

P 204113

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



Correspondance

Octobre - Novembre - Décembre 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, Christophe PaulMagnée J-F. Photo couverture : Autorail 4602 du PFT St Ghislain, musée PFT le 12/05/2007 Magnée JF

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 '

2006 et les années en 6 suite pages 5 à 11

Destination vacances pages 12 à 19

Feux de fin de convoi (ou de locomotives) pages 20 à 22

Mots-croisés page 23

Action ALAF page 24 et 25

Calendrier des projections page 26

Exposition annuelle de l'ALAF asbl, le samedi 3 et le dimanche 4 novembre 2007 de 9 à 17 h infos sur le site : www.alaf.info E mail : infoalaf@yahoo.fr

Pépinière Agnessens
04/377 48 38

48, rue De Heuseux 4630 Micheroux

•• Arbustes • Arbres • Sapins de Noël •••
Plantes vivaces Plantes aquatiques Plantes annuelles

TVA - BE 092.201.995

Le petit mot de la rédaction.

La fin de l'année arrive à grand pas. Beaucoup de ferromodélistes vont retourner qui dans leur cave, qui dans leur grenier, qui dans leur garage afin de reprendre la construction de leur réseau abandonnée durant les « beaux » mois de l'été (sic) (ndlr : je crois que j'ai écrit une bêtise).

Qui dit rentrée dit aussi la reprise des expositions et des bourses. Il suffit de consulter les agendas des revues et magazines spécialisés pour s'en rendre compte. Nous ne sommes pas en reste : comme chaque année le premier week-end du mois de novembre est réservé à notre exposition. Des affiches sont disponibles pendant les réunions faites en bonne usage et placez les dans de nombreux endroits.

Comme je le dis ci-dessus, la fin de l'année est propice aux expositions. De nombreux clubs et associations organisent une activité. Au mois d'octobre, le week-end des 6 et 7, se tient la grande exposition de Genk. Si vous n'allez jamais voir une expo, je pense que celle-ci vaut le déplacement. Ce n'est pas très loin de chez nous et la qualité est au rendez-vous. Je n'en citerai pas d'autres, ils sont repris dans les agendas des magazines ferroviaires.

La fin de l'année est aussi le temps de vous rappeler le paiement de votre cotisation. Le prix reste inchangé et vous trouverez ci-joint un bulletin de virement.

Paul Christophe nous propose plusieurs démonstrations d'un système de gestion de réseau. A lire et à voir absolument, cela en vaut la peine.

Voilà, il ne me reste plus qu'à vous donner rendez-vous à notre exposition. Dois-je rappeler que l'entrée y est gratuite pour les membres et que ceux qui souhaitent donner un coup de main peuvent s'inscrire sur la liste déposée par notre Président auprès du bar.

Bonne lecture.

La rédaction.

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 2008 au plus tard. **Passée 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 celle-ci 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 2008).**

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€.

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

Le comité



www.hobby2000.be

**QUAI DE LA BOVERIE 78
4020 LIEGE**

TEL : 04/341.28.87 FAX : 04/343.66.03

2006 suite

Restons encore un peu sur la Maurienne, ce qui nous amène en 1976. Les mille pattes du PLM, déjà évoquées, ainsi que les quelques CC 7100 et 6500 vertes équipées également de frotteurs latéraux spécialement pour cette ligne sont orphelines : en effet, le troisième rail pour l'alimentation des locomotives disparaît. Désormais, seules une petite poignée de lignes de la banlieue parisienne et celles à voie métrique du train jaune de Cerdagne ainsi que la savoyarde de SAINT GERVAIS à VALLORCINE resteront équipées ainsi.

A Bruxelles, alors que les fameuses motrices 5000 à bogies disparaissent à l'été, marquant ainsi la fin des motrices classiques sur le réseau de la STIB, on assiste, le 20 septembre exactement, à l'inauguration de la première ligne de métro. Juste après, le 4 octobre, le public put admirer tout le matériel tram préservé défiler pour la toute dernière fois devant la bourse sur un tronçon sacrifié à l'avantage du nouveau venu cité ci-dessus. Les travaux gigantesques qui furent nécessaires à la construction de celui-ci durant de très nombreux mois ne furent pas sans rappeler aux bruxellois ceux de la jonction Nord Midi une trentaine d'années auparavant.

Question grands travaux, les liégeois n'allaient pas être en reste, jugez plutôt : prenant le relais de la capitale, nos (très) chers z'élus firent entamer les désormais plus que célèbres travaux de la place SAINT LAMBERT. Cette fois, nous allions « y être » non pas pour des mois mais pour des années, 25 pour être précis. Reconnaissons que, grâce oserait-on dire aux nombreuses tergiversations et autres multiples recours, ces travaux ont permis de mettre au jour quelques découvertes archéologiques très intéressantes. Les anciens jettent encore aujourd'hui une petite larme nostalgique sur le « tramodrome » bordé de marronniers et de bancs en pierre octogonaux autour des poteaux d'éclairage, ainsi que le parc NOTGER avec le café « le DIEST », servant la bière du même nom, côtoyant le théâtre du GYMNASSE, la gare et le café « du Palais », la papeterie « BIBLIO », l'ancien « SARMA » et, à ses côtés, la « POPULAIRE » et le restaurant « CROMMEN » en face, eux, du « VAXELAIRE » et du « BON MARCHÉ », l'immense sapin de NOEL au milieu de la place trônant face aux illuminations et décorations de circonstance sur la façade du « GRAND BAZAR », le magasin « le PHARE » et sa publicité lumineuse de même que celles des bâtiments voisins, notamment celles, actives, des poêles « CINEY » et de la « PREVOYANCE SOCIALE », sans oublier la « MARTINI » sur le « DELHAIZE » au coin de la rue LEOPOLD, alors que, en remontant la place vers le palais, on trouvait d'abord le café restaurant « le TIVOLI », dont les étages étaient occupés par l'administration communale, avec sur le toit la publicité « anti douleur CROIX BLANCHE » dont le sigle trônait sur le café du COMMERCE au coin de la petite rue du GENERAL JACQUES qui revenait à l'arrière de la place du MARCHÉ et qui a disparu également.

