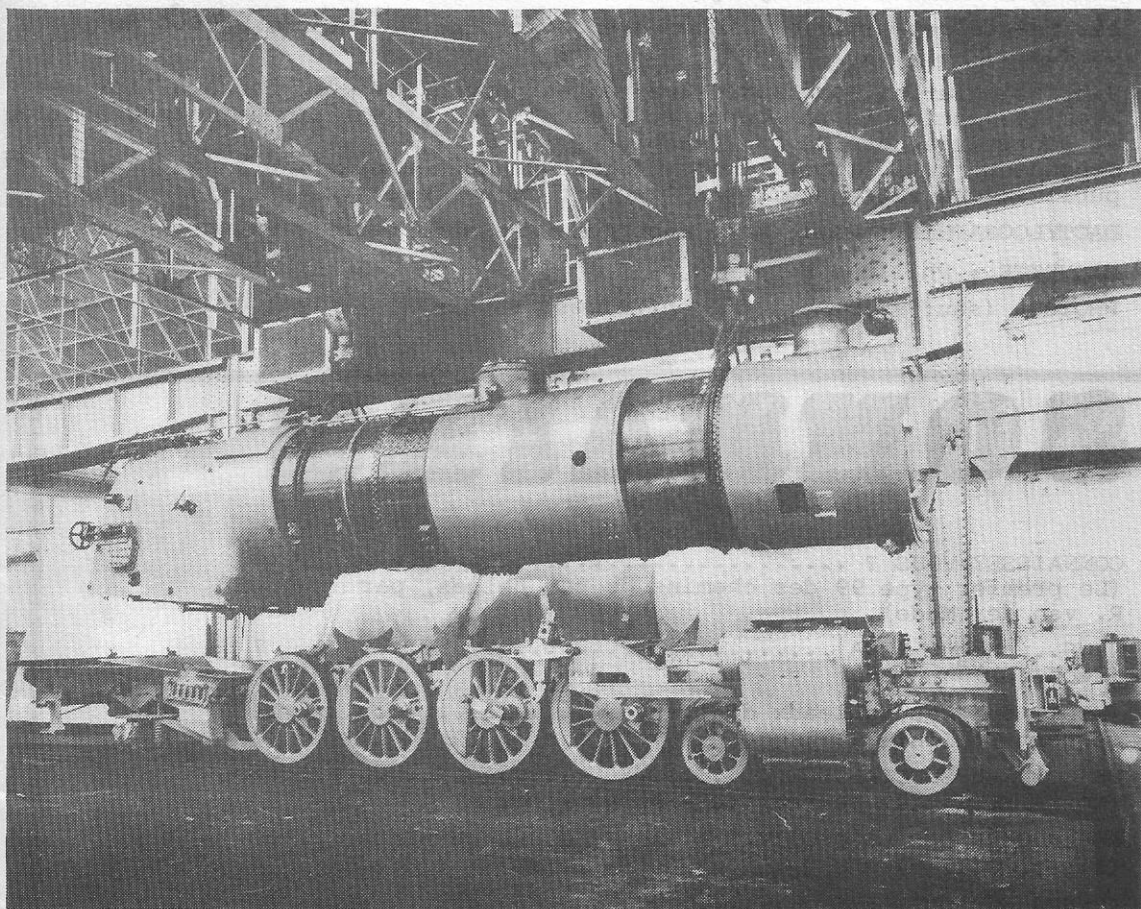


Correspondance

BULLETIN BIMESTRIEL

40 F.B. Septembre - Octobre 1983 Numéro 4

1983



ASSOCIATION LIEGEOISE DES
AMATEURS DE CHEMINS DE FER

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, Association Sans But Lucratif.

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 l'éditeur responsable.

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

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 : Marie Anne Menchior - Annette Hembert-Pirnay.

MAQUETTE : Philippe Hensen

PHOTOS (sauf stipulations contraires) : Ghislain Dylst

S O M M A I R E

CONNAISSEZ-VOUS ?	4
(Le premier type 99 des chemins de fer belges, par R. van der Made)	
NEWS... about LIMA	7
(Léon Job)	
INEDIT ou "les tableaux d'Albert"	11
(Albert Collin)	
LE COIN DU SPECIALISTE	12
(Notre réseau et la réalité - Jules Vincent)	
REPERTOIRE DES LOCOMOTIVES A VAPEUR DE LA DB ET DR ...	20
(Albert Collin)	
AGENDA ET NOUVELLES	26

Bonne lecture !

Chers amis, bonjour.

Revoici septembre et "ses rentrées".
Rentrée des classe.
Rentrée au ... boulot.

L'ALAF aussi "rentre"

Que va-t-elle vous proposer de neuf ?

Première proposition

"L'atelier du vendredi"

De quoi s'agit-il? En bref: le troisième vendredi du mois (ou plus fréquemment; cela dépendra des personnes intéressées), nous discuterons d'un point précis qui nous pose problème, ou qui tout simplement nous tient à coeur. Non seulement nous discuterons ce point, mais nous essayerons de présenter une documentation, des renseignements les plus complets possibles, et enfin nous passerons, quand il y aura possibilité de le faire, à des exercices pratiques. Démarrage du système: vraisemblablement au mois de novembre (Voir page 28 du présent numéro.)

