

P 204113

Belgique - België  
P.P. - P..B  
4000 LIEGE Perron  
BC 4109

# Correspondance

JUILLET-AOUT-SEPTEMBRE 2013



BULLETIN TRIMESTRIEL

[www.alaf.be](http://www.alaf.be)

E-mail : [contact@alaf.be](mailto:contact@alaf.be)

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

## **Correspondance**

### **Bulletin trimestriel**

**Rédacteurs** : Sainte E, Genet L, Collin A.

**Rédacteur en chef** : A. Boulet

**Photo couverture** : A. Boulet

**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.

**12 € (EURO) : abonnement à la revue Correspondance**

**(1 an, 4 numéros)**

Règlement au compte IBAN :

**BE 74 0682 3766 7407**

**BIC GKCCBEBB de l'ALAF asbl.**

(Abonnement 2013)

Tout courrier, concernant la revue, doit être adressé : Rue A. Renard, 6, 4100 Seraing

E-mail :

[alain.boulet.3@gmail.com](mailto:alain.boulet.3@gmail.com)

**Site Internet** : [www.alaf.be](http://www.alaf.be)

**E-mail** : [contact@alaf.be](mailto:contact@alaf.be)

CORRESPONDANCE est envoyée 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

Hommage à nos anciennes séries

Page 4 à 9

La locomotive Série 23

Page 10 à 12

London Underground le matériel roulant

Page 13 à 17

Des luminaires à l'Alaf

Page 18

Projet d'excursion sur le Bocq

Page 19

Calendrier des projections

Page 20

## **Journées Portes**

### **Ouvertes**

**Samedi 9 et Dimanche 10**

**Novembre 2013**

**De 9 à 17 heures**

**Club ALAF**

*Dans son local*

**Rue de la Gare, 77**

**4102 OUGREE**

**P.A.F. : 3€**

## **Bourse d'échange**

**Le dimanche 6 avril 2014**

**De 9 à 13 h**

**Ancienne Ecole du Château de  
Sclessin Rue de Berloz**

*(Toujours à la même adresse)*

**Réservation obligatoire**

**auprès de**

**Xavier Leemans**

**[Francoisxavier.leemans@skynet.be](mailto:Francoisxavier.leemans@skynet.be)**

La revue Correspondance développe une nouvelle technologie : le système de codage Qr. Les technologies avancent énormément : par exemple, on passe du simple ordinateur à une tablette, avec une possibilité de piloter nos petits trains électriques. Le Qr est un simple code barre mais en deux dimensions sous forme de carré. Il contient un texte ou, dans les exemples de cette revue, un lien vers un site ou une page internet. Il suffit de photographier le Qr avec un Smartphone, tablette Pc ou une webcam équipée d'un logiciel de lecture et le tour est joué. Pour ceux qui ne sont pas équipés de ces technologies nouvelles, comme moi, j'indique le contenu du Qr à côté de celui-ci.

Comme je l'ai déjà indiqué, la revue essaie de suivre l'actualité au plus près. Notre ami Lucien nous dévoile les derniers instants de vie des locomotives de la série 23 et notre ami Ricky, au travers de magnifiques photographies, nous parle du matériel des différents métros londoniens. Notre club n'est pas en reste avec une histoire d'éclairage, sans parler d'une idée de Xavier pour une excursion sur la ligne du Bocq.

Je souhaite à tous de passer de très bonnes vacances et une très bonne lecture.



