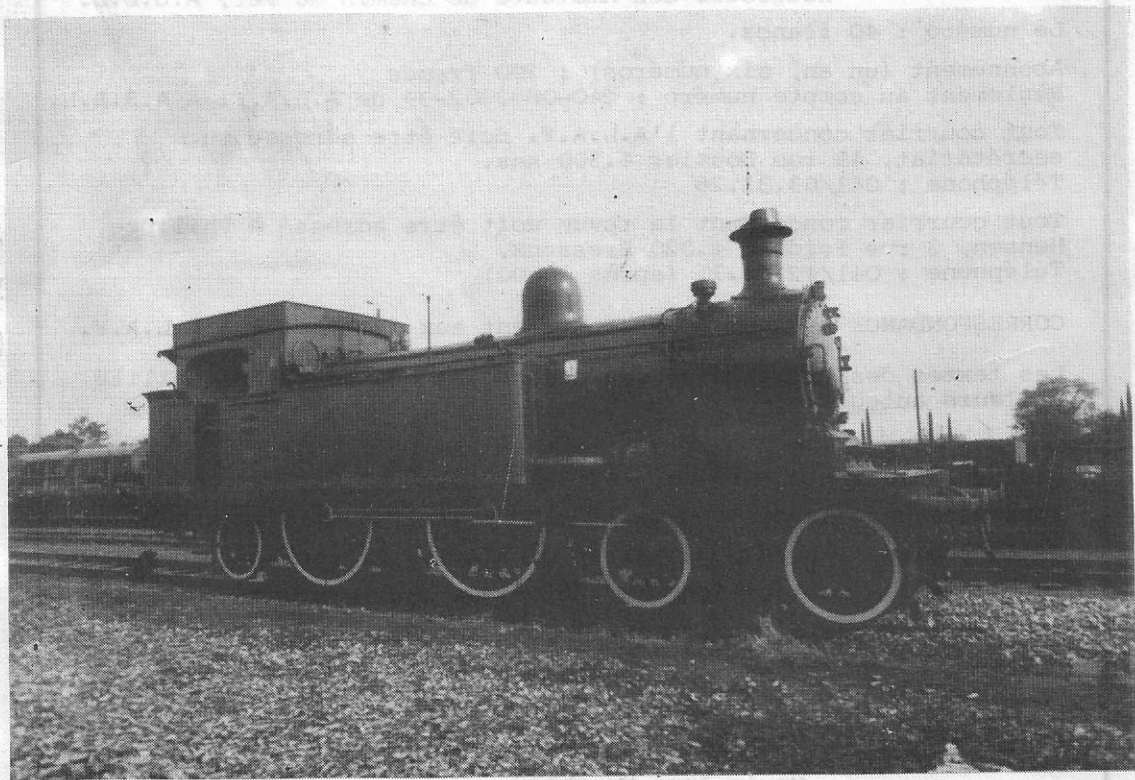


Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

40 F.B. Janvier - Février 1984 Numéro 1



ASSOCIATION LIEGEOISE DES
AMATEURS DE CHEMINS DE FER

Correspondance

REVUE BIMESTRIELLE

Editeur responsable: Philippe Hensen, 3 rue Foidart 4.020 Bressoux

CORRESPONDANCE est le bulletin d'information de l'Association
Liégeoise des Amateurs de Chemin de Fer, A.S.B.L.

Le numéro : 40 francs.

Abonnement (un an, six numéros) : 200 francs

Règlement au compte numéro : 240-0883802-39 de A.L.A.F. - A.S.B.L.

Tout courrier concernant l'A.L.A.F. doit être adressé au
secrétariat, 49 rue Doumier 4.300 Ans.

Téléphone : 041/63.33.26

Tout courrier concernant la revue doit être adressé à Philippe
Hensen, 3 rue Foidart 4.020 Bressoux.

Téléphone : 041/42.64.71 (après 18h00)

CORRESPONDANCE est envoyé gratuitement aux membres de l'A.L.A.F.

Les textes des articles signés n'engagent que la responsabilité
de leurs auteurs.

Sauf stipulation contraire, les textes peuvent être reproduits
librement avec la mention de la source et l'envoi d'un exemplaire
de la publication au secrétariat de l'A.L.A.F. asbl.

Cependant, la publication d'articles que nous empruntons à d'autres
publications reste soumise à l'accord de celles-ci.

DACTYLOGRAPHIE : Annette Hembert-Pirnay

Marie Anne Menchior.

MAQUETTE : Philippe Hensen

PHOTOS : (sauf stipulations contraires) : collection Péyache.

SOMMAIRE

ATTENTION - IMPORTANT

AVANT TOUTES CHOSES CONSULTEZ DONC LES PAGES 14 ET 15

| | |
|---|----|
| A LIRE ET RELIRE | 5 |
| (Benelux Rail 2, par R. van der Made) | |
| ALAF NEWS | 8 |
| (Exploitation du grand réseau du club, par Richard Orban) | |
| CONNAISSEZ-VOUS ? | 12 |
| (S.N.C.B. par Lucien Genet) | |
| LES TABLEAUX D'ALBERT | 18 |
| (Répertoire des locomotives électriques de la D.B.) | |
| SOLUTION DES MOTS CROISES DU NUMERO CINQ | 23 |
| NOTRE NOUVELLE GRILLE | 24 |
| (Par J. Rasier) | |
| AGENDA | 26 |
| NOS PAGES DE PUBLICITE | 11 |
| | 17 |
| | 22 |
| | 28 |

Bonne lecture !