Celui-ci servait principalement « l'extra pils PIEDBOEUF » alors qu'ensuite, côte à côte dans le même bloc, on trouvait les cafés le SELECT avec la « three stars LEOPOLD et l'AMSTEL », le MONICO, devenu plus tard l'ASTORIA, avec la « STELLA ARTOIS » et le SCOTCH qui servait, lui, devinez quoi ? Ben ouais : du « SCOTCH », vous avez gagné ! Ah quelle époque où les nombreuses brasseries n'avaient pas encore fusionné et présentaient un large choix à l'amateur de bière qu'est le belge ! Pour terminer avec ces bâtiments et cette

petite rue disparus, de même que la minuscule rue SAINTE URSULE qui longeait le palais derrière les trois cafés précités, il y avait aussi rue de BEX, côte à côte également, à gauche en allant vers l'Hôtel de Ville, un autre petit café, dont j'ai oublié le nom, le magasin des TROIS SUISSES et celui de BATA qui émigreront tous deux dans le quartier de la Régence et de l'université.

Pour en revenir à nos nostalgiques, ils ont quand même vu comme tout le monde avec un certain soulagement la sortie de terre de la place actuelle. Ces pérégrinations ont probablement servi aux infos, à l'époque un tantinet balbutiantes, de notre nouvelle télévision locale, à savoir RTC. Pour leurs débuts, ils ont été servis.

La télévision française quant à elle, TF1 précisément, diffuse le 18 décembre le premier épisode d'un feuilleton qui allait marquer plusieurs générations car rediffusé à de nombreuses reprises : La petite maison dans la prairie. Juste avant, en octobre, d'autres futures vedettes voyaient le jour également sur la même chaîne : les MUPPETS. Qui ne connaît miss PIGGY la cochonne et consorts?

Toujours en France, reprenant un système instauré en 1916 et abandonné en 1946, on adopte l'heure d'été : les autres pays suivront peu de temps après. On y assiste aussi au procès très médiatisé qui aboutira à l'exécution de CHRISTIAN RANUCCI malgré de nombreuses zones d'ombre entachant le verdict, toute prise de position de ma part exclue. Ce procès a été largement évoqué dans le film « le pull-over rouge ».

Pendant que YVETTE AELBRECHT est sacrée Miss Belgique, le sport belge est aussi largement à l'honneur. YVO VAN DAMME obtient la médaille d'argent sur 800 et 1500 mètres aux JO de MONTREAL. Le petit grimpeur LUCIEN VAN IMPE gagne le tour de France alors que FREDDY MARTENS ramène le maillot vert du classement par points. Ce sont les derniers avant longtemps. Alors que le club de BRUGES est champion de Belgique, le sporting d'ANDERLECHT emporte la coupe UEFA face au club anglais de WEST HAM.

Dans le monde du spectacle, notre regretté PIERRE RAPSAT obtient une honorable huitième place (sur 25) au concours Eurovision. Côté décès, il y a tout d'abord la célébrisissime AGATHA CHRISTIE le 12 janvier, puis ANDRE MALRAUX, figure emblématique en France, le maréchal anglais MONTGOMERY, celui-là même qui vainquit son homologue allemand ROMMEL dans le désert africain, et surtout ce monstre sacré qu'était JEAN GABIN, qu'on ne présente plus. Il venait de terminer le tournage du film « l'année sainte » avec DANIELLE DARRIEUX et JEAN-CLAUDE BRIALY. Les amateurs de chemin de fer retiendront principalement de sa filmographie « la bête humaine », ou il avait JULIEN CARETTE comme chauffeur, et « la nuit est mon royaume », avec JACQUES DYNAM (l'adjoint du commissaire JUVÉ, LOUIS DE FUNES dans FANTOMAS) dans lesquels il conduisait une « Pacific ». Lui qui rêvait tout gosse de pratiquer ce métier, il a ainsi pu quelque peu le réaliser, le veinard.

Au festival de CANNES, la palme d'or est attribuée au superbe film « le vieux fusil », avec un PHILIPPE NOIRET époustouflant bien secondé par une ROMY SCHNEIDER au mieux de sa forme. Outre-atlantique, on découvre les poings de ROCKY, alias SYLVESTER STALLONE,

la bataille de MIDWAY, Car Wash, le dernier des géants (en hommage à JOHN WAYNE), la dernière folie de MEL BROOKS, les hommes du président, la nouvelle version de KING KONG où on peut admirer pour la première fois la plastique de JESSICA LANGE, Marathon Man, Taxi driver, avec la toute jeune JODIE FOSTER, et un pont trop loin. De plus, si ils ont un candidat au poil, ici en France, on s'aperçoit qu'un éléphant ça trompe énormément. Il y a aussi Adieu poulet qui met aux prises un trio détonnant LINO VENTURA, PATRICK DEWAERE et VICTOR LANOUX, Affreux, sales et méchants, L'aile ou la cuisse, avec COLUCHE et LOUIS DE FUNES dont c'est la dernière apparition, L'alpagueur, Les bidasses en cavale, Bilitis, Le chasseur de chez MAXIM où « Monsieur le Comte » DANIEL CECCALDI, sortant d'un corbillard, demande à MICHEL GALABRU du champagne VEUVE CLIQUOT parce qu'il est en deuil (!!!), Cours après moi que je t'attrape, La dentellière, Le jouet, qui n'est autre que PIERRE RICHARD tout en finesse et sensibilité, Le juge FAYARD, dit le shérif, avec un PATRICK DEWAERE égal à lui-même, Le locataire, Monsieur KLEIN avec ALAIN DELON, 9 mois, Police Python 357, Rue Haute, tourné dans les rues de BRUXELLES avec le regretté MORT SHUMAN et notre extraordinaire ANNIE CORDY, et ainsi, On aura tout vu. Signalons encore le CASANOVA de FELLINI, L'empire des sens, gros succès érotique japonais à la limite du porno pour l'époque, JACK l'éventreur, et SHERLOCK HOLMES attaque l'ORIENT EXPRESS, pendant que La panthère rose s'en mêle. Côté dessins animés, on assiste aux aventures de BERNARD et BIANCA et aux 12 travaux d'ASTERIX pendant qu'au pays maudit, on est sous le charme de la flûte à 6 schtroumpfs.

A LONDRES, où des lois obsolètes autant qu'étranges datant bien souvent depuis des siècles sont progressivement abolies, et cela dès 1965, cette année, les chauffeurs de taxi, dignes héritiers des conducteurs de fiacres, ne sont plus obligés d'avoir dans le coffre un ballot de foin afin de nourrir une monture.....qui n'existe plus depuis belle lurette pour cause de moteurs Diesel ! Ces anglais tout de même !!