Le  
P'tit  
Mot  
Du  
Rédac  
'  
Chef

## **Hommage à nos anciennes séries.**

Le 23 mars dernier, le départ de Kinkempois pour le chantier de démolition des sept dernières « type 23 », la 2309 ayant été retirée du lot, achetée par le PFT, signifiait la fin inéluctable des locomotives de la première génération. Le seul matériel à cette date à encore utiliser cette technique à résistances de démarrage, mais pour très peu de temps car la radiation de ces séries est déjà en cours, est le dernier « carré » d'AM séries « 100, 200 et les ex SABENA » (595 à 600), la plupart contemporaines des 22 et 23 d'ailleurs. Elles ne devraient pas survivre à 2013 elles non plus. Les 23, quant à elles, sont allées rejoindre les 26 au paradis des locomotives après un passage par l'enfer des chantiers de démolition. Pourtant, on avait l'occasion unique avec ces machines de pouvoir présenter, en état de marche, toutes les livrées ayant existé en Belgique ! En effet, elles ont arboré successivement, avec l'ancienne numérotation à 6 petits chiffres, les deux tons de vert et le vert uni, celles-ci à simples phares, puis, avec la numérotation de 1971 à 4 gros chiffres, en vert uni à deux phares, ensuite à quatre feux, d'abord sans, puis avec les câblots pour l'utilisation en UM, en jaune, y compris les 2355, 2376 ou 2380 en livrée d'essai dénommée familièrement « zèbre », puis finalement en bleu, en plus de pouvoir « refaire » une 140, une 25 et une 25.5 ! Ceci est également valable pour la série 16. La 1604 pourrait être présentée en livrée d'origine 160.021 avec les drapeaux belge et allemand qu'elle arborait lors de l'inauguration de l'électrification Liège Cologne en 1966 (j'ai la diapositive de cette machine prise à cette occasion par notre ami Jean Léonard, de même que celle des deux types 140, aussi décorées, peu auparavant en gare de Verviers). La série 26 a aussi présenté un beau panel de livrées différentes, du vert uni au bleu actuel en passant par le jaune, avec ou sans « trapèze » sur les faces frontales en ce qui concerne ces deux dernières livrées. N'oublions pas non plus la 2604 uniformément jaune ainsi que deux de ces locos qui, dans un passé très récent, entouraient les modernes voitures M6 en attendant les nouvelles T18. Les rames réversibles ayant circulé sur notre réseau pourraient encore être reconstituées, entre autres les deux Benelux (bleues/25.5 et bordeaux/11 accompagnant l'automotrice double « tête de chien/hondekop » préservée qui les a précédées). Souvenez vous du succès de foule non seulement pour les voitures GCI et I11 exposées face à l'hôtel de ville de Liège mais aussi en gare du Palais en 2001. Ce genre de parallèle entre l'ancien et le moderne fonctionne toujours auprès du public. En plus de la présentation de matériel actuel (pourquoi pas une rame Thalys, une ICE et un Eurostar), quel magnifique défilé notre petit pays pourrait présenter à la fois aux belges, évidemment, mais surtout à l'étranger, la France, l'Allemagne, les Pays-Bas et l'Angleterre, pour ne citer que les plus connus chez nous. De plus, on peut admirer dans le musée national respectif de ces derniers pays une ou plusieurs locos

présentées en coupe longitudinale. De cette façon, les visiteurs peuvent admirer le cœur de ces engins. Ne serait-il pas possible de prévoir cette même présentation avec des machines n'étant plus en état de marche, 23, 26, 16 polycourant et même 55 bleue à génératrice de chauffage électrique, ainsi que 51 ou 62 avec chaudière vapeur ? De même, pourquoi ne pas aussi récupérer un bogie de différentes séries, notamment un monomoteur de type 26 avant qu'il ne soit trop tard ?

N'oublions pas non plus, lorsqu'elles seront également déclassées, ce qui ne saurait tarder, les locos de la série 20 (la 2001 étant la première de la nouvelle génération à thyristors), dont la 2023, dernière locomotive livrée verte à la SNCB, et les 2024 ou 2025, les premières et les seules livrées directement en jaune, ainsi que deux bleues dont la 16 avec le « trapèze » sur les faces frontales et les portes de cabines de conduites uniformément bleues sans ligne jaune ! Les vieilles AM et les Diesel aussi mériteraient une telle attention grâce à leurs différentes livrées (notamment une 52/53 à cabine flottante ainsi que les 55 -origine, verte 1970, jaune, bleue, cette dernière auparavant soit verte avec petite bande chamois ou bleue soit jaune avec petite bande bleue). Contrairement à d'autres pays, nous n'avons conservé qu'un très petit nombre de locomotives à vapeur dont la plupart ne seront jamais rallumées. C'est pourquoi il serait bien de compenser cette situation avec les matériels électrique et diesel..... tant qu'ils sont encore là.

