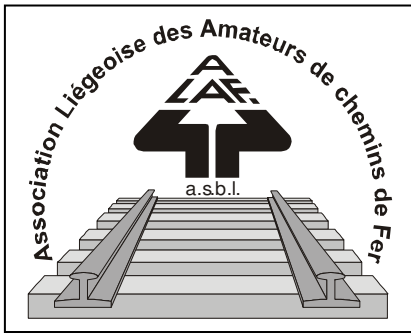


P 204113

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



Correspondance

Janvier - Février - Mars 2008



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

Convocation Assemblée Générale page 3

Renouvellement de la cotisation page 4

Exposition 2007 pages 5 à 10

2006 et les années en 6 suite pages 5 à 11

Et la lumière fût pages 11 à 22

Mots-croisés page 23

2006 suite et fin pages 24 à 30

Calendrier des projections page 31

**Bourse ferroviaire le
Dimanche 4 mai 2008 de
9 à 13 h. Infos sur le
site : www.alaf.info E
mail : infoalaf@yahoo.fr**

Le petit mot de la rédaction.

Laissez moi vous souhaiter, au nom du comité et de la rédaction, de très bonnes fêtes de fin d'année.

Notre ami Laurent nous apporte la « Lumière » et ce pour plusieurs numéros. Il va vous montrer comment réaliser des éclairages sur votre réseau.

Notre Lucien, termine l'évocation de l'année 2006.

Nous vous présentons aussi, quelques photos de notre exposition. Laurent et moi avons commenté certaines photos. J'ose espérer que les personnes concernées ne nous en voudront pas.

Bonne lecture.

TARIF BAR

Nous nous devons en ce début d'année de répercuter quelque peu l'augmentation du coût de la vie. Un nouveau tarif entrera en vigueur dès le 1^{er} janvier 2008. Merci de votre compréhension. Le comité

ASSEMBLEE GENERALE

Le Conseil d'Administration vous prie de bien vouloir assister à l'Assemblée Générale annuelle ordinaire qui aura lieu **le mercredi 12 mars 2008 à 20 h dans notre local d'Ougrée.**

Ordre du jour :

- 1 Rapport moral du Président;
- 2 Election des candidats au titre de membres effectifs, les candidatures éventuelles doivent parvenir par écrit avant le 31 janvier 2008 au secrétariat;
- 3 Rapport financier et décharge par les commissaires aux comptes de l'exercice 2007;
- 4 Désignation de deux commissaires aux comptes;
- 5 Divers.

Seuls les membres en ordre de cotisation au 31 janvier 2008 pourront assister à cette Assemblée Générale.

d'Administration

Le Conseil

La rédaction.

Renouvellement de la cotisation.

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. **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 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€.

Le comité

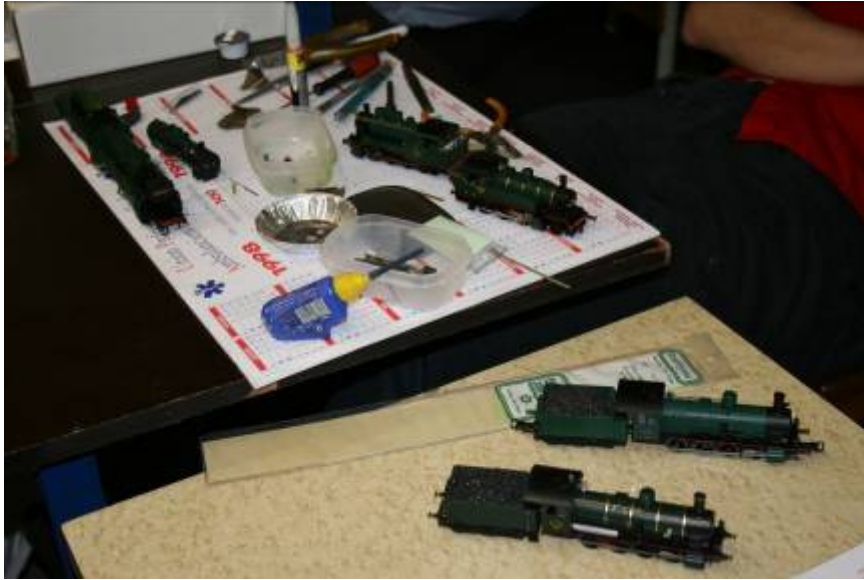
Exposition ALAF 2007.

Un an déjà... voici revenu, le temps de notre expo. Cette année encore fut de bonne cuvée. Il faut dire que nous avons mis les bouchées doubles afin d'assurer le spectacle et permettre à nos nombreux visiteurs (1120) de bien profiter de ce week-end de détente. Voici un aperçu de l'ambiance qu'il y avait lors de notre expo. Toute ressemblance avec des personnages existants ou ayant existé serait tout à fait..... volontaire.

Laurent M & JFM







Le repos du guerrier



Le premier qui dit
que je suis pas une
lumière, je lui pète
sa tronche.



Oh, un train !
Que c'est beau,
dommage que je
fais du bateau



Carton
Rouge
Sortez !!!







Et la lumière fut (1^{ère} partie) :

C'est bien connu, la Belgique est un des pays au monde les mieux éclairés. Autoroutes, routes nationales, villes et villages, bien peu d'axes de circulation échappent à cette règle. Un réseau modèle d'inspiration belge se doit aussi de respecter ce fait. Divers modèles existent en commerce mais, bien que parfois très jolis, ils ne sont pas toujours d'inspiration typiquement belges. Afin de pouvoir y intégrer une ampoule, leur taille est souvent trop importante pour l'échelle 1/87^{ième}. Et, quand ils sont de bonne facture, leur prix devient souvent un frein à leur utilisation en grande quantité sur nos réseaux. Voici comment réaliser en quelques photos des modèles fonctionnels, bien de chez nous, à prix abordable.

Dans les lignes qui vont suivre, vous découvrirez qu'il est possible à l'aide de Led's classiques de 1.8, 3 et 5 millimètres de réaliser des luminaires fonctionnels, économiques et de forme réaliste. Mais surtout j'espère que vous y trouverez quelques idées qui vous ouvriront des perspectives encore insoupçonnées quant à la mise en lumière de votre réseau. Mais avant de commencer, précisons encore que le but recherché ici n'est pas la reproduction exacte jusqu'au moindre petit boulon d'un à deux luminaires destinés à un diorama modèle. Je me limiterai ici à reproduire simplement des ensembles fonctionnels, peu coûteux, d'inspiration belge et de forme crédible sans être pour autant 100% exacts. Ajoutons encore que nous ne chercherons pas ici à illuminer notre réseau comme en plein jour ou comme avec des projecteurs ultra puissants mais bien; c'est un inconvénient lié aux Led's utilisées; à de très faibles niveaux. Trop faible pensez vous ? Eteignez l'éclairage de votre local, laissez le temps à vos yeux de s'adapter aux faibles lueurs dégagées par vos luminaires et admirez ! Baigné dans cette pénombre, vous devinerez votre décor tel que, de nuit, vous percevriez le monde réel à la lueur d'un éclairage artificiel.