A tous, cordial BONJOUR.

Le Comité, ainsi que moi-même, vous présentons nos Meilleurs Voeux pour l'an neuf.

De quoi cette année 1984 sera-t-elle faite ?

Cela dépend de vous bien sûr.

Mais avant de nous projeter dans le futur, faisons, si vous le voulez bien, une courte incursion dans le passé.

Pour notre revue, quel bilan faire ??

Voyons un peu.

- date de parution pas toujours respectée !
- cinq numéros au lieu de six !
(le spécial se fait attendre)
- impression pas toujours très bonne !
- pages blanches !

Des esprits plus chagrins pourraient peut-être encore en trouver

Certes, ce que je signale plus haut est exact, mais bien que la présentation de notre revue

de devrait pas avoir de tels défauts, je

pense que la chose est dans une certaine

mesure bénigne. LE CONTENU DE LA REVUE

N'EST IL PAS PLUS IMPORTANT ? Et là, je

crois que vous n'avez pas à vous plaindre

Nous avons touché bien des domaines

intéressants. Nous pourrions encore faire

mieux, mais cela dépend de vous.

Participez activement à la confection de

votre revue, car elle ne sera intéressante

que si vous voulez qu'elle le soit. Sans

articles je ne peux rien faire ...

Quant aux défauts, cela se corrige!!

Pour 1984 Nous ferons tous un effort

pour les supprimer. Je termine en re-

merciant tous ceux qui rendent possible

la réalisation de CORRESPONDANCE. Je ne

cite personne de peur d'en oublier.

Encore merci, et continuez vos efforts en 1984.

Bonne lecture

Péyache.

A LIRE ...

ET RELIRE

BENELUX RAIL 2.

Les chemins de fer du Benelux en images.

Edition Frank Stenvall, Malmö, 1983, 112 pages, 220 photos.

Prix de vente: 600 francs.

J'ai eu l'occasion de présenter (CORRESPONDANCE 1981, n°6) l'ouvrage "BENELUX RAIL 1", qui offrait une vue générale des événements ferroviaires de l'année 1979 concernant les trois pays du Benelux.

Le succès remporté par ce livre a incité l'éditeur à publier une suite bâtie sur le même modèle que le précédent.

Toutefois, l'équipe des rédacteurs n'est plus la même. Pour la Belgique et les Pays-Bas, la documentation est présentée par Marcel Vleugels qui, précédemment, ne prenait en charge que la section néerlandaise. Luc Calay et Michel Thiry, qui rédigeaient la partie consacrée à la Belgique ne participent plus à la rédaction. Quant à la section luxembourgeoise, c'est Guy Pettinger qui coordonne les informations réunies par le GAR.

Ceci dit, le tome 2 qui traite essentiellement des événements des années 1980 et 1981 constitue une suite logique du tome 1. Pour chaque pays concerné l'état du matériel moteur au premier janvier 1981, introduit la présentation de nouveautés, transformations et mises à la réforme intervenues ainsi que diverses activités ferroviaires dignes d'être signalées.

Les trains touristiques, le matériel de traction industriel et les tramways ne sont pas négligés.

Pour les Pays-Bas, une longue suite de photos est en outre consacrée aux divers types de ponts de chemin de fer que l'on peut découvrir en ce pays. L'intérêt de cet aperçu photographique est certain.

Pour la Belgique, après une carte du réseau national, l'ouvrage nous propose notamment en images, la nouvelle locomotive électrique type 27, l'automotrice "Break" de la série 300, la locomotive ambimotrice (à la fois électrique et diesel) présentée à Haine-Saint Pierre sous le numéro 3927, la locomotive diesel numéro 6603 dotée d'un nouveau moteur et renumérotée 7103, la locomotive diesel numéro 6602 avant sa transformation à l'instar de la 6603, une voiture de type L réformée pour faire place aux nouvelles M4, la locomotive diesel 6103 devenue 6103 X (1), une vue de l'intérieur de la cabine de signalisation mécanique de Zichem avec ses leviers datant encore, selon l'auteur de la notice, de l'origine des chemins de fer belges.

La rubrique des trains spéciaux et des chemins de fer musées nous montre les acquisitions et activités du célèbre "Chemin de fer des trois vallées" de Mariembourg.

A côté de Godelieve, la locomotive AD 08 bien connue, et de la locomotive Cockerill à chaudière verticale DG 22, nous voyons cette année l'autorail SNCF "Picasso" X3998, les 4 autorails et remorques des séries 551 et 731 ex Schienenbus DB et l'autorail M2 ex Kreisbahn Schleswig-Holstein.

Et puis aussi, les auteurs ont tenu à nous présenter un panorama de la plupart des locomotives, automotrices et autorails que l'on pouvait encore voir en Belgique en 1981.