La SNCB, comme toute administration de chemin de fer ou autre, n'est évidemment pas une entreprise de philanthropie et il est vrai qu'un tel projet, qui paraît utopique, engendrerait un coût qui, en étant certain, pourrait s'avérer nettement moins important qu'il n'y paraîtrait. En effet, comme cela s'est déjà vu, différentes écoles (carrosserie, mécanique, menuiserie ou soudure par exemple) ne demanderaient pas mieux que de pouvoir contribuer à ces remises en état, le tout supervisé par des agents SNCB qualifiés évidemment. Mais, d'un autre point de vue, si un tel programme voyait finalement le jour, notre petit pays pourrait se targuer de pouvoir présenter quelque chose d'unique en Europe que beaucoup nous envieraient.

Souvenons-nous que nous avons dû nous décider très vite pour notre local. En effet, quand nous avons appris la prochaine récupération par TUC RAIL du bâtiment où nous nous trouvions à Voroux en vue de la construction de l'actuelle LGV2, le temps pressait et, si nous avions trop tergiversé pour prendre une décision, l'ALAF ne serait plus aujourd'hui qu'un lointain souvenir ! Nous avons voulu sa pérennité et, après deux ans et demi de travaux pour aménager notre local, nous sommes toujours là. D'autres aussi l'ont voulu chez eux et ils l'ont fait également, alors pourquoi pas ici en ce qui concerne notre patrimoine ! Nous



allons enfin avoir notre musée après des années de tergiversations. Qu'on en profite pour faire en sorte qu'il soit exceptionnel : osons, osons ! La renommée de la SNCB en sortirait assurément grandie. Comme l'a si bien dit Jules César ou, plus récemment, ce que l'on entend dire pour nos acteurs dans le monde artistique ou pour nos diables rouges : «les Belges sont les meilleurs ! ». CQFD.



*La motrice 2338 en gare des Guillemins le 28 avril 2011 à 1H !*



*Une UM, 2312 et 2350, qui rentre au dépôt de Kinkempois le 15 octobre 2011.*



*La motrice 2323 lors d'une journée porte ouverte à Kinkempois  
le 15 octobre 2011.*



*Notre ami Lucien dans la cabine de cette même 2323 lors de cette journée  
porte ouverte.*





*La dernière mission de la  
série 23 : Allège sur le plan  
incliné de Liège vers Ans.*







Le dernier voyage : tractées par  
une motrice 1334 on a dans  
l'ordre  
les 2324, 2357, 2381, 2382, 2315,  
2311, et la 2334.

Passage du convoi sur la ligne  
36A vers Voroux, photos prises  
sur la colline de St Gilles le 21  
mars 2013 à 13h22.



Passage des 23 en gare de Voroux Goreux, au revoir à tout  
jamais...et un tout grand merci !

Texte Lucien Genet, photo Coll. Lucien Genet, J-F Magnée, Bastien Menchior, Dany Fraikin, reproduction interdite.