Le 4 juillet, les américains quant à eux célèbrent, le jour de l'indépendance Day, leur fête nationale, le bicentenaire de leur existence, tandis que JIMMY CARTER devient leur 39eme président. MAO meurt le 9 septembre et ALEXANDRE SOLJENISTINE publie L'archipel du goulag qui rencontre un succès international mais est censuré en URSS, tiens donc !

Le 21 janvier, on assiste aux premiers vols commerciaux du Concorde : ils relient LONDRES à BAHREIN et PARIS à RIO. JEAN MICHEL JARRE sort son premier album dont le titre est OXYGENE. Il fait un véritable « carton » et impose par la même occasion la musique synthétique. Pendant ce temps, le groupe LOS BRAVOS lance « Black is black » repris immédiatement en « noir c'est noir » par JOHNNY HALLIDAY. Les KINKS font un malheur avec « Sunny Afternoon » et les TROGGS avec « Wild Thing » et EDDIE MITCHELL sort un album 33 tours appelé..... « Perspective 66 »!

Quant aux BEATLES, sur leur album « REVOLVER », une fois n'est pas coutume, c'est le batteur RINGO STARR qui nous chante l'épopée du « yellow submarine », sous-marin jaune qui devient vert lors de la traversée de la Manche, interprété par.....les COMPAGNONS DE LA CHANSON ! FORD lance sa petite FIESTA qui va connaître un succès phénoménal qui dure toujours, AUDI sort sa série 100 avec, pour la toute première fois, un moteur 5

cylindres en ligne de 2,2L 136 CV tandis que PEUGEOT absorbe CITROEN et lance la petite Citroën LN, le premier produit commun du nouveau groupe.

Chez nous, la loterie nationale fête ses 40 ans d'existence. Créée pour combler le déficit de l'état, elle est le seul organisme de celui-ci faisant du bénéfice. En 1976, un belge sur trois y joue. Alors que le TTA fête tout feu tout flamme et à toute vapeur son dixième anniversaire le 27 juillet, l'été est de plus en plus chaud et une petite sécheresse s'installe. Le CFV3V avait quant à lui inauguré en fanfare son premier train vapeur le 27 mars. L'ASVI, elle, s'apprêtait à accoucher officiellement. En effet, après avoir effectué un petit parcours d'essai au mois d'octobre 1975, quelques jours après la première réunion décisive pour les conventions avec la SNCV, la motrice lourde à 2 essieux 9924 put participer le 21 juin à sa toute première manifestation officielle, en l'occurrence l'inauguration des deux premières stations du métro léger de CHARLEROI, en compagnie de la 9073 de 1901, détachée du musée de SCHEPDAEL pour l'occasion (elle est depuis en permanence à l'ASVI). Dans la foulée, la convention tant attendue entre ces deux parties est enfin signée le 18 août. Elle sera ratifiée par l'autorité de tutelle en juin 1977.

En Allemagne, le dépôt de STOLBERG fermait ses portes à la traction vapeur. Comme la plupart de leurs confrères, ses cheminots fêtèrent cela dignement. Tracté par une de leurs type52, une « KRIEGSLOK » comme nos 26, un train spécial fut organisé pour l'occasion avec un parcours jusque RAEREN entre autres. Et pour terminer en beauté, les amateurs purent assister au spectacle inoubliable des locomotives rangées sur toutes les voies de la rotonde et du pont tournant, sifflant en chœur leur adieu somme toute déchirant.

1976 aura vu également revivre notre 29013 nationale dans toutes les régions du pays à l'occasion des 50 ans de la SNCB. C'est le 18 septembre, notamment, qu'on put l'admirer ici à LIEGE. J'ai eu la grande joie de parcourir derrière elle, à bord de cet SP 798 formé de voitures métalliques 18 mètres à banquettes en bois et à 4 portières dénommées type L, l'itinéraire vers RIVAGE, TROIS-PONTS, GOUVY, par la ligne 42 encore entièrement à double voie, BASTOGNE, LIBRAMONT, par la 163 à simple voie, JEMELLE, par la célèbre 162, MARLOIE et retour à LIEGE via BOMAL par la ligne 43, elle aussi à double voie. Les machinistes étaient JOSEPH DEGAYE, chef instructeur à KINKEMPOIS, et JEAN DUBUFFET, chef de secteur à la direction à BRUXELLES (ce dernier est déjà venu nous rendre visite avec le RMM). L'accompagnement du train était sous la direction de notre ami JEAN LEONARD (mémoires d'un chef garde du dépôt de LIEGE), alors à l'IPX de LIEGE et qui entamait sa dernière année de service. C'était la première fois qu'on assistait à un tel engouement pour le chemin de fer: on vit même des riverains du parcours juchés sur leur toit pour ne rien perdre du spectacle ! A chaque arrêt, les quais étaient noirs de monde et, lors des départs, on vit couler des larmes sur les joues d'anciens cheminots. Dame, cela faisait 10 ans que la population n'avait plus vu cela. Chacun s'est mis alors à espérer de pouvoir revoir un tel spectacle plus tard : nous n'allions pas être déçus les années suivantes.

Qui aurait pu croire à une telle renaissance lors du dernier parcours officiel de cette même 29013 le 20 décembre 1966 entre ATH et DENDERLEUW ? Ce jour-là, bien peu de monde finalement assista à cet enterrement d'un mode de traction qui amena dès le début non

seulement des voyageurs mais surtout des marchandises et des produits finis en grande quantité à une « vitesse » jamais atteinte à l'époque. Sans elle et le progrès qui les accompagna, nous n'en serions pas où nous en sommes. Quel dommage cependant que quelques autres 29, (ainsi que les 64 ex P8) n'aient pu trouver refuge dans diverses associations de sauvegarde à l'instar de leurs cousines françaises 141R. Ici, l'époque n'était pas encore propice à cette vision des choses, hélas. Heureusement, cet événement a été immortalisé à la TV par une équipe de la BRT et des photographes qui, par la force des choses, sont devenues de véritables documents.

Par contre, le 29 décembre suivant, point de tout ce tralala pour la petite cérémonie privée d'adieu à la vapeur belge au dépôt de MONCEAU avec la vénérable 53052 tirant pour l'occasion un train de marchandises. Elle faisait partie du dernier « carré » composé des 53.119, 131, 186, 253 et 258, ainsi que des 81.059, 327 et 367. Désormais, en attendant la livraison des dernières Diesel type 262, ce qui n'était plus qu'une question de quelques jours, seules les 81.205, 209, 287, 307 et 324 restaient encore en service à GOUVY. Elles tiendront jusqu'au 10 janvier 1967 ! Et dire que pas une seule n'a trouvé grâce aux yeux de la direction alors que c'était la série la plus importante ici avec 550 locos.