Deuxième et dernière proposition

Là, les N-istes, nous vous proposons de
..... proposer !!!

Vous avez, il n'y a guère, souhaité
que l'on "s'occupe beaucoup, beaucoup
plus de vous. Et vous avez raison !!!

Parfaitement d'accord. Mais dites nous
COMMENT nous pouvons vous aider.

Faites nous des propositions concrètes
et réalisables.

Pour cela réunissez vous, puis contactez
nous.

Nous nous ferons un plaisir

Bonne réflexion.

Bonne rentrée.

Bonne lecture et à bientôt.

Péyache.

de
ri
to
ri
a
l

connaissez vous ?

LE PREMIER TYPE 99 DES CHEMINS DE FER BELGES.

Si le titre de notre notice fait état du "premier" type 99 des chemins de fer belges, c'est parce que notre intention n'est pas de nous intéresser ici à la série 501 à 520 de l'ancienne "Compagnie du Nord Belge" construite en 1931-1932 par Cockerill et La Meuse. Ces puissantes locomotives-tender de manoeuvre O50, que nous avons pu voir naguère évoluer à Kinkempois, formèrent le type 99 lorsque la Compagnie du Nord Belge fut reprise par la S.N.C.B. D'abord numérotées 9901 à 9920, elles portèrent ensuite les numéros 99001 à 99020.

Notre propos est d'attirer l'attention sur un type 99 antérieur qui s'inscrivit parmi l'effectif belge au lendemain de la première guerre mondiale lorsque l'Allemagne vaincue dut livrer à l'Etat Belge, à titre de réparation, plus de 2.000 locomotives dites d' "Armistice".

Si certaines de ces locomotives natives d'Outre-Rhin nous sont familières, telles notamment les types 64 et 81, d'autres le sont moins.

Tel est le cas de la locomotive prussienne T 13 qui figurait en 18 exemplaires dans le lot des machines livrées à la Belgique.

Phil DAMBLY (1) se borne à en signaler l'existence, sans commentaires, précision, ni photographie.

C'est un bref article de Karl-Julius HARDER (2) qui nous permet de faire connaissance avec cette locomotive.

Vers 1910, la direction des Chemins de Fer de l'Etat Prussion constate que ses locomotives O30T ne répondent plus à tous les besoins des manoeuvres de son réseau et elle confie l'étude d'un projet de machine plus puissante à l'Union Geisserei de Königsberg. Le projet est adopté et, ensuite, la locomotive de type O40 T, immatriculée Série T 13, est fabriquée à 562 ou 588 exemplaires (le chiffre varie selon les auteurs) par six firmes différentes, à savoir: Union, Hanomag, Hohenzollern, Grafenstaden, Hagans, Henschel.

Les caractéristiques principales en sont les suivantes:

2 cylindres extérieurs, diamètre	500 mm
course des pistons	600 mm
roues motrices, diamètre	1250 mm
surface de chauffe	116,4 m ²
surface de la grille	1,76 m ²
timbre	12 kg/cm ²
poids à vide	46 T
poids en charge	58,1 T
vitesse maximum	45 km/h.

Lors de l'unification des compagnies allemandes et de la création de la Deutsche Reichsbahn en 1920, les T 13 formèrent la Série 92⁵⁻¹⁰. (3)

Les 18 locomotives devenues belges, circulèrent avec leur numérotation prussienne jusqu'en 1925 et, à ce moment, formèrent notre premier type 99.

HARDER signale que, selon la coutume belge les locomotives furent numérotées à l'aide de 4 chiffres, les deux premiers étant ceux du type "99" et les deux derniers étant ceux de la numérotation prussienne conservée.

En 1940, toutes nos locomotives de type 99 étaient réformées. Par contre, la France, qui en avait également reçu un lot au même titre que la Belgique, en possédait encore au début de la seconde guerre mondiale... et les Allemands les récupérèrent.

En République Fédérale d'Allemagne, plusieurs locomotives de la Série 92⁵⁻¹⁰ furent vendues à des sociétés industrielles ou cédées à des compagnies de chemins de fer locaux, tandis que la dernière en activité à la Deutsche Bundesbahn finit sa carrière à Cassel en 1965.

Signalons que l'article de HARDER comporte six illustrations dont la photographie de la 9958 de la S.N.C.B.

