

P 204113

Belgique - België
P.P. - P..B
4020 LIEGE 2
BC 4109



Correspondance

Janvier - Février - Mars 2007



BULLETIN TRIMESTRIEL

www.alaf.info

E-mail : infoalaf@yahoo.fr

Dépôt Liège 2

Retour expéditeur : Secrétariat ALAF asbl : Impasse de Vottem, 92 4000 LIEGE

Correspondance Bulletin trimestriel

Rédacteurs: Sainte E, Collier W, Genet L, Collin A, Dehar H, Van de Voorde C, Laurent Maghe L Magnée J-F.

Photo couverture et page 30: Van de Voorde C (Retour de la visite de Cockerill le 21/10/2006)

Editeur responsable : Albert Collin,
rue de la Gare 77 4102 Ougrée.
Arrondissement Judiciaire de Liège.
N° d'entreprise : 420.059.488

CORRESPONDANCE est le bulletin d'information de l'Association Liégeoise des Amateurs de chemins de fer asbl.

Abonnement (1 an, 4 numéros) : 9 € (EURO).

Règlement au compte
n° 068 - 2376674 - 07 de l'ALAF asbl.
(Abonnement 2007)

Tout courrier, concernant l'ALAF asbl ou la revue, doit être adressé au secrétariat : Impasse de Vottem, 92 4000 LIEGE

E-mail: jfmagnee@belgacom.net.

Site Internet : www.alaf.info

E-mail : infoalaf@yahoo.fr

CORRESPONDANCE est envoyé gratuitement aux membres de l'ALAF.

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 (**à l'exception des articles extraits de la revue « Le Rail »**) et l'envoi d'un exemplaire de la duplication au secrétariat de l'ALAF asbl. Cependant, la publication d'un article que nous empruntons à d'autres publications reste soumise à l'accord de celles-ci.

SOMMAIRE

Petit mot de la rédaction page 3

Renouvellement de la cotisation page 3
Convocation Assemblée Générale page 4

Les Amis du Rail de Halanzy pages 5,6,7
(Ricky)

La vie du club dernière ligne droite
avant l'expo (L. Maghe pages 9 à 12

La vie du club : l'expo, ça y est ! pages 13
à 23 (par L.Maghe

Mots croisés d'RV page 24

2006 et les années en6 pages
25 à 28 L. Genet

Calendrier des projections du club page
29

Le petit mot de la rédaction

Au moment de lire ces quelques lignes, nous serons à la veille des fêtes de fin d'année. La rédaction ainsi que les membres du comité vous souhaitent à tous un très joyeux Noël et une bonne et heureuse année 2007.

En ce début d'année 2007, vous n'ignorez pas que nous devons nous conformer à la nouvelle loi concernant le tabac. Par respect pour les autres et pour se mettre en conformité avec les idées actuelles, nous vous demanderons, s'il vous plaît de ne pas fumer dans nos locaux. Un coin fumeur sera aménagé dans le sas d'entrée, celui-ci sera le seul endroit où, pendant nos réunions, la cigarette sera autorisée.

Merci de votre compréhension.

Le comité

Renouvellement de la cotisation.

Dans 3 mois, l'année se termine. Afin d'éviter les retards comme les années précédentes nous vous prions de bien vouloir verser votre cotisation pour le 31 janvier 2007 au plus tard. **Passé cette date, des frais administratifs seront comptés en plus.**

Le montant de la cotisation est de **45 €** (y compris les 5 € d'assurance). Cela ne fait que 3,75 € par mois. Comme vous l'avez constaté dans votre ménage, le coût de la vie a fortement augmenté et notre club n'y échappe pas (brasseur, chauffage, électricité etc...). Nous nous devons donc de répercuter une partie de cette augmentation sur la cotisation.

Le paiement de la cotisation peut se faire lors des réunions auprès de **Monsieur Alphonse Volders** ou au moyen du bulletin de versement ci-joint sur le n° de compte suivant : **Dexia banque : n° 068-2376674-07 (En communication : Nom + cotisation 2007).**

Votre carte de membre sera disponible dès le premier mercredi du mois de février (Demandez-la à un membre du comité). Si vous désirez recevoir votre carte par la poste, veuillez majorer votre paiement de 1€.

Le comité



Agence Belge de Gardiennage s.a.

rue Grande, 111 5500 Dinant

Tél.: 082/745.745 - Fax: 082/227.580 - (GSM: 0475/753.023)

e-mail: abgsecurity@skynet.be
02/201.06.30

A.B.G. s.a. - 24H/24 - 365 Jours/an

NOTRE BUT, FAIRE DE VOTRE SECURITE NOTRE METIER DANS LA SECURITE

n° enregistrement: 863.596.839 Autorisation ministérielle: N° 16.0133.09

ASSEMBLEE GENERALE

Le Conseil d'Administration vous prie de bien vouloir assister à l'Assemblée Générale annuelle ordinaire qui aura lieu le **mercredi 14 mars 2007 à 20 h dans notre local d'Ougrée.**

Ordre du jour :

- 1 Rapport moral du Président;
- 2 Election des candidats au titre de membre du Conseil d'Administration.

Les candidats administrateurs doivent faire parvenir leur candidature par écrit au secrétariat pour le 31 janvier 2007 au plus tard. (**)
- 3 Election des candidats au titre de membres effectifs, les candidatures éventuelles doivent parvenir par écrit avant le 31 janvier 2007 au secrétariat;
- 4 Rapport financier et décharge par les commissaires aux comptes de l'exercice 2006;
- 5 Désignation de deux commissaires aux comptes;
- 6 Divers.

Seuls les membres en ordre de cotisation au 31 janvier 2007 pourront assister à cette Assemblée Générale.

Le Conseil d'Administration

() Les candidats administrateurs doivent être membres effectifs depuis un an minimum.**

**SPECIALISTE LIEGEOIS DU MODELISME
FERROVIAIRE SUR PLUS DE 1000 m²
TOUTES MARQUES TOUTES ECHELLES
TOUT POUR LE DECOR ,VEHICULES HO
VISITEZ NOTRE SITE INTERNET**



www.hobby2000.be

**QUAI DE LA BOVERIE 78
4020 LIEGE
TEL : 04/341.28.87 FAX : 04/343.66.03**

Les Amis du Rail de Halanzy :
Un club dynamique aux multiples activités.

En 1985, date des 150 ans des Chemins de Fer en Belgique, un groupe d'amateurs de la chose ferroviaire décida d'organiser, dans les locaux de l'hôtel de ville de Halanzy, une exposition de cartes postales, photos, objets et documents relatifs à la ligne Virton – Halanzy – Athus – Arlon, fermée au trafic voyageurs l'année précédente. Le 15 novembre 1985, dans l'engouement suscité par cette manifestation, l'association des Amis du Rail de Halanzy (ARH) fut fondée, offrant trois activités principales à ses membres.



Amis du Rail HALANZY

Dans un premier temps, faute de local, les réunions se tiennent chez le président ou le secrétaire de l'association. Après un bref passage, de 1991 à 1994, par un local mis à disposition par la commune, le club est orienté vers la gare de Halanzy, dont le 1^{er} étage est disponible mais dans un piteux état. Après signature d'un contrat de location entre la SNCB et l'ARH, les locaux sont remis à neuf, grâce à l'aide précieuse de l'Administration Communale et de son personnel ouvrier, et le club peut y emménager dès 1995.

Première activité : le comité de défense de la Ligne Virton - Arlon.