Les suppressions : ah ! Il y en a eu cette année. Tout d'abord, le 30 janvier, celle de la ligne de trolley 27, la première. On commençait déjà à sacrifier la traction propre au profit de l'autobus polluant, certes plus mobile car non dépendant des fils d'alimentation. Et ce n'était pas tout : dans la foulée, le 30 juin, la navette du pont d'OUGREE à la gare du même nom subissait le même sort. On ne verra plus ses deux petites motrices, modernisées avec leurs sœurs pendant la guerre dans les ateliers de la compagnie ostendaise SELVOP et dont aucune n'a été préservée, munies à la fois des perches classiques des RELSE (la société des « trams verts ») et des pantographes, récupérés tous deux à la SNCV, spécialement montés pour cette ligne, la plus courte de Belgique. Les voies du terminus de la gare, dont l'évitement n'a jamais servi, sont celles qui se trouvent devant l'entrée de notre local, mais cela vous le savez, n'est-ce pas.

Pour ceux qui ignorent encore (!), regardez les photos de notre ami JEAN EVRARD qui se trouvent sur la paroi du fond du local. Plus gaiement, faisons un tour du côté du TTA. Fondé le 18 septembre 1964 et ayant obtenu le contrat de jouissance de la ligne par la SNCV le 1 avril 1965 (ce n'était pas un poisson), l'inauguration officielle eut lieu le 25 juin 1966 en présence du gouverneur de la province du Luxembourg, l'ouverture de la ligne suivant le 3 juillet. Au risque de me répéter, pourquoi pas une petite escapade là bas de même qu'à l'ASVI ?

Aux Guillemins, les travaux d'aménagement pour le cisaillement du trafic se terminent : désormais, les convois de ou vers l'Allemagne couperont l'axe de NAMUR en passant dans un pont tube en S pour se retrouver sur les « voies du fond », à savoir les 11 à 14. En effet, après cinq ans de travaux nécessités par, notamment, le tracé très difficile de la ligne 37 et la mise au gabarit des nombreux tunnels, le tronçon LIEGE VERVIERS WELKENRAEDT AACHEN est enfin sous tension, les allemands ayant fait de même de leur côté.

Cette situation a entraîné par la même occasion la suppression du dépôt de HERBESTAHL et par conséquent l'arrêt ou le transfert des 29 et 81 qui parcouraient cet axe jusque là. L'inauguration voit d'abord, le 17 mai, la circulation d'un train tiré par deux locos du type 140 (remises plus tard au type 25 ou 25.5) jusque VERVIERS, avec à son bord le ministre des communications Mr BERTRAND. Le lendemain, c'est au tour de la 160.021 (future 1604) quadritension de parcourir l'axe LIEGE KOLN (COLOGNE) de bout en bout. D'allure moderne, cette série, encore en service actuellement, a été spécialement conçue pour l'occasion.

Si on excepte la brève parenthèse désastreuse des E410 quadritension de la DB, il faut reconnaître que nos 16, et plus tard nos 18, celles-ci à l'heure actuelle déjà déclassées depuis belle lurette, ont fourni un service remarquable sur cet axe comme sur celui de PARIS d'ailleurs, preuve une fois de plus du savoir-faire de nos entreprises (qui ont disparu depuis elles aussi !). Les 1602 puis 01 et 08 ont arboré quelque temps une livrée « MARKLIN » autant seyante qu'originale, la 08 l'ayant encore aujourd'hui. C'est à elle qu'a incombé de tracter l'ultime 438 KOLN OOSTENDE le soir du 14 décembre 2002, remplacé le lendemain par le THALYS. Je l'ai filmé aux environs de 22H depuis le quai de VOROUX (serait-ce un petit clin d'œil au temps où on les voyait passer en pleine vitesse depuis le parking de notre ancien local ?).

Pendant ce temps, le siège officiel de l'OTAN déménage de PARIS à BRUXELLES le 22 juin. Notre chanteuse TONIA obtient une très belle quatrième place à l'Eurovision avec « un peu de poivre un peu de sel ». Le sporting d'ANDERLECHT est champion en adoptant le fameux 4-2-4 appliquant la défense en ligne et le principe du hors jeu systématique introduit au club de SAINT TROND par un certain RAYMOND GOETHALS.

En mai, au vieux stade du HEYSEL à BRUXELLES, le REAL de MADRID reconqu Coast la coupe d'Europe des clubs champions qu'il avait gagnée la dernière fois en 1960. Le festival de Cannes couronne le film Un Homme et une Femme de Claude Lelouch tandis que Orson Wells reçoit le prix exceptionnel du vingtième anniversaire.

Cette année voit également sortir Alvarez Kelly, Angélique et le Roy, les Aventuriers, Bang-bang avec Sheila, la Bible, la Canonnière du Yang-tsé, les Centurions, le Crépuscule des Aigles, le deuxième Souffle, Dracula prince des ténèbres (le premier de CHRISTOPHER LEE), du Mou dans la Gâchette, Et pour quelques Dollars de plus, Fahrenheit 451, Grand Prix, la Guerre des monstres, Guerre et Paix, le Jardinier d'Argenteuil, Khartoum, Martin soldat, mes Funérailles à Berlin (avec un MICHAEL CAINE au mieux de sa forme), Modesty Blaise, Nevada Smith, Paradis Hawaïen (pour les amateurs d'ELVIS), Paris brûle-t-il ?, le petit Prince, les Professionnels, le Rideau déchiré, Roger la Honte, le Soleil des Voyous, les Sultans, tendre Voyou, les 13 fiancées de Fu-Manchu, 3enfants dans le désordre, un million d'années avant Jésus Christ, où on découvre la plastique impeccable de Raquel Welch qu'on retrouve la même année dans le Voyage fantastique, le vieil Homme et l'Enfant, le vol du Phénix (avec un Hardy Krüger étonnant), et le (difficile) Voyage du Père interprété tout en émotion par Fernandel, sans oublier le bon, la brute et le truand dans lequel on découvre Clint Eastwood.

