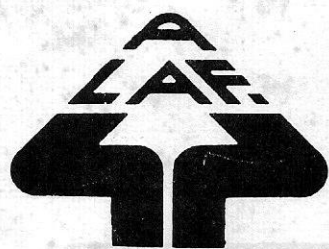
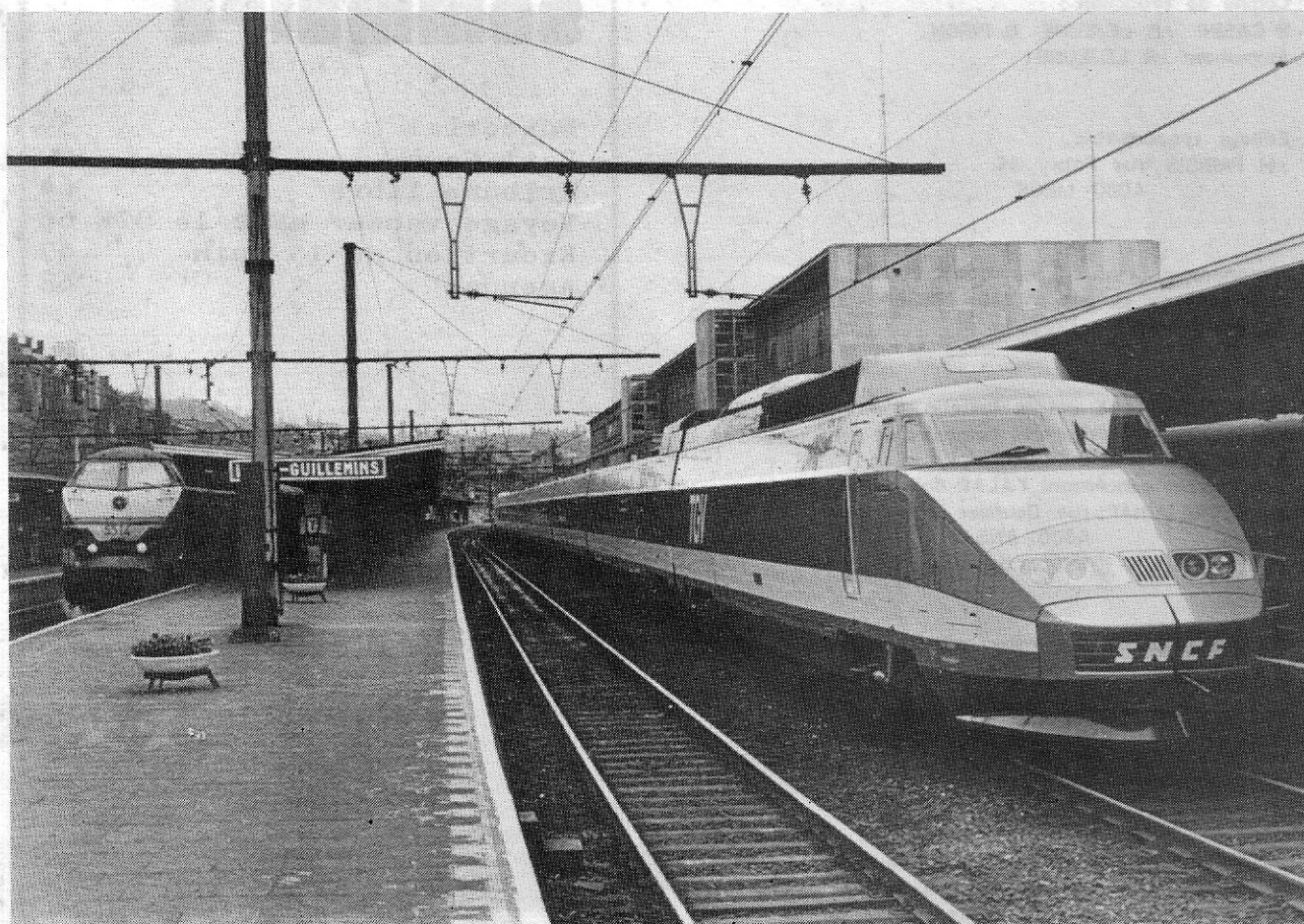