Un luminaire pour moins d'un Euro :

Led : 0.3 Euro par luminaire

Conducteur de lumière : 0.1 Euro par luminaire (1 Euro/barrette de 10 tubes)

Fil conducteur fin : 0.04 Euro par luminaire (15 Euros/100 mètres)

Tube en laiton (160mm) : 0.4 Euro par luminaire (2.5 Euros/mètre)

Résistance : 0.04 Euro par luminaire

Total : 0.88 Euro par luminaire + un peu de peinture, de soudure, et quelques heures de plaisir pour vous...

Les Led que nous utiliserons :

Jaunes ou blanches pour des appareils décoratifs contemporains, oranges pour les routes nationales, de campagne et autres industries, ou blanches pour les luminaires fluorescents. La forme sera cylindrique ou en goutte d'eau. Pour les jaunes, nous privilégierons un diffuseur non coloré, plus réaliste de jour. Pour les oranges nous choisirons une longueur d'onde de 610nm. Dès 625nm elles deviennent trop rouges pour être réalistes.



Un luminaire pour route nationale

Si vous sillonnez nos routes, vous aurez certainement reconnu ces luminaires constitués d'un poteau présentant une courbure si caractéristique et dont le bras se prolonge par un lampadaire de forme effilée surplombant la route. Généralement réalisé en acier, il n'est pas rare d'en encore trouver de tels ensembles réalisés en béton. Quelques photos et mesures plus loin, voici venu le temps de choisir nos matériaux, de faire nos premiers compromis et de nous y mettre pour de bon ! Pour la réalisation du poteau, mon choix s'est porté sur un profilé rond en laiton qui a l'avantage d'assurer une bonne rigidité tout en gardant une certaine fluidité à l'ensemble. Il permet de plus d'assurer le retour du courant d'alimentation de la Led qui sera directement soudée sur ce dernier par une de ses pattes. Côté compromis, notons qu'il nous sera impossible par ce choix de modéliser et la forme à facette et le rétrécissement de section si caractéristiques de ces poteaux. Pour la Led, nous utiliserons une Led miniature de 1.8mm de diamètre et de couleur orange. Sa base est un peu trop grande et sa couleur un peu trop rouge pour représenter une réalité parfaite, mais nous nous en accommoderons.



Les dimensions approximatives :

Hauteur poteau : 12m

Longueur du bras : 3m

Longueur de l'appareil : 1.8m

Section de l'appareil : 30cm

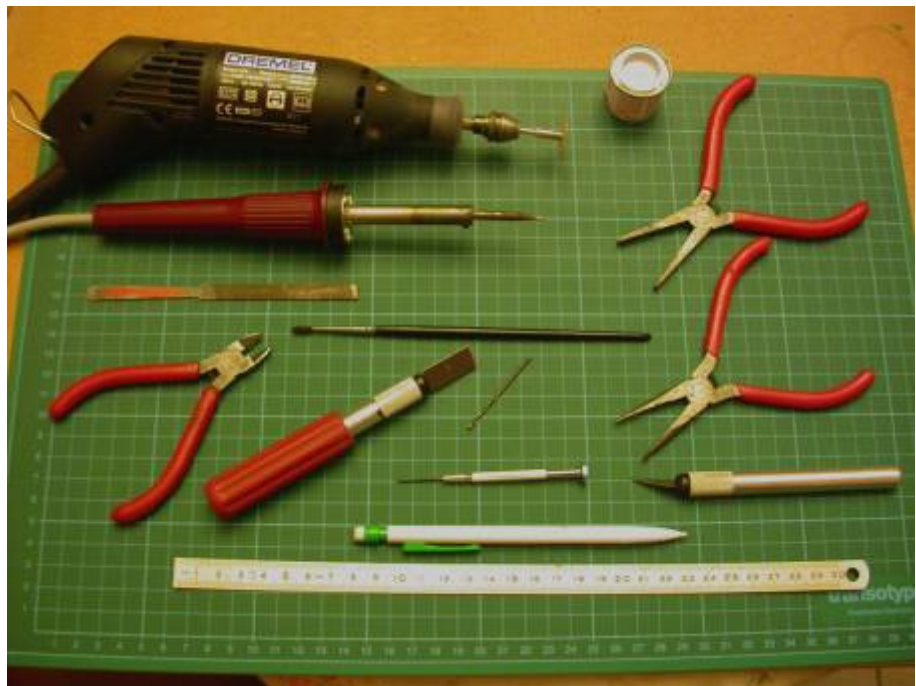


Les matériaux :

Tube rond en laiton de 2mm de diamètre extérieur et parois de 0.3mm
 Led orange de diamètre 1.8mm
 Résistance dimensionnée pour votre alim et type de Led
 Fil électrique isolé diamètre de 0.5 à 1mm
 Conducteur de lumière pour led de diamètre 3mm
 Colle contact
 Soudure électronique et flux
 Peintures vert foncé ou gris clair, blanc et gris foncé
 Ruban de masquage
 Pâte à modeler durcissant à l'air ou à deux composants non conductrice

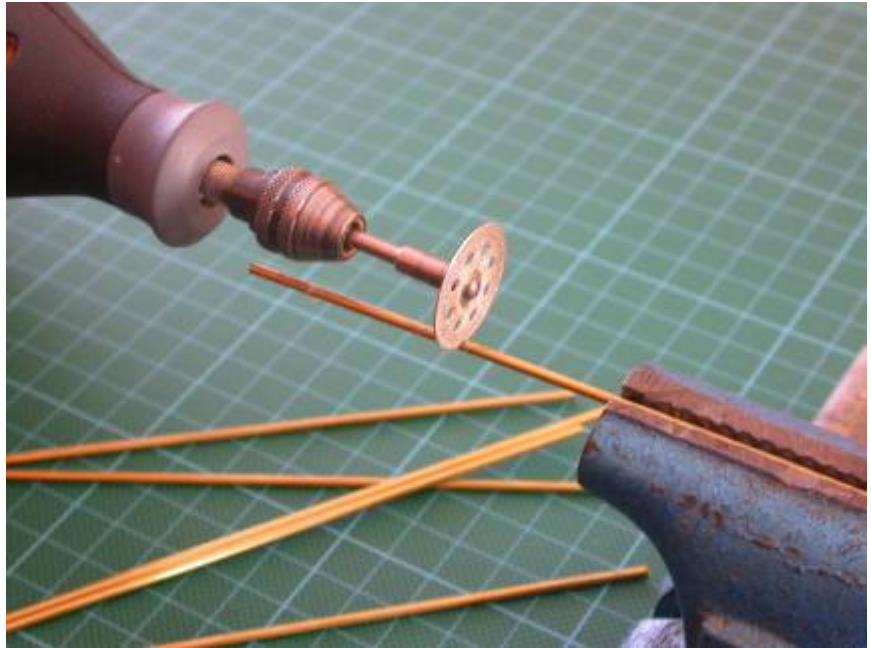
Les outils :