Chez Walt Disney, c'est l'heure des Grandes Vacances de Donald en dessin animé mais aussi des 4 bassets pour 1 danois. Après que LOUIS DE FUNES, alias le maréchal des logis CRUCHOT, se soit rendu avec ses collègues gendarmes à NEW YORK, c'est au tour de son complice BOURVIL, en compagnie de l'acteur anglais TERRY THOMAS (big moustache au début du film) et de MIKE MARSHALL (le fils de MICHELE MORGAN) de le retrouver dans PARIS et le Massif central pour une Grande Vadrouille qui deviendra un des plus gros succès commerciaux de tous les temps. Après le succès phénoménal du Corniaud l'année précédente, GERARD OURY, de son vrai nom MAX GERARD TANNENBAUM (le saviez-vous?), signait là encore un chef-d'œuvre de comédie familiale incomparable, que les chaînes de TV françaises rediffusent d'ailleurs à tour de bras ! Compagnon de MICHELE MORGAN, GERARD OURY justement, et ça c'est nettement moins gai que ses films, nous ramène en 2006 en nous quittant le 20 juillet pour un monde qu'on dit meilleur. Outre DARRYL COWL déjà cité, il y a retrouvé pêle-mêle JACQUES FAIZANT, le dessinateur des « vieilles dames » dans le FIGARO, décédé le 14 janvier à 87 ans, PHILIPPE NOIRET, qui fut non seulement Alexandre le bienheureux et celui qui tenait le Vieux fusil mais aussi, c'est ce qui se chuchotait, l'homme qui parlait aux chevaux, parti en novembre, JACK PALANCE, au visage « taillé au couteau » dont MORRIS s'inspira pour son PHIL DEFER opposé à LUCKY LUKE, le sympathique cow-boy GLEN FORD, révélé dans le film GILDA, le réalisateur ROBERT ALTMAN, l'actrice CLAUDE JADE qui était la fiancée de JACQUES BREL dans Mon oncle Benjamin et, dans le monde de la musique, le « pape de la soul » JAMES BROWN, mister sex-machine, du nom du titre de sa « chanson » la plus célèbre. JOSEPH BARBERA, à 95 ans, laisse orphelins Scooby-doo, Yogi l'ours, les Pierrafeu, les incroyables fous du volant, mais surtout Tom et Jerry dont il avait fourni la dernière aventure en 2005 !

Lucien



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

Destinations vacances

Il n'y aura pas d'article sur la vie du club cette fois, suite à une absence prolongée pour raison familiale et pour cause de vacances, je manque d'un peu de matière pour vous relater nos aventures. Et pourtant les travaux avancent, seul un petit village résiste encore à l'envahisseur comme disait un auteur de BD bien connu ! Vous l'avez reconnu ? Non ! Et pourtant je suis sûr que notre Obélix à nous, vous ne pouvez pas le manquer... A l'étage, la



ligne du tram est de nouveau opérationnelle et en bas, la construction des bâtiments avance à grands pas. Il y aura de quoi écrire quelques lignes une fois que j'aurai repris le train en marche...

Mais en attendant, vous ne couperez pas à ma prose... Comme Jean-François nous l'a rappelé dans le dernier volume de notre revue favorite, "Je ne t'écirai qu'un seul article" lui avais-je dit... Ben pour une fois, je n'ai pas su tenir ma promesse, en voilà un de plus et tant pis pour vous... Fallait pas me donner l'envie de rester en créant une ambiance aussi sympathique et motivante les jours de club.

Mais bon, je m'écarte du sujet, "Destinations vacances" vous ais-je dit... Rassurez vous, je ne vais pas vous raconter comment j'ai brûlé au soleil sur la plage ou vous raconter comment cuire des saucisses sur un barbecue. Mais, puisque j'ai la chance d'avoir une petite femme (heu... en fait elle est plus grande que moi !) bien dévouée qui combine vacances avec des visites ferroviaires pour bibi et les enfants. Je vais vous parler des associations et musées ferroviaires découverts ces deux dernières années lors de nos vacances en France.



Le train des pignes :



La ligne Nice à Digne-Les-Bains est commercialement exploitée par les chemins de fer de Provence. A elle seule, cette ligne vaut le détour tant elle parcourt un paysage pittoresque en grande partie situé le long du Var à la sortie de Nice. Montez à bord de l'autorail diesel à voies étroites et laissez vous conduire jusqu'à Digne. Mais attardons nous maintenant sur un petit tortillard à vapeur qui n'emprunte qu'un petit tronçon

de cette ligne entre Puget-Théniers et Annot. Il est difficile de combiner les deux voyages dans la même journée, toutefois il vous sera possible de démarrer de Nice en autorail et de faire halte à Puget afin de prendre le tortillard à vapeur.

Une jolie 230 tender, un wagon de service et 3 vieilles voitures des chemins de fer de Provence vous attendent pour une ballade d'une vingtaine de kilomètres à allure modérée, très modérée.



Il faut dire que l'aller est en montée continue et que notre petite locomotive devra se reposer en route, histoire de refaire de la vapeur.

Après une première halte à hauteur du village d'Entrevaux, histoire de se laisser dépasser par le "régulier", nous reprenons notre marche vers le village d'Annot. Restez attentif au paysage parcouru.



Je sais, c'est dur car la locomotive nous fascine, nous attire et il est difficile d'en détourner le regard... Mais cela en vaut souvent la peine !

Arrive enfin la gare de Annot, où nous ferons une halte prolongée. A ce moment, un gros dilemme se pose : Que faire ? - Rester pour assister aux manœuvres de retournement de la locomotive sur une antique plaque tournante manuelle,

nous restaurer au village ou nous promener dans les environs pour découvrir le panorama exceptionnel de ces flans de montagne entourant le village ainsi que ces pittoresques petites maisons adossées à d'énormes blocs de pierre.

Devinez quel fut mon choix? Au grand dam de madame, une rapide pizza et hop retour à la gare. Enfin vient le moment du retour et la descente, plus rapide cette



fois, vers Puget où tout ne sera pas encore fini pour autant...

Il sera déjà tard, mais vous pourrez encore assister aux manœuvres de retournement de notre locomotive ainsi qu'à son remisage et celui de la rame. Il vous restera alors à rentrer la tête pleine de souvenirs et l'appareil photo bien rempli lui aussi.