CORRESPONDANCE

A.L.A.F.
BIBLIOTHEQUE
N°



**Bulletin d'information de
l'Association Liégeoise des
Amateurs de chemins de Fer**

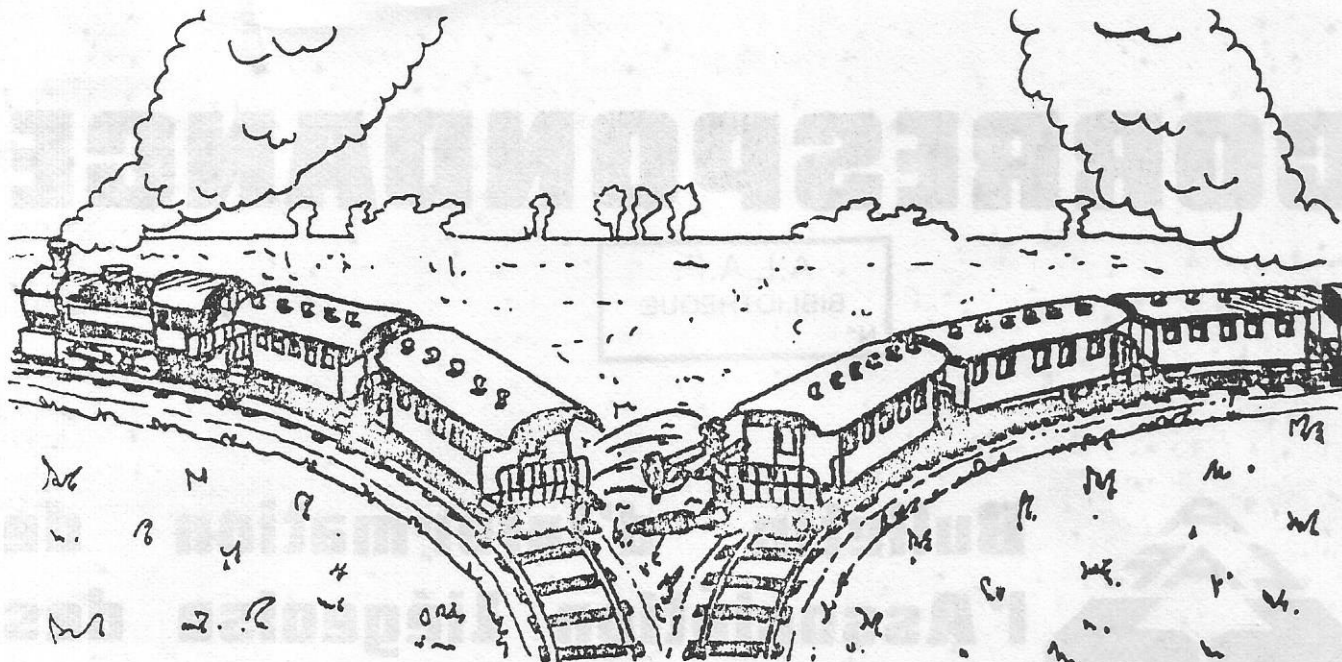


40 fb

mai

1980

n° SPECIAL
T G V



CORRESPONDANCE

Revue bimensuelle

Comité de rédaction :

P. CASINI J.R. LEJEUNE D. PIRON

Animation: J.R. LEJEUNE

Editeur responsable :

J.M. PARISIS, rue Fabry, 34
4000 LIEGE

Abonnement (1 an = 6 numéros) : 200 FB.
règlement au compte n° 240-0883802-39
de ALAF asbl.

CORRESPONDANCE est le bulletin d'information de
l'Association Liégeoise des Amateurs de chemins de Fer,
association sans but lucratif.

Tout courrier concernant l'ALAF doit être adressé

au SECRETARIAT : rue Doumier, 49

4300 ANS

téléphone : 041 / 63 33 26

CORRESPONDANCE est envoyé gratuitement aux membres
d'ALAF asbl.

Les textes des articles signés n'engagent que
la responsabilité de leurs auteurs.

Sauf stipulation contraire, les textes peuvent être reproduits
librement avec la mention de la source et l'envoi d'un
exemplaire de la publication au secrétariat de l'ALAF asbl.
Cependant, la publication d'articles que nous empruntons à
d'autres publications reste soumise à l'accord de celles-ci.

Dactylographie : R. DE TIEGE

Dessins : L. GREGOIRE

Maquette : J.R. LEJEUNE

N° SPECIAL TGV

MAI

1980

sommaire

Editorial	59
Rail News	60
Tribune libre	64
Voyage vapeur avec le GTF	66
Excursion du 15 juin	67
Agenda	68

couverture

TGV à Liège-Guillemins
le 9 mai 1980.

Photo: J.R. LEJEUNE

EDITORIAL

Un numéro spécial de CORRESPONDANCE. Pourquoi?

Pour trois raisons. La première, c'est un nouveau changement de date de réunion. Rendez-vous le 21 MAI A 19 H.30 au lieu du 22. La deuxième raison est plus encourageante puisqu'elle résulte de l'abondance de la matière à publier. C'est un signe de vitalité. La troisième raison, vous l'aviez deviné, c'est la venue à Liège-Guillemins du T.G.V. Cet événement qui fera date dans les annales de notre bonne vieille cité, trouvera aussi une place de choix dans l'histoire des chemins de fer.

Et pourtant, à l'échelon européen, le T.G.V. n'est qu'une solution française à un problème local: la saturation de l'axe Paris-Lyon. Certes, cette solution va permettre de réduire de moitié le temps du trajet entre ces deux grandes cités. De plus, elle réduira considérablement les temps de parcours vers Besançon, Chambéry, Grenoble, Marseille, Montpellier, et j'en passe. Mais, au-delà? L'usager n'aura-t-il pas besoin d'une automobile pour atteindre sa destination?

Si le T.G.V. est un engin dont les qualités sont reconnues unanimement par tous les spécialistes, nous devons constater qu'il ne s'inscrit pas dans une politique cohérente visant à résoudre globalement le problème des transports publics. Car ce type de démarche n'existe pas, ni au niveau européen, ni au niveau des pays européens, et plus particulièrement en Belgique où, dans une ville comme Liège, trois sociétés de transports publics se partagent encore les déplacements.

Pour en revenir au T.G.V., j'ai envie de dire, parodiant Le Corbusier qui disait aux New-Yorkais: "Vos buildings sont trop petits!", j'ai envie de dire: "Le T.G.V. est trop lent! Et il arrive trop tard!". Car il y a près de 20 ans que le TOKAÏDO roule à 210 km./h. Et si je dis qu'il est trop lent, c'est qu'une nouvelle génération d'engins arrivent au terme de leur étude. Ce sont les engins à sustentation électromagnétique propulsés par des moteurs linéaires.

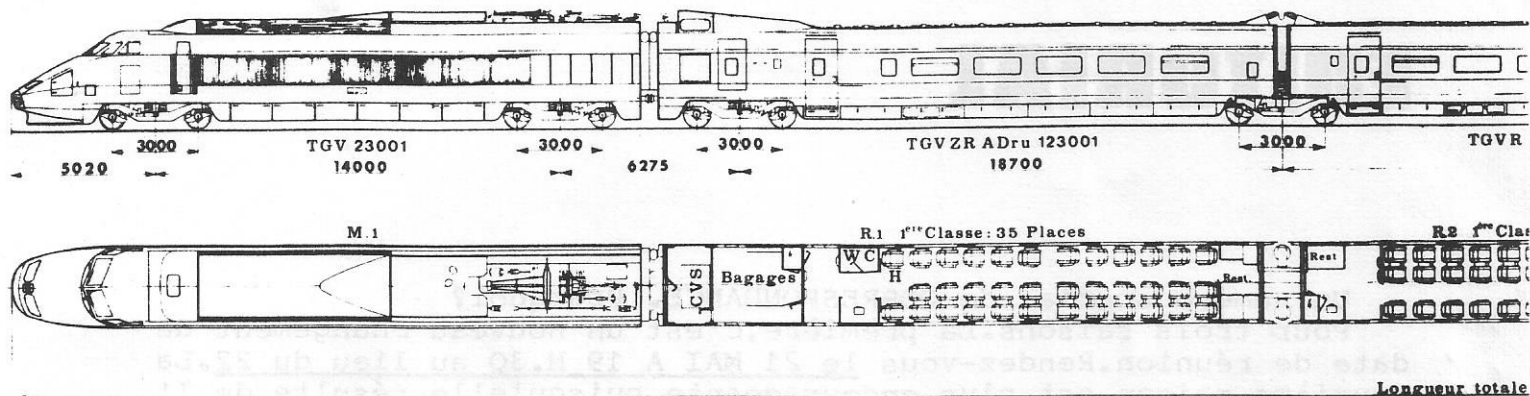
Certains sont déjà en exploitation expérimentale depuis quelques années. D'autres ont été testés à plus de 400 km./heure. C'est le cas du TRANSRAPID O 5. qui a été présenté au public à Hambourg l'an dernier.