Ce comité de défense de ligne, partie intégrante de l'ARH, militait pour la réouverture de la ligne Virton-Athus-Arlon, fermée au trafic voyageurs le 2 juin 1984. Pendant 21 longues années, il va se battre pour obtenir gain de cause. Ses membres rédigent des mémorandums, déposent des pétitions... Certes, on les écoute, mais on les éconduit aussi vite. Comme le dit le président de l'ARH : « On nous prenait pour des Pieds Nickelés venus du fond du Far-West ! Personne ne croyait à notre idée... » Et pourtant. En 2004, à l'initiative de l'association, tous les hommes politiques de la région donnent un grand coup d'accélérateur et, en décembre 2004, la SNCB et les CFL trouvent des synergies pour faire à nouveau circuler des trains entre Virton et Rodange. L'accord du gouvernement Belge pour la couverture du déficit structurel de la ligne, obtenu le 19 juillet 2005, donne le coup d'envoi à la réouverture de la totalité de la ligne au trafic voyageurs. Une relation Virton – Luxembourg sera ouverte, permettant aux travailleurs et étudiants de la région de se rendre rapidement à Arlon et Luxembourg, sans devoir faire l'énorme détour par Bertrix et Libramont. Une desserte de 4 trains est d'ailleurs prévue pendant la période de pointe matinale par des rames des CFL assurant actuellement la liaison Virton – Rodange, permettant aux navetteurs d'atteindre Luxembourg avant 9 heures. Des points d'arrêt non gardés (PANG) seront réouverts à Halanzy, Aubange et Messancy. « Certes, le 11 décembre prochain, nous verserons tous une larme en voyant s'arrêter à nouveau, après 22 ans et demi d'absence, un train en gare de Halanzy », nous confie MM Ambroise et Demoulin, respectivement président et vice-président de l'association. De plus, grâce à la réouverture au service voyageurs de la ligne, le bâtiment de la gare va subir une totale restauration à l'égide de l'Administration Communale de Halanzy, dotant l'association d'un local flambant neuf. Encore une autre grande victoire à mettre à l'actif du comité de défense !

Seconde activité : la Collection d'objets à thème ferroviaire.

Une section « collectionneurs » rassemble des amateurs de la chose ferroviaire. Leur champ d'action est vaste, et va de la collection de couvre-chefs ferroviaires à celle des uniformes, en passant par les lanternes de fin de convoi, et bien d'autres objets ferroviaires. Une section « archives », sous l'égide de Mr Michel Demoulin, regroupe tout document d'archive sur les chemins de fer, tandis qu'une section « médiathèque », sous l'égide de Mr Christophe Bourguignon, rassemble toute une série de documents photographiques et

vidéos à thème ferroviaire. Par ailleurs, le club est également propriétaire de l'autorail 4510, ex-SNCB.

Troisième activité : le modélisme ferroviaire et le réseau modulaire du club.

La section modélisme regroupe quelques membres amateurs de train miniature. Ils décidèrent de reproduire le site de la gare de Halanzy sous forme d'un réseau démontable, cela pour permettre sa présentation lors d'expositions.

Ce réseau est composé de 4 modules de 120 cm sur 70 cm, comprenant les installations ferroviaires de la gare de Halanzy, et de deux modules de 120 cm sur 120 cm comprenant les indispensables boucles de retournement. Il est construit selon des méthodes classiques. Le châssis du réseau fait appel à des caissons ouverts (Open Grid), réalisés en lattes de sapin de 20 mm d'épaisseur. Le relief de la zone de la gare étant en réalité relativement plat, une plaque de contreplaqué de 12 mm d'épaisseur a été fixée sur chacun des caissons, servant de base au plan de roulement des voies et à l'implantation du décor et des bâtiments. La même technique a été utilisée pour la réalisation des deux modules des boucles de retournement.



Les pieds, réalisés à l'aide de cornières métalliques en L, sont dotés d'un boulon de réglage permettant de compenser les inégalités du sol.

Les voies, au code 83, proviennent de la gamme Roco Line. Il a été fait usage de longueurs de voies flexibles, coupées à mesure, et d'aiguillages à pointe de cœur à 15°, le tout posé sur une semelle de liège de 5 mm d'épaisseur puis cloué en place. Après patine des voies à l'aérographe à l'aide d'un mélange « rouille » (couleurs Humbrol), le ballastage a été réalisé, faisant appel à la méthode classique de l'encollage par un mélange de colle et d'eau additionné de quelques gouttes de produit vaisselle (agent mouillant).

Le réseau est commandé en 2 rails continu, tant en mode analogique qu'en mode numérique (DCC NMRA). Des circuits électriques distincts furent établis pour permettre la cohabitation des deux systèmes. Par exemple, les voies principales peuvent être commandées en mode analogique avec une commande traditionnelle, tandis que les voies de manœuvres le seront en mode numérique (DCC). Le réseau étant démontable, des liaisons électriques sont assurées entre chaque module par le biais de câbles informatiques (nappes ?) terminées par des fiches DB25 (25 broches). La commande des aiguillages, elle, se fait par le biais de moteurs Roco montés sous le plan de roulement.

Pour le décor, le relief étant pratiquement plat, les flocages, fibres synthétiques, graviers et sable fin issus des gammes Bush et Noch pour leur majorité ont été collés à même la plaque de base. Cependant, à la fin du 3^e module et sur le 4^e module (extrémité gauche du réseau), des talus sont présents de part et d'autre des voies, reliés entre eux par un pont métallique. Les reliefs des talus ont été réalisés à partir de plaques de styrodur (matériau d'isolation) de 4 cm d'épaisseur, découpés à forme puis collés en place. Les pentes ont été ensuite façonnées à l'aide d'un cutter à lame rétractable puis enduits de plâtre pour harmoniser l'ensemble. Après avoir utilisé de la peinture acrylique brune (pour représenter la terre), des flocages furent appliqués en utilisant la même technique que pour les autres modules. Des arbres, issus de la gamme Bush, ont été ensuite plantés en divers endroits. Quelques détails

typiquement belges (SNCB) furent posés, comme des heurtoirs réalisés à partir de chutes de rails Roco ou encore des bornes hectométriques et kilométriques de la gamme Jocadis.

Les bâtiments, pour leur part, ont été réalisés entièrement « from scratch » (construction maison) par Alain Piemme à partir d'exemples réels ou de photographies de bâtiments aujourd'hui disparus. La gare, par exemple, a été mesurée puis construite à l'échelle du 1/87^e exact. Sa construction fit appel à la carte plastique et aux profilés



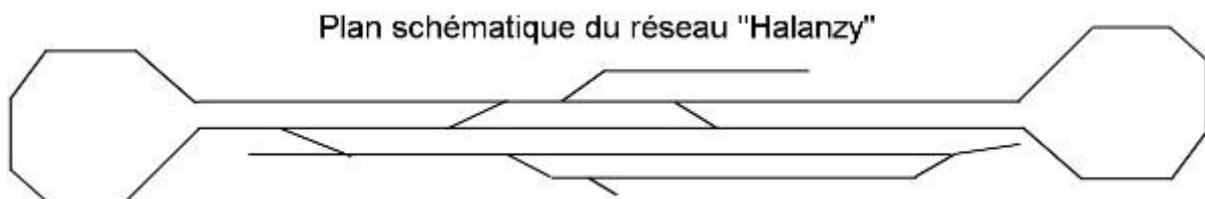
Evergreen de diverses dimensions. Cette réalisation réclama pas moins de 40 heures de travail, les fenêtres étant fabriquées une à une à l'aide de profilés Evergreen. Les autres bâtiments et ouvrages d'art (bâtiment des poseurs de voies, pont métallique, etc.) ont pour leur part été réalisés sur base de photographies d'époque.

