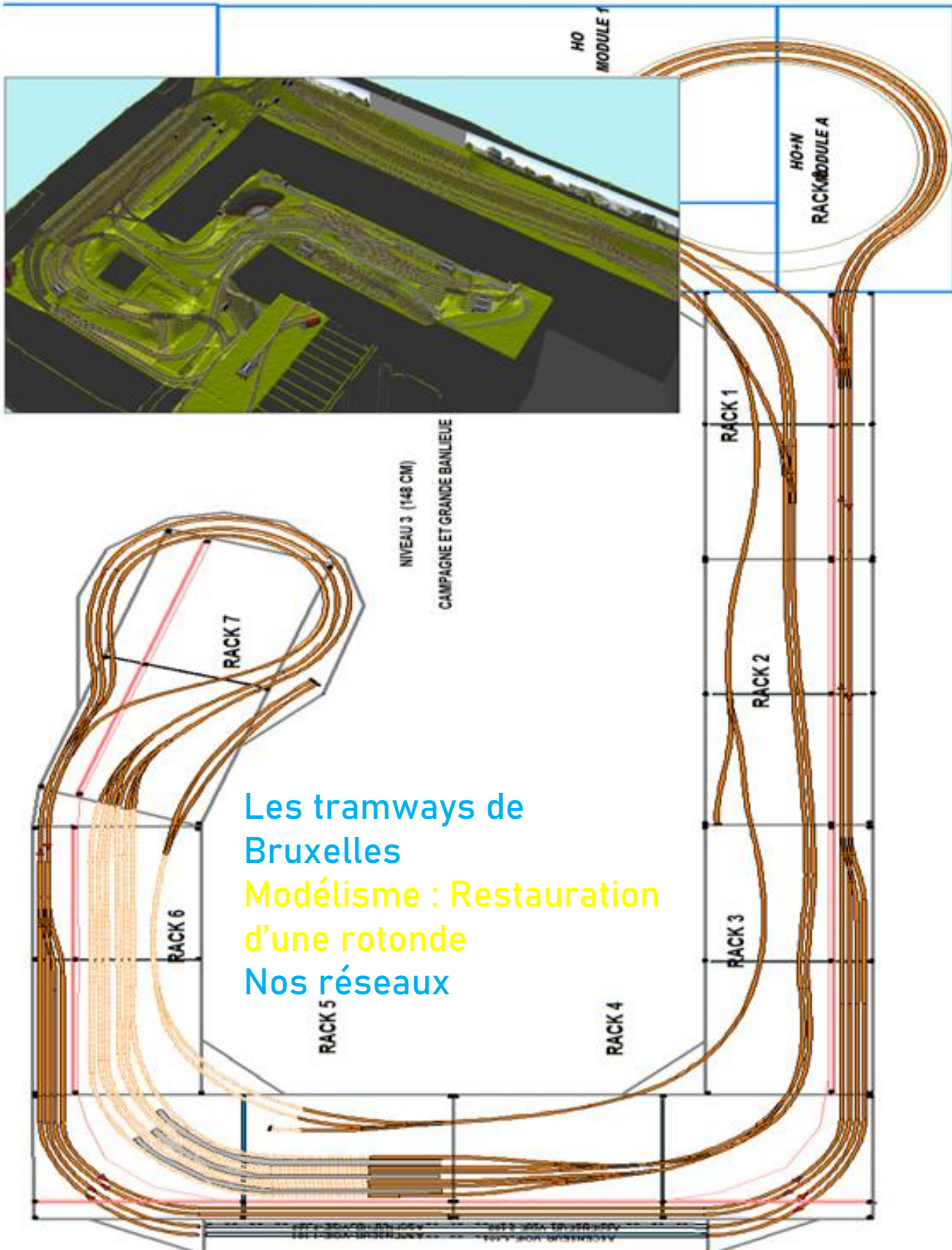


Allez à la gare ... de l'AMFB N°22

Président-Fondateur Claude Van Wageningen



Les tramways de
Bruxelles
Modélisme : Restauration
d'une rotonde
Nos réseaux

Sommaire de cette édition

ÉDITORIAL	2
NOUVELLES DES RESEAUX	3
BREVE HISTOIRE DES TRAMWAYS BRUXELLOIS	5
HISTOIRE DES MOTS FERROVIAIRES : TICKET - GUICHET	8
CALENDRIER DE L'AVENT	10
MODELISME: RESTAURATION D'UNE ROTONDE	11
LE BETISIER 2020	13

Photo de couverture : Nos premiers plans de réseau

Éditorial

Chères amies,
Chers amis de l'AMFB,
Chères lectrices, chers lecteurs,

Tout d'abord, nous tenons à vous souhaiter une bonne année 2021, en tout cas certainement bien meilleure que la précédente. 2020 ne fût vraiment pas facile pour personne, et notre association n'y a pas échappé. Malgré cela, nous préférons voir le verre à moitié plein. Si nos activités ont été réduites, nous avons réalisé notre déménagement. Dans les circonstances actuelles, ce n'était pas gagné d'avance. Mais nous l'avons fait !

Et comme c'était l'année des déménagements, mi-décembre nous avons remis cela pour du matériel nous appartenant et qui devait changer de place de stockage. Vous le verrez avec les quelques photos ci-dessous.

Les réunions en ligne ont repris avec le second confinement. Elles nous ont permis de garder le contact avec les membres, et aussi d'avancer dans nos nouveaux projets de réseaux.

En couverture, vous aurez remarqué un plan de réseau. Eh bien, c'est probablement parce que nous n'avons plus beaucoup de réseaux en ordre de marche. Il y a bien le réseau 'Enfant' qui fera encore le bonheur des plus jeunes. Pour les autres, nous en sommes au stade des plans. Donc dans ce numéro, vous trouverez la première partie de nos nouveaux projets de réseaux. Elle concerne le réseau à l'échelle N. Mais il y en aura d'autres dans nos prochains numéros !

On ne vous cache pas que toute aide sera la bienvenue. Alors si vous avez envie de participer activement à la construction de nos nouveaux réseaux, n'hésitez pas à nous rejoindre. Enfin, il faudra peut-être la réouverture...