Celui qui voudrait voir une survivante de la série 92⁵⁻¹⁰ peut se rendre en Allemagne à Allendorf (Hesse-Kreis Marburg/Lahn) où la 92 739 est préservée comme monument dans le Volkspark de la ville (4)

R. van der Made

(1) Phil DAMBLY, Nos innoubliables vapeurs, p. 61

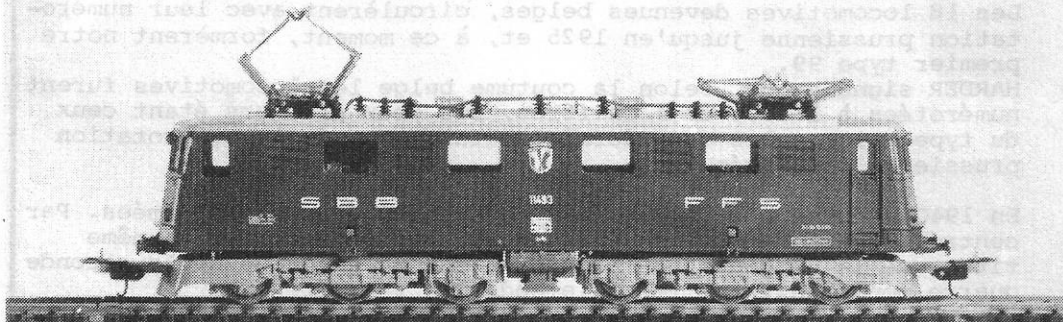
(2) Karl-Julius HARDER, Die preussische Lokomotive T13 nach Musterblatt III 4 q, LOK MAGAZIN, n°94, jan.-févr. 1979, pp. 24-27.

(3) Klaus-Detlev HOLZBORN, Unsere Dampflokomotiven T. II, 1967, p. 45.

(4) Anton von HORNSTEIN, Eisenbahnmuseen, Denkmal-loks, Touristikbahnen, Zürich, 1973, p. 270 avec photo.

LIMA TRAINS HO

116,4 m
1,76 m
12 kg/cm²
46 T
28,1 T
45 km/h



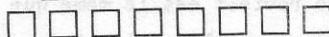
Importateur: S.A. SAFARI

rue des Atrébates, 136
1040 - Bruxelles

6

6

news !



Depuis le salon de NUREMBERG 1983, notre association entretient avec l'importateur de la firme LIMA, de très bonnes relations. Lors de nos diverses entrevues nous avons parlé des modèles belges que LIMA fabrique : nous avons constaté que la plupart des modèles fabriqués étaient anciens " Style Train Jouet " ex : La locomotive série 125, la locomotive série 150, les voitures M 2 ; caisses simplifiées, ligne de toitures incomplètes, fenêtres non rapportées etc... Pour les voitures M 2 , pourquoi n'y a-t-il pas de 2ème classe ?

Nous avons également parlé de l'automotrice quadruple série 800 qui ne possède pas la voiture pilote 1ère classe - fourgon, une voiture étant complètement incorrecte.

Pourquoi la locomotive série 18 est-elle peinte dans une version qui n'a roulé que quelques mois et seulement sur la 1802 ?

Nous avons reçu des éclaircissements sur tous les points que nous avons soulevés.

L'importateur actuel est la S.A. SAFARI, et son directeur Monsieur GIESEN vend du train LIMA depuis seulement quatre années. Les productions de style ancien datent du précédent importateur et Mr. GIESEN ne peut donner d'explications quant à savoir pourquoi il n'y a pas de 2ème classe en voiture M 2, la qualité de reproduction simplifiée est probablement due à l'usine qui ne faisait pas encore du train pour les modélistes.

Les anciennes productions pourraient être améliorées et produites suivant les critères " Modélisme ".

../..

../..

Mais le prix de revient est le même que pour fabriquer un nouveau modèle, pratiquement, tout est à revoir et de nouveaux moules sont nécessaires ; alors l'importateur préfère sortir de nouvelles productions belges et laisser ceux-là tels quels. L'importateur actuel ne s'est donc occupé que de l'automotrice série 800 et de la série 18.

L'automotrice série 800 est dans l'ensemble beaucoup mieux réalisée et détaillée que les modèles précédents : caisse bien réalisée, ligne de toiture plus réaliste (aérateur, trappe de visite, grille de ventilation etc...) vitrage frontal et latéral rapporté, pare-brise avec essuie-glace, aménagement intérieur ; mais une voiture d'extrémité complètement fautive, pas de première classe, pas de compartiment fourgon.

Monsieur GIESEN nous explique qu'il s'est occupé de ce modèle, il a rassemblé lui-même les plans et les documents photographiques nécessaires à la réalisation de celui-ci, beaucoup de contacts avec la SNCB et la BRUGEOISE ET NIVELLES, ceux-ci ont été longs et difficiles.

Tous les documents rassemblés, Monsieur GIESEN les a envoyés en Italie pour la fabrication. Tout semblait parfait mais un problème technique est venu se greffer en cours d'étude, les marchepieds des portes première classe empêchaient le libre débattement du bogie ; le rayon de courbure minimum étant 360 mm, le bogie doit pivoter assez fort pour négocier les courbes.

L'importateur fut prévenu du problème. La seule solution technique de l'époque, était de supprimer les marchepieds. Solution rejetée par l'importateur, car le modèle devenait disgracieux et non homogène. Alors disgracieux pour disgracieux il est sorti tel quel, et la voiture de première classe n'a jamais été réalisée. Monsieur GIESEN le regrette vivement.

