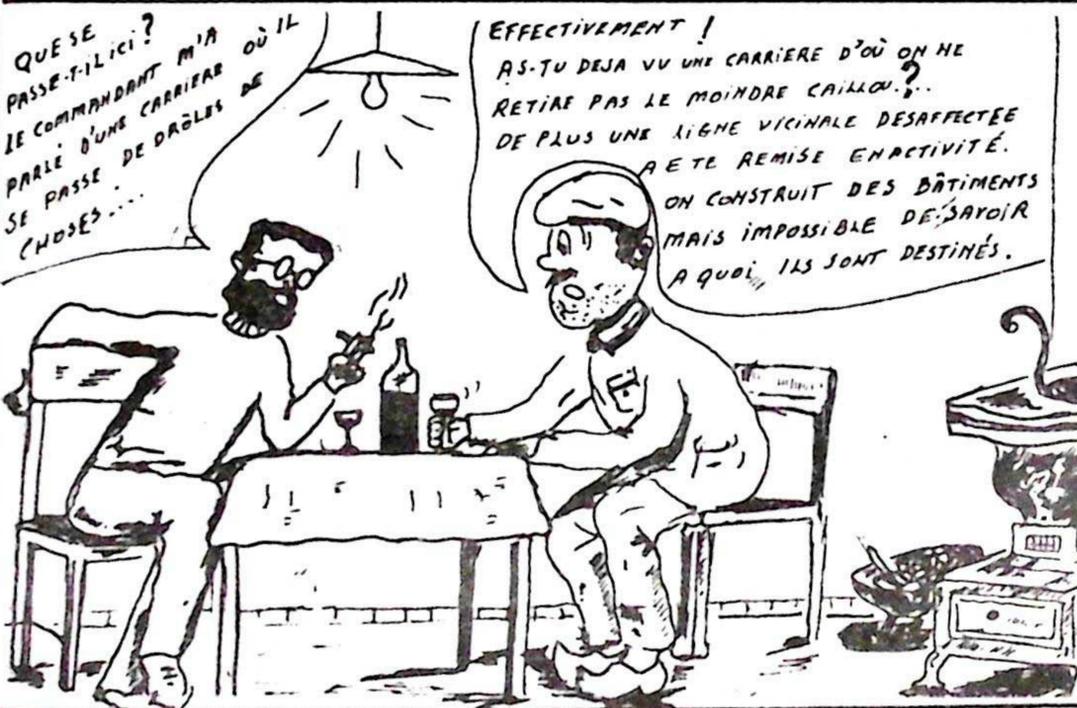
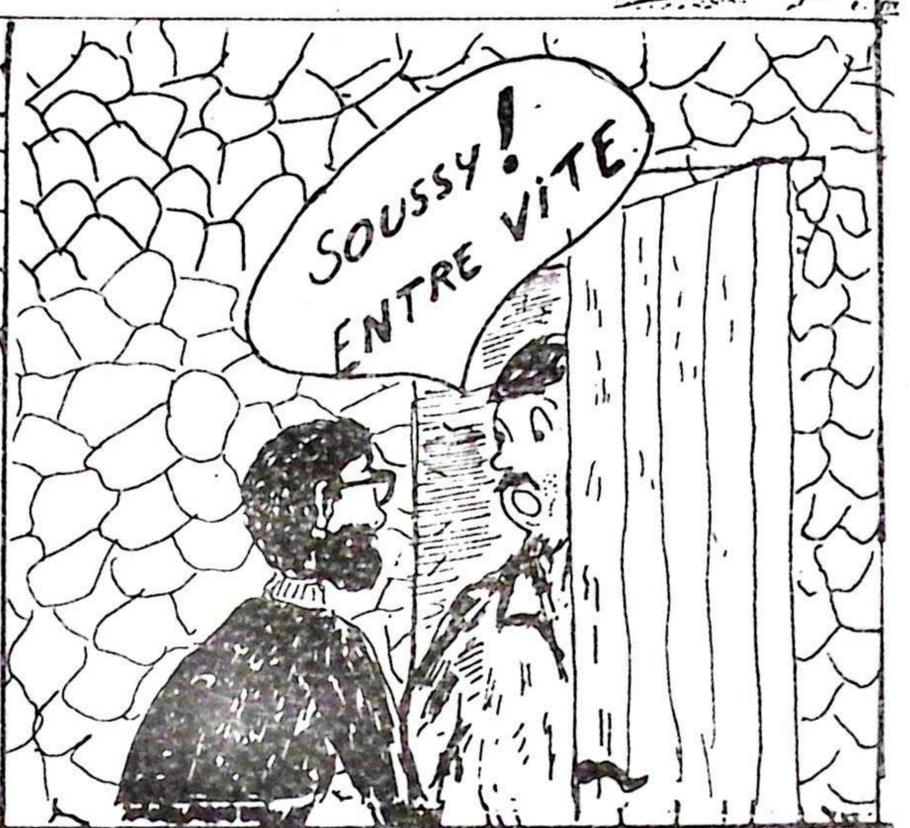
M.Th. - 13/10/84