## La locomotive Série 23

Suite à la fourniture, en 1954, des locomotives de la série 22, la SNCB passe une nouvelle commande à l'entreprise "La Brugeoise et Nivelles" pour une locomotive destinée principalement à la ligne 161/162 Luxembourg Namur Bruxelles nouvellement électrifiée. La fourniture des 83 motrices se fera dans les années 1955 à 1957. La numérotation de l'époque à 6 chiffres était Série 123 et la robe



extérieure des machines était de deux tons de vert, livrée très seyante au demeurant. Dérivée de la série 22, la différence était un circuit de freinage à récupération. De ce fait, la masse passait de 87 à 92 tonnes, ce qui fait qu'elle avait une charge par essieux de 23T, la plus lourde du parc moteur « moderne », égale à celle des vapeurs T10 et 1. Seule la T12

carénée les dépassait avec 24T ! En double traction, elles pouvaient tracter une rame de 1500T à une vitesse maximum de 130Km/h pour une puissance totale de 1880 KWatt.

Fin des années 60, la motrice 123.083 est renumérotée 124.001. Un carénage est installé sur une des faces ainsi que des bogies différents et des pantographes unijambistes en vue d'essais à grande vitesse. De ces derniers sortirent les enseignements qui servirent à l'élaboration de la CC type 20. Elle a été remise « au type » en 1974. A partir de 1984, en vue de remplacer la 2208, elle fut utilisée comme « allège spécialisée » pendant une quinzaine d'années, munie de butoirs élargis permettant de ne pas être attelée en cas de départ d'une voie autre que les 13 et 14 de la gare des Guillemins. A partir de 1971, la série est renommée Série 23 (4 chiffres) et reçoit, pour la caisse, une nouvelle décoration de couleur verte unique (la 124001 devenant évidemment 2401). On pouvait les voir alors avec deux feux avant le placement des quatre dont tous les matériels actuels sont équipés. Plus tard, après des essais en jaune intégral pour la 2604 et à rayures vertes horizontales pour les 2355, 76 et 80, les locomotives de ligne électriques recevront une livrée à dominante jaune avec large bande bleue. Elles finiront dans la seyante livrée bleue actuelle (encore en vigueur sur les 20, pour très peu de temps, 21 et 27 et les 12 déclassées avant qu'elles ne partent à l'étranger où elles viennent d'être vendues), certaine ayant « viré » directement du vert au bleu. On a pu admirer ces

livrées vertes ou jaunes sur quelques machines, 22, 23 ou 26, jusque dans les années 90 !

A ce moment, les séries 23 et 26 reçoivent une commande multiple pour la traction et il n'est pas rare de rencontrer, en tête de convois de marchandises, des UM composées soit de deux 23 ou 26, soit d'une de chaque sorte.

Pour en revenir à nos 23, la fiabilité de ces machines était réputée grâce au système de commande rhéostat automatique JH. Le système Jeumont-Heidmann commande l'élimination des résistances de démarrage pour les moteurs électriques à courant continu dans les motrices lors de l'accélération de celle-ci. Le JH est constitué d'un arbre à cames ouvrant et fermant des contacteurs qui éliminent progressivement les résistances placées dans le circuit de traction. Cet arbre est commandé par un moteur électrique asservi par l'ampérage des moteurs et par le manipulateur de l'agent de conduite. On peut affirmer que l'on avait déjà à l'époque la « boîte automatique » bien avant la concurrence automobile ! La fiabilité de la machine correspondait au rythme des entretiens de celle-ci.

C'est pour cette raison qu'à l'époque, face à ces locomotives aptes à tous les services aussi variés soient-ils, en somme les bonnes à tout faire du réseau belge, nos 22 et 23 nous ont été enviées par d'autres administrations ferroviaires malgré leur puissance peu élevée. Leur longévité en est une preuve indéniable.

La 2383 est préservée pour le futur musée de Schaerbeek et la 2309 par le PFT en compagnie de la 2201.

Pour les modélistes, la 23 à l'échelle Ho a été fabriquée par les sociétés Lima (en vérité initialement une 125), Jocadis (sur base Lima), Marklin avec ses séries spéciales (Olaerts), Trix, Van Biervliet et j'en passe. La photo de la première page a été prise le 3 octobre 2012, lors de la visite au musée de Kinkempois. L'article de Lucien Genet, dans cette revue également, nous fait découvrir une réalité assez triste quelques mois plus tard.



