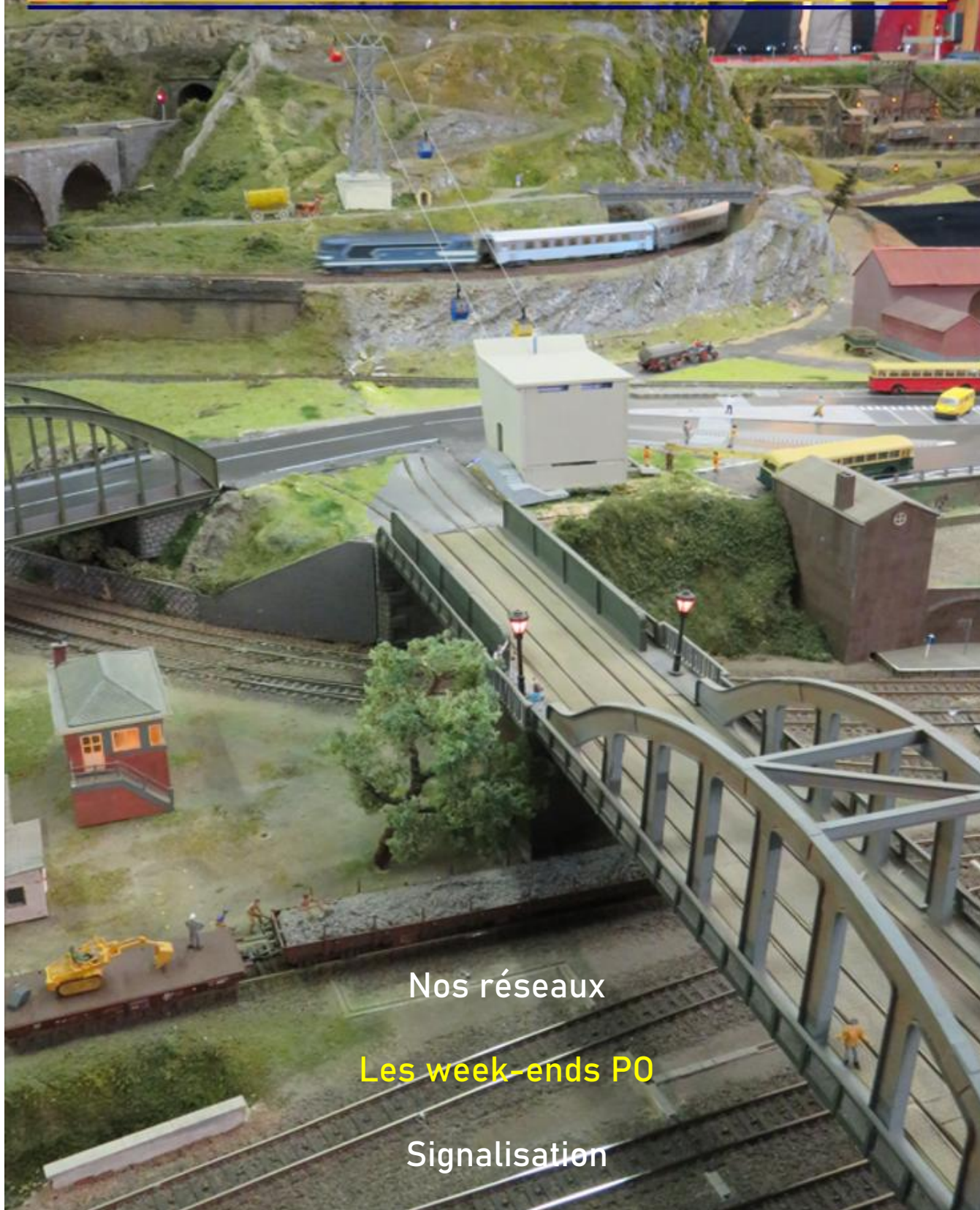


Allez à la gare ... de l'AMFB N°29

Président-Fondateur Claude Van Wageningen



Nos réseaux

Les week-ends PO

Signalisation

Sommaire de cette édition

ÉDITORIAL.....	2
NOUVELLES DES RESEAUX.....	3
NOTRE WEEK-END PORTES OUVERTES EN IMAGE.....	5
L'EXPO DE TRAINS MINIATURES A L'ALAF.....	7
MAQUETTE D'ANCIENNES LOCOMOTIVES ET CONTEXTE HISTORIQUE / 5.....	8
HISTOIRE DE MOT FERROVIAIRE : SIGNALISATION.....	9
AGENDA.....	11

Photo de couverture : Une toute petite partie du grand réseau de nos amis de l'ALAF à Ougrée - Octobre 2022

Éditorial

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

Voici un nouveau numéro de votre trimestriel favori. Comme vous pourrez le lire, celui-ci sera beaucoup consacré à nos week-ends portes ouvertes (qu'il conviendrait de renommer, pour l'AMFB, en « Exposition de trains miniatures » pour le grand public à partir de l'année prochaine).

Une fois n'est pas coutume, j'ai décidé de consacrer la couverture aux réseaux de nos amis de l'ALAF, qui eux aussi réalisent un excellent travail.