Nous avons compté 92 photos relatives à l'activité ferroviaire belge. Ceci devait être signalé !

Le volume se cloture par le Grand-Duché de Luxembourg dont l'intérêt est loin d'être négligeable.

L'exposé suit le même plan que pour les deux autres pays et devrait nous inciter à parcourir cette très belle région à la recherche de photos à faire pour nos collections.

La vapeur y est encore présente grâce au GAR qui entretient avec soin la 52.3509 autrichienne dont il a eu la chance de faire l'acquisition. Une photo est consacrée aussi à la locomotive à vapeur numéro 5 de l'Arbed conservée et extérieurement restaurée par l'AMTF (Association des Musées et Tourisme Ferroviaire).

Qui a acheté le tome 1 de BENELUX RAIL se doit de se procurer le tome 2. Et attendons le tome 3 qui sera le bienvenu.

R. van der Made

- (1) le "X" ajouté au numéro indique que la locomotive a subi sa dernière grande révision et, par conséquent, que sa disparition est prochaine. Depuis la publication de la photo, la 6103 a été réformée et mise hors écritures le premier juillet 1982. (Trans-Fer, n°23, p.47)

alaf news

EXPLOITATION DU GRAND RESEAU DU CLUB.

Comme vous l'avez sûrement déjà constaté, notre réseau devient petit à petit fonctionnel. En effet, le premier tour bisystème est maintenant au point, et les trains peuvent y circuler en block automatique.

Cependant, il y a néanmoins quelques règles à respecter pour le bon fonctionnement de ce block système et éviter des déraillements intempestifs.

- A) Si un train est tiré par une locomotive continue il ne doit pas y avoir de wagons MARKLIN dans cette rame (sauf si les essieux sont isolés). Le dernier wagon de la rame devra être détecté par le block et pour ce faire il devra avoir les roues graphitées, ou un feu de fin de convoi. Ceci au cas ou il perdrait des wagons et que ces wagons ne se fassent pas rattraper par le convoi suivant.
- B) Si la rame est tirée par une locomotive 3 rails alternatif, on peut y incorporer tous les wagons des deux systèmes pour autant que le dernier wagon soit muni d'un patin pour fin de convoi.
- C) Si vous utilisez une rame poussée ou réversible le premier wagon (celui en tête du train) devra être détecté par le block (Voir points a et b).

Ces 3 conditions sont indispensables pour faire circuler des rames en block automatique. Il faut signaler également qu'en block automatique la vitesse des trains est automatisée, c'est-à-dire que les commandes, les alimentations, (inverseurs, curseurs, etc...) sont sans effet.

../..

Les wagons de queue continus et alternatifs peuvent-être mis à votre disposition par le club, pour faire circuler vos rames sur notre réseau, si vous ne possédez pas ces wagons.

Ce réseau est prévu pour que toutes les locomotives du commerce puissent y circuler (sauf les Trix Express). Cependant quelques remarques sont à vous signaler :

- 1) Certaines locomotives ont tendance à rouler trop vite, nous pouvons également les calmer au moyen de diodes. Les composants que l'on devra y ajouter seront à votre charge, mais peu onéreux (moins de 20 Frs).
Vous aurez ainsi du matériel roulant parfait QUI POURRA CIRCULER EGALEMENT SUR VOTRE RESEAU SANS PROBLEME.
- 2) Afin d'éviter des déraillements intempestifs, nous pouvons vérifier l'écartement des roues de votre matériel, ce travail simple sera fait par nous lors des réunions du vendredi.
- 3) Les attelages devront être vérifiés pour la hauteur afin que les wagons ne se décrochent pas intempestivement.
- 4) Les wagons pourront être graphités afin qu'ils puissent être détectés par le block automatique.
- 5) On pourra aussi lester vos wagons aux normes WEM pour mieux répartir les charges dans les convois, et éviter ainsi que les wagons les plus légers ne se soulèvent.

Il sera organisé au sein du club des séances où nous pourrons contrôler et améliorer vos wagons que vous voudriez voir circuler sur le réseau.

Nous mettrons au point une codification au moyen de petits points de couleur sous le wagon, par exemple : telle couleur = un bon écartement des roues
telle couleur = roues graphitées
telle couleur = attelage vérifié

../..

../..

... telle couleur = wagon lesté
et éventuellement vos initiales marquées sous les wagons.

Certes, toutes ces opérations peuvent vous paraître fastidieuses mais elles sont nécessaires pour que votre matériel puisse circuler sur le réseau dans les meilleures conditions.

Richard ORBAN.

EN 1983 NOTRE REVUE N'A COMPTE QUE CINQ NUMEROS.

AFIN QUE PERSONNE NE SE SENTE LESE, NOUS VOUS PROMETTONS

POUR 1984, 7 NUMEROS ET CELA POUR LE PRIX DE 6.

QU'ON SE LE DISE.