Amicalement,
Au nom de toute l'équipe de rédaction,
Philippe Chavet, président de l'AMFB



Nouvelles des réseaux

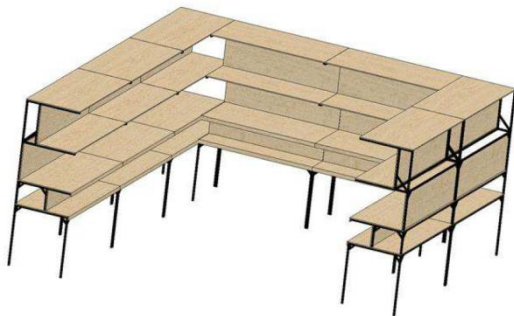
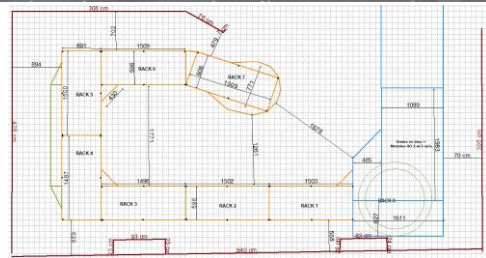
Réseau N : Construction d'un nouveau réseau N à l'AMFB : étape 1, la conception.

Le déménagement dans le nouveau local du club à peine terminé, l'équipe N a retroussé ses manches pour entamer la construction d'un nouveau réseau, l'ancien ayant été démonté avant le déménagement, car il n'utilisait pas efficacement l'espace disponible dans nos nouveaux locaux. Dès le lendemain du déménagement, nous avons pris les mesures de l'espace alloué au réseau N au second étage et nous avons dessiné sur le sol, à l'aide de bandes de papier collant, un premier schéma d'encombrement.



Dessin vite reporté dans un carnet de croquis.

Pour aboutir enfin à un plan coté. En orange, le réseau N ; en bleu, dans le coin sud-est, la zone des boucles de retournement, partagée avec le réseau HO.



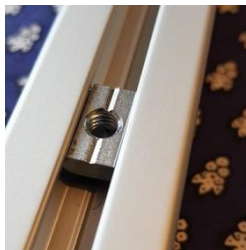
Le réseau N sera du type « étagère », à trois niveaux, en forme de « U ». À chaque niveau, les trains parcourent une boucle dont la partie décorée est visible pour un spectateur installé à l'intérieur du « U ». La partie « coulisse » de la boucle est située à l'extérieur du « U » ; cette partie est cachée et n'est accessible que par un étroit couloir entre le réseau et les murs de la pièce.

Chaque étage est à considérer comme un diorama indépendant, avec son thème spécifique. Le décor ne se poursuit pas d'un étage à l'autre.

Un ascenseur à deux voies sera installé dans la coulisse ouest, à la base du « U ». Cet ascenseur permettra aux trains de passer d'un niveau à l'autre et donc de parcourir les trois étages du réseau. Cet artifice nous évitera de construire une hélice, méthode traditionnelle pour faire monter des trains d'un niveau à un autre.

L'ascenseur aura une longueur de 175 cm et pourra transporter des trains de 165 cm, soit une locomotive et huit ou neuf voitures à l'échelle N. Cet ascenseur fera l'objet d'articles détaillés dans de prochains numéros du trimestriel de l'AMFB.

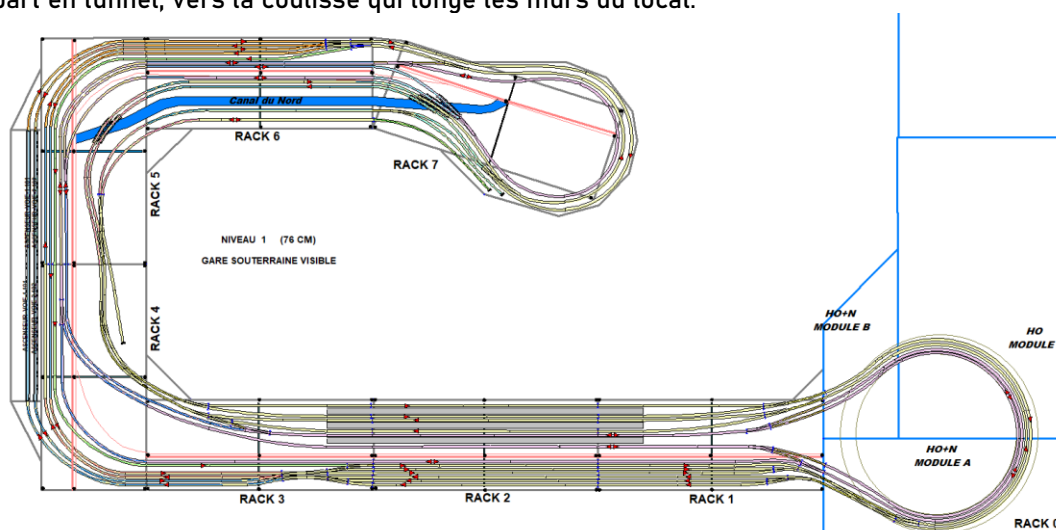
Le squelette de la structure à trois étages sera construit en profilé d'aluminium. Ces profilés d'aluminium sont légers, rigides et s'assemblent à l'aide de petites équerres en acier. Ces profilés sont utilisés dans l'industrie pour construire des meubles d'atelier, des robots et des chaînes de montage. Des écrous spéciaux se glissent dans les rainures du profilé, ce qui permet toutes sortes d'assemblages.



Plan du réseau : niveau 1 (thème : une gare voyageurs souterraine).

Le spectateur est au centre du réseau. Assis là, il verra au niveau 1, à une hauteur de 76 cm :