Fer à souder
 Pincettes coupantes et plate
 Mini perceuse
 Disque de découpe
 Mèche de diamètre 1.7mm
 Mini étau
 Couteau
 Limes
 Pinceau ou aérographe
 Pot de peinture vide ou autre cylindre de diamètre 30mm
 Latte et crayon



Etape n°1 :

Coupez le tube laiton en section de 160mm de long, ébavurez les extrémités de coupe et, si nécessaire, débouchez les orifices du tube. Cette cote tient compte d'une échelle réduite au 1/100, d'une épaisseur de planche de 10mm et laisse environ 5mm sous la planche pour le raccordement électrique. Dans mon cas, le poteau ne devait pas faire trop gigantesque à côté du reste mais, libre à vous d'adapter sa longueur en fonction de l'échelle choisie et de la taille du bras souhaitée.

Etape n°2 :

A l'une des extrémités du tube, creusez une entaille d'environ 10mm de long destinée à recevoir la patte de la Led. Prenez garde de ne pas transpercer la paroi du tube. Cette opération déformera certainement l'intérieur du tube, redonnez lui une forme ronde en y insérant un objet pointu comme un tournevis.



Etape n°3 :

A l'autre extrémité du poteau soudez un bout de fil électrique de quelques centimètres. Celui-ci servira à la connexion au réseau une fois le luminaire installé. Ce petit bout de fil est bien utile afin d'éviter de fondre l'isolant du deuxième fil que nous passerons à l'intérieur du poteau.

Etape n°4 :

Pliez une des pattes de la Led comme indiqué sur la photo et recoupez l'excédent.

Raccourcissez l'autre patte à 3mm et laissez la droite. Peu importe la patte qui sera coupée et celle qui sera pliée, mais prenez bien soin de toujours choisir la même pour toutes vos Leds car cela aura de l'importance par la suite quand nous câblerons nos luminaires en série. Pour ma part, je laisse la partie arrondie de la



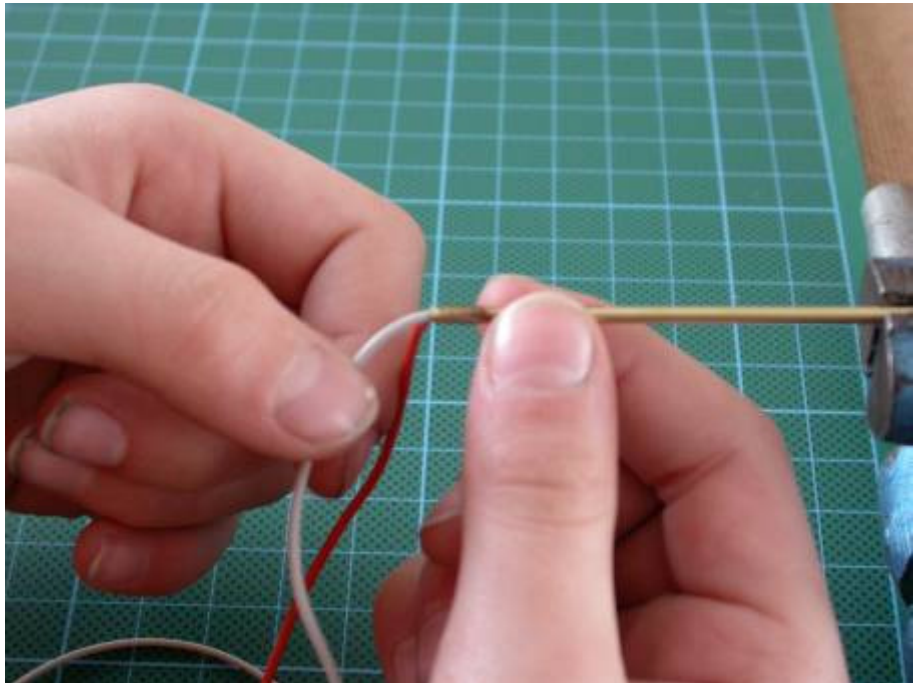
Led vers le bas. Conserver les chutes des pattes, elles vous serviront pour un autre modèle.

Soudez la patte pliée dans la rainure du poteau en prenant soin de laisser 1 à 2mm entre le bout de la patte droite et la fin du poteau.



Etape n°6 :

Coupez une longueur de fil électrique fin d'environ 200mm (adaptez cette côte à la taille de votre poteau afin de laisser quelques centimètres de fil disponible sous la planche). Dénudez et étamez une extrémité sur 2 mm. Enfilez ce fil électrique par son côté étamé dans le poteau (du côté opposé à la led).



Etape n°7 :

Soudez le à la petite patte droite de la led. Votre geste doit être rapide et sûr car si vous traînez vous ferez fondre l'isolant du fil ou détruirez la diode. Assurez vous que l'isolant du fil empêche tout contact avec le laiton du poteau et essayez votre ensemble pour vérifier que votre Led s'allume correctement.

Etape n°8 :

Faites tremper votre ensemble dans de l'eau additionnée de cristaux de soude afin de neutraliser l'acidité du flux utilisé pour la soudure



Etape n°9 :

Procédez à la mise en forme du poteau en le coinçant dans un étau et en le pliant sur un objet rond du bon diamètre. Un petit pot de peinture pour maquettiste de marque bien connue ferait parfaitement l'affaire. Pliez de manière à laisser un angle d'environ 5° au dessus de l'horizontale. Vérifiez et corrigez, si nécessaire, l'alignement de la Led sur le poteau. Procédez sur plusieurs poteaux en simultané, ils auront ainsi tous la même forme.