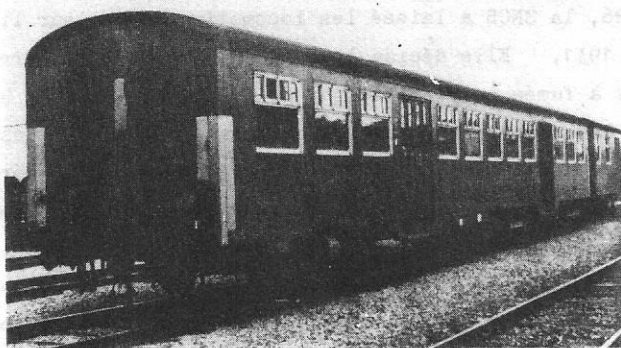
La rédaction.

JOCADIS

Rue de Bruxelles 53, ENGHEN
Brusselstraat -1390- EDINGEN

TEL : 02 - 395.22.96

Base LIMA M 2



kit de transformation

ombouw kit

fenêtres en relief
à placer par
l'extérieur

AB - 1 ère/2 ème cl. - 125,-

BD - 2 ème/fourgon. - 125,-

vensters in relief
langs buitenkant
te plaatsen

AB - 1 ste/2 de Kl.

BD - 2 de/bagagewagen.

11

11

connaissez vous ?

DEUXIEME PARTIE.

La S.N.C.B.

Créée en 1926, la SNCB a laissé les locomotives dans leur livrée de l'Etat, et ce jusqu'en 1931. Elle décida à ce moment de les repeindre toutes en vert foncé, boîte à fumée noire ainsi que le toit de l'abri, la hotte du tender, le châssis, les roues, les cadres avec filets orange puis chamois, les cercles de chaudières étant polis. Elle appliqua, enfin, les numéros de types suivis de 2 chiffres. La 4405 citée ci-dessus devint 3605 par exemple. Cette méthode nettement plus rationnelle avait pourtant un inconvénient : en effet, dès qu'une série dépassait la centaine d'engins, on était obligé d'augmenter le n° de série de 1. C'est ainsi que les types 81 et 53, par exemple, se sont vues affublées de n° allant jusque dans les 86 et 56. Les inscriptions se présentaient comme suit : grands chiffres blancs sur la porte de boîte à fumée, grands chiffres jaunes sur l'arrière du tender ou de la soute à charbon, chiffres jaunes dans une plaque ovale apposée à flanc de cabine.

Autre innovation : 2,3 ou 4 lettres, représentant le dépôt d'attache et la remise d'affectation, également sur plaque sous celle d'immatriculation. De plus, les tenders reçurent également leur numérotation propre. En principe les 2 premiers chiffres sont plus ou moins égaux à la capacité en m³ d'eau, et les 3 suivants, le N° dans la série. C'est pendant cette période que disparurent aussi les plaques de constructeurs sur les flancs de cabine.

En 1946, nouveaux changements qui allaient être en vigueur jusqu'à la fin de la vapeur en 1966. Tout d'abord, la numérotation : on conservait le numéro de type, mais on y ajoutait 3 chiffres, ce qui avait comme résultat qu'il fallait dépasser le millier d'engins pour retomber dans les errements de l'ancienne numérotation.

../..

Or aucune série n'a été dans le cas d'en posséder plus de 1000. De plus, pour bien faire la différence entre les chiffres du type et du numéro dans la série, un point fût placé entre eux. Par exemple, la 101 (1931) devient 1.001 (1946) L'aspect de cette numérotation était le même qu'avant, excepté les plaques ovales à flanc de cabine enlevées et remplacées par les inscriptions peintes de même dimension. La lettre O, placée juste à côté de l'ovale, désignait un foyer en acier. Depuis 1967, la 29013 a également à côté de cet oval la lettre R qui signifie " remisee ", car elle peut toujours être amenée à remorquer un train spécial sur le réseau tout en n'étant plus reprise en écriture.

En ce qui concerné la livrée, la disposition des couleurs était la même qu'en 1931, mais le vert devint un peu plus clair. De plus la couleur avait été appliquée partout, y compris sur les cercles de chaudières, de sorte que les locomotives présentaient une teinte uniforme, d'autant plus que les filets rouges des tabliers disparurent en 1955. Il y eu bien entendu des mécaniciens qui repolirent les cercles de chaudière de leur machine ; de même alors qu'elles étaient uniformément vertes, sauf boîte à fumée, toit de l'abri et hotte du tender évidemment, certaines types 29 avaient reçu la livrée que la 29.013 a conservée actuellement, c-à-d filets rouges au tablier et à l'encadrement des pare-fumées. Même cas, les types 1 étaient uniformément vertes puisque leurs tôles de semi-carénage recouvraient la boîte à fumée et que la hotte du tender était carénée ; seuls l'avant, la porte de boîte à fumée, la cheminée et le toit de l'abri étaient noirs. Etaient uniformément vertes aussi les types 25 et 26. Il est à noter également que les filets rouges ont refait surface sur quelques autres séries que les 29.

La Belgique n'a pas échappé à la règle générale employée par la grosse majorité des autres pays (pour ne pas dire tous) qui consiste à peindre les traverses de tamponnement en rouge. Idem pour les petites inscriptions de service sur le dessous des flancs de cabine notamment.