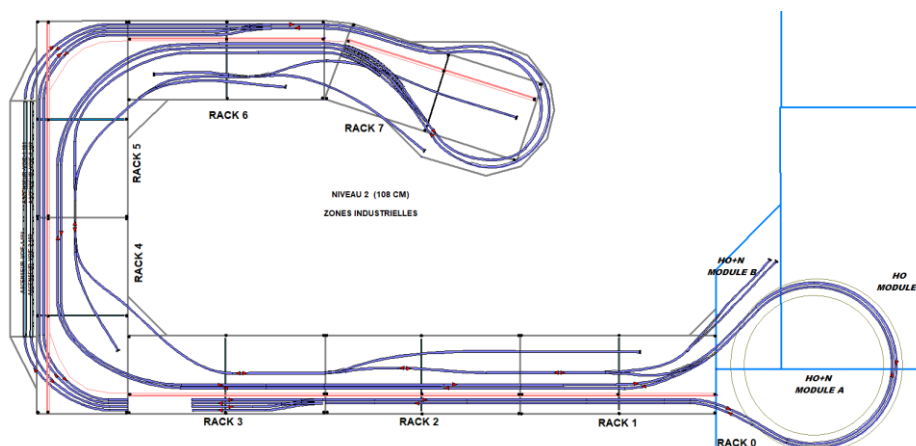
- Au sud : une grande gare voyageurs souterraine, dont il apercevra les quais des voies 1, 2, 3, 4 et 5 tels que vus du dernier quai ; au fond, des escalators, des distributeurs de boissons et chips, un kiosque à journaux ; sur les bancs, des voyageurs attendent leur train ; un panneau lumineux annonce les prochains départs et arrivées.
- À l'ouest : quadruple voie en tunnel, éclairée par de rares néons dont certains clignent ; des tags sur la paroi crasseuse du tunnel ; des kilomètres de câbles et de canalisations ; des junkies qui squattent un recoin ; un bief souterrain où pataugent des alligators ; une crypte éclairée par des flambeaux où quelques dévots brûlent un cierge à Saint Tachot pour leur avoir accordé une petite place au second étage du bâtiment AMFB. Le train émergera du tunnel entre les racks 4 et 5.
- Au nord : un petit site portuaire, de part et d'autre d'un bief où seront chargées des péniches. À l'est, la voie repart en tunnel, vers la coulisse qui longe les murs du local.



Plan du réseau : niveau 2 (thème : une zone industrielle).

Le spectateur est au centre du réseau. Debout là, il verra au niveau 2, à une hauteur de 108 cm :

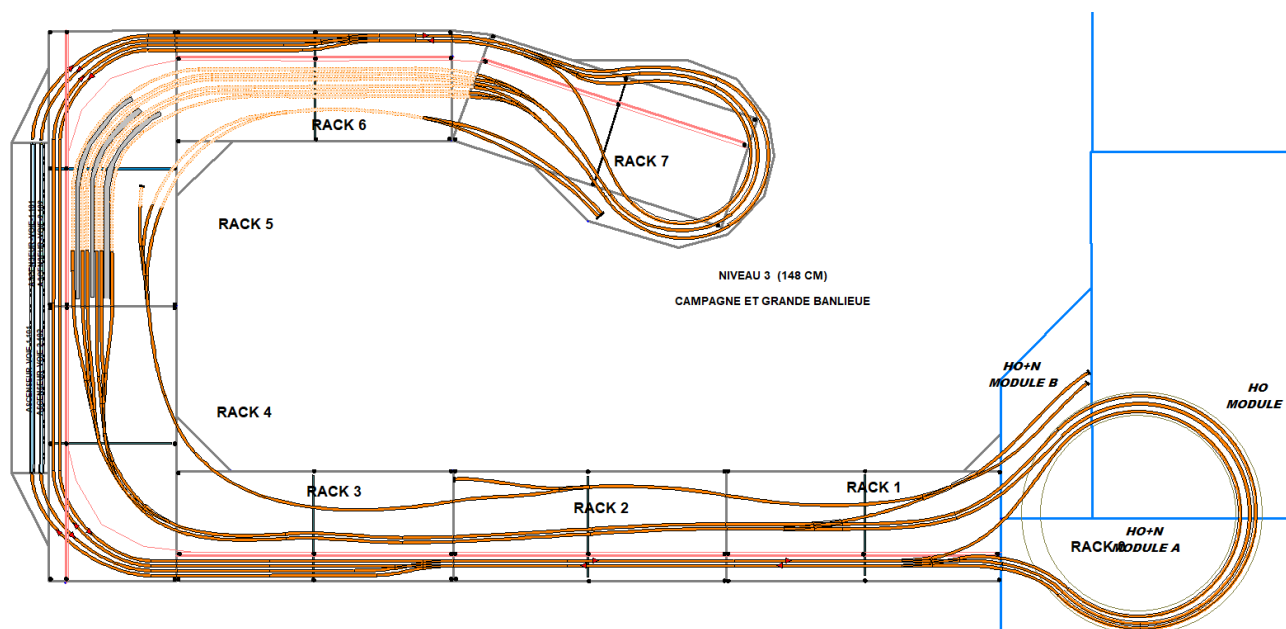
- Une grande ligne à double voie, posée sur un talus au fond du réseau, surplombe une zone industrielle.
- Dans la zone industrielle, des raffineries, cokeries, sucreries et autres industries polluantes ; un pont-roulant manœuvre des containers, des grues s'affairent autour d'un immense tas de nitrate de potassium. Une ligne à voie unique, raccordée à d'innombrables embranchements privés, dessert toutes ces industries. Un petit dépôt prodigue hébergement et entretien aux locomotives de service.



Plan du réseau : niveau 3 (thème : les abords et la banlieue d'une mégapole)

Le spectateur est toujours au centre du réseau. Sur la pointe des pieds, il verra au niveau 3, à une hauteur de 148 cm :

- Côté Sud : une voie double parcourt une campagne bucolique qui vers l'ouest se transforme progressivement en la banlieue sinistre d'une mégapole cosmopolite desservie par de longs trains intercontinentaux. Une voie dissidente s'en échappe à l'avant-plan, parcourue par de charmants petits trains vicinaux.
- Côté Ouest : la banlieue, avec sa superette, un hôpital décentralisé, un poste avancé de la protection civile. Un grill d'aiguillages ouvre sur une gare voyageur semi-enterrée dont on n'aperçoit que l'extrémité des six quais de 175 cm, car elle continue en gare souterraine, sous la ville. Par-dessus, le bâtiment voyageurs de la gare, donnant sur une placette avec sa fontaine et son kiosque. Une longue file de taxis attend l'arrivée du prochain Shinkansen qui déversera son flot de touristes chinois. Quelques hôtels borgnes au pied desquels piétinent des dames court vêtues. Plus loin, au-dessus de la boucle, les premiers immeubles de la mégapole sont évoqués.



Philippe Malarne

Brève histoire des Tramways bruxellois

Mais comment faisait-on pour se déplacer avant l'invention du chemin de fer ? Il y avait bien des diligences et des malles-poste, mais il fallait compter 5h pour faire Bruxelles-Mons et 12 heures pour Bruxelles-Liège, et en plus il fallait régulièrement changer les chevaux. Comme chacun le sait, la Belgique fut pionnière en matière de chemin de fer et dès 1835, la première ligne reliant Bruxelles (Gare de l'Allée verte dont il ne reste rien aujourd'hui) à Malines est créée. Des compagnies d'omnibus (voir AMFB # 20 pour l'origine du mot "omnibus") emboîtent le pas (de cheval :-)) dès 1836 avec des « omnibus de pavés » (donc pas encore sur rails), tirés par des chevaux, qui assurent des liaisons entre les principales gares de Bruxelles et la Grand-Place. En 1867, Charles Woeste crée *la Compagnie des Omnibus de Bruxelles*. Cela deviendra ensuite *la Compagnie Vaucamps*. Celle-ci va fusionner en 1880 avec *la Compagnie Morris & Sheldon*.