Etape n°10 :

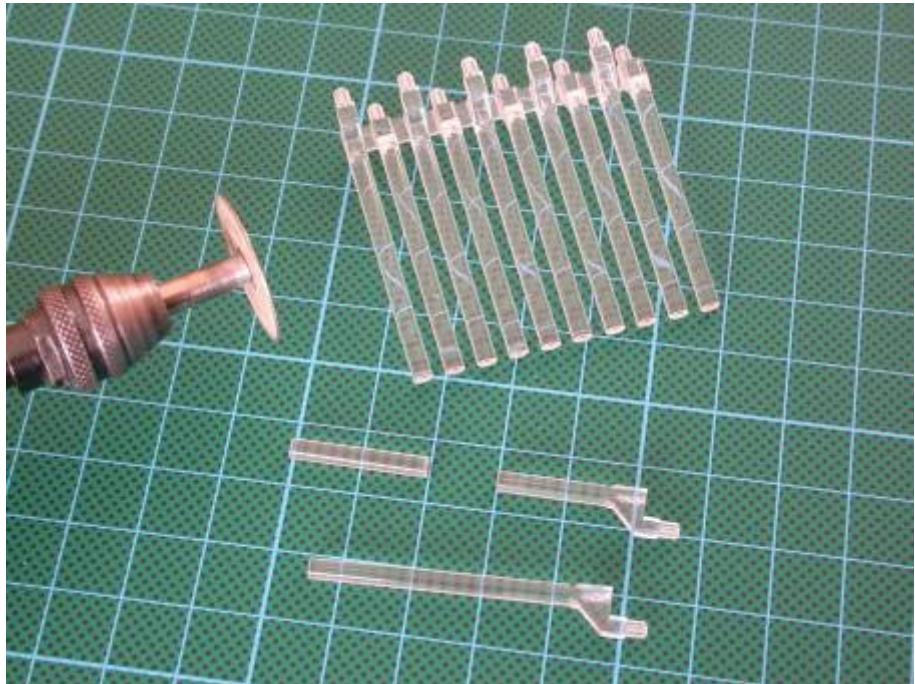
A l'aide d'une pâte durcissant à l'air ou à deux composants, enrobez la partie encore visible des pattes de la Led.



Une fois séchée, procédez à la mise en forme par ponçage de l'excédent de matière.



Étape n°12 :
Prélevez une section de 20mm dans un conducteur de lumière rond de 3mm de diamètre.



Etape n°13 :

Percez un trou de 1.7mm à une des extrémités afin d'y introduire le diffuseur de la Led. Effilez l'autre bout afin d'esquisser la forme du luminaire modèle.



Etape n°14 :

Collez le conducteur de lumière sur la Led avec une goutte de Cyano. Avant collage, prenez soin de respecter l'alignement avec le poteau. Si nécessaire corriger le à l'aide d'une lime en ponçant le tube de lumière.

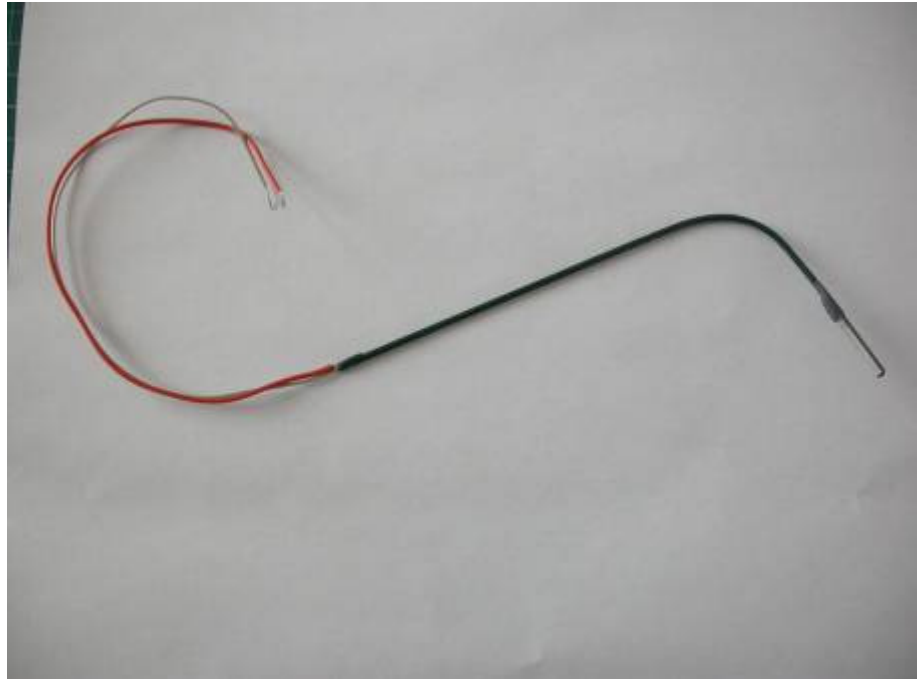


Recouvrez de papier de masquage la partie inférieure du conducteur de lumière et peindre en blanc la moitié supérieure et l'extrémité de celui-ci. Multiplier les couches afin d'éviter que la lumière ne se transmette à travers la peinture blanche. Ces couches de peinture blanche amélioreront la dispersion lumineuse dans le tube.



Etape n°16 :

Passez à la mise en peinture, vert ou gris clair pour le poteau, gris foncé pour l'appareil (y compris la zone précédemment peinte en blanc).



Etape n°17 :

Implantez le long de vos routes, parking et autres endroits à éclairer.



Etape n°18 :

Attendez le soir et admirez votre travail, le résultat de vos efforts est enfin récompensé.



Mots-croisés

Chers lecteurs assidus,

Avec la fin de la chute des feuilles arrive votre passe-temps favori : j'ai nommé le célèbre mots-croisés de votre revue préférée. Enfilez vos charentaises, placez une bûche dans l'âtre et installez-vous confortablement dans votre fauteuil moelleux muni d'un crayon et d'une gomme...et amusez-vous comme des fous !

Bonnes fêtes à venir.

RV

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

Solution de la grille N°9

Grille N° 10

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Horizontal
1											1. Eclaire nos quais
2											2. Une ligne ferroviaire peut l'être
3											3. Terre divisée.
4											4. Usures.
5											5. Parmi nous. Arrive.
6											6. Ancienne Citroën. Couleurs.
7											7. Nombre infini.
8											8. Eskimos. Ricky et Laurent en forment un.
9											9. Raccordé. Comme les muscles de votre serviteur ? ;-).
10											10. Peuvent être isolantes

Vertical

1. Espérons que notre réseau le devienne.
2. Pénibles. ...plus ultra.
3. Moniteur Belge. Problème. A mettre en hiver.
4. Proche. Suite romaine..
5. Fleuve côtier. Incapables
6. Date de naissance. Lieu salvateur.
7. Plante vénéneuse. Petit étui.
8. Interjection inversée. Elue. A acquitter.
9. Brame. A eux.
10. Fin de journée. Café noir. Tente