En ce qui concerne les bielles, à surface plane, elles étaient tout simplement sans peinture, alors que celles qui étaient " creusées " pour renforcer en allégeant étaient peintes en rouge dans la partie concave. Ces 3 remarques furent d'application tant à l'Etat qu'à la S.N.C.B.

M
E
I
L
L
E
U
R
S

Alber

freely

Flahone

Juan

POUR

Richard

Léon

1984

Serge

Philippe

et tous les autres.....

../..

A partir de la fin des années 30, quelques séries, principalement de vitesse, reçurent un petit phare frontal électrique placé au milieu sur la traverse avant, alors que d'autres n'avaient que la lampe à pétrole (éteinte le jour), lampe qui équipait toutes les locomotives.

Durant les 5 ou 6 dernières années, on équipa les ultimes séries de 2 feux électriques à l'avant sur la traverse, avec toujours la lampe à pétrole en réserve bien sûr. A signaler que les types 12, vu leur forme carénée, n'ont jamais eu qu'un petit feu électrique et la lampe à pétrole, tous deux placés un au-dessus de l'autre dans l'encoche du carénage située juste au-dessus du crochet d'attelage. La type 12, comme certains ont déjà pu le remarquer, était toute verte, excepté le toit de l'abri, avec des bandes jaunes horizontales (qui étaient couleur chamois au début).

Quelques séries remarquables ou remarquées : l'ancien type 25 dit les charbonnières, l'ancien type 12 Columbia, le type 51 Belpaire de 1866 dont la dernière fût retirée en 1961. La type 10, reine du réseau belge, la type 12, orgueil de la SNCB, détentrice du ruban bleu en 1939, la type 1, la plus lourde pacific d'Europe, la type 29, bonne à tout faire surnommée jeep, la type 53, coucou increvable en service jusqu'au bout, la type 7, une des rares séries compound à avoir donné d'excellents résultats en Belgique, la type 36, version " marchandises " de la 10, la type 16, atlantic tender qui couraient si bien et si facilement avec une allure typiquement anglaise, aussi anglaise que les 44 et 41 qui ont rendu tant de services, et évidemment les allemandes sur lesquelles on reviendra plus tard, de même que pour le Nord Belge, des américaines robustes et simples telles que les types 40, 38 et 57, etc...

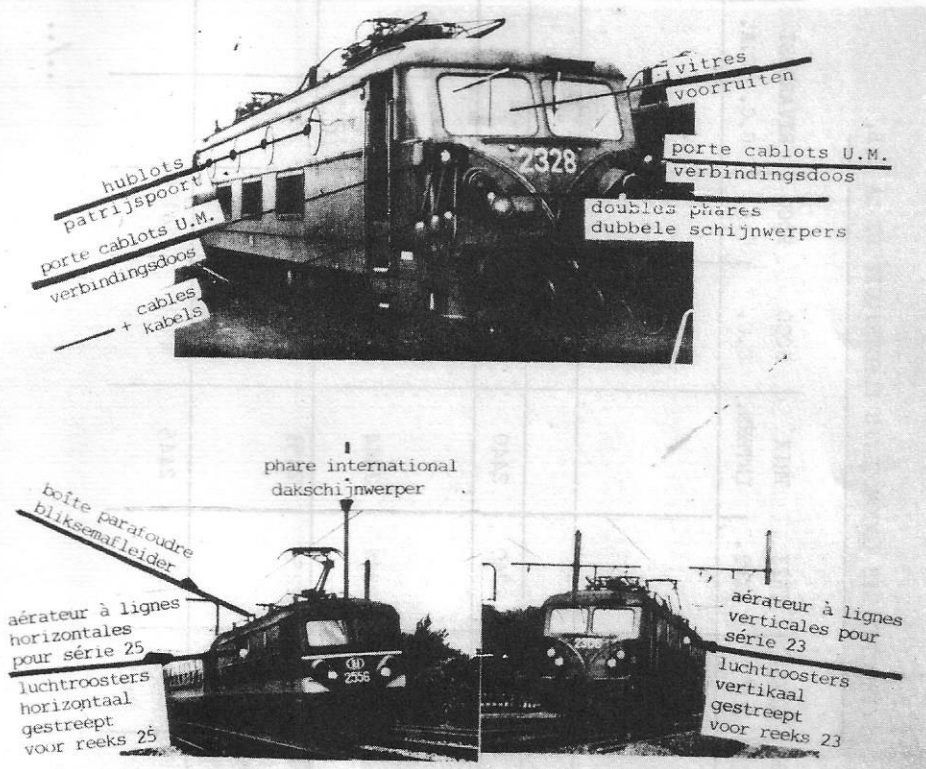
Lucien GENET.