Seuls, des engins de la génération du TRANSRAPID sont à même d'offrir une solution valable au problème des déplacements entre les grands centres urbains d'Europe. Mais cela suppose un réseau construit à l'échelon européen et le T.G.V. nous montre qu'on en est encore loin.

Tous comptes faits, le T.G.V. a un bel avenir devant lui.

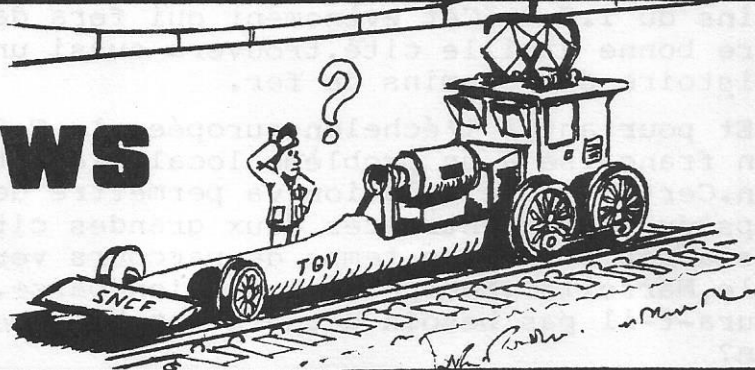
Alors, vive le T.G.V.!

Jean-René LEJEUNE.



RAIL NEWS

Le TGV



MOTRICES

Caractéristiques principales

Longueur 22,150 m
Masse 64,5 tonnes
Charge maximale par essieu 16,3 tonnes
Puissance installée par motrice 3 150 kW

Equipements toiture :

Un pantographe continu, un pantographe monophasé, une ligne de toiture 25 kV.

Equipements intérieurs :

Cabine de conduite (1) avec les équipements de sécurité (centrale tachymétrique, signalisation de cabine, répétition des signaux, préannonce, VACMA, radio), armoire d'appareillage (2), trois blocs moteurs (3), transformateur (4), bloc commun (5), groupe de production d'air comprimé (6).

Equipements sous caisse :

Groupe de climatisation (7), deux batteries d'accumulateurs 72 V. 140 Ah (8), trois chargeurs batterie (9), deux panneaux de frein pneumatique (10), réservoir principal (11), coffre outillage (13), deux blocs « résistances-capacités » de protection du transformateur (14).

Equipements extérieurs :

A l'avant, un bouclier de sécurité avec dispositif à absorption d'énergie, un attelage automatique, un carénage avant avec volets escamotables. Un carénage de toiture avec phare central.

A l'arrière, un attelage UIC, un tamponnement, et une intercircularion.

REMRQUES

Aménagements intérieurs

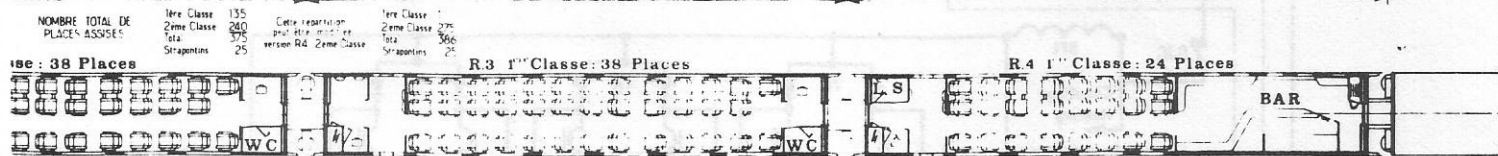
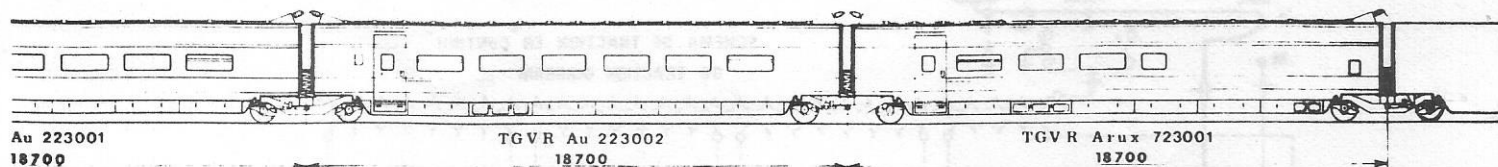
Chaque compartiment voyageurs, au sol recouvert de moquette en 1^{ère} classe et de dalles élastomère en 2^{ème} classe, est équipé :

- de sièges individuels avec accoudoirs, cendriers dans les compartiments « fumeurs », vide-poche et tablette. Les sièges sont disposés à trois places de front en 1^{ère} classe et quatre places de front en 2^{ème} classe.
- de boîtes à déchets sur les faces.
- de porte-bagages longitudinaux.
- d'un éclairage d'ambiance central et latéral et de liseuses individuelles.
- d'un ou deux W.-C. Toiletttes selon les remorques.
- de fenêtres fixes à double vitrage avec vitre extérieure semi-réfléchissante feuilletée. Les 4 issues de secours sont composées de deux fenêtres à imposte et de deux fenêtres à double vitrage avec vitres trempées.
- du conditionnement d'air et de la sonorisation.