2006 suite et fin

Chez nous, deux grands noms du sport et de la RTBF nous ont quittés : THEO MATHY début avril et ARSENE VAILLANT début mai, respectivement les messieurs cycliste et football de notre télévision publique. THEO MATHY était à lui seul une véritable encyclopédie du monde de la petite reine qui n'avait plus aucun secret pour lui. Il a commenté tous les grands événements ayant trait à ce sport qu'il adorait tant. Il était très apprécié de tous les coureurs quels qu'ils soient, à commencer par EDDY MERCKX « himself ». Il ne maniait jamais la langue de bois et faisait toujours preuve d'honnêteté et de droiture, tout comme son ami ARSENE VAILLANT d'ailleurs. Celui-ci, basketteur et footballeur de grand talent, opta pour le football et fit carrière de 1936 à 47 au défunt WHITE STAR, puis au SPORTING d'ANDERLECHT, avec qui il fut 5 fois champion de Belgique, jusqu'en 55. Premier sportif belge de haut niveau à avoir réussi sa reconversion dans le journalisme, sportif évidemment, il entra à la télévision dès 1954 dont il fut par conséquent un pionnier. C'est lui qui parvint à imposer le sport quotidiennement au JT. Il commentera des grands événements sportifs tels les JO, 7 tours de France et 16 tournois de WIMBLEDON. Mais c'est surtout sa voix que nous retiendrons lors des matchs de football qu'il nous fera vivre par ses commentaires éclairés toute sa carrière durant. Il mit fin à celle-ci au milieu des années 80 dégoûté après avoir vécu en direct derrière son micro la tragédie du HEYSEL le 29 mai 1985. Resté un bel athlète, il continua, en grand sportif pur et dur qu'il était, à jouer non seulement au football mais aussi au tennis avec ses amis sportifs, journalistiques ou autres jusqu'à l'âge de...72 ans, excusez du peu ! Ses amis, précisément, pour cette raison, sa qualité de fonceur et son origine, il était né à SAINT HUBERT, l'avaient surnommé le « sanglier des Ardennes ». Ironie du sort, il nous a quittés 5 ans jour pour jour après cet autre géant de la retransmission sportive, radiophonique celle-là, qu'était LUC VARENNE qui nous relatait tout ce qu'il se passait sur et autour du terrain de football, du court de tennis ou le long de la route lors d'une course cycliste plus vite que le temps qu'il vous faudra pour comprendre ce qui précède !

Alors que la société DEF, vous connaissez tous les radiateurs de cette firme, dépose son bilan en octobre, une autre disparition, chez nous également, qui montre à quel point un passé fût-il glorieux n'a plus la moindre valeur face au « fric », est celle de l'atelier de réparation de la CIWL d'OOSTENDE, devenu entre-temps propriété du groupe anglais RSI (Rail service international). Pourtant, bien du matériel était en cours ou en attente de restauration par une main-d'œuvre hautement qualifiée composée de véritables orfèvres. Quel avenir se présente pour eux dorénavant, voitures et ouvriers ? On n'ose y penser. Voilà une fois de plus un fleuron de l'industrie belge démantelé. Le pauvre GEORGES NAGELMACKERS doit s'être retourné dans sa tombe devant un tel gâchis, lui qui avait mis plusieurs années à vaincre tant de difficultés pour offrir un service de grand luxe dans ce matériel de légende en grande majorité bleu roi et or. Sa clientèle richissime du début du siècle, lorsqu'elle franchissait les Alpes, eut-elle seulement la moindre petite pensée pour ces hommes qui avaient travaillé, souvent dans des conditions épouvantables, voire inhumaines, au percement des tunnels tel le SIMPLON dont on fête cette année, le 19 mai exactement, le centenaire de la construction de son premier pertuis ? Lorsque l'on compare les moyens mis en œuvre pour ceux de la FURKA ou, plus modestement, de SOUMAGNE par exemple, on ne peut qu'être admiratif quand on pense au courage et à la volonté de ces gens ! La Cie BLS (Berne Lötschberg

Simplon comme chacun sait) a de plus opté directement pour le courant 15000V. monophasé lors de son électrification.

1906 voyait aussi sortir des chaînes de montage deux séries de locomotives, à 2 cylindres simple expansion à timbre bas prôné par l'ingénieur allemand GARBE, destinées aux KPEV, autrement dit les chemins de fer royaux prussiens : la S6 et la P8.

La S6 était une 220 à roues de 2m. pouvant atteindre 120 Km/H. Après la première guerre mondiale, quelques unes nous furent attribuées et devinrent notre type 66. Attachées principalement au dépôt de BERCHEM, elles roulèrent surtout sur ANTWERPEN BRUXELLES et les lignes plates flandriennes. De par leur configuration d'essieux, elles soumettaient les équipes de conduite à un mouvement de lacet assez « hard », de même qu'à une conduite du feu difficile tant leur échappement était violent. On peut voir le démarrage de l'une d'elles en gare d'ANTWERPEN dans la cassette VAPEUR EN BELGIQUE.

Quant à la P8, aux performances certes plus modestes, elle laissera comme la G8/1, sa « sœur marchandises », un autre souvenir, surtout aux machinistes qui prétendaient qu'ils l'auraient ramenée « sur 3 roues » si nécessaire, preuve de sa robustesse et de sa fiabilité qui la firent surnommer « bonne à tout faire ». Initialement prévue pour les lignes berlinoises, ses qualités précitées feront en sorte qu'elle parcourra immédiatement tout le réseau prussien malgré une vitesse limitée à 100 Km/H et une puissance moyenne. C'est d'ailleurs pour cela que les différents réseaux qui en reçurent à titre de dommage de guerre après l'armistice de 1918 les apprécièrent à leur juste valeur. Chez nous, devenues notre type 64, elles clôturèrent l'ère de la vapeur avec les 29, les autres « bonnes à tout faire belges », 53 et 81. On pouvait encore en voir circuler récemment en Roumanie (dont la 64.169 du PFT qui est prévue pour rouler en 2007 sur leur ligne du BOQ). En Pologne d'ailleurs, quelques unes prestent encore un peu sur des petits parcours alors que certaines sont déjà remises en état de préservation pour circulations touristiques. En Allemagne, c'est à la 381772 qu'échut l'honneur d'être la dernière de sa série à tracter le dernier convoi en vapeur au départ de la gare de BALE.

Toujours en 1906, la S2/6 bavaroise, compound à 4 cylindres système VON BORRIES à vapeur saturée, qui ne comportait que deux exemplaires, s'appropriait le record du monde de vitesse en filant à 154 Km/H. Cette superbe machine à roues de 2,20m trône au musée de NUREMBERG dans sa très belle livrée grenat.