Le train du centre Var :



Nous étions gâtés l'année passée : deux lignes à proximité (enfin presque, mais ne le dites pas à Madame...) l'une de l'autre. Nous voici donc repartis pour un parcours dans l'autorail Picasso de l'association du centre Var. Une nouvelle balade bucolique sur une voie SNCF désaffectée entre Carnoules-les-platanes et Brignolles. Cette fois encore, vous vous émerveillerez à la vue du

paysage, mais aussi aux passages à niveau qui seront traversés à vitesse réduite, protégés par des barrières d'un style bien particulier... Attention, réservations obligatoires, l'autorail est petit et les clients bien plus nombreux que lors de l'époque révolue de l'exploitation régulière de cette ligne. Bizarre non ? Prenez garde également que l'arrêt de Carnoules ne se situe pas à la gare principale mais bien à la



sortie du village sur une route de campagne qui ne semble vous mener nulle part... Surtout n'oubliez pas vos enfants (ou petits enfants) car ils seront les rois de la fête. Animations ferroviaires garanties pendant le trajet et surtout la possibilité de rejoindre le conducteur en cabine ! Non messieurs, les enfants seulement... Regardez ces yeux... La naissance d'une passion, un rêve qui se réalise..(ndlr :«Qui sait !)

Le vélo-rail de Commequiers :



Les plus sportifs d'entre nous et les adeptes de la petite reine ne résisteront pas à l'idée d'une petite balade ferroviaire et cycliste de 10 kilomètres le long d'une ligne désaffectée partant de Commequiers. Efforts garantis, mais un bon bol d'air frais en perspective... Réservations obligatoires et activité à éviter les jours de fortes chaleurs...

Plusieurs heures de balade en perspective à travers campagnes et forêts à votre rythme... Enfin si vous choisissez bien votre place dans la file... Les rapides devant, les flâneurs derrière. Votre seul moyen de dépasser sera de changer de draisine avec le groupe que vous rattraperez...



Ne vous étonnez pas, ici les passages à niveaux sont inversés... Eh oui, les barrières coupent les voies et non la chaussée. (Ndlc : Système Anglais) € A la force des bras, il vous faudra les ouvrir pour pouvoir poursuivre votre route, Heu votre voie ferrée...

Un dernier petit arrêt devant l'ancienne gare transformée en maison d'habitation typique et après cette après-midi sportive, il vous restera à retourner chez vous pour le barbecue bien mérité évoqué en début d'article. Le pastis est également conseillé pour vous récompenser de vos efforts.



Le chemin de fer à vapeur de Guîtres à Marcenais :



Et enfin pour finir cet article, un petit détour par le Bordelais (ou presque) afin de vous présenter un dernier trajet en locomotive à vapeur... Dès l'arrivée en gare de Guîtres, vous vous sentez en territoire ami...

Locomotives à vapeur, draisines, wagons et autres voitures voyageurs sont là pour vous attirer. Pas de doute, il se passe quelque chose ici... Bien vite votre nez en éveil vous

confirmera que vous ne vous êtes pas trompé, il y a de la locomotive à vapeur en pression prête à vous emmener en balade. Mais, déjà avant d'embarquer, une surprise de taille vous attend à l'arrière de la gare. Impossible de vous la montrer en entier, alors voici juste sa plaque d'immatriculation, les connaisseurs comprendront immédiatement de quel géant nous parlons. Notre 29 paraît bien petite à côté de ce géant



du rail. Elle n'est pas en service, mais visuellement elle est dans un excellent état de conservation. A elle seule elle vaut le détour de tous les passionnés de locomotive à vapeur. Impossible de tenir les enfants, il faut qu'ils grimpent partout et qu'ils s'installent aux commandes. Mais il est temps d'arrêter de rêver, l'heure avance et le train touristique va partir. Déjà, il a terminé ses manœuvres de formation et il est prêt à partir sous le signal

d'arrêt en gare. Vite courons prendre place dans les voitures couvertes ou découvertes pour mieux profiter encore des escarbilles, vapeurs et autres fumées de la machine. Vêtements clairs s'abstenir, taches garanties pur charbon et eau...





Sécurité incendie oblige, nous serons suivis de près par un véhicule incendie, juste au cas où une escarbille mettrait le feu aux broussailles proches de la voie. Notons au passage le dépôt de charbon et les moyens très simples utilisés pour remplir la locomotive. Qui a dit qu'il n'était pas possible sur le peu d'espace dont nous disposons

pour nos réseaux de réaliser un petit dépôt avec poste à charbon pour nos locomotives à vapeur ? A la vue de celui-ci, je n'aurai plus jamais honte de regarder le mien que je trouvais trop petit, trop peu équipé pour pouvoir être réaliste...



Tant que nous y sommes, admirons également cette petite grue de levage : ne vous donne-t-elle pas des idées de reproduction ?

Moi j'y pense de plus en plus...

Mais revenons à notre balade en train...



Après quarante minutes de trajet à petite vitesse, nous voici arrivés à destination : le moulin de Charlot ! Un nom qui ne s'invente pas... Le convoi vous abandonnera donc à une petite halte en pleine voie juste après un passage à niveau. Vous marcherez dix à quinze minutes avant d'atteindre ce moulin à eau, où les étangs sont devenus réserve de

pêche. Il ne fonctionne plus mais il vous y sera possible d'y trouver quelques rafraîchissements et petite restauration. Enfin si vous êtes patients, car quand vous débarquez tout un

convoi touristique, la file à l'aubette s'étend très rapidement...

Pendant ce temps là, notre rame ira se retourner à la gare suivante, rachetée par un privé et donc non visitable... Nous avons préféré rester avec les cheminots toujours prêts à discuter le coup. Grâce à leur amabilité, les enfants ont encore été



choyés, ils ont pu monter sur la locomotive, admirer le foyer et prendre leurs premières leçons de conduite d'une locomotive à vapeur... Leçon un : actionner le sifflet à vapeur... Cela ne vous rappelle rien ?

Mais il est temps maintenant de vous laisser à vos propres souvenirs de vacances, à bientôt pour de nouvelles aventures ferroviaires...

Laurent Maghe

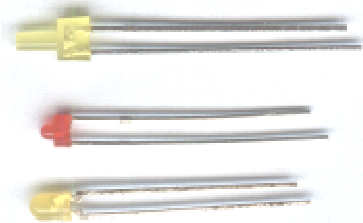
Feux de fin de convoi(ou de locomotive)

Dans ce petit article de vulgarisation, qui s'adresse aux bricoleurs (- spécialistes s'abstenir, car vous risquez de faire des bonds -) je vais tenter d'expliquer de façon simple comment câbler les leds (ou diodes électroluminescentes) dans une locomotive, voiture ou wagon. Seuls changent le diamètre et la couleur des leds.