Les portes intérieures et extérieures sont à commande automatique.

Les plates-formes comportent des strapontins, un local à bagages et reçoivent l'armoire d'appareillage électrique.

La restauration chaude est assurée grâce aux équipements répartis entre la 1^{ère} et la 2^{ème} remorques de 1^{ère} classe R1 et R2. Un local de stockage se trouve dans la remorque R8. Un bar est installé dans la remorque R4, avec comptoir de distribution et tablettes disposées longitudinalement sur la paroi.



de la rame 200.190m

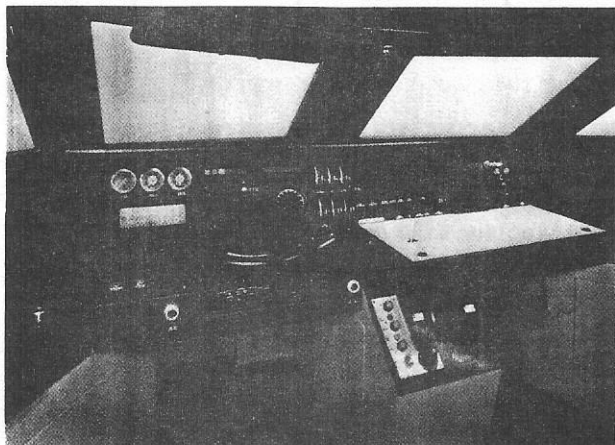


Photo SNCF

CABINE DE CONDUITE



Photo SNCF

SIÈGE 2ème CLASSE

SCHEMA DE PUISSANCE :

Le schéma de puissance des rames TGV a été établi avec l'objectif d'assurer la fiabilité maximale dans le fonctionnement en traction sous courant monophasé (fonctionnement sur la ligne nouvelle) et en freinage rhéostatique.

■ En traction monophasée, le seul élément commun est le transformateur principal, mais l'appareillage qui l'entoure (groupe motopompe à huile, groupe motoventilateur) est doublé pour éliminer tout risque d'incident.

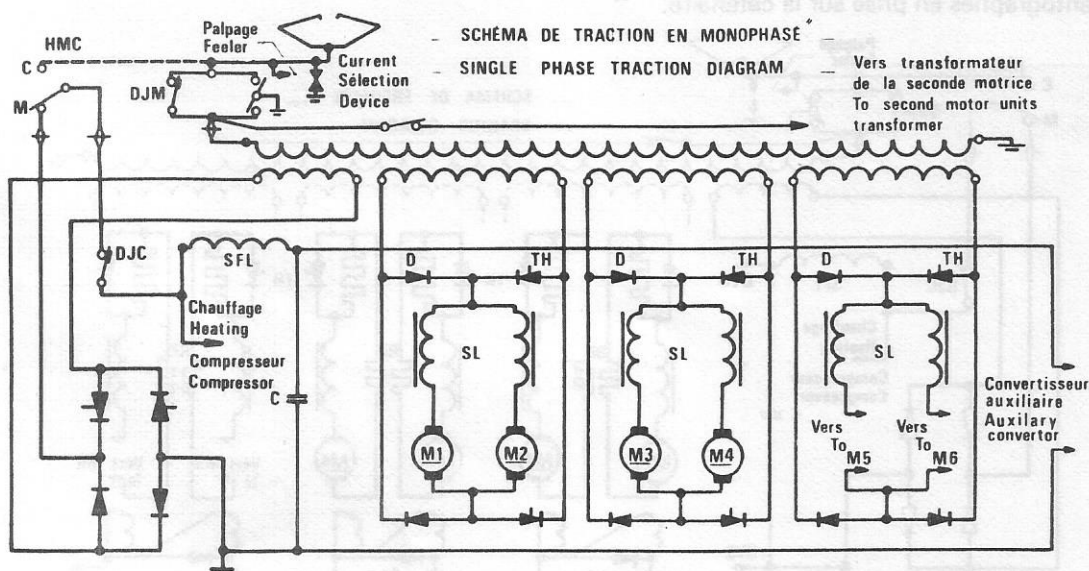
Chaque équipement moteur est alimenté par un secondaire particulier.

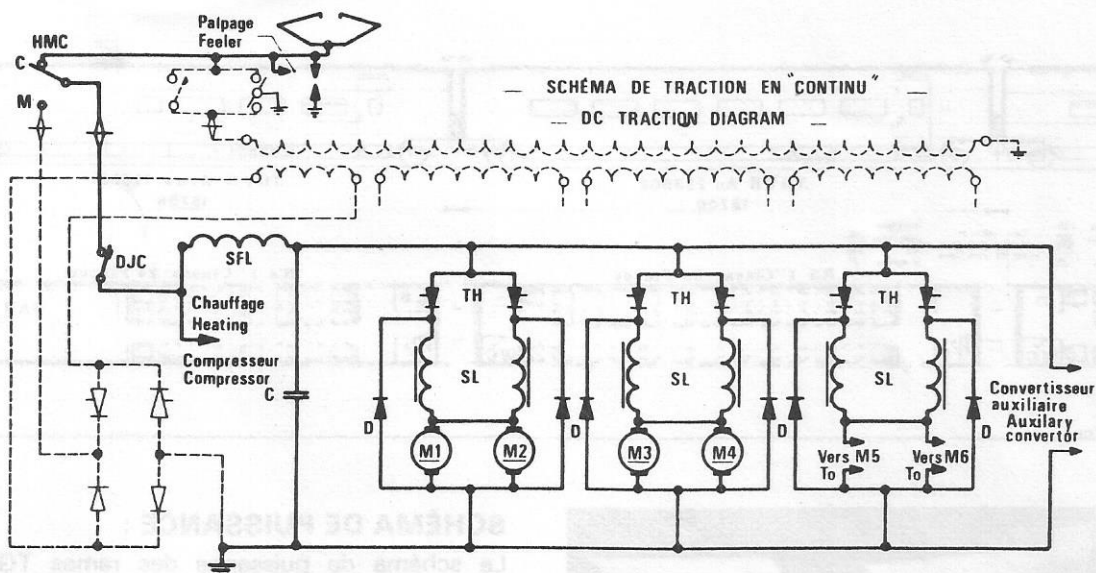
Une prise intermédiaire sur chaque secondaire, permet l'adaptation de la tension pour le fonctionnement sur les prolongements (lignes anciennes) alimentés en 25 kV.