Le 18 février vit la création du COIB, le comité olympique belge sous l'impulsion du baron EMILE de LAVELEYE. Restons dans le sport : après que l'union Saint - Gilloise ait été champion de Belgique devant le RFCL, c'est le Billard liégeois qui voit le jour en octobre et qui va se tailler une fameuse réputation largement méritée. Cette année vit aussi l'avènement du cardinal MERCIER au titre de primat de Belgique. Il fut avec le roi ALBERT 1^{er}, la reine ELISABETH et le bourgmestre bruxellois ADOLPHE MAX entre autres une des figures emblématiques de la résistance à l'occupant allemand lors de la première guerre mondiale. Il restera en poste jusqu'à sa mort en 1926. C'est le cardinal VAN ROEY qui lui succéda jusqu'en 1961, détenant encore aujourd'hui le record de longévité dans cette fonction.

1926, justement, commence très mal pour les habitants de la vallée de la Meuse : l'inondation qui sévit depuis le mois de décembre précédent est absolument catastrophique. La commune de TILLEUR est particulièrement touchée, l'eau montant presque jusqu'au bas de SAINT-NICOLAS, pas loin de l'actuel viaduc du HORLOZ ! La gare quant à elle, en contrebas des voies, se vit envahie presque jusqu'au premier étage. On peut encore y voir une petite pierre marquant le niveau atteint par les eaux sur la façade latérale côté LIEGE. La photo où on la voit avec les bois pour les charbonnages avoisinants flottant au dessus des voies est bien connue (vous pouvez la voir au musée de KINKEMPOIS), de même que celle du non moins fameux « tram canard » utilisé lors de chaque inondation. Cette ancienne petite motrice avait été spécialement aménagée pour pouvoir circuler dans ces conditions. Ses moteurs et équipements étaient placés sous la toiture et la transmission aux roues s'effectuait par chaînes. Suite à l'importance des dégâts occasionnés dans toute la vallée, des travaux, colossaux pour l'époque, furent entrepris afin que pareille catastrophe ne se reproduise plus. C'est ainsi que fut notamment érigé le haut mur qu'on longe près du pont de SERAING dans le cadre du rehaussement général des berges de la Meuse, ainsi que la dérivation qui traverse la ville de LIEGE du pont de FRAGNEE au pont ATLAS et la construction des divers ponts barrages que tout le monde connaît. Depuis leur achèvement, les crues successives des eaux de la Meuse n'ont plus occasionné de tels dégâts, fort heureusement. Le tram canard, lui, n'avait par conséquent plus de raison d'être : quel dommage qu'on n'ait pas pensé à conserver ce témoin original issu de la débrouillardise de gens pour qui le tram devait passer coûte que coûte, il l'aurait bien mérité après les innombrables services rendus !

Du tram, passons au train. Le 23 juillet, les chemins de fer de l'état deviennent la société nationale des chemins de fer belge. Une des priorités de la nouvelle société allait être la reprise des compagnies privées qui foisonnaient encore de concert avec les siennes. Les deux plus importantes étaient le grand central et bien sûr le Nord belge. Cette dernière céda le flambeau à la date fatidique de sinistre mémoire du 10 mai 1940. Les deux dernières à avoir fait « de la résistance » furent le MALINES TERNEUZEN et la compagnie de CHIMAY jusque respectivement janvier et février 1948. Finies les différentes livrées propres à chaque compagnie, telles le chocolat et or des locomotives compound de voyageurs du Nord entre autres : place au vert « unifié » pour toutes ! Restons dans l'unification en passant la frontière allemande : continuant son ambitieux programme entamé l'année précédente avec sa Pacific 01, la DRG mettait en service une 150 lourde et puissante à 3cylindres simple expansion et surchauffe : la 44 était née. Elle aussi, comme ses aînées, principalement prussiennes, allait être dispersée dans presque toute l'Europe après la seconde guerre mondiale. Elle a fait les beaux jours surtout des réseaux turcs et nord-est français. En même temps, elle voyait arriver une petite 130 à tender séparé classée type 24. La traction électrique n'était pas en reste : la E16, 1D1 ayant ses moteurs de traction d'un seul côté, n'était autre que la copie conforme de la ES1 des ex chemins de fer royaux bavarois (on pouvait encore voir la dernière en service, la 9, au dépôt frontalier de FREILASSING en 1980).

Au même moment, la population découvrait une nouvelle monnaie : le Belga qui valait 5 francs et qui subsistera jusqu'en 1944. Et pour rester encore un instant avec l'argent, les premières inscriptions en néerlandais sur les pièces apparurent en 1886. Alors que le club anversoïse du BEERSCHOT devenait champion de Belgique, le

britannique JOHN LOGIE BAIRD effectuait la première démonstration publique de télévision avant de présenter 2 ans plus tard les premières images en couleur (eh oui, déjà) et d'ouvrir encore un an après le tout premier studio de télévision au monde à LONDRES. Le reporter THEO FLEISCHMAN (qui n'avait absolument rien à voir dans le domaine du modélisme ferroviaire !) récitait le tout premier journal parlé sur les ondes de RADIO Belgique. Pendant que naissait la première MASERATI, la SNCV, quant à elle, mettait en service ses 13 premiers autobus, dont la livraison avait déjà débuté fin 1925, ainsi que deux camions destinés au transport des ouvriers du service « voies et travaux », qui seront transformés en bus deux ans plus tard. Les différents constructeurs et carrossiers se nommaient MINERVA, FRANCO BELGE, BOVY PIPE, SAURER (marque suisse), ENERGIE et SCEMIA (marque française). A part SAURER, toutes ont disparu depuis. La firme MINERVA, justement, nous amène 10 ans plus tard : en effet, victime de la crise des années 30, 1936 la voit fusionner avec la marque IMPERIA qui avait son usine à NESSONVAUX comme chacun sait.