Pour la série 18 l'importateur ignorait que la couleur proposée était un essai. Il a demandé de la documentation à la SNCB et a reçu des documents photographiques. Il les a transmis à l'usine, qui a réalisé la peinture du modèle ; le tout résulte d'un manque d'information. Quant à la gravure de la caisse elle est reprise de la 40100 française, avec une petite modification, la fenêtre du poste de conduite ayant été obturée.

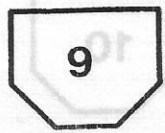
../..

Voilà ce qu'il en est pour les productions du passé. Pour l'avenir, je crois que celui-ci sera meilleur pour les modélistes aimant le matériel belge. Pour l'année prochaine, la série 18 va changer de couleur, mais cette fois-ci ce sera la bonne livrée connue de tous, et circulant aujourd'hui sur les différents réseaux. La peinture sera rehaussée de nombreuses inscriptions correspondantes à la réalité.

Autre très bonne nouvelle ! La locomotive série 27 électrique va être réalisée en version pour " modélistes " elle sera présentée à NUREMBERG 84, et sera commercialisée dans les quelques mois qui suivront. Le modèle sera, aux dires de l'usine, conforme en tout points et particulièrement soigné.

L'importateur ne s'arrête pas là, il prévoit un calendrier de nouveautés belges échelonnées sur les cinq années à venir ; on parle chez l'importateur de quelques modèles intéressants, mais là rien n'est encore décidé du côté de l'usine : l'automotrice break ; les nouvelles voitures M 4 en version deuxième classe ; première classe fourgon ; et plus tard la première classe. Mais je le répète pour cela rien n'est fait.

De toute façon il y aura des nouveaux modèles belges au programme de LIMA dans les cinq années à venir. Cela est prometteur, car les nouvelles productions de la firme italienne sont en très net progrès : regardez l'Intercity de la DB ; le Laufhansa ; la BR 60 de la DB ; l'E 663 italienne, le VT 628 de la DB et son correspondant en version danoise ; le diesel de manœuvre ; etc... Toutes ces nouvelles productions sont très bien réalisées, et LIMA fait maintenant des produits pour les modélistes. Dans le même sens d'amélioration pour l'année prochaine, tous les rails seront fabriqués en maillechort. LIMA fait un grand pas, il passe du train jouet au train pour modélistes.



../..

Enfin, une seule ombre au tableau subsiste, c'est l'automotrice 800. Nous nous sommes entretenu il y a deux mois avec Monsieur GIESEN et un représentant de l'usine. Une solution technique peut-être trouvée au problème des marchepieds, ceux-ci seraient solidaires du bogie et pivoteraient avec celui-ci, (un peu comme chez LILIPUT). Seulement il faut faire une nouvelle caisse, et de nouveaux bogies. Le représentant de l'usine a fait une estimation financière pour les nouveaux moules, le prix est élevé, pratiquement égal à une nouvelle voiture et l'importateur hésite à investir une telle somme d'argent dans un modèle de deux ans d'âge. Si la nouvelle voiture est fabriquée et ne se vend pas bien, l'investissement consenti dans ce modèle sera perdu au bénéfice de nouvelles productions.

Personnellement, j'aimerais que cette voiture soit commercialisée, l'automotrice pourrait alors rouler sur nos réseaux en version correcte, la réalisation du modèle étant bonne.

Je propose à nos membres intéressés par la sortie de cette voiture de se faire connaître aux réunions, car s'il y avait un bon sentiment de vente au niveau des modélistes, je crois que l'importateur la ferait fabriquer.

Je compte demander que l'on en parle à FEBELRAIL pour mettre tous les autres clubs de Belgique au courant de cette possibilité.

Le sort des modélistes, aimant cette automotrice belge, est entre leurs mains. Notre revue étant distribuée à beaucoup de clubs dans tout le pays, j'espère recevoir de toute part des avis et éventuellement une estimation sérieuse de vente par club. Si le nombre cumulé pour la Belgique est suffisant le modèle conforme sera réalisé. Le prix de revient sera très abordable dans la lignée des prix pratiqués chez LIMA. Si nos membres et les membres de tous les clubs de Belgique le veulent la fabrication sera possible.

Pour tout contact concernant ce sujet : Mr. JOB Léon

rue Chaussée, 76,

4342 HOGNOUL

ou au secrétariat de l'ALAF.

M E R C I D ' A V A N C E

JOB Léon.

10

10

inedit

LA S.N.C.B. EN CHIFFRES

	<u>1960</u>	<u>1970</u>	<u>1982</u>
Longueur du réseau (Km)	4632	4165	3920
Nombre de voyageurs transportés (X 1000)	261366	246845	162575
Parcours moyen d'un voyageur (Km)	32,8	33,5	42,3
Nombre moyen de voyageurs par train	138	130	92
Tonnage taxé transporté (X 1000)	61437	71777	62719
Nombres de wagons chargés et entrés chargés (X 1000)	3166	3053	1948
Parcours moyen d'une tonne de marchandises (Km)	103,6	109,8	108,7

POUR VOTRE INFORMATION

En 1982, la consommation du réseau a été de :

- 781.613.000 Kwh pour l'électricité
- 126.681 tonnes pour le gasoil

Le parcours moyen annuel par véhicule moteur en service a été de 101.168 Km.