La Compagnie Morris créée en 1874 exploitait une ligne Schaerbeek – Bois de la Cambre avec des tramways à impériale si souvent empruntés par les grands-parents de Jacques Brel, « le cœur dans les étoiles »..., mais seuls les hommes pouvaient monter à l'étage. C'est au dépôt de Schaerbeek (rue Rubens 95) que se trouvaient les écuries (qui sont toujours visibles de nos jours). Tout cela sera rapidement englobé dans *Les Tramways Bruxellois* qui relie notamment la Gare du Nord à la Gare du Midi en ligne directe via la S.A. Tram-Car Nord-Midi.

La Société Brésilienne des Tramways sera active en tant que telle entre 1874 et 1879 sur les Boulevards de la petite ceinture avant d'être absorbée par *Les Tramways Bruxellois*.

La Société Générale des Chemins de fer économiques fut fondée en 1880 et était quant à elle active entre la Bourse et les quartiers du nord et de l'ouest de Bruxelles. Comme elle dessert des quartiers plus « populaires », il n'y a pas de première classe. Elle est connue du grand public sous le nom de « trams chocolat » en raison de la couleur brun-foncé de ses véhicules et uniformes. Elle sera également absorbée par les Tramways Bruxellois en 1928. Cette dernière dont la concession expire en 1945 pour laisser place à un régime transitoire sera finalement remplacée par la *STIB* à partir de 1954, la *Société de Transports Intercommunaux de Bruxelles* que nous connaissons encore aujourd'hui.

Les principales avancées techniques et sociales

D'un point de vue traction, les chevaux seront remplacés progressivement par la traction électrique à partir de 1894 avec la prise de courant par la flèche tendue vers le câble aérien. Ce qui donnera l'expression célèbre en cas de décrochement « de flech is af ! », comme le nom du lac dans Tintin et le lac aux requins.

En 1935 sort des Ateliers de la Dyle de Louvain une série de 25 trams modernes type 5000 destinés à desservir l'Expo Universelle de 1935 qui se tient au Heysel. En lieu et place de roues individuelles traditionnelles, des bogies à deux fois deux essieux rendent les voyages nettement plus agréables. Cette série 5000 sera utilisée jusqu'en 1976 sur la ligne 81. C'est ce type de véhicule qui sert encore vaillamment pour la visite guidée organisée par le Musée du tram le dimanche matin (de 10h à 14h). Voir photo 1.



Photo 1 : Votre serviteur vous invitant à monter à bord d'une motrice de la série 5000 toujours utilisée pour les visites guidées du Musée du Tram le dimanche matin de 10h à 14h. ici à l'ancien arrêt du Heysel. À noter qu'il est possible de se procurer ce tram à l'échelle HO en version statique (éditions Atlas), mais qu'il y a moyen de la faire motoriser pour la faire rouler sur des rails de N.

NDLR : l'un de nos membres se spécialise dans la production de tramways à l'aide d'imprimantes 3D.

À partir de 1934, la série de motrices 1000 (voir photo 2) dites « motrices standards » avec remorque fut construite quasiment « à la chaîne » (685 motrices en moins de 5 ans).

Les dernières servirent jusqu'en 1973. Jusqu'après la Deuxième Guerre mondiale, les trams n'avaient pas de porte, ce qui permettait éventuellement aux gens de monter ou descendre en marche, mais c'était dangereux. À partir de 1947, des portes pliantes pneumatiques seront ajoutées, cela évitait donc les accidents, mais aidait aussi à se prémunir du froid. On ajoute également quelques plaques chauffantes électriques au plafond. De plus on invite les voyageurs à entrer par l'arrière pour se rendre chez le receveur qui officie dès lors depuis une place assise permanente tandis que le conducteur reçoit également un petit siège pliant. Jusqu'alors aussi bien le conducteur que le receveur devaient travailler debout en permanence. Décembre 1944 voit la suppression de la première classe dans les trams à Bruxelles. C'est seulement en 1962 qu'apparaissent les premières receveuses et en 1964 les premières conductrices de la STIB.

Les PCC (Presidents' Conference Committee) sont apparues en 1951 avec la série 7000 et les dernières en 1977/78 avec les séries 7900. L'origine du nom vient d'un comité de présidents de compagnies qui se sont réunis dans les années 1930 aux USA pour offrir un look et une technologie moderne aux tramways.

De nos jours circulent sur le réseau STIB des trams dits T3000 et T4000 sortis des Ateliers *Bombardier* (firme canadienne reprise par Alstom en 2020) de Bruges entre 2005 et 2015. Les T3000 peuvent accueillir jusqu'à 180 personnes tandis que les T4000 peuvent en accueillir jusque 252. Le principal avantage de ces trams pour les usagers est qu'il ne faut plus escalader de haute marche pour y monter à bord. La STIB compte 150 T3000 et 70 T4000, qui circulent aux côtés de PCC séries 7700, 7800 et 7900 ainsi que des T2000.

Le Tram 33

Impossible de parler des Trams bruxellois sans évoquer le plus célèbre d'entre eux : le tram 33 tellement bien mis en valeur par le grand Jacques Brel dans sa chanson Madeleine. La ligne 33 fut mise en service le 25 avril 1910 et reliait la Porte de Namur à Watermael. Entre 1912 et 1938, elle relie Watermael (puis Boisfort) à la gare du Midi. En 1938, le parcours fut allongé jusqu'à Anderlecht Abattoirs et enfin jusqu'au Square Henry Rey, le terminus. Jacques Brel habitera au n° 7 de la Rue Jacques Manne, derrière le coin du square, entre ses 13 ans et ses 22 ans c'est-à-dire depuis 1942 jusqu'à l'année qui suit son mariage, 1951. La ligne de tram disparaît le 12 octobre 1960, et la chanson Madeleine sortira seulement en 1962. Jacques Brel a dû prendre ce tram souvent pour se rendre au centre-ville. C'est aussi à cette époque qu'il travaille à la Cartonnerie Vanneste et Brel située au 18 rue Verheyden (Métro Gare de l'Ouest de nos jours), qu'il effectue entre-temps son service militaire et qu'il a dû aller manger des frites chez Eugène qui se situait environ à mi-chemin entre le travail et la maison au Square des Vétérans Coloniaux.