Dans un but de simplicité et de fiabilité, les deux moteurs d'un même bogie sont, en courant monophasé, alimentés par un simple pont mixte fonctionnant en commutation naturelle.

■ En freinage, chaque bloc assurant le fonctionnement de l'équipement des deux moteurs d'un même bogie est entièrement indépendant des autres blocs.

Le hacheur est utilisé pour régler de façon continue la valeur de la résistance apparente du rhéostat.





L'excitation séparée des moteurs de traction est fournie par une batterie d'accumulateurs propre à l'équipement de chaque bogie moteur.

■ Pour le fonctionnement en courant continu par contre, l'équipement a été simplifié, car en raison du profil et des vitesses maximales sur les prolongements de la ligne nouvelle, l'isolement complet d'une motrice peut être admis.

*
* *

Les schémas ci-dessus montrent les commutations qui sont réalisées, pour obtenir avec l'utilisation des mêmes semi-conducteurs principaux, le fonctionnement en pont mixte (courant monophasé), en hacheur (courant continu).

On remarquera qu'en monophasé, les équipements des deux motrices sont alimentés normalement à partir du pantographe et disjoncteur de la motrice arrière par un câble 25 kV monté en toiture. L'équipement pantographe et disjoncteur de la motrice avant peut être utilisé en secours en cas d'avarie de l'équipement pantographe-disjoncteur de la motrice arrière.

Dans le fonctionnement sous courant continu, chaque motrice est alimentée par son propre pantographe.

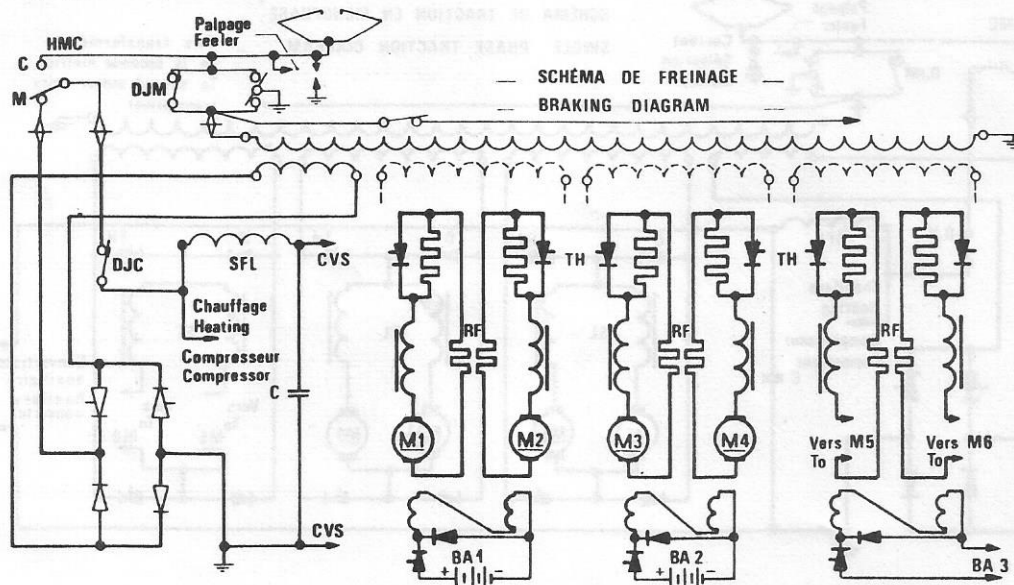
Ainsi dans la marche en unités multiples en courant continu, deux rames accouplées fonctionnent avec quatre pantographes en prise sur la caténaire.

BLOCS MOTEUR ET COMMUN

L'équipement propre au fonctionnement d'un bogie moteur est disposé dans un bloc d'appareillage dit « bloc moteur » qui comprend :

- un compartiment contenant l'appareillage électropneumatique :
 - de sectionnement (contacteurs de ligne)
 - d'inversion du sens de marche
 - de commutation des circuits
- un compartiment contenant :
 - les semi-conducteurs de puissance et les condensateurs d'extinction
 - le rhéostat de freinage (1 300 kW)
 - trois motoventilateurs assurant le refroidissement de l'ensemble
- une armoire contenant l'électronique de commande propre à l'équipement de puissance correspondant.

Les équipements divers, nécessaires au fonctionnement sous courant continu (disjoncteur à courant continu, condensateurs du filtre principal, etc.) sont groupés dans un bloc dit « bloc commun » qui contient également les chargeurs des batteries d'accumulateurs des équipements motrice, les redresseurs d'alimentation des groupes motoventilateurs des blocs moteurs, le limiteur de tension et le redresseur pour l'alimentation du convertisseur principal en monophasé.



ARMOIRE DE CABINE

Ce bloc, dont une face est accessible depuis la cabine de conduite contient :

- sur la face côté cabine :
 - les commandes à distance pour la mise en service des batteries,
 - la commande des compresseurs auxiliaires pour la montée des pantographes et alimentation des disjoncteurs pour la mise en service de la rame,
 - la serrure de sécurité pour les accès à l'appareillage haute tension,
 - l'ensemble des micro-disjoncteurs de protection des circuits basse tension,
 - divers commutateurs d'isolement ou de dépannage.
- Sur la face opposée à la cabine de conduite sont disposés les tiroirs « radio », « cab-signal », « tachymétrie », « vitesse imposée », un ensemble de relais et de fusibles, notamment ceux relatifs à la climatisation de cabine.

BOGIE MOTEUR

Ce bogie, bimoteur, à faible masse non suspendue a un empattement de 3 m. Ses essieux sont équipés de roues monoblocs $\varnothing 920$.