Albert COLLIN.

LE COIN DU specialiste

NOTRE RESEAU ET LA REALITE.

QUELQUES NOTIONS.

1. LIGNES :

- Lignes principales : lignes parcourues à plus de 40 Km/h par des trains de voyageurs ou de marchandises.
- Lignes locales : lignes parcourues à moins de 40 Km/h
 - à exploitations simplifiées parcourues par trains de voyageurs ou de marchandises
 - industrielles, parcourues par trains de marchandises uniquement.


2. VOIES : a) En gare :

- Voies principales (:passage direct sans arrêt, équipées de signaux répétitifs)
(:de réception, avec arrêts, répétition facultative.
- Voies de manoeuvres (comme le nom l'indique).

b) En dehors des gares :

- Voies principales - Voies de garage - Raccordements
- Voies spécialisées : normalement parcourues dans un sens déterminé

- simple voie : 

- double voies : 



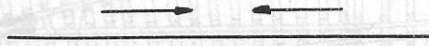
.../...

../..

- voie spécialisée signalisée dans l'autre sens

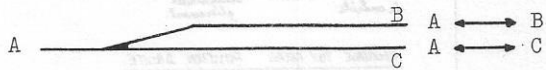


- Voies banales : en service normal parcourues dans les 2 sens.

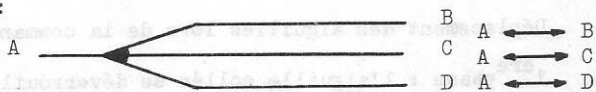


3. APPAREILS DE VOIES.

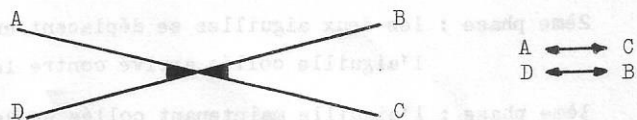
1) Branchement à deux voies :



2) Branchement à trois voies :



3) Traversée ordinaire :



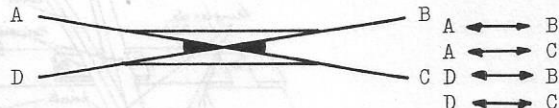
4) Traversée ordinaire à aiguilles :



5) Traversée jonction simple :



6) Traversée jonction double :



../..

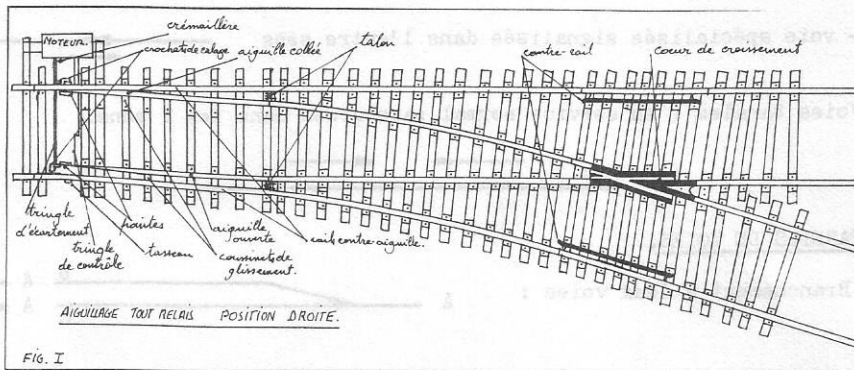


FIG. I

Déplacement des aiguilles lors de la commande d'un aiguillage : (Fig. II)

- 1^{ère} phase : l'aiguille collée se déverrouille tandis que l'aiguille ouverte se déplace ;
- 2^{ème} phase : les deux aiguilles se déplacent en même temps jusqu'à ce que l'aiguille collée arrive contre le rail contre-aiguille ;
- 3^{ème} phase : l'aiguille maintenant collée se verrouille tandis que l'aiguille ouverte achève sa course.

- Aiguille parcourue (moins de 3 mm)
- Aiguille non-parcourue (plus de 85 mm)
- Immobilisation (crochet autour du tasseau).

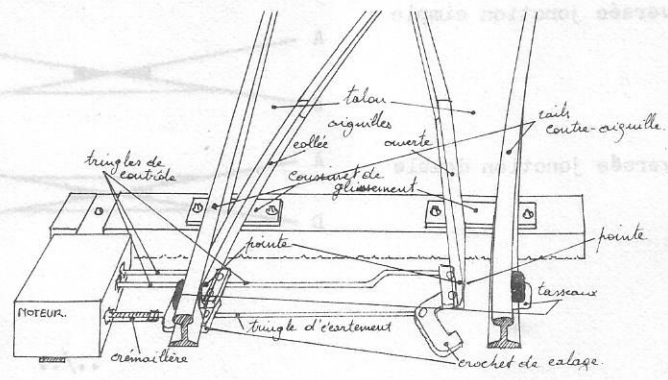
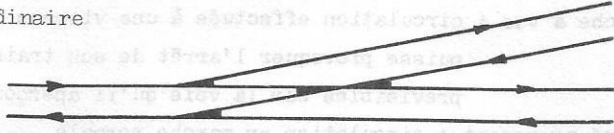


FIG. II

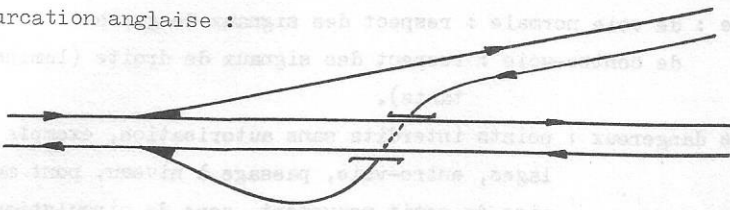
../..