LE MYSTERE DE LA CARRIERE



MICHEL ARRIVE CHEZ MARCEL...



A SUIVRE.

JOCADIS

Rue de Bruxelles 53 Brusselstraat

ENGHIEN 1390 EDINGEN

T 02/395 22 96

en exclusivité
in eksklusiviteit



TYPE 40



DjH

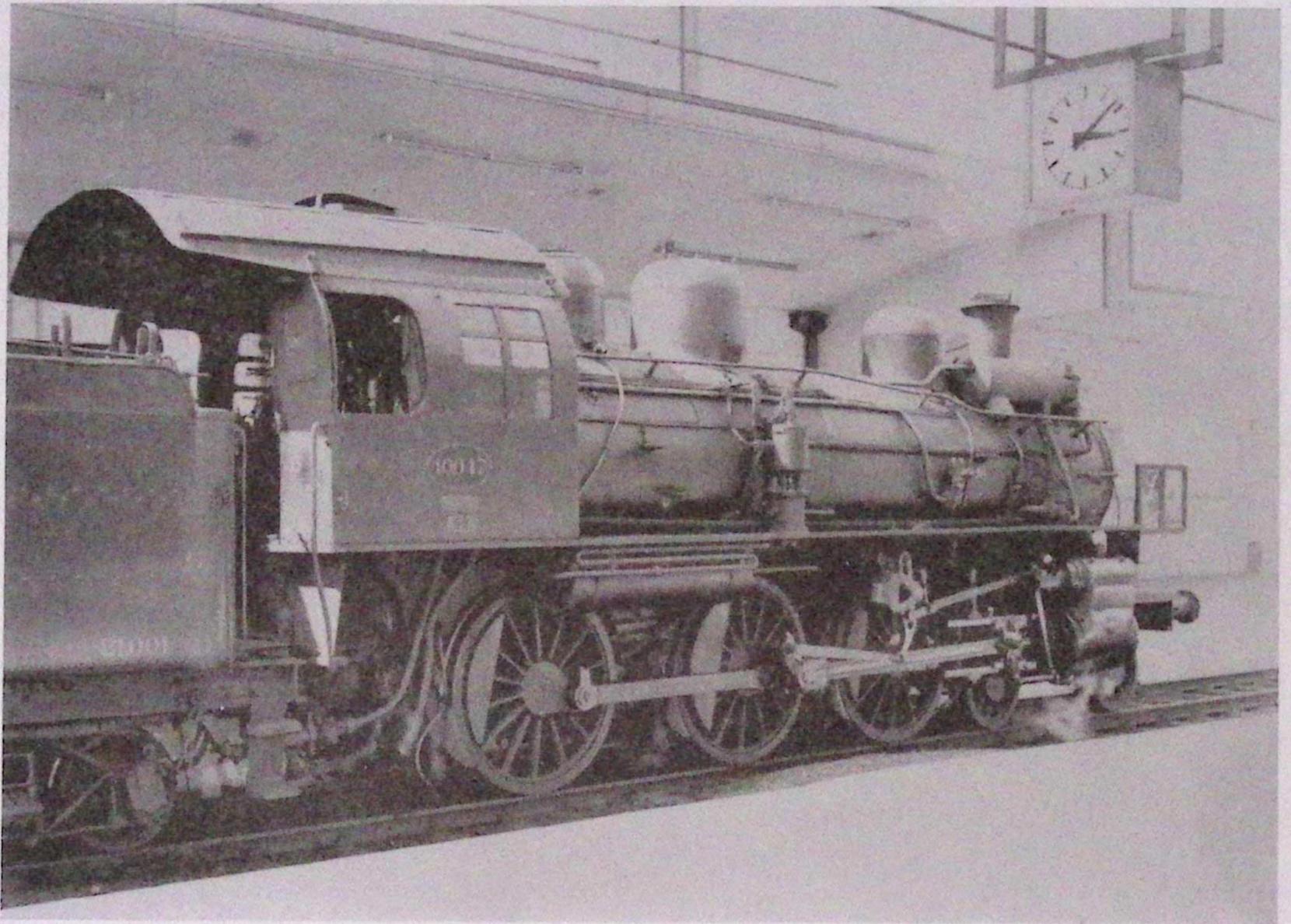
en/in Stock



Série limitée à 250 EXEMPLAIRES

Beperkte reeks tot 250 EXEMPLAREN

K
I
T
HO



à cabine arrondie

Photo F. D.

kabine met afgeronde zijwanden