Photo 2 : Image improbable d'une motrice de la série 1000 avec une plaque en bois du tram 33 devant le Palais de justice de Bruxelles à l'occasion de la fête nationale le 21 juillet 2005. La plaque appartient à un guide du Musée du tram et avait été spécialement mise pour l'occasion.



Le Mystère de la plaque du tram 33



Photo 3 : extrait de film déroulant

Lors d'une visite guidée que j'ai effectuée un dimanche matin en 2018, je demande à l'organisateur, Philippe Vanaert, du Musée du Tram de mettre juste pour le plaisir le film dérouleur sur le n° 33. À ma grande surprise, il n'y figure pas. Philippe, après vérification me confirme par e-mail (je cite) : « que jamais un 33 n'a été exploité par une motrice dotée d'une boîte à film (NDLR déroulant). Ce qui est possible, c'est que cela a été envisagé sur la bobine du 96, ligne sur laquelle ont circulé des motrices 4000. Mais ce film 33 n'a pas été répertorié par le Mupdofer (Musée privé de documentation ferroviaire) parmi la liste des films utilisés. »

Or il se trouve que je possède un exemplaire de « plaque » tram 33 (voir photo 3) qui a manifestement été découpée d'une boîte à film déroulant et que j'ai achetée pour 1€ à la brocante du Mupdofer précisément il y a peut-être bien 20 ans maintenant.

L'excellent journaliste et écrivain Eddy Przybylski, grand amateur et connaisseur et même chanteur de Jacques Brel, auteur entre autres du livre « Brel à Bruxelles », Éditions Roseau Vert 2001, qui décrit magnifiquement toutes les habitations successives de Jacques Brel à Bruxelles (et il y en eut beaucoup !) a peut-être une explication à la page 90 de son livre, je cite : « Dans les années 90, pour les besoins d'un film sur Jacques Brel, on inventa un « tram 33 — Madeleine ». Les réalisateurs s'adressèrent au très joli Musée du Transport urbain bruxellois et, ensemble, ils furent complices d'une petite supercherie artistique. On prit une motrice moderne (que les spécialistes appellent la 7000), avec les numéros de ligne inscrits sur dérouleur. On y glissa un « 33 »... qui n'a jamais existé sur ce type de tramway.

Car le tram 33 fut toujours – heureusement pour les poètes ! – un tram à l'ancienne, une machine dite « standard ». Pas question non plus d'un numéro 33 sur dérouleur. Cela n'a jamais existé. Trop moderne ! Le chiffre 33 du tram a toujours été indiqué sur une bonne vieille plaque en bois qui couronnait l'avant du véhicule. »

Peut-être que sans le savoir, je possède l'exemplaire qui a servi pour le tournage du film et auquel cas, sa valeur sentimentale en serait inestimable et j'aurais alors un vrai lien avec le Grand Jacques ☺.



Je décide alors de me renseigner auprès d'un camarade de classe, Olivier Janssens, qui est également bénévole au Musée du Tram et qui peut peut-être m'en dire davantage sur cette plaque 33.

Il retrouve directement la photo du Tram 33 Madeleine (voir photo 4) qui illustre également la série PCC 7000. Donc je ne possède pas celle qui a servi pour le film (petite déception ☹).

Photo 4 : Le PCC 7000 dans sa version « Tram 33 Madeleine »

Mais il me livre l'explication finale, je cite Olivier : « entre 1960 (date de suppression du tram) et 1968 a existé un bus 33 suivant le même itinéraire que l'ancien tram. Le film en question est donc à mon sens plus que probablement un film de bus, utilisé à l'époque sur les Brossel (il me semble que le bus 33 a toujours été exploité par ce modèle).

Je suis quelque peu déçu au final que ma plaque soit donc une « simple » plaque de bus plutôt que la mythique plaque du tram 33 de Jacques Brel, mais la rédaction de cet article et les recherches y afférant m'auront permis d'éclaircir ce mystère.

Conclusion :

J'espère que cet article vous aura modestement éclairé quelque peu sur la grande et la petite histoire des tramways bruxellois et vous aura donné envie de faire une petite visite guidée en tram 5000 en cette année 2021 en ma compagnie. Nous y reviendrons prochainement avec tous les détails et quelques surprises.

Marc Vandeplass

Histoire des mots ferroviaires : Ticket – Guichet

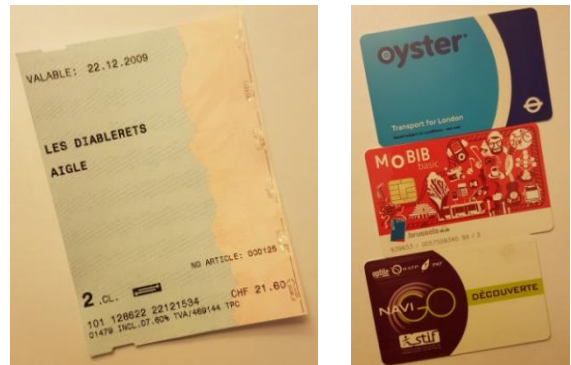
L'utilisation du réseau ferroviaire ne fut jamais gratuite et se matérialise par un titre de transport. Celui-ci matérialisant le contrat de transport et justifiant le paiement du trajet se présente de plusieurs façons suivant les époques et les différents modes de transport.

En 1808, les premiers voyageurs ferroviaires durent payer un ticket d'un shilling pour assister à l'exhibition d'une locomotive à vapeur nommée "Catch Me You Can" et même y faire un tour dans une enceinte construite à Londres. Ce petit bout de papier ou de carton appelé "ticket" atteste que l'on s'est acquitté des droits d'entrée dans un lieu payant ou dans un transport en commun et il doit être présenté à tout contrôle. Ce terme anglais est dérivé du vieux français "estiquet" désignant anciennement un billet de logement et donnant aussi le mot étiquette. Ce mot pourrait dériver du vieux grec « stiqos » signifiant ordre, rang, qui viendrait de l'usage où l'on délivrait un justificatif aux personnes invitées à une cérémonie pour leur assigner la place qu'elles devaient occuper et désignerait le cérémonial des cours. Réservé à la sphère anglaise ou au transport urbain (tram, métro) le ticket est remplacé par le mot billet pour les autres domaines.