Situé à la jonction des époques III et IV, ce réseau voit circuler exclusivement du matériel moteur à vapeur ou diesel. Le trafic, en exposition, est principalement composé d'autorails Type 45 pour le trafic passagers et de rames de wagons tractés par des locomotives diesel HLD 52-53-54, tant en version « Gros Nez » qu'en version « cabines flottantes », pour le trafic marchandise.

Ce réseau, simple et dépouillé, a été apprécié à sa juste mesure par le public lors de la dernière édition de l'Expo-Bourse d'Arlon en juin dernier. Et, certainement, les mois à venir verront apparaître de nouveaux détails sur ce joli réseau, petit par sa taille mais grand par son niveau d'exécution. Et, qui sait, l'exemple donné par les Amis du Rail de Halanzy vous donnera-t-il l'envie de vous lancer, vous aussi, dans la réalisation d'un petit réseau au tracé simple mais offrant de multiples heures de plaisir modélistique.

Texte & dessins : Eric Sainte

Photos : Eric Sainte & A.R.H.



**SANITAIRE • CHAUFFAGE
TOITURE • ISOLATION
CLIMATISATION**

Traitement des eaux
Tuyauteries industrielles
Fluides médicaux
Protection incendie

Siège social et administratif
rue de la Coopération 21
B-1033 JETTE

Tél. : 04 365 36 55
Fax : 04 366 01 32

Bruxelles
Tél. : 02 420 40 27
Fax : 02 426 17 54

Site : www.entphilippe.com
E-mail : stephane@entphilippe.com

s.p.r.l. JOCADIS

Trains & Trams Miniatures

Rue de Bruxelles, 53 7850 ENGHIEU

**<http://www.jocadis.be> E-mail :
webmaster@jocadis.be**

**Tél : 0032 - (0)2 / 395.71.05 – Fax : 0032 – (0)2 /
395.61.41**

Une artère vitale en pleine Jungle.

La république du Congo.

Avant de descendre sur la côte Atlantique, le « Congo-Océan » traverse le massif du Mayombé en longeant le fleuve Loémé. Les ouvriers de la Société des Batignolles ont mis treize ans à vaincre cette inextricable forêt équatoriale.

Juché sur des wagons-citernes ou les containers, les usagers du « Congo-Océan », ne lâchent pas prise. En attendant la réouverture de la ligne aux voyageurs, les Congolais « squattent » le train de marchandises.

En dix ans de guerre civile, le Chemin de fer du Congo-Océan (CFCO) a subi de multiples dommages. Et pour cause : les 510 kilomètres de rails qui relient via la jungle du Mayombé, la capitale de Brazzaville au port atlantique de Pointe-Noire sont éminemment stratégiques.

Pétrole, agrumes, blé, toutes les richesses du pays destinées à l'exportation transitent par cette voie. Mais pour en arriver là, que de sacrifices ! Commencée en 1921, la ligne ne sera pas mise en service avant 1934. Epidémies, accidents, épuisements : plus de 20 000 travailleurs périrent dans la forêt vierge. Il est vrai qu'avant de traverser son domaine, les ingénieurs avaient négligé de faire des offrandes à la déesse des Eaux, Mamy Wata, maîtresse de Mayombé....

Les congolais aiment encore aujourd'hui rappeler que, quand cela fut fait, la malédiction fut enfin levée.

La ligne partait de la gare de Kinshasa Brazzaville sur le fleuve Congo et d'autres gares vers l'océan atlantique : Mindouli, Mandigou, Nkayi, Loubomo, Hinda et le port côtier la Pointe Noire.

Collier William

La vie du Club : Kinkempois, dernière ligne droite avant l'expo !

Plus que deux semaines avant le grand jour ! Les esprits s'échauffent, serons-nous prêt à temps ? Une chose est sûre, nous mettons tous les bouchées doubles pour finir dans les délais.

Ces derniers jours, NK a fortement avancé : les copains de l'étage, mettent un point d'honneur à terminer à temps le faisceau de voies. Je ne suis pas souvent en haut, il m'est donc difficile de décrire



exactement ce qui s'y passe. D'avance désolé si j'oublie quelqu'un ou si je donne des renseignements incomplets, mais je tenais à dire quelques mots sur le travail de nos collègues de la voie sans qui nous n'aurions pas grand chose à faire rouler le jour de l'expo. Le ballastage est en cours, les rails ont été peints à l'aérographe par Léopold. Alphonse lui s'est occupé des commandes d'aiguillages. Bref, le réseau est opérationnel. Ce vendredi encore, pendant que Xavier et Hervé s'occupaient du ballastage côté NK, Grégoire après avoir vérifié l'ancien réseau s'occupait du grand nettoyage des rails. Je rassure les superstitieux, nous étions le 13 Octobre, aucune mauvaise tuile ne nous est tombé dessus. Tout s'est

passé dans la bonne humeur et comme d'habitude, la Chimay a coulé à flot, il faut bien entretenir le moral des troupes ! Non ? A ta santé Alain !!

En bas, les bâtiments avancent également. Mais que ce passe-t-il donc ? Nos "papys" Alain, André et Stéphane se sont-ils reconvertis à l'horticulture ? Non :



en fait les serres qu'ils sont en train de construire sont en fait les verrières de la remise. Le système d'ouverture des portes est opérationnel et a été testé sur site. Les murs sont déjà patinés, il leur reste à terminer le toit.

Quant à Eric et bibi... On continue sur le bâtiment de cour : patine, éclairage et toiture, notre travail avance malgré les heures "consommées" en expositions

Comme d'habitude, tout s'est passé dans la bonne humeur, Les délicieuses boulettes de Fabienne ont fondus comme neige au soleil.

Bon allez, j'ai assez blablaté pour cette fois ! Comme disait Napoléon, un petit dessin vaut mieux qu'un grand discours, alors je me tais là et vous laisse regarder les photos prises à cette occasion.





Mais pourquoi n'y a-t-il donc pas de courant sur cette voie ?



La recette du jour : salez au ballast fin, et puis assaisonnez à la vinaigrette eau savonneuse et colle blanche. Bon appétit les amis...



Pas réglementaire cette soudure !
Papiers du véhicule s.v.p.



Mise en place du mécanisme d'ouverture des portes

Le TCO NK, une autre belle pièce mon Général !

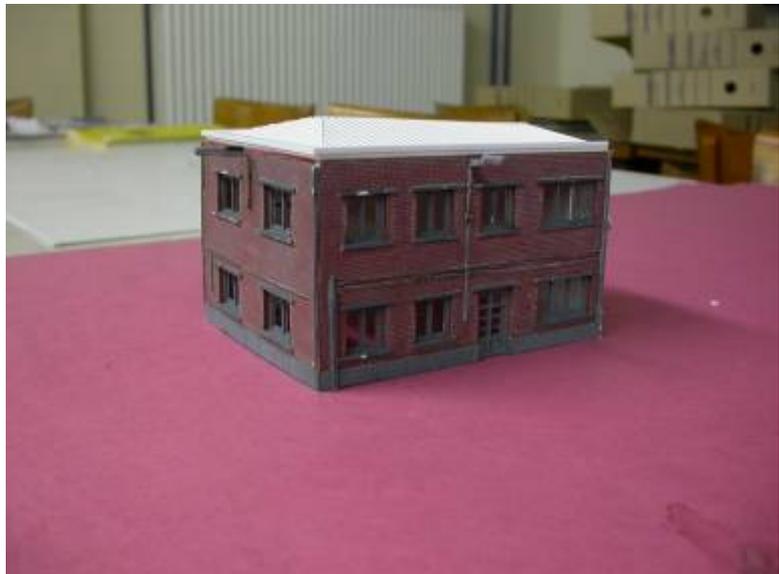


Le bâtiment de cour est à sa place



Les effets de la colle nuisent gravement à la santé !