JOCADIS

Rue de Bruxelles ENGHEN
53. Brusselstraat - 1390 - EDINGEN

TEL 02 395 22 96

Base LIMA



kit

8 hublots
4 pare-brises
4 doubles phares + vitres
2 porte cablots U.M. fermés
2 porte cablots U.M. percés
6 cablots
2 phares internationaux
1 boîte parasoleil

210,-

8 patrijspoort
4 voorruiten
4 dubbele schijnwerpers
2 verbindingsdoos gesloten
2 verbindingsdoos open
6 kabels
2 dakschijnwerper
1 bliksemafleider

aérateurs en laiton

65,- Pièce
Stück

luchtroosters in messing

17

17

18

REPERTOIRE DES LOCOMOTIVES ELECTRIQUES DE LA D.B.

| TYPE | MARKLIN | HAMO | FLEISCHMANN | LIMA | TRIX EXPR. | TRIX INTERN. | ROCO C.C. | ROCO C.A. | RIVAROSSI C.C. / C.A. | FIKO | LILIPUT C.C. / C.A. |
|-------|----------------------|------|--------------|--------------|---------------|-----------------|--------------------------------------|--------------|--------------------------|------|------------------------|
| E 103 | 3054 3354 3357 | X | 4375 | 8117 | | | 4146 | | | | |
| E 104 | 3049 | X | | | | | | | | | |
| E 105 | | | | | 2240 | 2440 | | | | | |
| E 110 | 3029 | X | 4335 4336 | 8132 8138 | 2244 | 2444 | 4135 A 4135 B 4137 A 4137 B | | | | |
| E 111 | 3042 3155 2856 | X | | | 2253 | 2453 | 4133 A | | | | |
| E 112 | | | 4336 | 8133 8137 | 2245 | 2445 | 4138 4133 B | 14138 | | | |

.../...

18

..//..

| TYPE | MARKLIN | HAMO | FLEISCHMANN | LIMA | TRIX EXPR. | TRIX INTERN. | ROCO C.C. | ROCO C.A. | RIVAROSSI C.C. C.A. | PIKO | LILLIPUT C.C. C.A. |
|-------|--------------|--------|-------------|------|---------------|-----------------|--------------|--------------|------------------------|--------|-----------------------|
| E 116 | | | | 20/ | | | 4143 | 14143 | | | |
| E 117 | | | | | | | | | 1668 1094 | | |
| E 118 | 3023 | X | | | | | 4141 B | | 1672 1092 | | |
| E 119 | 3024 | X | | | | | 4141 C | | 1673 1089 | | |
| E 120 | 3153 | X | 4350 | 8143 | | | | | 1665 1098 | | |
| E 132 | | | 4369 | | | | 4145 | 14145 | 1666 1096 | | |
| E 140 | 3040 3156 | X | | | 2252 | | 4136 A | | 1667 1095 | | |
| E 141 | 3034 3037 | X X | | | | | | | | | |
| E 144 | 3011 | X | 4330 | | | | 4131 A | | | 5/6211 | |

..//..

.../...

| TYPE | MARKLIN | HAWO | FLEISCHMANN | LIMA | TRIX. EXPR. | TRIX. INTERN. | ROCO C.C. | ROCO C.A. | RIVAROSSI C.C. | RIVAROSSI C.A. | FIKO | LILLIPUT C.C. | LILLIPUT C.A. |
|---------|---------|------|-------------|------|----------------|------------------|--------------|--------------|-------------------|-------------------|--------|------------------|------------------|
| E 144.5 | | | | 20/ | | | 4130 | | | | | | |
| E 145 | | | | | | | | | | | | 11300 | 11305 |
| E 151 | 3087 | X | 4380 | 8054 | | | 4132 A | | | | | | |
| E 150 | 3058 | X | 4381 | 8055 | | | 4132 B | | | | | | |
| E 152 | 3366 | | | | | | | | | | | | |
| E 160 | 3157 | X | | | | | 4129 A | | | | | | |
| E 163 | 3001 | X | | | | | 4129 B | | | | | | |
| E 169 | | | 4300 | | | | 4128 A | | | | 5/6200 | | |
| E 171 | | | 4303 | | | | 4128 B | | | | 5/6210 | | |
| E 181 | | | | | | | 4196 | | | | | | |
| | | | | | | | 4142 A | | | | | | |
| | | | | | | | 4142 B | | | | | | |

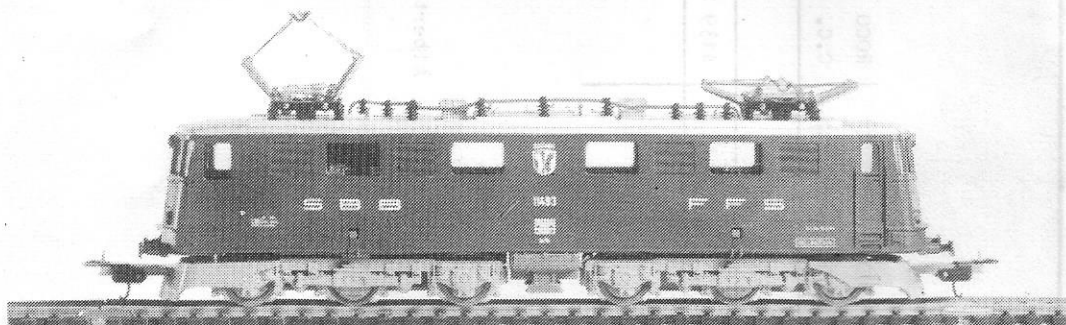
.../...