Un kit complémentaire sera disponible début 1985 avec les pièces permettant de réaliser les versions avec cabine droite.

Begin 85 zal een kleine kit leverbaar zijn met de nodige onderdelen voor de bouw van een kabine met rechte wanden.

Prix jusqu'au 20/12/84

Prijs tot 20/12/84



7.950,-

après cette date
na deze datum

9.750,-

50 ANS DE TRANSPORT VOYAGEURS

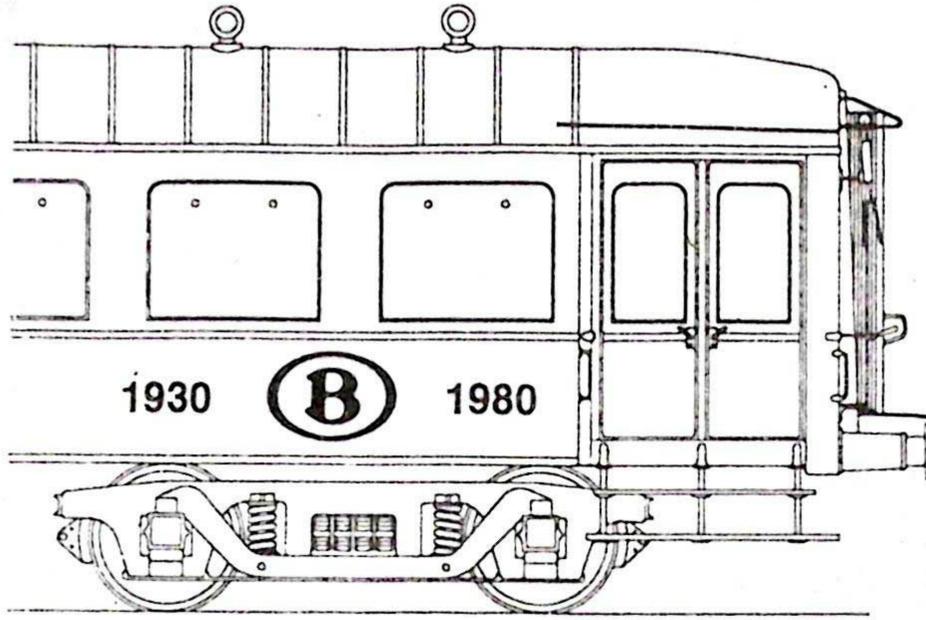
De 1929 à nos jours: la naissance et l'évolution du matériel métallique de la SNCB.