"Ricky la patine" à encore frappé !



Toiture et éclairage, tout y est, ou presque, manque encore quelques détails.

Texte & Photos :
Laurent Maghe

La vie du Club : L'expo, ça y est !



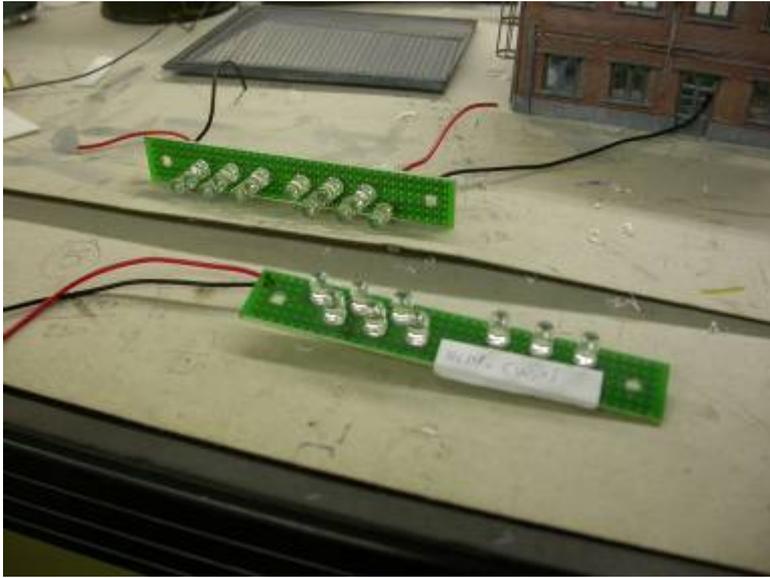
Cette fois, c'est sûr on y est, enfin presque ! La semaine du premier novembre fut riche en rebondissements. Plusieurs d'entre nous avaient pris congé histoire d'être prêt pour le grand jour.

Eric a mis les bouchées doubles pour que le bâtiment NK soit terminé à temps. La toiture devait encore être terminée et mise en peinture. Il restait encore quelques détails comme les appuis de fenêtre et la patine de l'ensemble du bâtiment. Bien entendu, il n'a pas omis d'y ajouter ces "petits plus" dont il a le secret et qui mettront le bâtiment en valeur, notons entre autres la petite remise à outils, les trottoirs et encore quelques menus détails de décoration que nous vous laisserons découvrir par vous mêmes.

De mon côté, je m'étais attaqué à l'éclairage extérieur et intérieur du bâtiment. Pour l'extérieur de petites LED orange (mais un peu trop rouges quand même) ont été transformées en luminaires à lampe à vapeur de sodium basse pression. Le niveau n'est pas bien fort, il faut éteindre l'éclairage de la pièce pour voir le résultat mais après tout, l'éclairage c'est pour quand il fait noir, non ? Côté intérieur, j'ai tout d'abord utilisé des LED blanches trois millimètres. Mais catastrophe, le niveau était trop faible, impossible de distinguer et mettre en valeur l'intérieur de la cabine et du bureau de la feuille. Tout notre travail de décoration intérieur invisible, c'était Waterloo ! Après un bref moment de découragement, nous reprenions le dessus, mais le résultat restait insatisfaisant. Allions nous y arriver ? Je commençais à en douter, et nous ne pouvions tout de même pas éteindre l'éclairage du local pour percevoir l'éclairage intérieur du bâtiment. Il fallait trouver autre chose, l'échéance était proche et nous avons mis l'eau à la bouche de nos copains



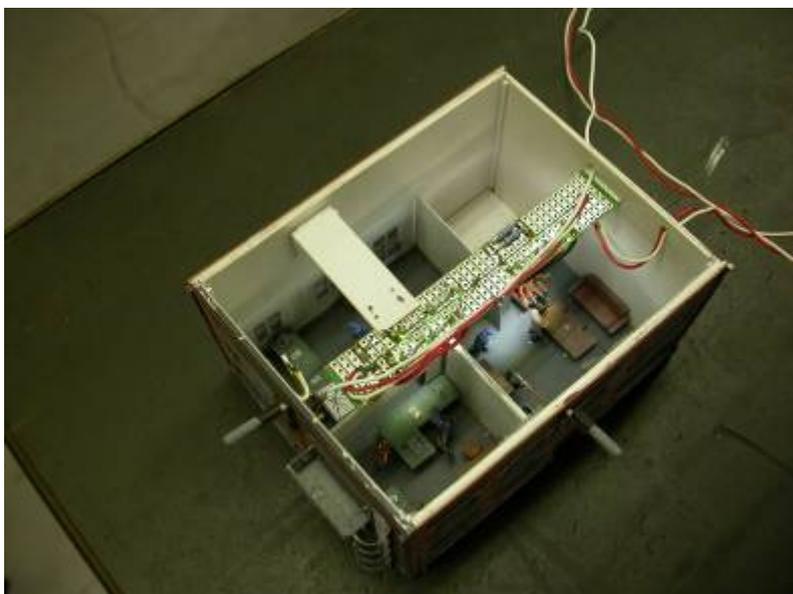
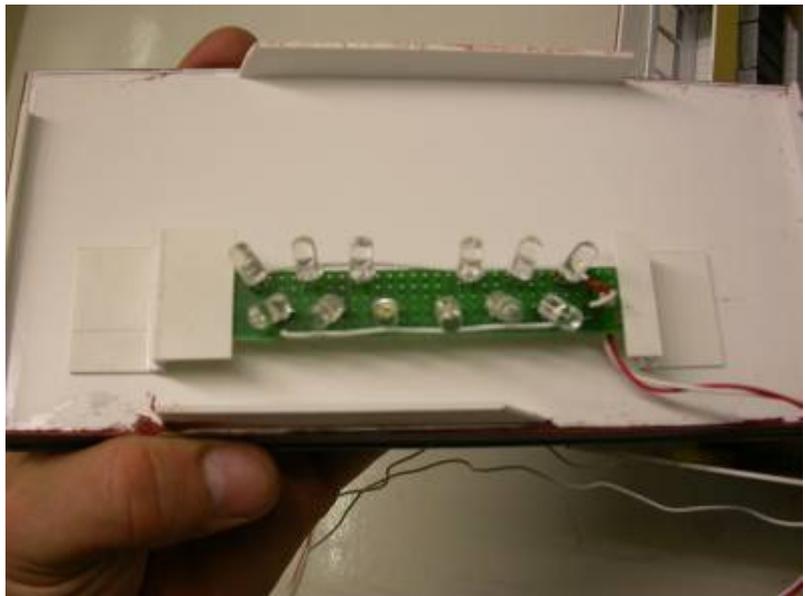
du forum. Bref, notre honneur était en jeu, j'étais piqué au vif et mis au pied du mur.