.../...

| TYPE | MARKLIN | HAMO | FLEISCHMANN | LIMA | TRIX. EXPR. | TRIX. INTERN. | ROCO C.C. | ROCO C.A. | RIVAROSSO C.C. | RIVAROSSO C.A. | PIKO | LILIPUT C.C. | LILIPUT C.A. |
|-------|---------|------|-------------|------|----------------|------------------|--------------|--------------|-------------------|-------------------|------|-----------------|-----------------|
| E 184 | | | | 20/ | 2247 | | | | | | | | |
| E 191 | | | | | | | 4139 S | | | | | | |
| E 194 | 3022 | X | | | | | | | | | | | |
| | 3322 | | | | | | | | | | | | |

Albert COLLIN.

LIMA TRAINS HO



EN VENTE PARTOUT EN BELGIQUE

Importateur: S.A. SAFARI

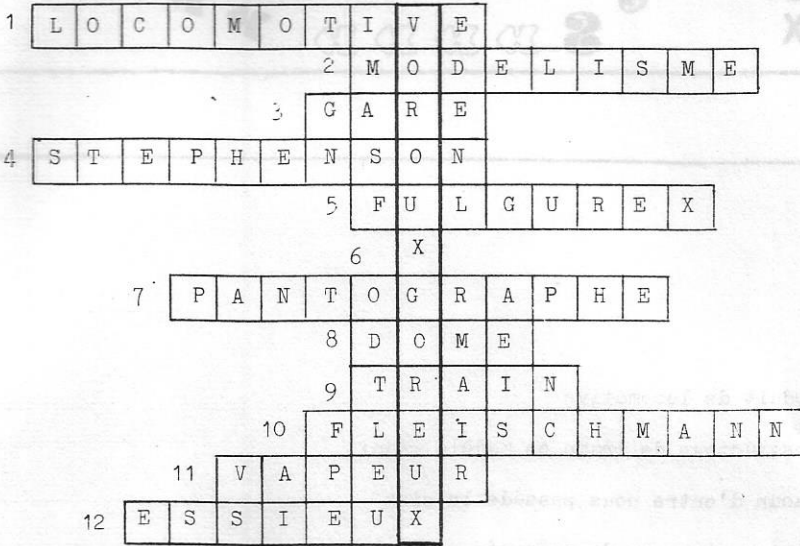
rue des Atrébates, 136

1040 - Bruxelles

22

22

SOLUTION DES MOTS CROISES DU N° 5
DE CORRESPONDANCE.



↑
Lieu où nous exerçons notre art.

1. Machine à vapeur ou électrique
2. Art auquel nous nous consacrons chaque vendredi
3. Station
4. On lui doit la première locomotive à vapeur
5. Constructeur de modèles réduits de précision
6. 24ème d'une série
7. Une locomotive électrique en possède généralement deux
8. Tout comme Milan ou Florence, la locomotive possède le sien, celui-ci est de vapeur
9. On prend celui-ci en gare
10. Constructeur de modèles réduits
11. Sert de force motrice
12. Dans les locomotives, ceux-ci sont mobiles et tournent avec les roues.

J. RASIER.

m
A
U
X

o

t

S

H

H

H

H

H

H

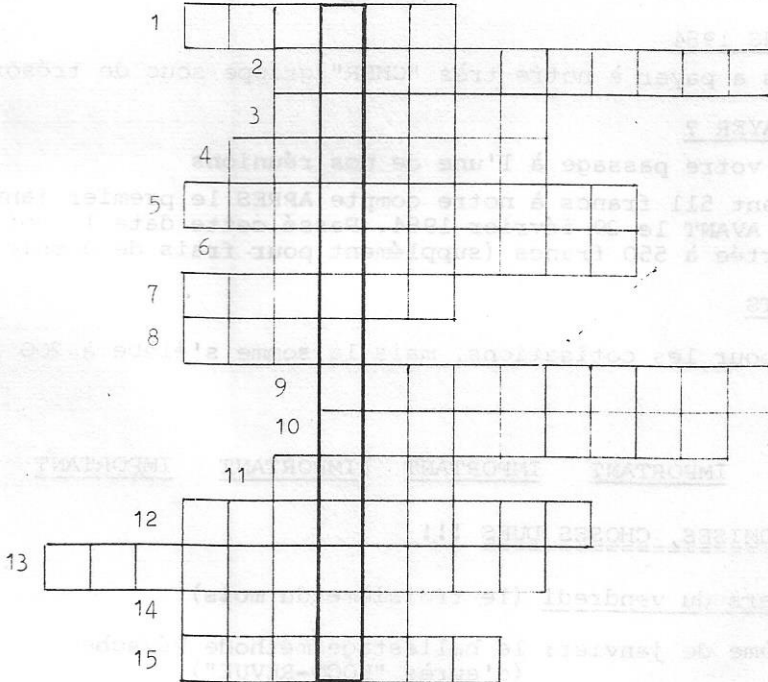
H

H



1. Produit de locomotive
2. Constructeur de train en modèle réduit
3. Chacun d'entre nous possède le sien
4. Peintre et wagon de renommée mondiale
5. Chemin de fer faisant beaucoup de détours
6. Sert de support au décor
7. Sert à la confection du décor
8. Association bien connue par nous tous (SIGLE)
9. Un train doit suivre le sien
10. Mode de suspension qui consiste à soutenir le fil conducteur à distance constante de la voie
11. Il en existe de triage
12. Font partie du décor
13. Qui concerne les voies ferrées
14. Nous réalisons celui de notre réseau
15. Se trouvent le long de la voie ferrée.