Compostage des billets à la Fondation Suisse des trains Miniatures de Crans-Montana (Suisse, juin 2016)

Cette autre dénomination dérive du vieux français « bullete » diminutif du mot « bulle » désignant au XVIIème siècle un imprimé donnant accès à un endroit déterminé ou une directive à suivre. Les nouvelles techniques modifieront l'aspect des titres de transport qui apparaîtront sous forme de cartes plastifiées munies de bandes magnétiques contenant diverses informations et depuis peu, sous forme dématérialisée grâce au smartphone.



Dans le domaine du transport ferroviaire de marchandises, on utilise le terme de « lettre de voiture » pour désigner le document délivré par le transporteur et contenant le détail des instructions pour l'expédition d'un lot de marchandises. Ce document n'est pas à confondre avec le bon de livraison qui liste les produits reçus lors de la livraison. Suivant le trajet à effectuer, la lettre de voiture présente un caractère national, international ou unique, terme signifiant qu'elle permet son usage dans n'importe quel pays. La version papier fait de plus en plus place à la version électronique. L'immédiateté d'accès à la lettre de voiture via une plateforme centralisée évite les frais d'envoi et de recherche fastidieuse concernant les envois visés. Ce document n'est pas à confondre avec les lettres que Mr Voiture adressait aux dames qu'il courtisait et qui faisait l'objet de lecture commentée dans les salons parisiens.



Reproduction d'un guichet à l'écomusée du cheminot veynois (Veynes, 05, France) (2018)

Au début, la délivrance des titres de transport ferroviaire se faisait au guichet des gares, terme désignant de petites ouvertures à hauteur d'appui par laquelle on peut faire passer quelque chose et munies d'un système de fermeture. Le mot d'origine scandinave « vik » signifiant cachette arrive dans nos contrées sous dénomination « viket » avec la double signification de petite entrée ou de verrou et donnera naissance au mot guichet. L'automatisation est également intervenue dans ce domaine avec les distributeurs automatiques. L'électronique va accélérer le processus d'évolution en telle sorte que les distributeurs actuels dans les chemins de fer avec paiement par carte bancaire sont dépassés avec l'arrivée des paiements par mobile. Pas le temps pour nos autorités ferroviaires d'avoir pu amortir les 40 millions d'euros investis dans les nouvelles bornes de délivrance de billets.

La nature humaine poussant certains utilisateurs à la fraude, il a fallu se résoudre à mettre en place un service de contrôle dans les transports ferroviaires. L'agent chargé du contrôle dans les transports perforait les billets pour attester du contrôle au moyen d'une poinçonneuse (du latin pungere, piquer). La personne physique se fait parfois aider dans ce domaine par des appareils tels que des tourniquets actionnés par le justificatif de transport, ce qui ne suffit pas toujours pour assurer le contrôle. Certains usagers agiles parviennent en effet à sauter au-dessus des appareils de contrôle. Dans ce domaine aussi, la mécanique et l'électronique ont fait évoluer le service. Il est loin le temps du poinçonneur des lilas dont Gainsbourg avait chanté le triste sort du temps de ma jeunesse.

Pierre Tel, Illustrations Philippe Chavet.

BONNE ANNÉE 2021!

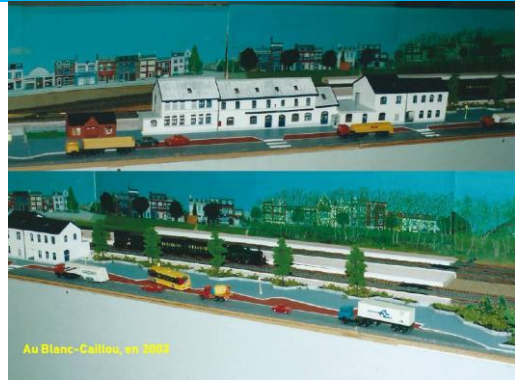
Calendrier de l'Avent

Avec un nouveau forum de discussion mis en place au mois de novembre, et le fait que nous n'avons pas pu commencer à fêter dignement les 20 ans de notre association, nous avons mis en place un calendrier de l'Avent dans lequel chaque membre a pu découvrir chaque jour en décembre une photo retraçant les activités passées de notre association. En voici quelques-unes.



Super Spaghetti au Centre-Catroux, en 2003

2003



Au Blanc-Catroux, en 2003

2003



Atelier aérographe, le 26 juin 2018, avec « Les Maquettes D'abord asbl »

2018



Bourse du 27 mai 2018

2018



2009



PO à TALAÉ
04 novembre 2017

2017



Voyage en Suisse, Alp-Grüm - Gruyère - Boucle de Brusio - St.-Moritz, juin 2013

2013



Expo Charleroi, 24 juin 2011

2011

Modélisme : Restauration d'une rotonde

Je me suis décidé, en cette période de pandémie et comme j'ai un peu plus de temps, de ressortir une boîte que j'avais presque oubliée.

C'est au mois de décembre 2013 qu'un membre a mis en vente, sur le Forum du N (belge), une rotonde endommagée et une boîte Faller 2118. Il l'avait achetée pour son réseau, mais il s'est avéré que cette maquette était trop grande pour celui-ci.

Comme j'étais intéressé, je me suis laissé tenter.

À la réception de cette maquette, je me suis rendu compte qu'elle n'était pas en très bon état. Mais j'aime les défis et je l'ai achetée.

Chez moi, je me suis empressé de l'examiner sous toutes ses formes.

Je voulais commencer par la toiture. Quelle catastrophe !

Je ne sais pas où cette maquette avait été entreposée, ni qui l'avait assemblée et si on ne l'avait pas jetée contre un mur ! Le collage des pièces n'était pas soigné. La colle débordait des pièces et celles-ci ne correspondaient pas entre elles. De plus, elles étaient déformées par la chaleur du soleil. Les supports des toitures étaient brisés. Il manquait les gouttières, les cheminées pour l'évacuation de la vapeur, certaines lucarnes et leurs cheminées d'aération.



Ma première idée fut de la jeter au container. Toutefois, je me suis lancé dans l'aventure.

Il m'a fallu acheter une boîte Faller 222118 pour compléter les superstructures du toit. J'avais, donc, deux stalles supplémentaires.

J'en arrivais à 12. Le chantier devenait conséquent.