TOME I
DEEL I



ARBAC - KBVVS

Association Royale Belge des
Amis des Chemins de fer
Koninklijke Belgische Vereniging
van de Vrienden van het Spoor



TOME II
DEEL II



GTF

Groupement belge pour la
promotion et l'exploitation
touristique du Transport
Ferroviaire

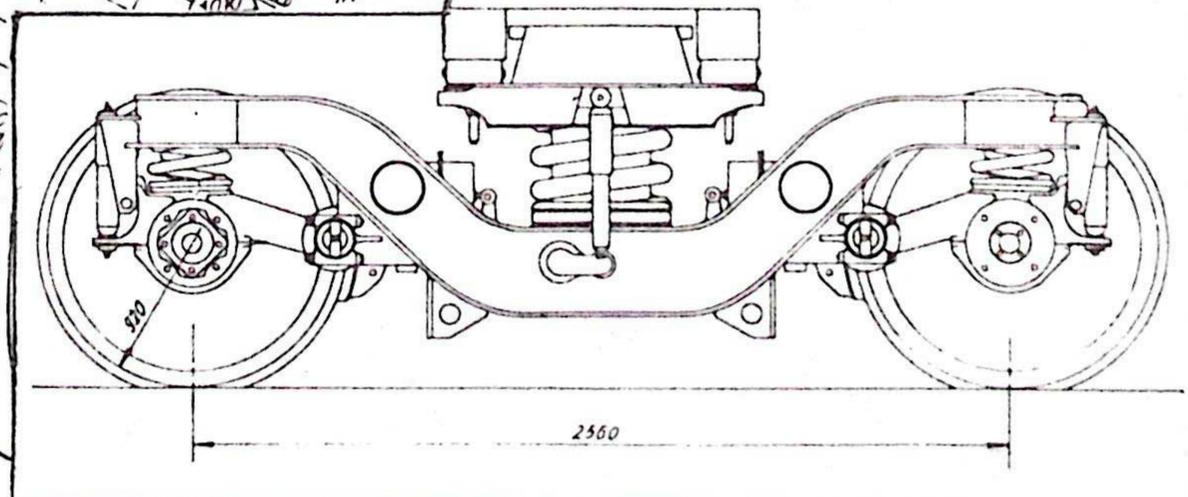