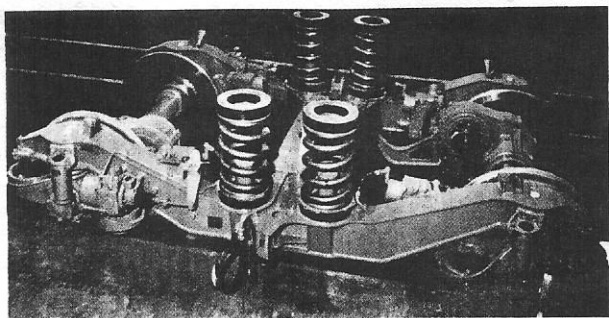
Le châssis de bogie est en tôles soudées en caisson. Il se compose de deux longerons reliés par une traverse centrale.

Les boîtes d'essieux extérieures aux roues du type à consoles sont garnies de roulements à cartouche lubrifiés à la graisse.

La suspension primaire est constituée pour chaque boîte d'essieux, d'un groupe de ressorts en hélice au-dessus du milieu du corps de boîte et de deux ressorts guides (caoutchouc/métal) logés dans les consoles de ce corps. L'entraînement essieu/châssis est obtenu par deux broches verticales (une par ressort guide). Un amortisseur hydraulique vertical complète cet ensemble.

La suspension secondaire est assurée par 4 ressorts hélicoïdaux (2 par côté) montés chacun entre 2 sommiers élastiques (caoutchouc/métal). Cette suspension verticale permet en outre tous les déplacements caisse/bogie dans le plan horizontal. Elle est complétée par 2 amortisseurs hydrauliques verticaux et 1 amortisseur hydraulique transversal.

L'entraînement caisse/bogie est réalisé par une béquille articulée coulissant dans une rotule solidaire du bogie.



BOGIE MOTEUR

Photo SNCF

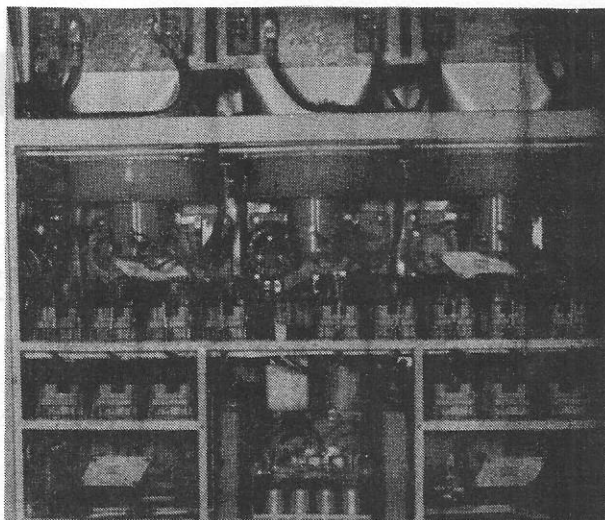


Photo A.A.

BLOC MOTEUR

Deux amortisseurs hydrauliques anti-lacet relient le bogie à la caisse.

Les moteurs de traction et leur réducteur étant fixés sous le châssis de caisse, la transmission de l'effort est assurée par deux arbres à cardans à grand coulisement sur joint tripode. Ces 2 arbres entraînent les essieux par l'intermédiaire des ponts moteurs.

Outre le frein rhéostatique, le freinage est assuré par 4 blocs pneumatiques (1 par roue) actionnant chacun 2 semelles de fonte. Tous les bogies moteurs de la rame sont équipés du frein d'immobilisation.

BOGIE PORTEUR

Ce bogie ne diffère du bogie moteur que par :

- la forme de la partie centrale du châssis de bogie conçue pour recevoir un entraînement par palonnier et l'appareillage du frein à disques,
- la suspension secondaire est assurée par 2 gros ressorts hélicoïdaux disposés très haut pour réduire l'effet de gîte. Comme pour le bogie moteur, cette suspension verticale permet en outre tous les déplacements caisse/bogie dans le plan horizontal,
- l'entraînement caisse/bogie est réalisé par un pivot flottant solitaire d'un palonnier relié au châssis de bogie par 2 bielles,
- le dispositif de frein à 2 doubles disques calés sur le corps de chaque essieu.

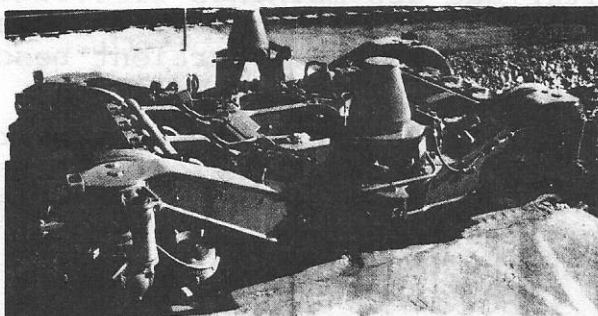


Photo SNCF

BOGIE PORTEUR

TRIBUNE LIBRE

LETTRE OUVERTE AUX CONSTRUCTEURS (Suite et fin)

A propos de la Foire de Nuremberg 1980 (commentaires et critiques de P.Casini).

COMMENTAIRES

Trop de gens considèrent les modélistes comme de grands enfants qui "jouent au train électrique", et nous avons parfois l'impression que les constructeurs de modèles réduits ferroviaires font partie de ceux-là. Qu'on se le dise une fois pour toutes: LES MODELISTES SONT DES ADULTES qui méritent d'être respectés comme tels.

Pourtant, les constructeurs semblent oublier qu'ils ont besoin des modélistes autant que ceux-ci ont besoin d'eux.

La meilleure preuve en est que les modélistes ne sont pas admis à la Foire de Nuremberg. Il est anormal que les modélistes les plus motivés doivent user de subterfuges pour y entrer alors qu'ils devraient y être invités en premiers. Le succès d'un modèle ne dépend-il pas de nous plutôt que d'un importateur dont le seul but est de faire du "business". Lequel importateur (sauf exceptions) connaît généralement mieux les poupées qui pissent au lit que les chemins de fer. Ces lignes n'ont pas pour but d'engendrer une polémique, mais sont le simple reflet de la vérité!