*Adresse Internet :*

*<http://alaf.be/electriques3/page11.html>*





*Série 2367 en livrée jaune à Liège Guillemins.*



*Série 2323 en livrée bleu à Liège Guillemins*

Texte AB et Lucien Genet, photo internet site Alaf.be, documentation technique internet, reproduction interdite.

## *Le Matériel Roulant de l'«Underground» hier et aujourd'hui.*

Les premiers trains mis en service furent tractés par des locomotives-tender à condensation de type «Metropolitan» du GWR (à configuration d'essieux 120) conçues par Daniel Gooch. Elles furent suivies par des locomotives à l'écartement normal du Great Northern Railway et ensuite par les propres locomotives à écartement normal du Metropolitan Railway. Ces locomotives étaient toutes du type «Locomotive-Tender» (Tank Engine en anglais). Initialement, dix-huit «Class A» (220) furent commandées en 1864 et furent toutes baptisées. Dès 1870, un total de quarante-quatre machines étaient construites et, en 1885, une version améliorée fut commandée et vingt-deux machines «Class B» furent livrées.

Dès 1891, un plus grand nombre de locomotives furent nécessaires suite à l'extension de la ligne depuis Baker Street vers la banlieue. Quatre machines «Class C» (022) furent livrées en 1891 et six «Class D» (120) en 1894. De 1896 à 1901, sept «Class E» (022) furent construites pour remplacer les anciennes «Class A» sur la ligne principale, et le Met reçut également quatre «Class F» (031), une variante pour train de marchandises de la «Class E». Toutes ces locomotives ne furent toutefois pas équipées du système à condensation requis pour assurer dans les nombreux tunnels des trains au sud de Finchley Road.



*La locomotive à vapeur n°1 du Metropolitan Railway et sa rame préservée entre en gare à Baker Street lors des festivités des 150 ans du « Metropolitan Railway »*  
 Photo : © Ed Webster

Le besoin de machines plus puissantes se fit alors sentir et mena à l'acquisition en 1915 de quatre «Class G» (032) qui furent



baptisées d'après des lieux ou personnes liées au Metropolitan Railway. Huit machines «Class H» (222) aptes à une vitesse de 75 miles à l'heure (soit 121 km/h) furent construites en 1920 pour le service voyageur, remplaçant les anciennes machines «Class C» et «Class D». Finalement, en 1925, six machines «Class K» (132) furent acquises. Elles étaient toutefois inaptes à rouler au sud de Finchley Road pour des raisons de gabarit.

Des locomotives électriques furent également utilisées par le Metropolitan Railway, tractant des voitures conventionnelles. Les dix premières, entrées en service en 1906, étaient dotées d'une cabine centrale et furent surnommées «Camel-backs» (dos de chameau). Un an plus tard, dix autres unités avec cabines à chaque extrémité entrèrent en service. Elles furent remplacées au début de 1920 par des nouvelles machines plus puissantes. Les locomotives électriques furent retirées du service actif en 1962 après que l'électrification ait atteint Amersham et que les premières rames automotrices électriques de type A furent entrées en service. L'une d'entre elles est présentée en display statique au «London Transport Museum», tandis que la n° 12 «Sarah Siddons» est utilisée comme locomotive préservée lors de manifestations spéciales comme tout récemment lors des 150 ans de l'Underground.



*La locomotive électrique Bo-Bo N°12 « Sarah Siddons » du Metropolitan Railway assura de nombreux services vers Amersham lors du « London Transport Museum's Heritage Day » le 14 septembre 2008. Nous la voyons ici en tête du dernier train (le train de 13h30 d'Amersham à Harrow) passant en gare de Chorleywood.*

*Photo : © Martin Loader (Hondawanderer).*



Après des expériences conjointes avec le «District Railway», il fut choisi d'électrifier la ligne de l'«Inner Circle» avec un système à quatre rails à courant continu. Les premières automotrices électriques du Metropolitan Railway entrèrent en service le 1er janvier 1905 entre Uxbridge et Baker Street, tandis que la «Circle Line» ne passa entièrement à la traction électrique que le 24 septembre de la même année, la «Hammersmith & City Line» le faisant le 5 novembre 1906.