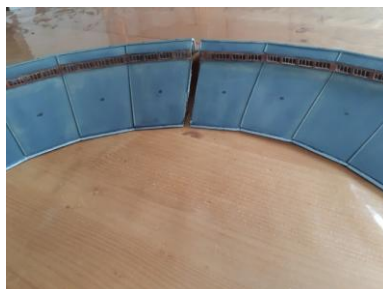
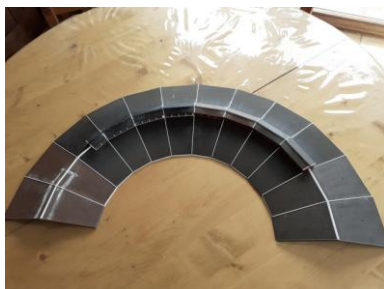
La construction pouvait commencer. Tout d'abord redresser les pentes du toit au décapeur thermique. Le résultat n'est pas celui que j'espérais. Pas évident du tout.

Renforcer les supports du toit qui avaient été cassés avec du plasticard de 3 mm d'épaisseur. (C'est ici que je me suis demandé si, effectivement, cette maquette n'avait pas été jetée contre un mur).

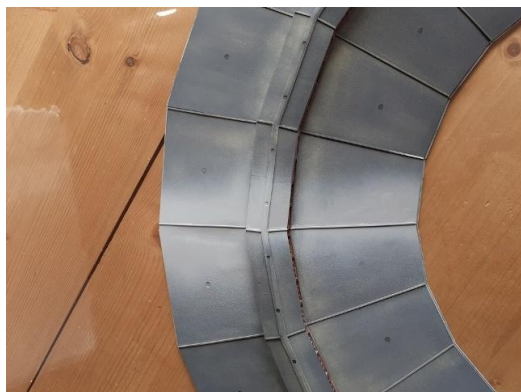
Vous avez une vue ci-dessus du collage ! De plus, les toitures sont tenues par des tenons. Ceux-ci avaient été montés à l'envers. Il a fallu les scier. Exemple également sur la photo précédente.

Comme les pièces du toit ne correspondaient pas entre elles, j'ai caché les « misères » avec des profilés Evergreen 132 (0,75 x 1 mm).

Pour les gouttières, il a fallu les créer de toutes pièces. J'avais un modèle dans la boîte de construction. Avec ma Proxxon, j'ai découpé des profilés Evergreen 223 (2,4 mm) dans le sens de la longueur. Ce fut un moment de joie extrême !

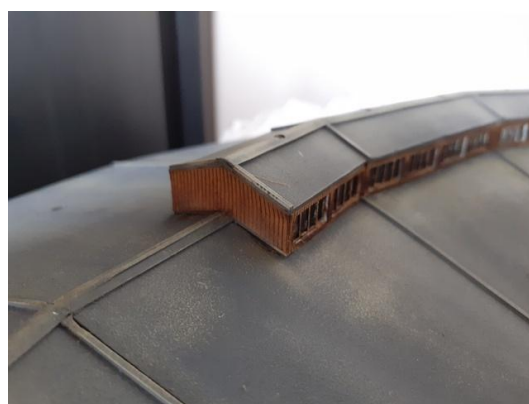
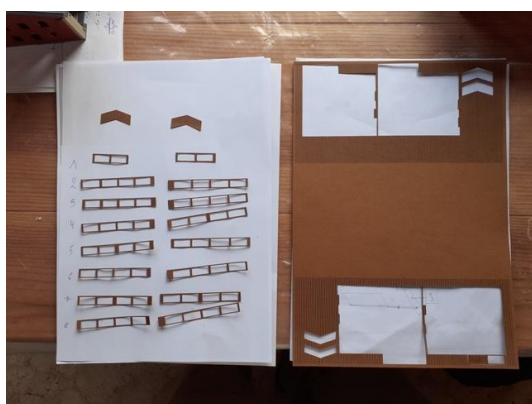


Cette maquette était tellement « tordue » que lors du montage, j'ai remarqué que la toiture ne correspondait pas avec les murs. La solution fut de scier celle-ci en deux.



Je ne vous raconte pas les difficultés que j'ai eues pour « recoller les morceaux ». Voici la vue après le recollage.

N'aimant pas le côté « plastique » des flancs des lucarnes, j'ai décidé de les recouvrir avec une imitation de planches de bois. Je me suis tourné vers la Crafty en imprimant des lignes noires espacées de 1 mm sur du fin carton brun foncé. Ensuite, toujours avec la Crafty, j'ai découpé des bandes de papier en suivant les ouvertures des fenêtres.



Je ne sais pas pourquoi la photo est déformée. Cette déformation n'apparaît pas sur la maquette.