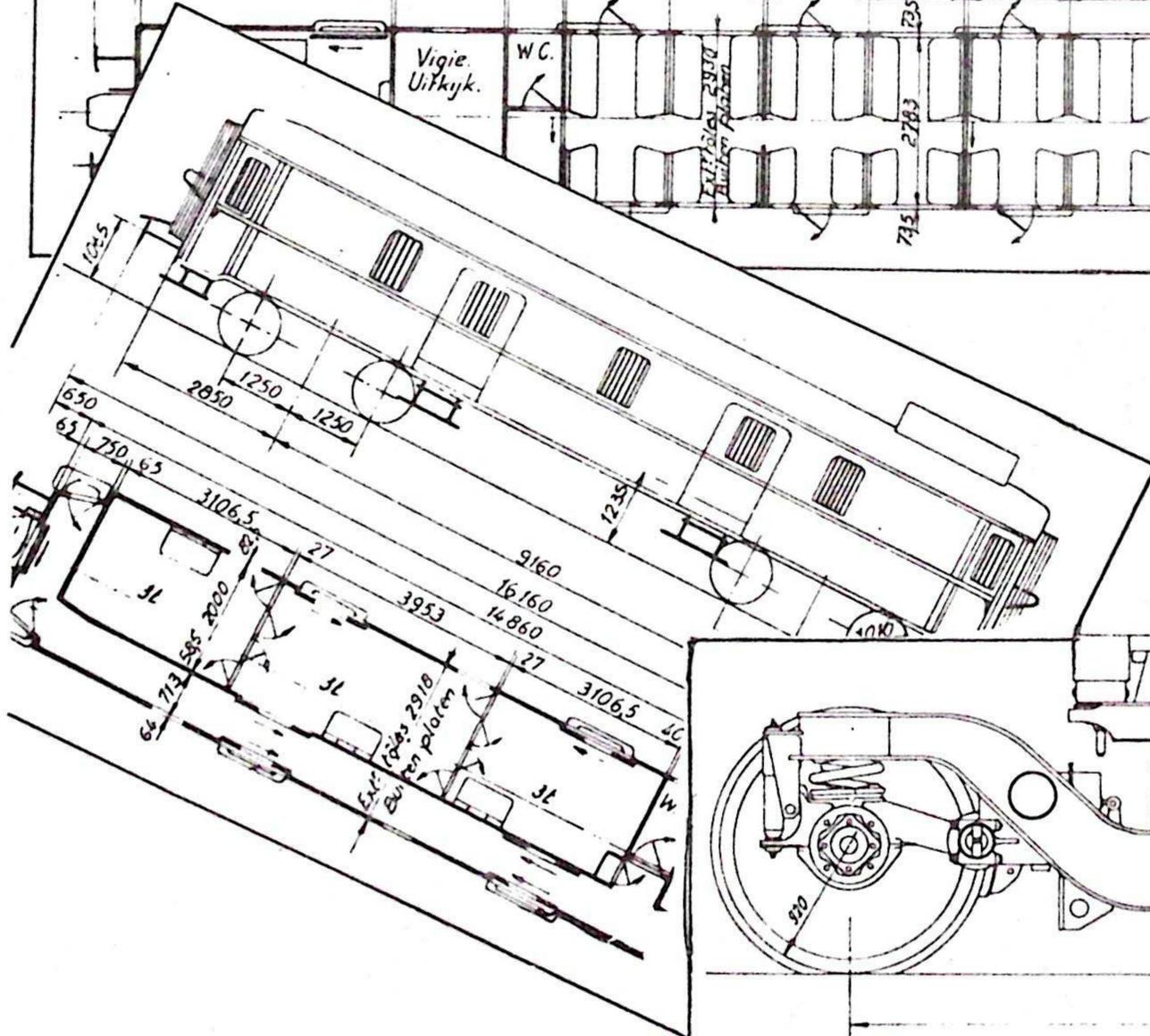
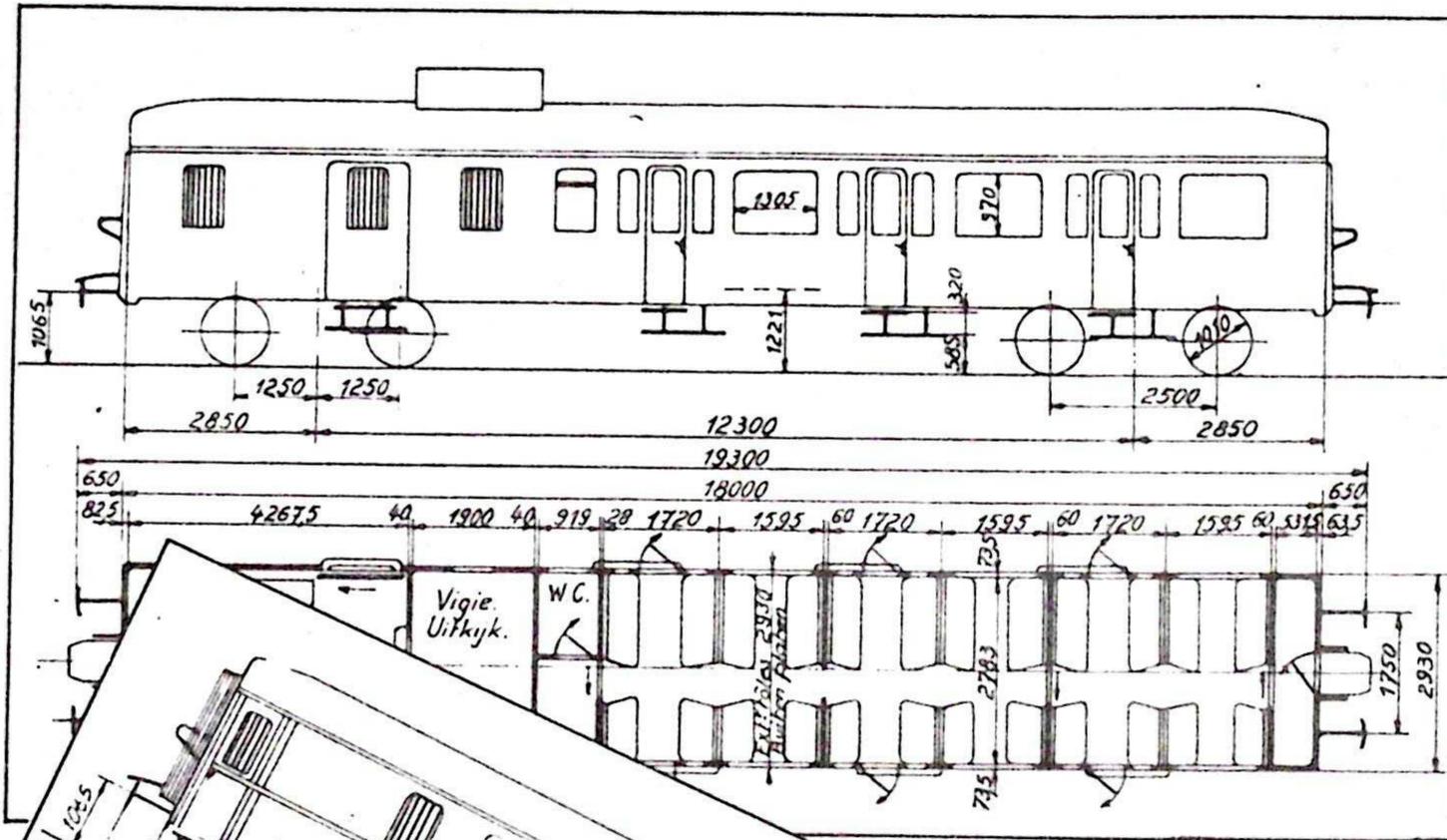
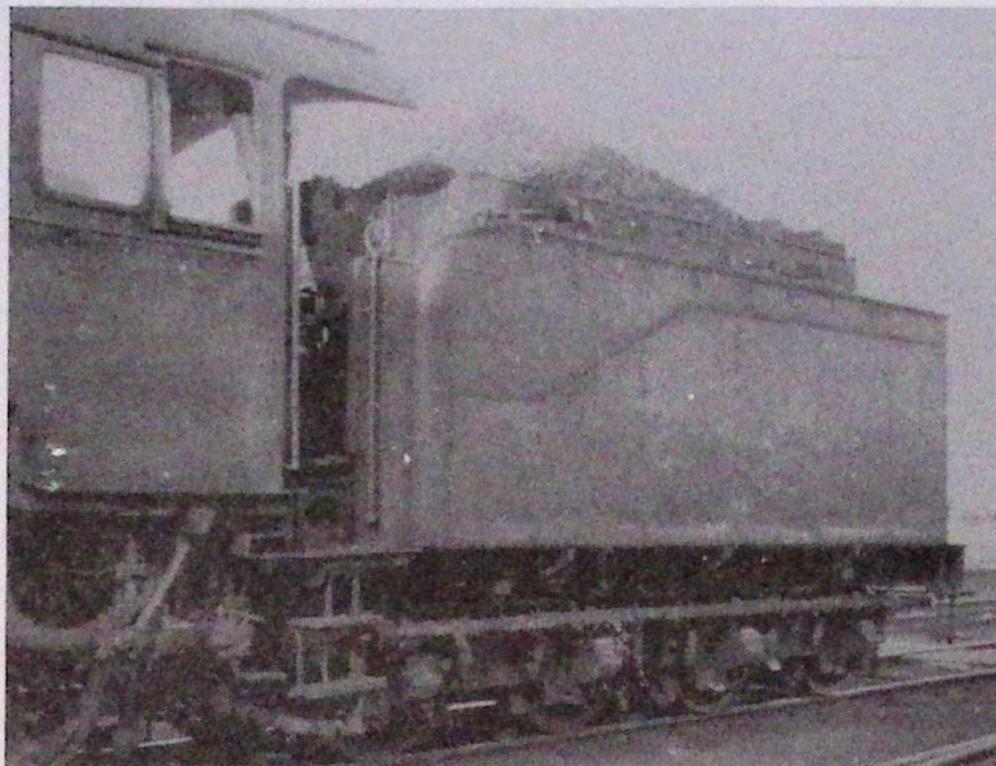