4. COMBINAISONS :

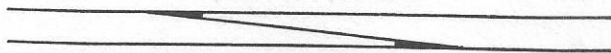
1) Bifurcation ordinaire



2) Bifurcation anglaise :



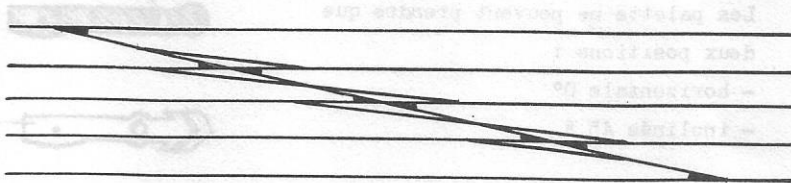
3) Liaison :



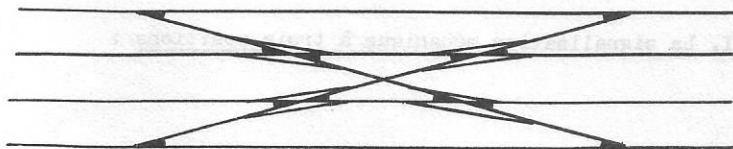
4) Bretelles :



5) Transversale :



6) Gril :



5. CIRCULATIONS :

a) Mouvement : parcours effectué par un convoi

b) Marche normale : respect des indications de la signalisation.

../..

../..

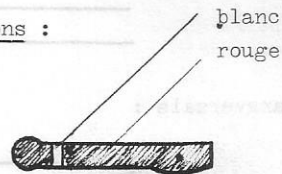
- c) Marche à vue : circulation effectuée à une vitesse telle que le conducteur puisse provoquer l'arrêt de son train devant tout obstacles prévisibles sur la voie qu'il aperçoit libre devant lui.
- d) Grand mouvement : circulation en marche normale
- e) Petit mouvement : circulation en marche à vue
- f) Régime : de voie normale : respect des signaux de gauche
de contre-voie : respect des signaux de droite (lumineux clignotants).
- g) Points dangereux : points interdits sans autorisation, exemple : aiguillages, entre-voie, passage à niveau, pont mobile, limite de petit mouvement, zone de circulation à vitesse réduite, travaux, extrémités d'un train.

6. SIGNALISATIONS :

I. La signalisation mécanique à deux positions :

Les palettes ne peuvent prendre que deux positions :

- horizontale 0°
- inclinée 45°



II. La signalisation mécanique à trois positions :

Les palettes peuvent prendre les positions :

- horizontale 0°
- inclinée 45°
- verticale 90°



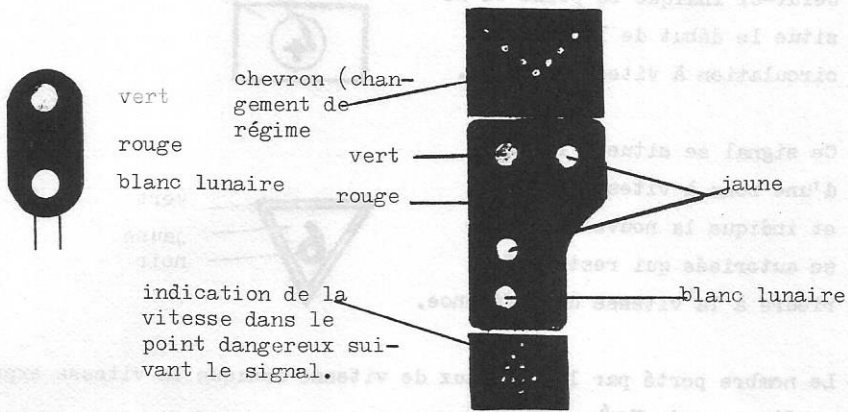
../..

16

16

../..

III. La signalisation lumineuse.



Les signaux de contre-voie sont identiques à part que les quatre feux (vert, rouge, jaune et blanc lunaire) sont à droite du jaune isolé et qu'ils sont tous clignotants lorsqu'ils sont allumés. (Les détails viendront une prochaine fois).

IV. Signaux de vitesse.

Vitesse de référence = vitesse servant de base à l'établissement de la signalisation d'une ligne.

- Ce signal marque l'endroit à partir duquel il est permis de circuler à la vitesse de référence



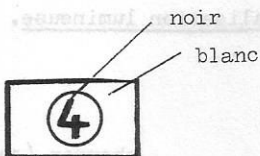
- Celui-ci indique l'approche d'une zone de circulation à vitesse réduite ainsi que la vitesse autorisée dans cette zone.