La nuit portant conseil, je revins avec deux batteries de projecteurs constitué de LED 5mm "haute intensité" retrouvées dans ma boîte à broll. Montées sur un petit "print board", il y en aurait neuf pour le bureau de la feuille et douze pour la cabine. Il restait à fixer ces ensembles dans les bâtiments et les essayer.

Cette fois c'était bon, le niveau y était. Ouf on a eu chaud ! Garçon, une Chimay s'il vous plait !

Heureusement pour nous, Fabienne était là pour entretenir le moral des troupes. Elle nous avait préparé des gaufres... Et non, il n'y aura pas de photos de ces gaufres ! Eric et moi on est passé par là tellement vite qu'il était trop tard pour immortaliser l'instant...



Allez, je vous remets un peu de diodes à la place, c'est moins digeste mais enfin c'est mieux que rien...

Il nous restait à assembler les différents éléments ensemble. Ce qui ne fut pas chose facile, il y avait les fils électriques des différents éclairages, la structure en aluminium et les deux annexes au corps principal, le tout devant s'imbriquer à la perfection et surtout rester entier le temps de transporter l'ouvrage à sa place définitive à l'étage.



Une bonne foreuse et quelques trous pour fixer la structure en aluminium, voici le bâtiment installé. Il nous restait quelques raccords électriques à réaliser et puis à mettre sous tension pour admirer le résultat !



Notre général n'était pas en reste lui non plus, son château d'eau devait avancer !



Vous vous rappelez, voici quel était son objectif

Jean-François a profité de cette dernière semaine d'avant expo pour mettre les bouchées doubles. Le voici en train de travailler seul pendant que les autres se désaltèrent devant une bonne Chimay

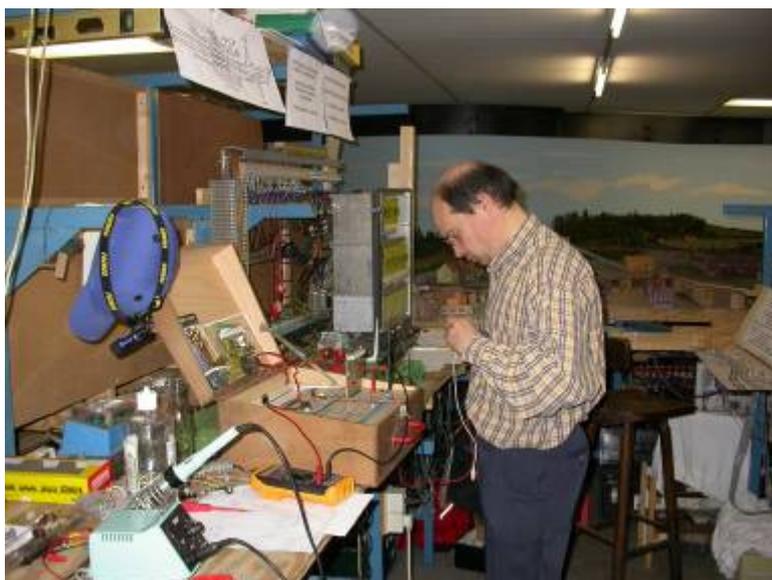


Ce qui ne manqua pas de nous donner une bonne idée pour terminer le château d'eau ! Elle ne sera finalement pas retenue, on se demande bien pourquoi !
(NDLC : Ca n'a jamais existé le Château-Chimay ? J'aurais cru !



Le grand jour est enfin arrivé, quelques derniers petits réglages et ce sera la ruée des visiteurs, la tension monte tout doucement.

Et bien quoi, elles s'ouvrent ces portes ou pas ?
Stephan, arrête de chipoter, tu vas nous faire un gros court-circuit !

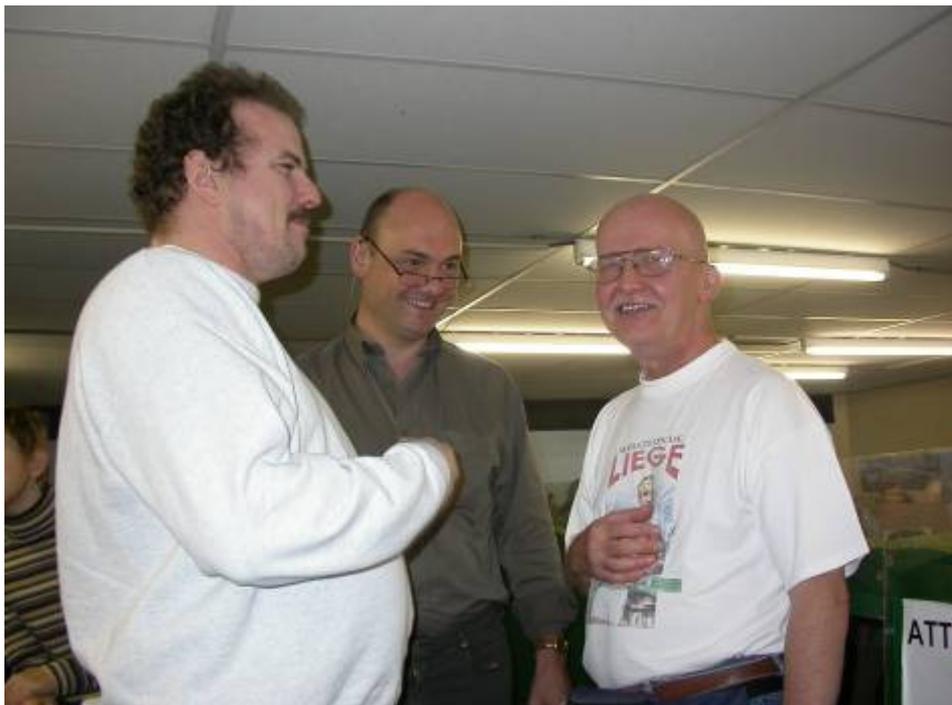


Un petit pépin électrique de dernière minute ? Pas de problème, Grégoire veille au grain !

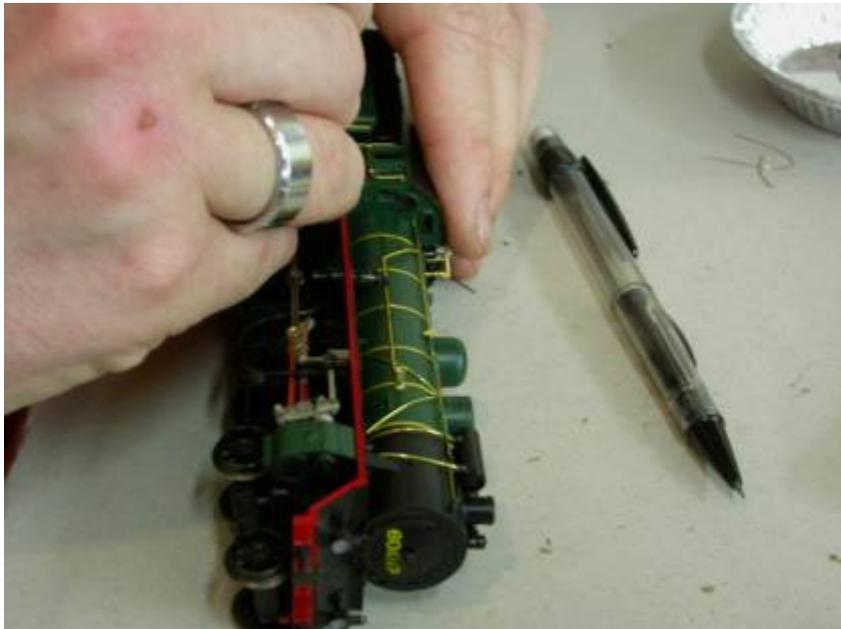


Il y a eu beaucoup de visiteurs à l'étage, il était difficile de se faufiler autour du réseau ! Les nouveaux bâtiments de NK ont attiré beaucoup de monde malgré que tout n'était pas terminé. Tous ces petits panneaux, c'est autant de bâtiments qu'il nous faut encore construire. Le chômage ne nous guette pas encore !