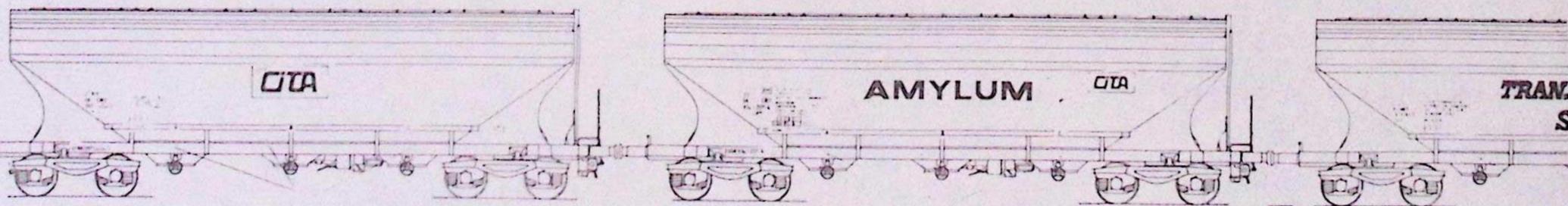
Photo - Flash



- $$\begin{array}{r} 1 \quad 2 \\ \hline 3 \quad 1 \end{array}$$
 1) 15013 sur la voie de la démolition (P. COPPIE 9 TERS)
 2) détails bogie tender 22047 (voir FERRO FLASH 77 - P. COPPIETERS)
 3) résultat d'un sabotage guerre 40-45 environs HAINE ST PIERRE (E. FOURMEAU)

Collection
dacker

Wagons céréaliers **(B)** **SNCF** **FS** **↔** **↩**



Les wagons céréaliers viennent d'arriver. Consultez votre détaillant habituel.

TOME I par W. Pypen

Préface de Mr. E. Flachet, Directeur-général de la SNCB.

Après avoir retracé les grandes étapes de l'évolution du matériel, de 1926 à nos jours, et éclairé les principes des clefs de numérotation successives, l'auteur étudie en détail la morphologie de la voiture à voyageurs de l'ère moderne: dimensions et poids, châssis, caisse, organes de choc et de traction, équipements techniques, aménagements intérieurs.

Un chapitre est consacré au passé de nos grandes entreprises de construction de matériel à voyageurs: leur histoire et la part qu'elles ont prise dans la restructuration du parc au cours des 50 dernières années.

Suivent ensuite les études comparatives des grandes familles de voitures, sans en omettre le matériel spécial. La genèse de chaque type de véhicule est largement évoquée, au travers de l'évolution technologique des principes de conception. Les rames réversibles en particulier font l'objet d'une étude spécifique.

Après avoir évoqué les règles qui régissent la maintenance du matériel, l'auteur conclut en esquissant le visage de la voiture à voyageurs des prochaines années.

Quelque 320 pages agrémentées de plus de 350 photos et dessins.

TOME II par G. Close et M. Thiry

Préface de Mr J. Neruez, Directeur du Matériel de la SNCB.

Le tome II consiste plus spécialement en une vaste synthèse iconographique et descriptive de tout le matériel métallique à bogies de la SNCB.

Le marquage des voitures est tout d'abord étudié et explicité dans ses moindres détails, photos à l'appui.