Plus de rames furent acquises en 1915 et 1921 pour remplacer les anciennes et augmenter la capacité de transport. Entre 1927 et 1933, des voitures à compartiment furent construites pour l'extension de la ligne depuis Baker Street vers Harrow.



*La magnifique rame restaurée du Metropolitan Railway de 1938 (voitures n° 10012, 012256, 12048 & 11012) passe en gare de Chorleywood Station le 14 septembre 2008, assurant le train spécial entre Amersham et Harrow upon Tyne. Ce fut l'un des nombreux parcours assurés lors du « London Transport Museum's Heritage Day ». Photo : © Martin Loader (Hondawanderer)*



*London Transport Museum Acton : Intérieur d'une voiture de la rame type 1938  
Photo : © Peter Brabham*

En 1933, la compagnie fut assimilée ainsi que les autres compagnies du «London Underground» pour former le «LPTB» (London Public Transportation Board). L'ancien matériel roulant fut alors retiré et remplacé par les automotrices de type «O» dans le courant des années '30. Le matériel roulant sur la ligne «Circle» fut tout d'abord modernisé puis remplacé en 1950 par les rames de type «P», tandis que les rames assurant le service sur l'extension de la ligne furent standardisées et reçurent la désignation de type «T», avant qu'elles ne soient remplacées en 1963 par les rames de type «A».

La modernisation continue d'ailleurs toujours puisque de nouvelles rames remplacent régulièrement les plus anciennes, avec un confort et une

sécurité accrue. Elles sont en outre toutes équipées du «DVA» (Digital Voice Announcer, ou annonceur vocal digital).

Tout dernièrement, LUL a demandé à Bombardier, Alstom et Siemens de développer un nouveau concept de rame de métro légère, économe et semi-articulée à ossature en aluminium pour les lignes en souterrain profond, nommée «EVO» pour «Evolution». Celles-ci doivent remplacer progressivement depuis 2012 les anciennes rames sur les lignes «Bakerloo» et «Piccadilly». Elles seraient dotées de l'air conditionné et d'un poids inférieur à 30 tonnes par véhicule, ce qui permettrait de réduire leur consommation de 17 % et, de ce fait, générer moins de chaleur dans les tunnels. Elles seraient également dotées d'un plancher surbaissé et d'une capacité en passagers 11 % supérieure aux anciennes rames, sans compter qu'elles permettraient aussi la circulation entre les véhicules (comme sur les rames de l'Overground), ce qui fait donc du «London Overground» un réseau métropolitain souterrain à la pointe des techniques à tous niveaux.



Rame Type 1938 au London Transport Museum Acton  
Photo : © Peter Brabham

L'auteur tient à remercier tout spécialement Martin Loader, Peter Brabham, Deepgreen et Ed Webster qui ont gracieusement accepté la publication de leurs photographies dans cet article.

[www.ltmuseum.co.uk/](http://www.ltmuseum.co.uk/)



Texte Ricky Reproduction Interdite.







Rame Type 1938 en gare d'Oxford Circus.  
Photo : © Deepgreen 2009



Rame Type 1983 à Kingsbury  
Photo : © Deepgreen 2009



Intérieur d'une rame Metropolitan  
Photo : © Peter Brabham



## Des luminaires à l'Alaf

Les plus perspicaces d'entre vous l'auront sans doute remarqué ! En effet, le local baigne dans une nouvelle lumière bien agréable. Le pourquoi de ce changement ?