Mots croisés



Installation de la force électrique dans un pays

agenda

IMPORTANT IMPORTANT IMPORTANT IMPORTANT IMPORTANT

1983 après une agonie de 365 jours est décédé le 31 décembre.

1984 lui succède.

Voici donc revenu le temps des GROS sous.

COTISATIONS 1984

500 francs à payer à notre très "CHER" grippe sous de trésorier.

COMMENT PAYER ?

- lors de votre passage à l'une de nos réunions
- en versant 511 francs à notre compte APRES le premier janvier 1984 et AVANT le 29 février 1984. Passé cette date la cotisation sera portée à 550 francs (supplément pour frais de dossier)

ABONNEMENTS

Idem que pour les cotisations, mais la somme s'élève à 200 francs.

IMPORTANT IMPORTANT IMPORTANT IMPORTANT IMPORTANT

CHOSSES PROMISES, CHOSSES DUES !!!

Nos ateliers du vendredi (le troisième du mois)

Le troisième de janvier: le ballastage méthode Pégache (d'après "LOCO-REVUE")

Les personnes intéressées devraient se munir de :

VOIR PAGE SUIVANTE

..... se munir de : - bonne humeur
- patience
- indulgence

avec en plus, un bout de rail, un bout de planche pour fixer le bout de rail, "frigo-lite" ou liège pour confectionner semelle au bout de rail, de la colle blanche et enfin du gravier. La couleur sera fournie.

Encore une chose : se munir aussi de quoi prendre des notes.

A bientôt - Pýchache.

Le troisième vendredi de février

Sujet: Faites vos arbres vous-mêmes.

Tout comme pour le ballastage se munir de bonne humeur, patience etc ...

Le reste sera fourni par le club.

A bientôt - Les gentils organisateurs.

IMPORTANT IMPORTANT IMPORTANT IMPORTANT IMPORTANT !!!

Grand concours de mots-croisés.

Une grille paraîtra dans chaque numéro de l'année 1984.

Pour participer au concours il suffira, bien sûr de la remplir et de nous la renvoyer pour la fin du mois qui suit la date de parution de la revue.

N'oubliez pas d'indiquer votre nom et votre adresse.

Proclamation des résultats: lors de la dernière réunion de fin d'année, soit le premier mercredi du mois de décembre 1984.

A vos plumes - Cogitez bien et BONNE CHANCE !!!

UNE DERNIERE CHOSE : de nombreux prix sont prévus.

IMPORTANT IMPORTANT IMPORTANT IMPORTANT IMPORTANT !!!

Avis à nos membres féminins.

Notre revue vous est ouverte. Elle n'est pas exclusivement réservée à nos problèmes de modelisme.

Alors si par le biais de CORRESPONDANCE vous désirez parler chiffons, recettes ou tout autres problèmes qui vous intéressent n'hésitez pas !!!

Le non-mysogine de service. (1)

27

(1) L' "y" est-il bien placé ? J'ai égaré mon dictionnaire !!!

27

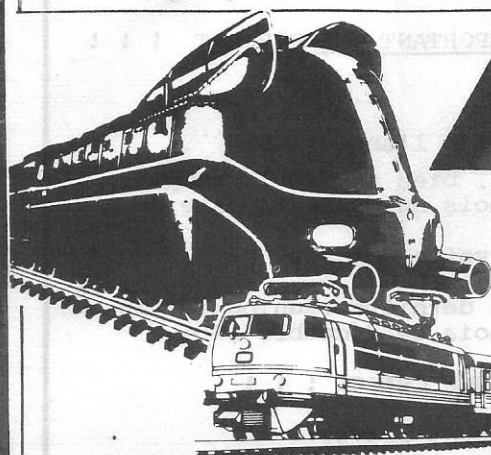
hobby

2000

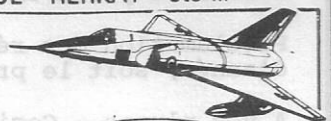
MODELISME
IMPORT - EXPORT

12 Av Fr Cornesse
(route de Comblain) 4070 AYWAILLE
(041) 84 48 16

9 Quai de Gaulle
4020 LIEGE
(041) 41 29 87



Plus de 400 m² de
surface de vente en nos 2 magasins
TRAINS ELECTRIQUES - METROPOLITAN
MARKLIN - FLEISCHMANN - Z - ARNOLD
PICCOLO - MINITRIX - JOUEF - HAG
FRANCE TRAINS - ROCO - TRIX - HAMO
LIMA - PIKO - AIRFIX - LILIPUT - LGB
IBERTREN - M & F - GOGTRAM - ADE
BRAWA - ADE - HERKAT - etc ...



Miniatures autos
Figurines - Bateaux
Avions etc ...