../..

../..

- Celui-ci indique le point où se situe le début de la zone de circulation à vitesse réduite.



- Ce signal se situe à la fin d'une zone à vitesse réduite et indique la nouvelle vitesse autorisée qui reste inférieure à la vitesse de référence.



- Le nombre porté par les signaux de vitesse indique la vitesse exprimée en dizaines de Km/h

10 = 100 Km/h

6 = 60 Km/h

0,5 = 5 Km/h

Jules VINCENT.



18

18

JOCADIS

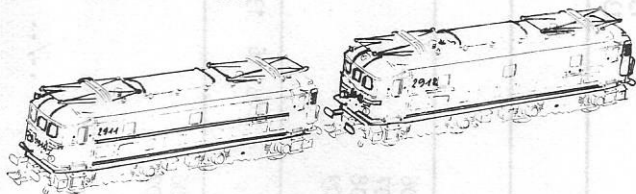
RUE DE BRUXELLES, 53, BRUSSELSESTRAAT ENGHJEN 1300 EDINGEN

T. 02/395 22 96

ouvert / open: 9^h - 12^h - 14^h - 19^h - Dim/Zon: 10^h - 12^h -

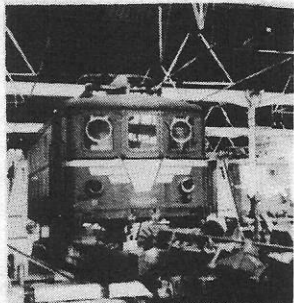
Lundi fermé
Maandag gesloten

⑧ ROCO 29



6.745.-

double traction pour système Marklin avec inverseur électronique
dubbele tractie voor Marklin systeem met elektronische ompool
schakelaar.



4

anciennes

versions

oude

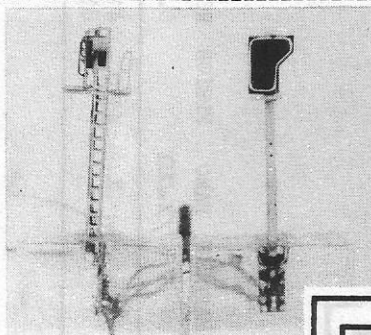
versies

BB 101

3.-95.- Pièce
Stuk

signaux belges en laiton
Belgische seinen in messing

4 LEDs



695.-

19

19

21

.../...

BR	MARQUE SERIE	MARKLIN	HAMO X=OUI	FLEICH	ROCO C.C.	ROCO C.A.	TRIX	PIKO	LILLIPUT C.C.	LILLIPUT C.A.	LIMA	RIVAROSSO C.C.	RIVAROSSO C.A.
BR 17				4115S 4125B									
BR 18	3093	X							1801 1802 1803 4001 4002 4003 4004	1807			
BR 23	3005	X		4120A	14120A								
BR 24	3003	X		4140 4141			190/10						
BR 38	3098 3099	X X		4160		2409			10900 10901 10902	10905 10906			
BR 39											203003	1345	1093
BR 41	3082	X					6326						
BR 42									4201 4202 4203	4208			

21

.../...

22

.../...

MARQUE SERIE	MARKLIN	HAMO X=OUT	FLEICH	ROCO C.C.	ROCO C.A.	TRIX	FIKO	LILIPUT C.C.	LILIPUT C.A.	LIMA	RIVAROSSO C.C.	RIVAROSSO C.A.
BR 43				4126A	14126A							
BR 44	3047	X		4126D	en prep.							
BR 45								4501 4502 4503 4504	4506 4509			
BR 50	3084	X	4175 4177									
BR 52							190/23/1	5201 5202 5203	5208			
BR 53	3 102	X										
BR 53 ³			4124									
BR 54					2425							
BR 55			4145									
												6302 6317

.../...

22

23

././.

BR	MARKUE SERIE	MARKLIN X=OUT	HAMO	FLEICH	ROCO C.C.	ROCO C.A.	TRIX	PIKO	LILLIPUT C.C.	LILLIPUT C.A.	LIMA	RIVAROSSO C.C.	RIVAROSSO C.A.
BR 57					4116A en prep								
BR 58					4112A								
BR 60													
BR 62									10300 10301		203017 203019		
BR 64				4064				190/11					
BR 65				4065 en prep									
BR 66								6301					
BR 70				4016									
BR 73							2430						
BR 74	3095	X											
BR 75							190/16/1						

23

././.

24

../...

SERIE	MARQUE	MARKLIN	HAMO	FLEICH	ROCO	ROCO	TRIX	PIKO	LILLIPUT	LILLIPUT	LIMA	RIVAROSSO	RIVAROSSO
			X=OUI	C.C	C.A.	C.A.			C.C.	C.A.	C.C.	C.C.	C.A.
BR 78		3106							7801 7803 7804				
BR 80				4029	4114								
BR 81		3031 3032											
BR 85		3039											
BR 86		3096 (86.173) 2854 (86.578)	X					190/27					
BR 89 ⁰		3000 3014		4020									
BR 89 ³ (T3)				1315									
BR 89 ⁷⁰ (T3)				4010					8902 8903				en prep

24

../...