De nombreux amis du forum TMM sont venus nous dire bonjour, ce fut l'occasion d'échanger de nombreuses idées et de discuter de l'organisation d'événements futurs.



En bas aussi, nous avons organisé différentes démonstrations qui ont également attiré pas mal de monde. Eric nous a construit une des cabines NK à la vitesse de l'éclair, il ne reste déjà plus qu'à réaliser l'aménagement intérieur y compris l'éclairage, patiner l'extérieur et réaliser une balustrade. Aie je sens que je vais être mis à contribution !



Laurent Fraikin était venu avec de nombreuses vapeurs pour les transformer en locomotives belges super détaillées. Cela nous surprend toujours un peu quand il commence par les charcuter et leur retirer la plupart des accessoires originels. Puis vient le travail de restauration et de transformation, c'est toujours un plaisir de le voir travailler sans filet.

Mais comment fait-il donc ? Ce garçon a de l'or dans les doigts !

Stefan, fidèle à ses habitudes, nous a moulé pas mal de petites choses. Et moi fidèle aux miennes, j'ai oublié de le photographier... Voilà deux ans que je lui fais le coup ! Déjà que l'année passée, je ne l'avais pas vu... Et enfin, il y avait bibi qui construisait ses petits luminaires et qui essayait de terminer le pont débuté 15 jours plutôt à Malines. Bien peu de chemin parcouru en un an ! Je suis juste passé de devant à derrière la table pour le plus grand malheur d'Eric et Laurent qui cette fois on dû me supporter deux jours au lieu de deux heures !

Te voilà vengé Stefan, j'ai aussi oublié de me tirer le portrait !

Mais non mon petit Laurent, mais pour qu'on puisse te voir sur la photo, il faut que tu enlèves le truc que tu as dans l'œil. Le Général (Sans rancune)

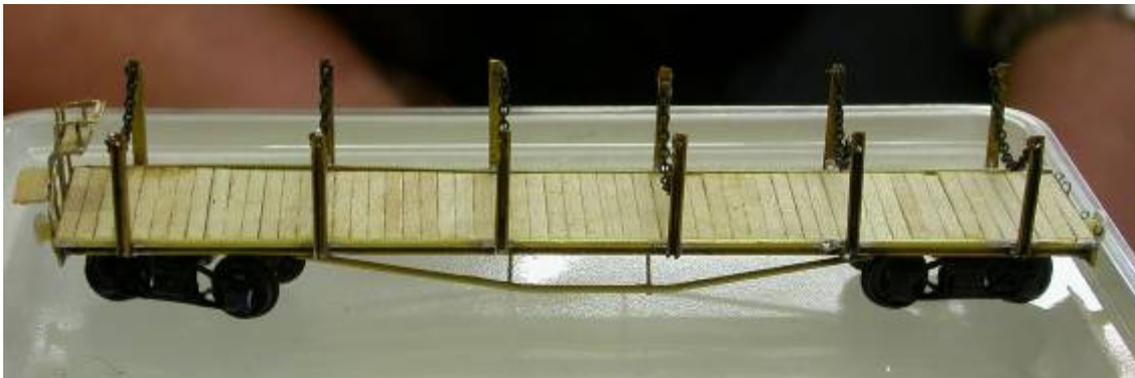


Plusieurs membres du Forum TMM, étaient présents et ils n'étaient pas venus les mains vides ! Autour des tables de démonstrations s'est rapidement rassemblé un petit groupe d'irréductibles Gaulois qui seuls résistent encore à l'envahisseur... Pardon, je voulais dire un groupe d'irréductibles passionnés de trains miniatures qui ensemble partagent leurs expériences et réalisations ! Merci à eux de leur visite et d'avoir bien voulu partager avec nous leur savoir.

"Greg" et sa 141 F



"Serow" et son wagon vicinal



"Herman" son wagon et son signal à l'échelle O



Sans oublier "Moustique" et ses arguments de taille



Chers amis du forum, nous espérons vous revoir bien vite !

Le samedi soir, nous nous étions accordé une petite activité récréative. Nous nous sommes retrouvés dans un restaurant "exotique" à plus d'un titre pour nous enfileur un monstrueux couscous. Malgré la fatigue, l'ambiance était au rendez-vous et Eric nous a démontré que ses talents ne se limitaient pas à la patine des bâtiments... Il nous a bien étonnés le bougre !



Déjà le week-end touche à sa fin, mais ce n'est pas encore celle de nos aventures. Les idées germent pour la suite : estacade à charbon et une ou deux cabines pour NK. Nos Papys horticulteurs feront les berges de la Meuse...Rien n'empêche bien entendu qu'on se fasse une maison d'habitation ou l'autre. Et puis il y a cette idée lancée par Eric...



Mais il est temps pour nous de vous quitter car nous n'en pouvons plus, nous sommes vidés, lessivés mais heureux. Je laisserai donc le mot de la fin au Général :

*Pffff, et dire qu'il faut encore que je me lève pour aller jusqu'à mon lit...
Et y a même plus une dernière Chimay, ils ont tout bu les alcooliques !
Allez, bonsoir Nounours et bonne nuit les petits !*



Texte : Laurent Maghe

Photo : Eric Sainte et Laurent Maghe

Avec l'aimable collaboration de notre Webmaster de choc,"à l'insu de son plein gré" de notre ami "Le Général" et de tous les membres du forum TMM qui sont venus nous voir et se laisser tirer le portrait.

Mots-croisés

Aux ferrocruciverbistes du monde entier et particulièrement à ceux abonnés à notre chère revue, Je présente mes meilleurs vœux de bonheur pour l'an 2007. Que cette année vous apporte joie, santé et des tas de petites locos et autres wagonnets... !

RV

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	M	A	N	O	E	U	V	R	E	S
2	O	P	E	R	A	T	I	O	N	S
3	U	T	E		U		A	M	E	
4	V	E		E	X	O	D	E		T
5	E		S	T		B	U		M	E
6	M	E	C	A	N	I	C	I	E	N
7	E	P	A	T	E		S	N		D
8	N	I		S	O	N		E	S	E
9	T		I			E	S	S	O	R
10	S	I	F	F	L	E	T		C	S

Solution de la grille N°6

Grille N° 7

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Horizontal
1											1. Agent de la voie
2											2. Astate. Elimina. Parmi nous
3											3. Célèbre train européen. Carreaux
4											4. Eriges.
5											5. Conjonction. Service de réparation. Aérienne à l'armée
6											6. Train pneumatique
7											7. Derrière IC. Arrêté Royal. Célèbre inconnu
8											8. Du Diable ou de Ré. Docteur de James Bond
9											9. Distance entre les rails
10											10. en Bois ou de frein. Mer grecque

Vertical

1. Elles conduisent l'électricité
2. Celui de Kinkempois a bien été représenté par notre service maquettes. Conseil d'administration.
3. Fin de journée. Petit supplément argotique.
4. Echelle moins prisée chez nous. Sur les bouteilles d'alcool. Régime Ordinaire.
5. Non clos. Devant Promedia.
6. Arrives. Ronchonnes.
7. Maurice ou période allant du « mercredi de décembre au jour d'Antoinette Spaak » *
8. Sur la croix. Mer grecque phonétique.
9. Espace économique européen. Bredouille
10. Demeure. Parfois salée.