Le matériel nécessaire, si ce n'est les composants électroniques, fait partie de l'outillage de base : Pince à bec, pince coupante, pince à dénuder, fer à souder, pâte à décaper, soudure fine d'électronique (1mm).

Les composants.

Choisir le type de led suivant l'utilisation (diamètre, longueur, couleur). Voici les trois modèles courant pour : pour les feux arrières, j'utilise le petit modèle, avec une tête légèrement inférieure à 2 mm (1,8 exactement), ou parfois le modèle de trois mm., suivant le véhicule. Pour plus de réalisme, l'arrondi de la 3 mm sera coupé, ce qui donnera à l'alumage l'illusion d'une ampoule au milieu du réflecteur ; ceci est valable pour les feux avant comme arrières.



Composants nécessaires

1° deux leds jaunes ou blanches (pour l' avant d'une loco ou d'une voiture pilote) deux leds rouges

2° une diode (ref.1n4007) , (la diode agit pour le courant comme une porte envers le vent : dans un sens la porte s'ouvre et le vent passe, dans l'autre la porte se referme et bloque tout passage.)

qui protégera ...

3° un condensateur électrolytique (de 330 ou 47 µf suivant les leds utilisées) (attention à la polarité)

4° une résistance de 480 Ω ¹pour le rouge et le jaune ; (pour le blanc, suite à sa forte brillance, je mets une résistance de 24 KΩ.²)

5° pour des feux permanents, un pont redresseur.

¹ ohm

² Voir 1

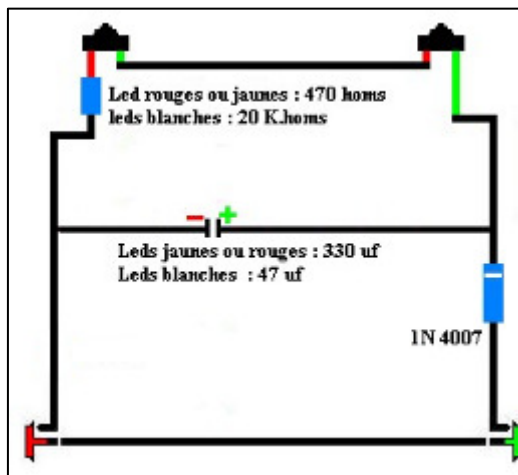
6° du fil souple pour câbler.

7° de la colle cyano-acrylate pour les leds, pistolet à colle pour le condensateur et le redresseur dans le véhicule.

Il est important de bien respecter la polarité des composants. Pour faire simple, comme nous ne sommes pas des spécialistes en électricité ni en électronique, la patte longue de la led correspond au positif, la courte au négatif ; par facilité, je mets toujours la résistance à la borne négative. Il existe une norme électrique qui définit que le positif est au rail de droite et le négatif au rail de gauche.

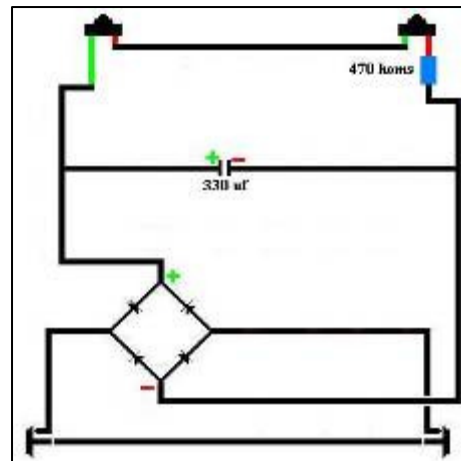
Voici deux petits schémas que j'ai reçus, et qui sont faciles à monter, valables aussi bien pour l'avant (feux blancs) que pour l'arrière (feux rouges).

Schéma n° 1



Ce schéma simple ne s'allume que dans un sens (en traction)

Schéma n° 2³



Ce schéma reste allumé en traction comme en refoulement, et prend un peu plus de place.

Explication du montage.

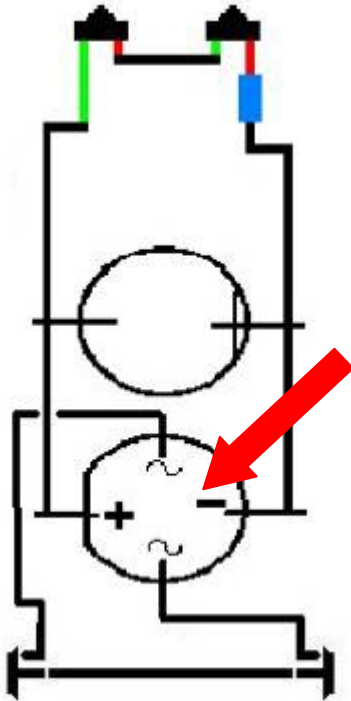
Je commence par forer - si nécessaire- dans la caisse du véhicule au diamètre de la led choisie ;

Je raccourcis les pattes des leds, en gardant une différence de longueur afin de savoir où se trouvent le + et le - ; ponter en série par un petit câble les deux leds en soudant par un petit câble la courte patte de la première led (le -) avec la longue patte de la deuxième (le +). Toujours en respectant la longueur différente des pattes, raccourcir la patte positive de la première et négative de la deuxième. Souder sur la patte positive un câble de cinq bons

³ Dans les 2 Schémas il fait lire Ohms à la place de homs.

centimètres, sur la négative la résistance et un câble. Coller à la colle cyanolite les leds dans la caisse.

Pendant le séchage, deux options s'offrent à vous : la plus simple (schéma n°1) n'allume les feux que dans un sens, l'autre (schéma n°2) un petit peu plus compliquée (pas beaucoup) permet l'allumage constant (sauf à l'arrêt).



Fixer avec le pistolet à colle (ou autrement) le condensateur dans le véhicule ; faire attention de placer son côté négatif du même côté que la résistance. Plier vers l'extérieur les pattes du condensateur. Relier sur la patte du moins le fil venant des feux, ainsi qu'un fil qui ira vers les roues gauches. Sur la patte du plus, souder en amont la diode anti-retour (ou inversion) et l'autre fil des feux. Sur l'autre patte de la diode, souder le fil qui ira vers les roues de droite.