25

..//..

MARQUE SERIE	MARKLIN X=OUI	HAMO	FLEICH	ROCO C.C.	ROCO C.A.	TRIX	FIKO	LILLIPUT C.C.	LILLIPUT C.A.	LIMA	RIVAROSSO C.C.	RIVAROSSO C.A.
-----------------	------------------	------	--------	--------------	--------------	------	------	------------------	------------------	------	-------------------	-------------------

BR 91³-18

9102
9103

2412

4122A
4122E

4094
4093
en prep

9500
9501
9502
9503
9504

1352
1353

1004
1005

1340

Albert COLLIN.

25

agenda

- BVS 3 septembre: excursion vers la Hollande, avec visite du musée des chemins de fer à Utrecht, et visite du dépôt du Stoomstiching Nederland à Rotterdam, lors d'une journée "portes ouvertes".
- DE PIJL 11, 12 et 13 novembre, journées "portes ouvertes" dans les locaux du club à Muizen/Mechelen (Leuvensesteenweg), avec "marché aux occasions".
- LOCOMOTION 30 octobre: excursion à Köln (D), avec visite de la (nouvelle) foire du modelisme ferroviaire, organisée par la B.D.E.F., en collaboration avec MOROP
- ALAF REUNIONS DU PREMIER MERCREDI DU MOIS
- 7 septembre: Diapositives - 150 ans Chemins de fer Français (J.C. Menchior)
- 5 octobre: "La caténaire SOMMERFELDT" exposé de R. Orban
- 2 novembre: BOURSE - BOURSE - BOURSE -- BOURSE
BOURSE - BOURSE - BOURSE - BOURSE
QU'ON SE LE DISE !!!!!!!!!!
- 7 décembre: "VIVE SAINT NICOLAS"
Projection de film(s) inédit(s)
Responsables: F. Piette - L. Job.

RAPPEL - RAPPEL - RAPPEL - RAPPEL - RAPPEL - RAPPEL - RAPPEL - RA..

11 SEPTEMBRE : EXCURSION EN TRAIN VERS MARIEMBOURG, AVEC VISITE DU "FESTIVAL VAPEUR" DU C.F.V.3.V.
POUR RENSEIGNEMENTS, PRIERE DE CONSULTER NOTRE NUMERO PRECEDENT.

BIENTOT BIENTOT

BIENTOT

BIENTOT

BIENTOT

Suite à notre sondage du premier juin 1983 ...

Nous vous dirons TOUT sur la réalisation d'un ballast le plus réel possible. De la "théorie", explications, dessins, nous en passons et des meilleures ... Mais surtout du PRATIQUE - DE LA PRATIQUE.

NOUS PROPOSONS - VOUS CHOISISSEZ - NOUS REALISERONS ENSEMBLE....

A très bientôt. (le pauvre réalisateur de service: Pégache)

IL EST EGALEMENT BON DE SAVOIR

- Lu dans TELEPRO : En préparation pour octobre 1983 à janvier 1984, une série co-produite par les T.V. francophone autour du thème: LE TRAIN.
- "Actualité sur les rayons" : La firme Jocardis à Enghien nous signale que la locomotive vapeur type 29, fabriquée par DJH sera livrable vers la fin septembre. DJH propose la loco uniquement en kit pour le prix de + ou - 7.500 FB

Début octobre, les kits de superdétaillage pour voiture M2 et loco 125 de LIMA devraient être disponibles. Le kit M2 comprend le vitrage en relief. Le kit loco 125 comprend le vitrage en relief, double phare, aérateur, cablot de chauffage et unité multiple, parafoudre etc ...

En décembre la firme Jocardis sortira son deuxième modèle exclusif d'une locomotive belge. Le modèle sera un kit métal tout comme le premier qui était la loco vapeur type 16.

- Dans notre prochain numéro: échos des vacances.

RENDEZ-VOUS EN NOVEMBRE POUR NOTRE PROCHAIN NUMERO.

LAISSONS LA LA CHAISE LONGUE ET V I V E L E B O U L O T !

Le Comité et Pégache.

P.S. Le tiroir aux article est de nouveau vide. Alors vite, à vos plumes

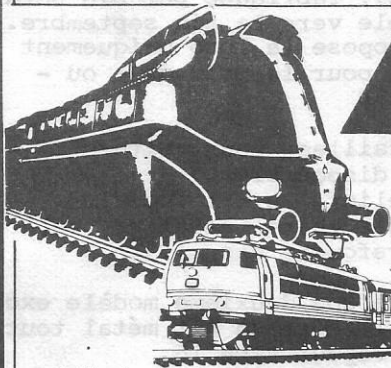
hobby

2000

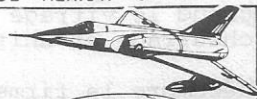
MODELISME
IMPORT - EXPORT

12 Av Fr Cornesse
(route deComblain) 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
PICOLO - 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 ...*