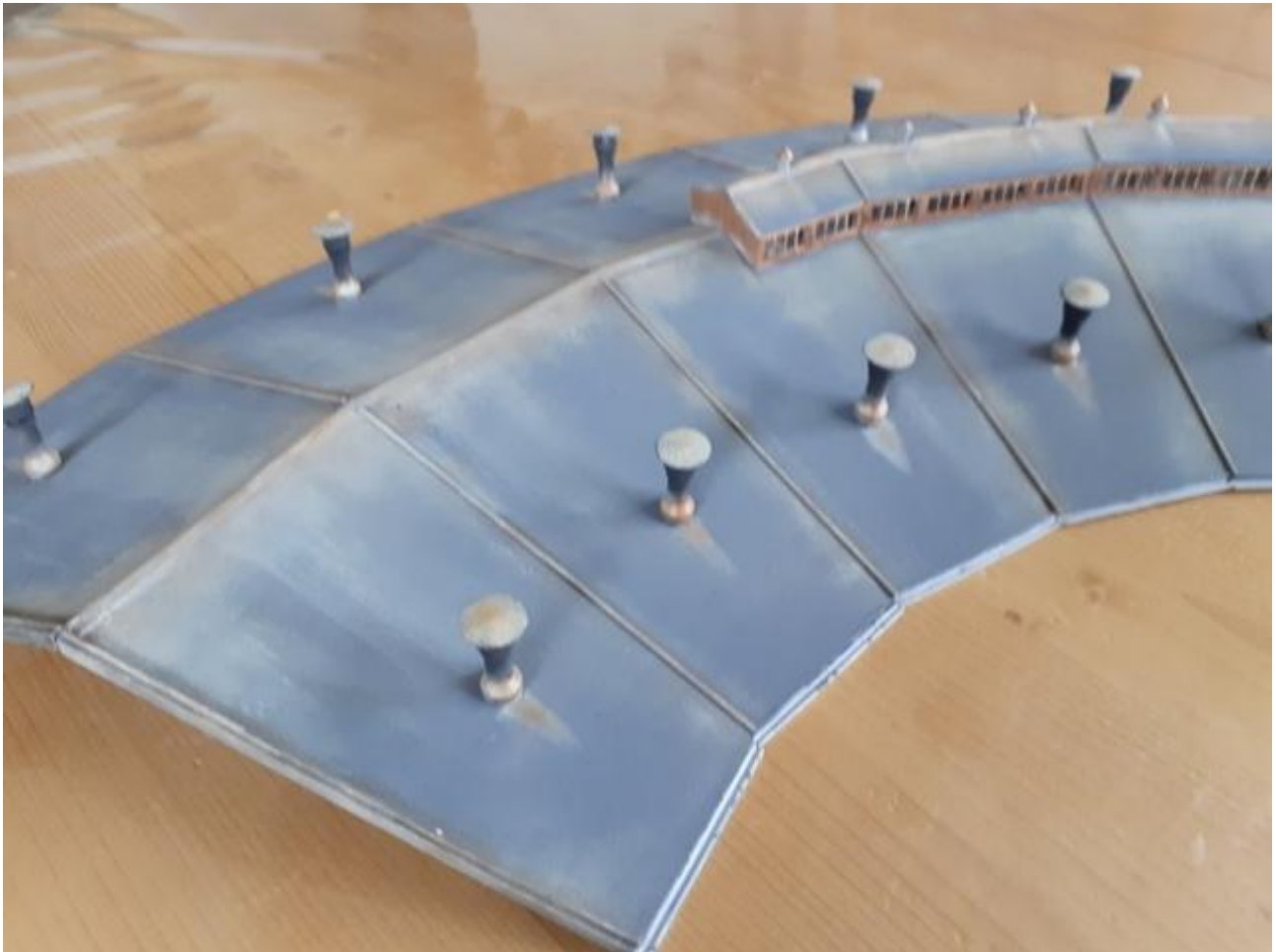
La plupart des aérateurs de lucarnes manquaient à l'appel. Ici aussi, j'en avais dans les boîtes Faller qui pourraient servir de modèle. Mais comment les reproduire ? J'ai eu la chance d'en parler avec Olivier (Borsu). Celui-ci a reproduit les aérateurs en 3D.



Les cheminées d'évacuation de la vapeur étaient trop petites à mon goût. Je voulais en monter des plus imposantes malgré qu'elles ne fussent pas prévues sur la maquette. Mais c'est un coup de cœur ! En fouillant sur Internet, j'ai trouvé les plans d'une ancienne cheminée du dépôt de Jemelle. Comme j'étais très satisfait du travail d'Olivier, celui-ci m'a également reproduit ces cheminées. Pour les maintenir sur le toit, j'ai inséré des morceaux de profilés Evergreen 223 (2,4 mm) dans le « tube » de la cheminée.

La toiture a été peinte avec une première couche de Surface Primer (L) Tamiya Gray en bombe. Ensuite, une couche de Dark Grey XF 24 Tamiya à l'aérographe. Pour les cheminées, j'ai utilisé de la Tamiya XF 1 Flat Black. La patine a été exécutée en dry brush avec de la couleur à l'huile diluable à l'eau de Winsor et Newton « Artisan » en mélangeant du Titanium White, du Naples Yellow Hue et du Burnt Sienna. Je n'ai pas de recette pour le mélange des couleurs de la patine. Ce fut exécuté à l'œil.

Vue de la toiture terminée.



La suite au prochain numéro.

Luc De Vleeschouwer

Le bêtisier 2020



Le train masqué avec distanciation entre les voitures du convoi



Des bus sur des wagons porte-autos...

08:30	+67°	09:37	Chambre Réveil
11:10			Activité Physique
Supprimé			
17:45	En approche		Salon Coronapero
20:53			Chambre Netflix

Une façon de résumer les journées avec nos apéros en ligne



Association des Modélistes Ferroviaires de Braine-l'Alleud asbl

L'Association des Modélistes Ferroviaires de Braine-l'Alleud (AMFB asbl), née en 2001 à l'initiative de quelques amoureux du train miniature, compte aujourd'hui plus de 60 membres. Ceux-ci peuvent se rencontrer 3 fois par semaine dans le but de faire rouler leur matériel, d'apprendre les techniques nouvelles, de travailler sur un réseau.

Jusque début juillet 2020, notre club possédait un réseau à l'échelle N. Ce réseau modulable était conçu pour participer aux expositions.

Fin 2017, nous avons commencé la construction d'un nouveau réseau à l'échelle HO 2 rails. Celui-ci est également modulable, et a été transporté vers nos nouveaux locaux. La base existante sera transformée afin d'accueillir également le réseau 3 rails.

Nous poursuivons maintenant les études préalables à la construction de nos nouveaux réseaux.

Le réseau représentant la gare de Braine-l'Alleud a été démonté, mais la gare a été préservée. Il faudra cependant la restaurer avant de pouvoir l'exposer à nouveau.

Par mail, vous pouvez obtenir notre trimestriel qui vous permettra de visionner toutes les activités de notre association.

Intéressés ? N'hésitez pas à nous rejoindre. Venez retrouver le plaisir du modélisme dans une ambiance sympathique et joviale.

C'est le rendez-vous des amoureux du rail miniature !



Local : A.M.F.B asbl — Rue Longue, 34 – 1420 Braine-l'Alleud

Jours d'ouverture :

Mardi de 10 h à 18 h et de 19 h 30 à 23 h 30 => Journée de travail, circulation des trains

Jeu de 19 h 30 à 22 h 30 => Soirée de travail

Dimanche de 10 h à 12 h 30 => Circulation des trains

Site Internet : www.amfb.be



PRESIDENT FONDATEUR HONORAIRE : Claude Van Wageningen

Contacts :

Président : Philippe Chavet Tél : 02.212.81.58
Gsm 0475.35.11.70
Email : pchavet@hotmail.com

Secrétaire : André Vandervorst Tél : 02.385.11.74
Gsm 0471.46.63.36
Email : vdv.papy@gmail.com

Coordinateur : Didier Gauthier Gsm 0474.09.17 .67
Email : gauthiertchouf@gmail.com



En partenariat avec le



N° entreprise : BE 0485 046 875

RC : NivellesAdministration : AMFB asbl, Rue Longue 34 à 1420 Braine-l'Alleud/Editeur responsable : Guy Gérard/Rédacteur en chef : Philippe Chavet/ISSN : 2506-6986/Ne pas jeter sur la voie publique