Quand viendra le jour où les Clubs de modélistes européens seront invités à envoyer à Nuremberg quelques représentants qui auraient la possibilité de dialoguer avec les constructeurs, dans les stands et dans les colloques?

Une telle initiative pourrait conduire à éviter la sortie de modèles "déjà vus", "copiés" qui trahissent une politique de fabrication plus dispersive que constructive. Cette pratique contre-productive va sans doute nous amener, dans les prochaines années, une détestable "salade" d'E 120 sur le marché du modèle réduit. ROCO, LIMA, TRIX et même peut-être JOUEF voudront sortir "leur" E 120. Les constructeurs n'agissent-ils pas ainsi contre leurs intérêts?

En tout cas, ils agissent contre les intérêts des modélistes, car il y a des dizaines de locomotives européennes qui attendent leur tour. Des exemples, en voilà: E 150 DB, E 184 DB, E 79 DB, E 16 DB, Re 6/6 CFF, CC 6500 SNCF, CC 21000 SNCF, série 20 SNCB, E 326 SF, pour ne citer que des machines électriques! J'en passe sans doute et des meilleures. Bien sûr, dans cette liste figurent quelques modèles déjà sur le marché. Mais ils auraient besoin d'une amélioration sensible, voire d'une refonte totale.

Malheureusement, chaque constructeur travaille dans son coin, perpétuant ses habitudes, copiant ses concurrents et, souvent, persistant dans ses erreurs. Chacun croit tenir sa clientèle avec son système. Mais les années d'expérience et la renommée ne suffisent plus aujourd'hui. Le temps des systèmes est révolu.

Le modèle réduit qui se vendra demain, sera celui qui réalisera le meilleur compromis entre le niveau de finition, la robustesse et le prix de vente.

Il serait temps que FLEISCHMANN et MÄRKLIN comprennent qu'ils ne pourront plus continuer à nous faire payer leur marque aussi cher, pas plus qu'ils ne pourront continuer à nous imposer "leurs" modèles avec "leur" niveau de finition. Bref, c'en est fini de leur hégémonie. Pour garder une place forte sur le marché (nous le leur souhaitons), ils devront suivre la voie du "modèle réduit" plutôt que celle du "train électrique" et ils ne pourront plus longtemps miser tout sur la robustesse de leurs modèles. Il n'est pas normal que l'on doive payer une Ae 6/6 CFF 152,50 DM chez FLEISCHMANN et 137 DM chez MÄRKLIN alors qu'elle ne coûte que 98 DM chez ROCO. Et si l'on compare la qualité des modèles..... Est-ce là une manifestation du respect et de l'estime qu'ils portent à leur clientèle?

Nous ne voulons plus gaspiller notre argent. Nous ne voulons plus suivre aveuglément une marque qui propose des modèles dont le niveau de finition est complètement dépassé. Je ne citerai que l'Ae 6/6 de MÄRKLIN et les E 110, E 112 DB et Ae 6/6 de FLEISCHMANN. Leur prix de vente est presque indécent!

Avant d'acheter un modèle, il faut le comparer, l'examiner. Il y va de notre intérêt. Et puisque les constructeurs n'y prennent garde, nous y veillerons nous-mêmes!

Au prix qu'ont les modèles actuels, nous devons être exigeants. Et plus nous devons payer cher une voiture, une loco ou un wagon, plus nous devons les comparer et exiger la contre-valeur de notre investissement. Nous ne pourrions plus nous contenter d'"à peu près" ni de mauvaises copies. Certes, à un modèle bon marché mais approximatif, nous devons préférer un modèle un peu plus cher mais conforme. Mais cela ne peut justifier certains excès que nous constatons depuis quelques années.

CONCLUSION

1980 est une cuvée moyenne où l'on trouve de bons modèles originaux, mais aussi des modèles copiés qui laissent d'autres inédits. Certains ont affirmé que la crise économique apparaissait en filigrane de la Foire de Nuremberg. S'il y a crise, je crois plutôt qu'il s'agit d'une crise d'idées, d'imagination, et surtout de bon sens. Car les déceptions ne manquent pas: déception de voir des séries inachevées; déception de ne pas voir sortir des modèles attendus; déception de voir sortir la ^{1^{ème}} version ratée d'un modèle usurpant ainsi la place de quelque chose de véritablement nouveau.

Bien que je sois un adepte convaincu du "2 rails continu", je voudrais enrichir mon parc matériel de modèles construits pour des systèmes différents. Mais encore une fois, je suis déçu malgré toute ma bonne volonté. Est-il vraiment utopique d'imaginer le beau jour où tous les constructeurs de matériel HO se mettront d'accord pour réaliser ce que les "Nistes" ont depuis toujours? On pourrait compléter nos rames et nos parcs en puisant chez ADE comme chez TRIX, en passant par FLEISCHMANN, JOUEF, et RIVAROSSO sans devoir faire la grimace ou buter sur des obstacles insurmontables. Il suffirait qu'on arrive à une standardisation optimum. Mais les constructeurs en ont-ils vraiment envie?

P. CASINI

Activités du GTF asbl



Voyage en traction VAPÉUR
en Belgique samedi 7 juin 1980

Nous avons le plaisir de vous inviter à participer à un voyage en traction vapeur, organisé le samedi 7 juin prochain par la SNCB et les clubs belges qui avaient précédemment affrété ce genre de convoi.

Itinéraire

Départ de Bruxelles Nord à 9h00 vers Jette, Dendermonde, Gand, Courtrai (arrêt de midi), Tournai, Leuze, Renaix, Audenarde, Zottegem, Burst, Allost, Jette, Bruxelles Nord (arrivée vers 19h30)

Dîner

Arrêt d'environ 3h30 à Courtrai pour permettre à chacun de se restaurer selon ses goûts, de visiter la ville ou encore de visiter l'exposition de matériel moteur de la SNCB.

Prix

Il comprend le parcours en train vapeur de Bruxelles Nord à Bruxelles Nord, les frais d'organisation, la TVA, une boisson (bière, limonade, eau au choix), la participation au tirage d'une tombola.