Un problème étant survenu sur un ancien luminaire, le comité n'a pas voulu prendre de risques et a décidé de procéder au remplacement de tous les luminaires du rez-de-chaussée. Cette décision a été prise pour assurer la sécurité du local et de ses membres, pour assurer un bien meilleur éclairage ambiant et, ce qui n'est pas négligeable, pour réduire la consommation d'électricité. Ont participé à ce gros travail qui leur a pris tout un samedi ; Alphonse, Jean-François, Xavier, Alain et Pompon, un de nos nouveaux membres toujours prêt à rendre service.

Qu'ils en soient tous remerciés.



Texte : Albert Collin  
Image : J-F Magnée

## PROJET D'EXCURSION

A l'initiative de Xavier, nous envisageons de nous rendre aux chemins de fer du Bocq dont l'exploitation d'une des plus belles lignes de Belgique relève du PFT. Ce déplacement se ferait en voiture partagée suivant les mêmes règles que celles appliquées pour les déplacements expo.

Nous avons envisagé le dimanche 14 juillet 2013 pour emprunter à 10H30 le premier train à vapeur de la journée au départ de Ciney. Le départ de Liège se ferait vers 8H30. Indépendamment des frais de trajet à partager entre occupants de la voiture, il faudra compter sur une dépense de 15 euros pour obtenir le billet libre-parcours valable pour la journée.

Si cela vous intéresse :

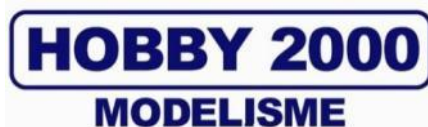
- 1- De mettre votre voiture en partage à disposition d'autres membres.
- 2- De participer à l'excursion.

Inscrivez-vous au tableau d'affichage du local. Nous souhaiterions clôturer les inscriptions et ainsi pouvoir nous déterminer sur le projet, pour le 1<sup>er</sup> vendredi de juillet soit pour le 5 juillet 2013 au plus tard.

Albert.

+++++

La revue **en couleurs** est disponible sur le site de l'Alaf à l'adresse suivante : <http://alaf.be/2013/index.html>



**SPECIALISTE LIEGEOIS DU MODELISME FERROVIAIRE SUR PLUS DE 1000 m²**

**TOUTES MARQUES TOUTES**  
**TOUT POUR LE DECOR, VEHICULES**  
**VISITEZ NOTRE SITE INTERNET**  
**QUAI DE LA BOVERIE 78 4020 LIEGE**  
**FAX : 04/343.66.03**

<b>Project Management Consulting</b>  <b>Karin Wouters</b> Senior Project Manager	<b>wtab consult</b> <small>within time&amp;budget</small>  Mobile : +32 496 86 66 18 Fax : +32 10 300 26 <a href="mailto:karin.wouters@wtab.be">karin.wouters@wtab.be</a>  <small>Rue Nicolas 8          B-1361 Groux (Ottignies-Louvain-la-Neuve)          Belgium</small>
--	--

**ECHELLES**  
**HO**  
[www.hobby2000.be](http://www.hobby2000.be)  
**TEL : 04/341.29.87**

## Calendrier des projections

Le mercredi 3 juillet et le 7 août 2013, soirée libre, pas de projection.

Le mercredi 4 septembre 2013 : Une petite promenade en Suisse, vue sous un autre angle, nous allons visiter le BLS et le MOB.

Le mercredi 2 octobre 2013 : Un long métrage de Gilles Moisset : "Mémoire du chemin de fer". Qui n'a pas le souvenir d'un voyage en train, d'un enfant émerveillé devant une locomotive, c'est la vie de ces pionniers que nous allons vous conter... (CD prêté par j-p Dufays).

Le mercredi 6 novembre 2013 : Un grand aperçu des chemins de fer autrichiens, film fourni par Pierre Ruiz.

*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: lib[lepointdujour@skynet.be](mailto:lepointdujour@skynet.be)