Pont redresseur

Pour des feux permanents - valable également pour les feux avant d'une loco-, j'utilise le schéma n° 2, qui n'utilise pas la diode, mais bien le petit pont redresseur, ce qui permet d'avoir un allumage constant -sauf à l'arrêt-, quel que soit le sens de marche : traction ou refoulement.

Pour les feux permanent, fixer côte à côte, dans le sens de marche, le pont redresseur et le condensateur, en positionnant les pattes continues du pont vers l'extérieur, et la patte moins du condensateur du même côté que le moins du pont.

Relier chaque patte ~ à une file de rail (via les roues bien sûr).

Le plus compliqué est peut être de faire le contact de prise de courant sur les essieux. Plusieurs trucs et systèmes existent, à chacun le sien, et peut être à un autre article (?).

Jean-Claude Menchior

Rombouts®

Mots-croisés

Bonjour à tous,

Voici venu le temps de mon retour tant attendu. Ce ne fut pourtant pas facile et d'ailleurs, vous constaterez une diminution certaine du nombre de termes ferroviaires. Je profite de l'occasion pour vous saluer car ma présence au local (pour des raisons privées) se fait rare.

Bon amusement.

RV

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

Solution de la grille N°8

Grille N° 9

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Horizontal
1											1. Comme Ricky, ils gèrent leur site
2											2. Ca sent. Office des Etrangers
3											3. On s'en sert pour la pose des voies.
4											4. Objet de ruée. Dépité
5											5. Sur le bibi des petits.
6											6. Bêtise. .
7											7. Avant si. Modus operandi. Se dit des séries américaines
8											8. C'est une norme. Interrogatif
9											9. Abri d'Ute. Sans le sou.
10											10. Sur la rose des vents. Changer de voix

Vertical

1. On y dort en voyageant.
2. Pas courant à l'envers. Refuge.
3. C'est lui conduit après la fête. Echelle de réduction. Trou dans le mur.
4. Masse maximale autorisée. Ethylomètre.
5. Courant d'air.
6. Oiseau sacré. Cours court.
7. Comme notre projet de réseau.
8. Elue. Entendre.
9. Régime ordinaire. Dans le 02
10. Physiologique ou de vérité. Dans la chaussette.

Actions ALAF

Consacrées au pilotage automatique de trains miniatures commandés par ordinateur, à l'aide du système « CATrain » conçu par Joël Bouchat, basé sur l'adressage digital de cantons alimentés par courant modulé en largeur d'impulsion

Le marché du matériel ferroviaire ancien est important. Aux bourses, ventes aux enchères (réelles ou sur Internet), la plupart de ces locomotives et autorails fonctionnent de façon analogique.

Le système CATrain, conçu par Joël Bouchat, permet de faire circuler automatiquement un grand nombre de trains de ce type sur un réseau découpé en cantons alimentés en courant modulé en largeur d'impulsion. L'automatisme des différents itinéraires des trains est pris en charge par un PC, via une interface USB et des modules électroniques.

Quelques caractéristiques :

- Dessin, visualisation et simulation sur écran du circuit, des trains, des accessoires et de leurs fonctionnements.
- Facile à mettre en œuvre, ludique et créatif. Il n'y a pas lieu d'être électronicien et/ou informaticien pour l'utiliser.
- Commande directe « à la souris » d'un maximum de fonctionnalités.
- Amélioration considérable de la qualité de roulement des locomotives sans les modifier, grâce à la technique du courant modulé en largeur d'impulsion.
- Le système sait quel train est sur quel canton et injecte le courant adéquat en fonction des paramètres des locomotives, des trains, des itinéraires, automatisant le trafic.
- Coût raisonnable.

Considérant l'intérêt de cette technologie, l'ALAF a décidé de permettre à ses membres de maîtriser CATrain en déclenchant une vraie dynamique d'apprentissage.

4 actions ALAF sont prévues.

- Un exposé de présentation générale. (Date prévue : vendredi xx octobre)
- L'installation d'un réseau pédagogique, permettant de comprendre et d'expérimenter le système et sa dualité « Réel - Virtuel » (A partir de novembre, le vendredi) .

- La mise en place d'une « formation » destinée aux membres, leur permettant de maîtriser le logiciel PC et son application sur le réseau pédagogique ALAF conçu à cet effet (A partir de novembre, le vendredi).
- Adoption du système pour le réseau ALAF à voie étroite Tram-Vicinal et installation (En cours) .

Ces actions sont une initiative de notre membre ALAF : Paul CHRISTOPHE.

Pour plus d'informations, voyez ses pages à l'adresse :

<http://www.paul-christophe.be/ptitstrains/alalaf/alalaf.htm>

Les membres désireux de participer aux séances d'informations doivent s'inscrire. Une feuille sera affichée après du bar. Les dates de démonstrations sont les suivantes : le vendredi 12 octobre, le vendredi 16 novembre, le vendredi 14 décembre 2007, et les vendredis 18 janvier et 8 février 2008.



Photo Eric Sainte
le 17/7/07 à
Momalle

Calendrier des projections

Le mercredi 3 octobre 2007 : Jean-Pierre Dufays nous présente un CD sur le service voyageur des CFL.

Le mercredi 7 novembre 2007 : Pour les 50 ans des TEE Pierre Ruiz présente une cassette reprenant la saga de ce service prestigieux.

Le samedi 3 et le dimanche 4 novembre de 9 à 17 h, Exposition annuelle à l'ALAF

Le mercredi 5 décembre 2007 : Nous revivons les grands moments du record du monde de vitesse « TGV par la projection d'un DVD de ce record. Tombola annuelle.

Le mercredi 2 janvier 2008 : jubilé des chemins de fer suisses à Lausanne film VHS de P.RUIZ. Nous revivons la parade exceptionnelle du matériel ferroviaires suisse

Le mercredi 6 Février 2008 : Bahn winter am Gothard film VHS de P.RUIZ. L'hiver dans le Gothard avec tout ce que cela comporte comme beaux paysages et de la rudesse du métier de cheminot dans ces régions montagneuses.

Le 5 mars 2008 : Vapeur dans les paysages enneigés de l'ERZGEBIRG un CD d'A.COLLIN . La vapeur dans toute sa splendeur dans des paysages remarquables.

Le 12 mars 2008 : Assemblée Générale Ordinaire à 20 H dans nos locaux rue de la Gare 77 à 4102 Ougrée.

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



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