Cette crise hors du commun allait provoquer pas mal de bouleversements tels le succès des partis extrémistes un peu partout en Europe et, en corollaire, la montée en puissance des nazis qui allaient trouver un terrain d'entraînement idéal en Espagne lors de la guerre civile ravageant ce pays. La France voyait se créer le front populaire et les premiers 6 jours de congés payés qui arrivaient presque en même temps chez nous. Alors que le DARING de MOLENBEEK était sacré champion de Belgique pour la seconde fois consécutive et que SYLVERE MAES remportait le tour de France (il faudra attendre 1969 pour voir le succès suivant avec EDDY MERCKX, « l'extra terrestre », le jour des premiers pas de l'homme sur la lune), la firme AUDI lançait en compétition la première voiture à moteur central. Plus modeste, la SNCFB, qui abandonnera son F lors de la création de la SNCF (serait-ce celui-là que la RTB aurait récupéré ?), lançait ses petits autorails BROSSEL à 2 essieux type 551. Ils feront merveille sur les petites lignes à faible trafic telles la ligne 38 entre autres. La SNCV n'était pas en reste : huit petites motrices panoramiques formant la série 9159 à 9166, issues d'une transformation effectuée par la FN étaient lancées sur la pittoresque ligne SPA POLLEUR VERVIERS. Leurs faces frontales provenaient du même moule que celles des trolleys T36 et 38 des TULE (vous avez dit rentabilité ?). Elles y circuleront jusqu'au 30 juin 1952 avant de venir au dépôt de SAINT GILLES. Après avoir été équipées d'un pantographe en remplacement de la perche d'origine, elles servirent de motrices pour les supporters du football club de Liège ou sur la navette dominicale SAINT GILLES-ALLEUR, leur conception avec une seule porte centrale ne se prêtant guère qu'à ce genre de service. Aux antipodes de ces matériels plus que modestes, la DRG, encore elle, sortait ses 20 locomotives 151 à 3 cylindres simple expansion et surchauffe. Très puissantes, elles ne parviendront jamais à supplanter les 44 de 10 ans leurs aînées. En cause : une très mauvaise vaporisation due à un rapport surface de foyer/surface de chauffe mal calculé, à tel point que le feu était parti « dans la cheminée » immédiatement après le départ du train, toujours très lourd évidemment eu égard à leur énorme puissance ! Un véritable cauchemar pour les équipes de conduite. Dans le même temps, leur consoeur à grandes roues, la 05002, s'offrait un record du monde de vitesse en roulant à 200,4 Km/H (les 45010 et 05001 carénée grenat trônent aussi au musée de NUREMBERG). Et ce n'était pas fini : une 141 à 2 cylindres simple expansion venait également en scène comme type 41. Prévue pour un service mixte, elle allait donner

meilleure mesure aux « voyageurs » quoique étant classée G (güterzuglokomotive à marchandises).

Après la guerre, à la DB, certaines ont vu leurs chaudières remplacées et quelques unes furent équipées pour la chauffe au fuel.

Après la guerre, en 1946 précisément, l'heure était, on s'en doute, à la reconstruction. Nos réseaux, qu'ils soient nationaux comme la SNCB et la SNCV ou urbains tels les TULE et les RELSE, prenaient toutes sortes de mesures, parfois dans l'urgence. La construction des locomotives de guerre allemandes déjà entamée l'année précédente pour notre compte se poursuivait dans nos usines du mieux qu'elles le pouvaient. Pour pallier à cette situation, la SNCB s'adressa, comme bien d'autres administrations d'ailleurs, à l'industrie américaine. C'est ainsi qu'on vit débarquer nos chères 300 type 29. Reconnaissons que toutes ces nouvelles machines, quelle que soit leur origine, ont largement contribué à la remise en route rapide du réseau ferré belge. Ces locomotives simples et robustes, bien que gourmandes autant en eau qu'en charbon, compensaient cela par une fiabilité extraordinaire et une aptitude à tirer pratiquement n'importe quel train. Ah ces coups d'échappement assez « musclés » et ces sifflets graves à 4 tons typiquement américains ! Quel bonheur de les retrouver lorsque l'on redécouvre notre bonne vieille 29013 à chacune de ses sorties ! La SNCV ne fut pas en reste. Après s'être fait livrer 30 bus à double pont BOSTOVO sur châssis MACK, et ce jusqu'en 1947, ainsi que quelques bus CHAUSSON à moteur RENAULT (qui furent leurs premiers bus monocoques) et 5 « double-deck » anglais, les fameux bus londoniens, achetés à GLASGOW cependant, ceux-ci destinés au transport des mineurs limbourgeois, elle vit arriver les tout nouveaux autorails MAGIRUS à moteur DEUTZ accompagnés de leurs remorques assorties. Numérotés AR 291 à 295, ils furent livrés au groupe du Limbourg où ils circulèrent principalement sur la ligne de 51Km (!) reliant TONGEREN à MAASEIK via LANAKEN et RIEMST. A la suppression de cet itinéraire, ils furent transférés en Brabant où ils reliaient BRUXELLES à BAUVECHAIN via VOSSEM. Par la même occasion, ils troquèrent leur livrée crème et rouge limbourgeoise pour la crème uniforme chère aux vicinaux.

Et pendant ce temps, la population devait encore s'organiser avec les tickets de ravitaillement. Quel contraste face à la naissance de la marque FERRERO (mais si, mais si vous connaissez. N'ayez pas peur de le dire, ce n'est pas ça qui va vous faire grossir !). L'édition accueillait une petite nouvelle : celle du LOMBARD sous l'impulsion de RAYMOND LEBLANC, celui-là même qui relança HERGE à cette époque. Au même moment, EDGARD PIERRE JACOBS donnait naissance à BLAKE & MORTIMER (les anciens se rappellent du mystère de l'espadon et de la marque jaune notamment). Dans le monde du spectacle, tandis que JEAN LOUIS BARRAULT créait sa célèbre compagnie qui allait « sortir » plusieurs grands acteurs, on apprenait le décès de ce monstre sacré qu'était RAIMU, de son vrai nom JULES MUREIRE. Pour parodier une de ses répliques les plus célèbres de la non moins fameuse partie de cartes du film MARIUS, son public aurait pu lui dire à cette occasion : tu me fends le cœur.

Alors que le FC MECHELEN est champion de Belgique, au salon automobile de PARIS, c'est l'heure des petites voitures économiques, sortie récente de la guerre oblige. C'est ainsi qu'on découvre la petite DYNA PANHARD, 2 cylindres opposés de

610 cm³ refroidis par air, 28Cv à 5000T/min et boîte 4 vitesses à première non synchronisée ! Un peu plus loin, l'autre « vedette » se nomme 4CV RENAULT, 4 cylindres en ligne de 747 cm³ refroidis par eau, moteur arrière, 21Cv à 4100T/min, jantes en étoile et boîte 3 vitesses à première non synchronisée également comme c'était encore la règle à l'époque. Elle partait pour une longue carrière et allait connaître une descendance certaine passant de la DAUPHINE à la R10 via les FLORIDE, CARAVELLE et R8, excusez du peu, certains modèles équipés du non moins célèbre moteur GORDINI. Elle sera remplacée par celle qui deviendra aussi un mythe : la 4L qui sera équipée du même ensemble moteur (« gonflé » à 850cm³) et boîte (à 4 vitesses enfin) mais placé à l'avant et qui, de ce fait, deviendra traction AV. Elle « tiendra » jusque dans les années 80.

Nous voici donc en 1986. Livrées fin 85, les nouvelles voitures M5 double étage sont mises en service après les essais d'usage. Elles ne laisseront pas un souvenir impérissable. Par contre, ce que personne n'oubliera, c'est le mois de janvier particulièrement noir. Tout d'abord, le 14, on apprenait l'accident d'hélicoptère qui a coûté la vie à DANIEL BALAVOINE et THIERRY SABINE en Afrique. Certains se posent des questions sur les causes de ce drame encore aujourd'hui.