* C'est tiré par les cheveux...Je sais !

2006 et les années en.....6.

A la demande de certains à qui 2005 et les années en...5 a plu, en voici donc la suite logique, c'est-à-dire 2006 (on est de plus en plus fort en math, vous ne trouvez pas?). Re commençons donc par le commencement: notre bonne vieille gare des GUILLEMINS! Vieille, vieille, tant que l'ancien bâtiment est debout, car pour le reste, maintenant que la coupole entière est en place, ainsi que la presque totalité des nouveaux quais et le parking de Mandeville, nous entrons de plein pied dans l'ère TGV. Quant aux allèges, après une courte période où elles "courraient après leurs trains", elles ont de nouveau poussé tous les convois devant être allégés, nous permettant ainsi de continuer à contempler nos bonnes vieilles 22 confinées désormais à cette obscure mais O combien nécessaire besogne, quand elles ne remplacent pas au pied levé une 21 ou une 27 défaillante en tête d'un train de pointe. En effet, après avoir envisagé de laisser la locomotive d'allège en stand-by dans le faisceau, il fut décidé, dans le cas des rames de 12 voitures I11 à destination de BRUXELLES et OOSTENDE tractées par type 13, d'amener l'allège à quai derrière la dite rame et de la faire monter à ANS au déblock! Cette situation, qu'on pourrait qualifier de Kafkaïenne, ne fut que passagère. Depuis, les 13 remontent les plans inclinés seules en tête de leurs rames de 12 voitures I11, à condition d'avoir la puissance de traction maximum. Après quelque temps cependant, le service « au déblock » est de nouveau de rigueur, excepté en période automnale où la pousse redevient systématique, les rails étant particulièrement gras à cette période en plus de la chute des feuilles qui, comme chacun sait, provoque du patinage toujours néfaste aux moteurs de traction électrique. Comme on peut le constater, le service d'allèges a apparemment encore de beaux jours devant lui tout en étant quand même nettement moins étoffé en période normale puisque se limitant aux « Quiévrain » renforcés aux heures de pointe et à « l'Euro Nacht » Berlin-Paris à 4h50'. Ah ces plans inclinés!

Pour en revenir à l'ancien bâtiment de gare, sa disparition prochaine entraînera par la même occasion celle des deux derniers reliquats des quais de feues les voies 6 et 7, déjà renumérotées 3 et 4 en prévision de l'aménagement définitif du plan de voies qui verra les nouvelles voies 1 et 2, actuellement en cul-de-sac, « traverser » cet emplacement laissé libre. Lorsque, aujourd'hui, l'on contemple la voûte gigantesque de la future gare, on se remémore la situation il y a 10 ans.

Le 28 avril 1996, sur voie 6, « celle des expositions », le public vint très nombreux y admirer le TGV qui allait très bientôt lui rendre visite quotidiennement: ce serait pour le 2 juin. En fait, il s'agissait d'une rame « réseau » tricourant. L'équipement de la ligne 36 pour la circulation de ces rames n'étant pas encore terminé, c'est donc tractée qu'elle fut acheminée jusqu'ici. Le retour vers BRUXELLES s'effectua par la 36A derrière la 2114 ce qui valut une prise de vue sensationnelle sur le viaduc du HORLOZ à TILLEUR pour tous les photographes et autres cinéastes amateurs venus en nombre sur ce site aussi connu que prisé. Il est vrai que la photo d'un TGV là-bas, fût-il tracté, est assez exceptionnelle et vaut assurément le déplacement. N'empêche que les résidents du cimetière voisin du dit viaduc ont dû se demander ce qui pouvait provoquer tout ce remue-ménage au dessus de leur tête car en plus, au même moment de l'autre côté des voies, le stade de BURAUFOSSE était en ébullition: en effet, les supporters fêtaient la montée en division 2 du royal football club liégeois, émigré là-bas après l'expulsion scandaleuse de leur bon vieux stade de ROCOURT et la dégradation directe en division 3 sous des prétextes douteux autant que savamment orchestrés. N'étant qu'un éternel recommencement, l'histoire allait

se répéter jusqu'à la promotion par après et le club, ayant frôlé de très près la radiation, est en train d'effectuer une difficile mais progressive remontée, soutenu par de nombreux supporters purs et durs: dame! Quel est le club de promotion ou de troisième, voire certains de deuxième qui peuvent se targuer d'amener 2000 sympathisants même en déplacement? Peu de temps après cet épisode, les chasseurs d'images se mettaient en chasse pour immortaliser les derniers trains classiques à destination ou en provenance de PARIS, tractés par les « polycourants », à savoir les 15 et 18 SNCB ainsi que les 40100 SNCF, celles-ci, déjà réduites aux seules 9 et 10, se faisant fatalement de plus en plus rares. Après la mise en service du THALYS, un parcours spécial avec ces deux machines fut organisé. C'est ainsi que les allemands et les hollandais purent enfin les contempler chez eux pour la première et dernière fois alors qu'à l'origine elles avaient été prévues et, forcément équipées, pour relier les quatre réseaux sans relais de locomotives et faire en sorte de diminuer les temps de parcours internationaux. Finalement, elles seront limitées aux seuls PARIS BRUXELLES ou LIEGE, leurs équipements 1500V/CC et 15000V monophasé étant même supprimés plus tard tout en conservant leur numérotation 4 pour quadritension. Mais que la vue de ces deux locos ensemble en tête de leur rame fut un régal pour nos yeux. La 40109 est préservée « musée » et garée au dépôt de MOHON avec une voiture inox PBA SNCB en compagnie d'autres pièces qui ne sont pas au musée de MULHOUSE par manque de place; elles peuvent y être vues lors des journées du patrimoine français par exemple. La 40110 quant à elle est préservée en état de marche par les cheminots du dépôt parisien de LA CHAPELLE près de la vapeur 231K qu'elle remplaça sur l'artère de Belgique dès 1964. Chez nous, les 18, qui leur auront survécu quelque temps, ont connu un sort tout aussi peu enviable: la 4 rouille sur place dans un coin du dépôt de KINKEMPOIS tandis que la 2, qui fut la première à être déclassée, sert de paravent contre les projections de peinture dans l'atelier! Les 1,3 et 6 sont à RAEREN pour reconditionnement en vue d'un achat éventuel et la 5 est préservée en état de marche par le PFT. Quant aux T15, après le dernier retour de PARIS avec la 5, elles circulèrent en service intérieur en tête de trains de pointe. On les voyait quotidiennement devant les M5 entre LIEGE et BRUXELLES entre autre. Les TGV, indifféremment en livrée gris-bleu ou gris-bordeaux, étaient limités à LIEGE et la rame du dernier service stationnait éclairée toute la nuit au quai 6, toujours lui, étroitement surveillée pour éviter toute dégradation ou autre TAG malvenu. Pour l'anecdote, elles ont encore eu le temps de se faire admirer au passage par le château d'eau de BIERSET pendant très peu de temps il est vrai. Alors qu'on livrait au même moment les AM96, immédiatement surnommées « boudins », chacun sait pourquoi, la série 500 mono courant et la 400 bicourant 3000CC/25000AC, notre grand champion FREDERIC DEBURGHRAEVE décrochait la médaille d'or, excusez du peu, en 100 mètres brasse aux JO d'ATLANTA. L'aéroport de BIERSET, lui, accueillait CARGO AIRLINES précédant de peu TNT: bonjour, si on peut s'exprimer ainsi, les vols de nuit! Le trafic charter approchait les 100000 voyageurs pour l'année et les responsables envisageaient déjà l'agrandissement de l'aérogare tel qu'on le connaît aujourd'hui. Pendant ce temps, le deuxième tunnel autoroutier sous COINTE était percé après 2 ans de travaux alors que le percement du premier, commencé en 1986, avait pris 6 ans! La construction du pont haubané était entamée ainsi que les travaux sous le quadrilatère de KINKEMPOIS.