Le volumineux chapitre analytique des différentes versions et familles de voitures débute par une table de repérage, permettant d'identifier à coup sûr le type de matériel.

Ensuite chaque modèle particulier de véhicule est évoqué sur une double page: photos pour la plupart inédites, plan coté avec détail des aménagements intérieurs et fiche d'identité mentionnant les caractéristiques essentielles. De nombreux tableaux détaillés fournissent les dates de construction et de mise hors service, ainsi que les immatriculations et transformations successives de chaque unité du parc.

Les bogies sont décrits dans un chapitre particulier, traité dans le même esprit que le précédent.

Enfin, un index général des numéros de voitures permet d'orienter le lecteur qui ne disposerait que de ce seul renseignement.

Le tome II devrait constituer, en matière de matériel remorqué du service voyageurs, la bible de tout modéliste en mal de construction!

450 pages, plus de 500 photos et 220 plans du matériel.

Un ouvrage en deux volumes au format DIN A4 (210 x 297 mm),
papier blanc couché satiné 100 gr.,
reliure solide au fil de lin,
couverture attrayante en 2 couleurs.

Ces deux volumes sont indissociables; il n'est pas possible de les acquérir séparément.

Le tome I est disponible au choix en version française ou néerlandaise.

Le tome II est entièrement bilingue Français-Néerlandais, avec encart en allemand et anglais (**hors Bénélux seulement**).

La souscription d'achat de ces ouvrages est ouverte jusqu'au **01 février 1985**.

Parution: au plus tôt le **01 juillet 1985**.

Suivant les dates de sortie de presse de chaque volume, ceux-ci pourront être expédiés séparément aux souscripteurs. Chaque association (GTF et ARBAC) assume seule la responsabilité du volume qu'elle édite.

Prix de souscription: **1.775 FB**. TVA incl. (+ frais d'envoi).

Prix de vente après le **01 février 1985**: **1.990 FB**. TVA incl. (+ frais d'envoi).

TIRAGE LIMITE !!

Pour rappel: nous centralisons les commandes de cet ouvrage - voir bulletin de souscription en encart dans FERRO-FLASH 96 Novembre 1984

Réunion du 22 décembre 1984 MODIFICATION DU PROGRAMME

Notre réunion débutera à 15 heures. Ouverture des portes à 14h30

Au programme: LES MODELES BELGES DACKER

Présentation des fabrications belges DACKER avec la participation de la firme EUROPA TRADING qui distribue actuellement ces fabrications.

La présentation sera suivie d'un débat avec les représentants d'EUROPA TRADING. Ce sera l'occasion de présenter vos arguments pour le choix de modèle(s) futur(s).

.....et bien sûr, apportez vos modèles DACKER construits ou en cours de construction.

50 ANS DE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Un livre extraordinaire: évitez les frais de port et les dégâts en centralisant votre commande auprès du C.F.C.. Pour détails voir encart FERRO-FLASH 96

PHOTO - FLASH

Chaque mois de 1985, en page centrale de FERRO-FLASH, des photos inédites. Participez à notre action par le prêt de photos (Noir et Blanc ou couleurs) A votre demande, nous vous renverrons l'original sinon, il sera la base de notre photothèque.

PHOTOTHEQUE

Notre bibliothécaire, Jean-^uuc FRANCO, se charge de constituer avec vos dons photographiques une photothèque mise à la disposition des membres lors des réunions.

COTISATION 1985

Ne négligez pas d'en verser le montant avant le 25 décembre

Pour HOUDENG: 271-006 822-65 CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE/HOUDENG

Pour BRUXELLES: 068-202 267-91 CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE/BRUXELLES

Membre ordinaire: 500,-

Membre bienfaiteur: 1000,-

BONNE FIN D'ANNEE, A BIENTOT !

URGENT: pour un prochain article dans FF, recherche photo fourgon métallique 2-essieux 16.000 avec vigie vue dessus ou vue arrière. Pierre HAUTEFIN Chaussée de Mons, 125 7160 HAINE ST PIERRE