Place adulte : 495 FB

Place enfant (jusque 12 ans) : 350 FB

En outre, ce prix autorise toute personne à partir ou rentrer dans toute gare située sur le circuit ci-dessus, avec circulation gratuite sur les lignes parcourues par le train spécial. Exemple : une personne habitant Gand pourra monter dans le train vapeur à Gand, effectuer le circuit jusqu'à Bruxelles Nord et emprunter gratuitement un train régulier de Bruxelles à Gand pour rentrer à son domicile. Ou encore, une personne habitant Tournai pourra se rendre gratuitement à Bruxelles par train régulier le matin, et descendre du spécial vapeur à Tournai.

Comment rejoindre Bruxelles (Nord)

Si vous n'habitez pas sur le parcours du train vapeur, nous vous conseillons d'utiliser les trains réguliers pour rallier Bruxelles. Vous pourrez obtenir, à votre demande, dans toute gare belge, un billet aller retour à prix réduit valable un jour à destination de Bruxelles. Le prix du billet train régulier comportera une réduction de 50 % avec un minimum de perception de 98 FB (soit distance de 21 à 42 km pour le trajet simple), et un maximum de 428 FB en 2e classe. Des réductions analogues existent pour les enfants et la 1e classe.

Arrêts-photos
Plusieurs arrêts-photos de ce type sont prévus, dans la grande tradition de notre Association.

Matériel : locomotive à vapeur 29.013 + voitures K 2
(en principe)

Inscriptions

L'inscription préalable à notre adresse ci-dessous est indispensable, selon les modalités ci-après. Le nombre de places est limité. La date limite d'inscription est le 24 mai, pour autant qu'il reste des places disponibles.

Comment s'inscrire ?

Cette fois, il ne faut pas nous renvoyer de bulletin d'inscription. Il vous suffit :

- soit d'envoyer un virement ou versement à notre compte 001-0534742-57 GTF asbl Voyages 4000 Liège. Veuillez bien à indiquer sur ce bulletin :
- vos nom et adresse complète
- le nombre de places adultes/enfants commandées

- soit envoyer un chèque bancaire à l'ordre de GTF asbl à l'adresse suivante : GTF asbl c/o Monsieur Beckers rue de la Douix 15 4050 Esneux

Vous voudrez bien y joindre une note reprenant vos nom et adresse et le nombre de places adultes/enfants que vous réservez.

Les billets valables dans le train spécial seront distribués au départ du train à Bruxelles Nord par les délégués GTF.

Toutefois :

- si vous souhaitez recevoir une circulaire GTF asbl contenant des indications utiles de dernière minute, il vous suffit de majorer votre versement de 9 F pour frais postaux, ou de joindre à votre chèque une enveloppe timbrée à 9 F et portant mention de vos nom et adresse.
- si vous souhaitez recevoir vos billets par voie postale, (à vos risques et périls), veuillez en exprimer le désir et effectuer le versement supplémentaire unique de 9 F indiqué ci-dessus.

Nous espérons vous rencontrer nombreux à cette intéressante excursion, qui vous permettra de découvrir la ligne 75 Gand-Courtrai fraîchement électrifiée (avec sans doute une surprise). La région de Tournai retiendra aussi l'attention des amateurs ferroviaires (travaux d'électrification de la dorsale wallonne) et des touristes. La peu connue ligne 86 traverse quant à elle les Ardennes Flamandes. Invitez famille et amis. Les voyages vapeur se font de plus en plus rares... Votre participation sera un encouragement à continuer ce genre de manifestation.

EXCURSION A BRUXELLES DU DIMANCHE 15 JUIN.

Voici le programme précis de l'excursion qui nous permettra de visiter l'exposition "150 ANS DE TRANSPORT EN COMMUN URBAIN".

Nous vous invitons à participer nombreux à cette activité.

Le prix variera en fonction du nombre de participants:

de 5 à 9: 490 Fr.B.

de 10 à 19: de 368 à 280 Fr.B.

au delà de 20: 268 Fr.B.

Ce prix comprendra: -le déplacement A.R. Liège G.-Bruxelles-Nord;
-les déplacements en groupe à Bruxelles;
-l'entrée à l'exposition.

PROGRAMME:

8 H.45:Rendez-vous dans le hall de la gare des Guillemins;

10 H.30:Visite du Musée des Chemins de fer belges;

---- :Dîner libre dans le centre de Bruxelles;

13 H.30:Rendez-vous à la station de métro DE BROUCKERE(le lieu précis du rendez-vous sera communiqué dans le train);

14 H.00:Visite de l'exposition;

16 H.00: Rendez-vous à la sortie de l'exposition(le lieu précis du rendez-vous sera communiqué dans le train);

17 H.15:Embarquement à Bruxelles-Nord;

18 H.21:Arrivée à Liège-Guillemins.

Les personnes intéressées sont priées de s'inscrire en transmettant le bulletin ci-dessous, au plus tard le 2 juin, à Jean-René Lejeune - Rue de l'Arbre-Sainte-Barbe, 366 - 4420 LIEGE-ROCOURT.

BULLETIN D'INSCRIPTION A L'EXCURSION DU DIMANCHE 15 JUIN.
+++++

NOM:.....

PRENOM:.....

ADRESSE:.....

Je m'inscris à l'excursion du 15 juin 1980 à Bruxelles.

Je serai accompagné de personnes.

Afin de ne pas entraver le déplacement du groupe, nous nous engageons à respecter l'horaire des rendez-vous et à suivre les recommandations du responsable du groupe.

Le.....
(date)

Signature:

AGENDA

ATTENTION AU CHANGEMENT DE DATE !!!

Pour des raisons que nous avons déjà évoquées dans le bulletin précédent, la date de la prochaine réunion a dû être modifiée.

Elle sera:

le mercredi 21 mai à 19 H.30

Au programme: EXPOSE SUR LA VOIE HO par Monsieur Jacques MARECHAL

La réunion de juin devrait se faire le mardi 24 juin. La date sera confirmée dans le N°3 de CORRESPONDANCE.