Le dimanche 14 juillet, les amateurs ont vécu une journée mémorable: tout d'abord le parcours LIEGE GOUVY en double traction 26101/29013 et le fourgon de service

plus 14 voitures l, pas moins que ça, se rendant à TROIS-PONTS pour participer à un festival vapeur extraordinaire où on put y admirer la 5519 CFL (ex 42 DRG), la 38.1182 allemande(ex DR), les 503666 au fuel (ex DR) et 201030 BALDWIN de la VENNBAHN, sans compter les exposants, artisans locaux et activités diverses. Tout qui a eu la chance et surtout le bonheur de s'y trouver ne l'oubliera jamais!

Revenons un peu en arrière: le 8 janvier, on apprenait le décès de FRANCOIS MITTERRAND, le seul président français socialiste de la cinquième république à ce jour. C'est lui qui inaugura en grandes pompes avec la reine d'ANGLETERRE le tunnel sous la manche dans lequel s'élancent aujourd'hui les EUROSTARS entre autres.

1996 vit aussi sortir sur les grands écrans: les 101 DALMATIENS avec une GLENN CLOSE superbe dans le rôle de CRUELLA, JERRY Mac GUIRE avec TOM HANKS, la version cinéma du célèbre feuilleton TV MISSION IMPOSSIBLE, LE PATIENT ANGLAIS, PECHEUR D'ISLANDE, TWISTER, nom donné par les américains pour désigner les ouragans, le premier grand dessin animé des studios PIXAR à savoir TOYS STORY et bien plus près de chez nous, THE BIG SUCCES de JACO VAN DORMAEL qui relate l'amitié entre un homme au bord du suicide, interprété par DANIEL AUTEUIL, et un mongolien qui n'est autre que notre DANIEL DUQUENNE. Ces deux artistes hors du commun reçurent ensemble le César du meilleur acteur au prestigieux festival de CANNES. LAURENCE BORREMANS devenait notre nouvelle miss Belgique en succédant à VERONIQUE DE KOCK. En football, le champion s'appelait le CLUB de BRUGES. Alors qu'un comité de soutien à JULIE et MELISSA s'était créé, le sinistrement célèbre (enfin il allait très vite le devenir) MARC DUTROUX était arrêté. Dès qu'il eut signalé l'endroit où il séquestrait ses victimes, les policiers purent délivrer SABINE et LAETITIA le 15 août, ce dont la presse entière se pressa de relater évidemment. Ce fut la parenthèse heureuse, si on peut dire, de cette histoire qui bascula très vite dans une horreur sans nom lorsque l'on retrouva les corps des deux petites ainsi que ceux d'ANNE et EEFJE. Et comme si tout cela ne suffisait pas, vint s'ajouter peu après la petite LOUBNA ! Devant tous les dysfonctionnements de l'enquête et la manière dont la population ressentit la façon de procéder de la justice, la colère eut tôt fait de gronder pour aboutir le 20 octobre à la fameuse « marche blanche ». Chacun a encore en mémoire cette vue aérienne des artères bruxelloises blanches de monde. Plusieurs personnes se sont impliquées dans ce comité et, fatalement dans cette immense manifestation, à commencer par les parents bien sûr. Mais il serait bien d'en citer une en particulier car elle nous a quittés le 31 décembre 2005: FRANCOISE VAN DE MOORTELE. Grande dame du petit écran, très jolie et surtout très classe, elle présenta le JT de la RTB (pas encore F) de 1985 à 88, sans compter diverses émissions telles « l'écran témoin ». Sa disparition fut annoncée non seulement par la RTBF, cela va de soi, mais aussi par la chaîne concurrente RTL, preuve de son aura dans le monde des médias. A ce réveillon précisément, on fêtait trois anniversaires: les 150 ans du cirque d'hiver, les 50 ans de l'ASBL « sans logis » et des 50 ans également du célèbre CRAZY HORSE parisien. Plus près de chez nous, les chapeliers de la vallée du GEER fêtent eux aussi leurs 150 ans. Fondés par le bourgmestre d'EMAEL en 1856, qui était également patron d'une petite entreprise de chapellerie, l'association compte en ses rangs une cinquantaine de musiciens, d'un groupe folklorique et même de quelques majorettes. Elle est reconnue comme patrimoine immatériel de Wallonie. Cette année est également celle des 20 ans d'existence de l'épargne pension à laquelle de plus en plus de gens cotisent, à peu près 1000000 à ce jour selon les statistiques.

A HUY, ah oui, le téléphérique, en réfection depuis 2 ans, est de nouveau en service depuis le 2 juillet pour la grande joie des touristes qui peuvent à nouveau, grâce à lui, admirer le panorama. Au même moment, le chemin de fer de SPRIMONT faisait l'acquisition d'un nouveau « wagon pour voyageurs » fabriqué de toute pièces par les élèves de 3^e et 4^e professionnelles des sections techniques de l'athénée de SAINT-GEORGES dans le cadre de cours de travaux pratiques des sections de mécanique, menuiserie, soudure et peinture (on pourrait peut-être aller leur rendre une petite visite, non?).

A suivre Lucien Genet

Pour Info

Le comité a décidé de prévoir plusieurs dates pour le nettoyage de notre local. La première sera :

<p>Le vendredi 9 mars 2007</p>

Ce jour, il n'y aura pas de réunion.

Appel est fait aux candidats.

Merci d'avance le Comité

Calendrier des projections

Le mercredi 3 janvier 2007 : En ce début d'année RICKY va nous présenter une merveilleuse vidéo vapeur tournée sur une ligne à voie étroite dans les Rockies aux USA .

Le mercredi 7 février 2007 : Un formidable spectacle ce sera le thème de la projection que nous présente Christian Van De Voort dans le col de la Bernina en Suisse où nous verrons évoluer le chasse-neige à vapeur de la RhB .Des vues grandioses dans un décor féerique.

Le mercredi 7 mars 2007 : C'est encore dans la neige que nous emmène Christian en nous présentant le trafic de la gare de Filisur en hiver.

Le mercredi 4 avril 2007 : Pourquoi pas un peu de nostalgie ? Ce sera le sujet de la projection que nous feront revivre les RhB au cours des années 60 et 70.

Le programme qui vous est présenté, est toujours susceptible d'être modifié. Merci de votre compréhension en cas de changement.

Nettoyage de notre local, il n'y aura pas réunion ces jours là.

Le 9 mars 2006, le 7 juillet 2007 et le 2 novembre 2007



Le Point du JOUR

Librairie-Papeterie-Lotto

Service photocopie:

- noir/blanc**
- couleur numérique**
- plastification**
- reliure spirale**

Rue de la Station, 68

4430 ANS Site:<http://www.lepointdujour.be>

Tel.04/246.13.97

e-mail: lepointdujour@skynet.be