Le 28, les nombreux téléspectateurs assistaient horrifiés à l'explosion de la navette spatiale américaine CHALLENGER quelques secondes après son décollage. La traînée blanche en forme d'oiseau qui s'ensuivit restera dans la mémoire des témoins dont je faisais, hélas, partie. Restons dans le domaine de la télé. On découvre en supplément du JT de la RTBF une nouvelle émission intitulée « c'est à voir » présentée par un certain JEAN CLAUDE DEFOSSE. Celui-ci commençait sa série sur les grands travaux inutiles avec une émission s'intitulant « les bâtisseurs d'ans pires » pour laquelle il recevra d'ailleurs une antenne de cristal. Autre victoire : en juin, la toute jeune SANDRA KIM remportait le grand prix Eurovision à BERGEN en Norvège. La télévision allait encore nous apporter de grandes joies au même moment par le biais de la fantastique épopée de nos Diables rouges à la coupe du monde au Mexique. Leur parcours fantastique jusqu'en demi-finale, où ils furent éliminés par le futur champion qu'était l'Argentine de MARADONA après avoir écarté des grandes nations footballistiques telles l'Espagne et l'URSS, fut suivi presque toujours de nuit, décalage horaire oblige. Qui a vécu cela n'oubliera jamais les gol gol gol goooooool d'un ROGER LABOUREUR au comble du bonheur. Les gens ici sortaient en masse dans la rue pour faire la fête ensemble. Depuis, ça a bien changé hélas ! Chez nous, le Sporting d'ANDERLECHT était devenu notre champion national et avait remporté sa première coupe d'Europe des vainqueurs de coupe au détriment du club anglais de WEST HAM. Pour terminer, signalons les sacres de VALERIE PASCAL et GOEDELE LIEKENS, respectivement miss France et miss Belgique. Nettement plus triste, juin voyait aussi la disparition de COLUCHE qui se tuait contre un camion aux commandes de sa puissante moto, l'enfoiré serait-on tenté de dire. Quand on pense qu'il venait de nous rendre visite quelques semaines auparavant pour l'inauguration de nos restos du cœur qui, soit dit en passant, restent ouverts toute l'année contrairement à la France !

Cette année a été aussi favorable aux hommes puisqu'apparurent les bas collants sans jarretelles de DIM destinés, vous l'avez compris, aux belles gambettes de nos chéries ! Reconnaissons que ça nous changeait des collants classiques, véritables « remèdes contre l'amour ».

Dans le domaine de l'automobile, l'automarket de BIERSET était inauguré le 3/09 et a connu de suite un gros succès encore de mise aujourd'hui.

Plus prestigieuse fut l'inauguration le 29 du même mois de l'Auto world à BRUXELLES avec la présence de son Altesse le Prince ALBERT, qui avait proposé à la famille MAHY d'exposer sa collection dans ce bâtiment. Il a eu le grand plaisir d'être là à nouveau pour la commémoration du vingtième anniversaire, en temps que Roi ALBERT II cette fois.

Alors que la motrice ex vicinale PCC 10409 nous revenait de BELGRADE, où elle avait été vendue avec ses soeurs au début des années 60, pour être opérationnelle sur la ligne de l'ASVI entre LOBBES et THUIN après remise en état (je l'ai aperçue sur son wagon dans le faisceau de KINKEMPOIS depuis la route à RENORY en allant travailler le matin), les autorails X4300 « caravelles » remplaçaient les X3800 « Picasso » sur le tronçon DINANT GIVET exploité par la SNCF depuis 1984. Pour terminer l'année, le 5 décembre, l'autorail 4324 effectuait l'ultime parcours sur la ligne 163 GOUVY BASTOGNE, aujourd'hui défermée.

Avant de revenir en 2006, retournons il y a bien longtemps : 1806 voit la naissance de MOZART, qu'on ne présente plus ! En 1846, on assiste à l'achèvement du premier recensement national. 1896, c'est le FC Liégeois qui devient le tout premier champion de Belgique. ALBERT EINSTEIN nous livre sa théorie de la relativité restreinte et généralisée en 1916.

2006 donc est l'année de JUSTINE HENIN, lauréate à ROLAND GARROS, KIM GEVAERTS, TIA HELLEBAUT et.....EDDY MERCKX, pas qui vous croyez mais celui qui est champion du monde de billard ! On assiste aussi aux adieux du tennisman ANDRE AGASSI, du pilote MICHAEL SCHUMACHER et, surtout, de notre grand champion de moto cross STEFAN EVERTS, 10 fois champion du monde et l'homme aux 100 victoires, rien que ça ! L'Italie est championne du monde de football en battant la France.

Terminons par une note ferroviaire : l'arrivée au musée de NATALIS de la motrice 19 SNCV et de deux remorques vapeur provenant de SCHEPDAEL. Ceux de MARIEMBOURG accueillent quant à eux une loco construite en 1906 par SAINT LEONARD et presque identique au type 5 de la SNCV dont la 420 roulait notamment entre HANNUT, JEMEPPE, FEXHE et ENGIS.

Lorsque vous saurez que le journal LA MEUSE fête ses 150 ans, la boucle sera bouclée, CQFD.

Lucien Genet

Rombouts®

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

**HOBBY 2000
MODELISME**

www.hobby2000.be

QUAI DE LA BOVERIE 78

4020 LIEGE

TEL : 04/341.28.87 FAX : 04/343.66.03

Surveillance d'entreprises

Contrôle de personnes



Surveillance de chantiers

Contrôle d'accès

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

F O R T E M P S
I M P R I M E R I E
D R U K K E R I J

tél. : +32 (0) 4 370 92 70 • fax : +32 (0) 4 370 06 05
e-mail : fortemps@fortemps.be • <http://www.fortemps.be>

Zoning Industriel de Wandre
Rue du Charbonnage, 22 - B-4020 Liège

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 692.201.985

Calendrier des projections

Le mercredi 2 janvier 2008 : Jubilé des chemins de fer suisses à Lausanne film VHS de P.RUIZ. Nous revivrons 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 mercredi 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 mercredi 2 avril 2008 : La v200 de la DB ,une locomotive diesel qui a marqué son époque ;La reine des locomotives diesel allemande. Un CD présenté par JP DUFAYS.

Le mercredi 7 mai 2008 : La Höenthalbahn ou la ligne de la forêt noire ,un CD de Christian VANDE VOORT.

Le mercredi 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.

Présentation par PAUL CHRISTOPHE

Vendredi 11/1/2008 présentation de CAT Train dans sa forme explicative et ludique.

Vendredi 6/2/2008 pratique active de CAT Train sur module.

Vendredi 5/3/2008 finalisation de la présentation pratique sur module et conclusions.



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