Mais ne nous voilons pas la face, les mois à venir vont être difficiles. Après le Covid, c'est la hausse des prix e.a. des charges et de notre loyer, qui nous plongent dans l'incertitude. Rien ne nous est épargné ! Si vous n'avez pas encore entendu parler de la crise énergétique, c'est que vous vivez vraiment sur une autre planète. Notre propriétaire, le CPAS de Braine-l'Alleud, est revenu vers nous et nous demande de faire preuve de sobriété énergétique. Rien d'impossible, nous devons répondre rapidement en mettant en place des actions concrètes. Pas si évident, mais en espérant qu'on en restera là...

Toute autre chose : j'entends dire de la part de quelques membres qu'il y a beaucoup de problèmes sur les réseaux du club. De mon côté, je préfère voir le verre à moitié plein. La mise au point de nos réseaux n'est pas une mince affaire, et nous sommes là pour relever les défis. Le réseau 2R est opérationnel, la configuration de Train Controller nous a donné du fil à retordre avant la PO. Mais il n'y a absolument rien d'anormal. Le réseau 3R a bien démarré, mais Rome ne s'est pas faite en un jour, la gare cachée avec de multiples voies non plus. Le réseau N a effectivement rencontré pas mal de problèmes, mais grâce au travail acharné des membres de l'équipe, tout cela est maintenant en voie de stabilisation. Quant au réseau 'Enfant', il fait le job. Dommage que la plupart des membres s'en désintéressent...

Comme vous pouvez le voir, je m'occupe de rédiger votre petit journal favori dans le train au petit matin !

Je tiens à remercier les membres qui s'impliquent activement dans les activités du club, que ce soit à l'occasion du week-end PO, ou mieux encore, tout au long de l'année !

Philippe Chavet, président

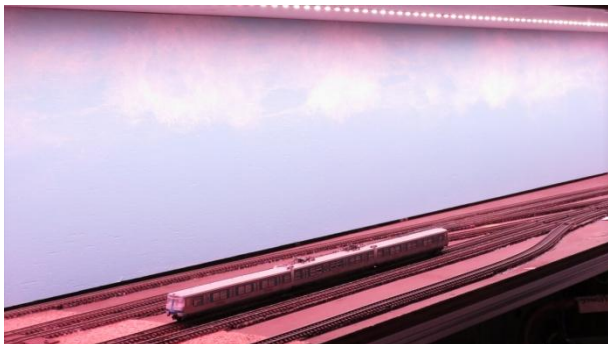
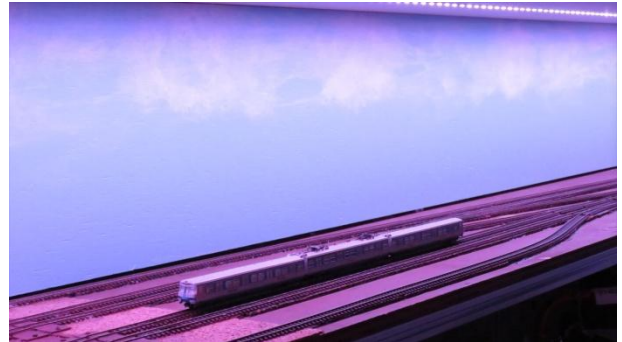
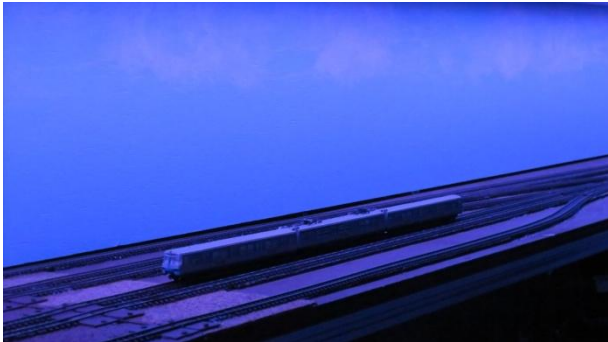


Nouvelles des réseaux

Travaux sur le réseau N

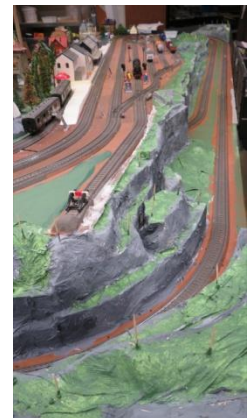
Les problèmes rencontrés se résolvent petit à petit. Les chasseurs de fantômes ont pris le dessus. Les condensateurs ont fait de la résistance, donc on a mis des diodes. 😊

L'ascenseur se met en place, et on pense de commencer à faire passer les trains par la plateforme de ce dernier, sans pour autant entamer les ascensions dans l'immédiat. La pose du ballast a commencé dans la boucle 'Nord', et l'ambiance lumineuse commence à scintiller.



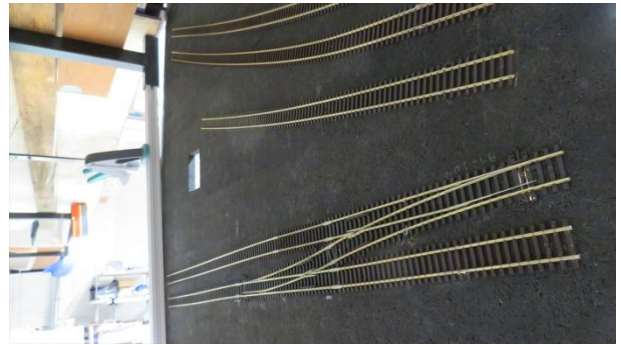
Travaux sur le réseau « Enfant » :

Le travail de nos décorateurs a repris de plus belle après la petite pause suite à notre week-end PO. Ils s'attaquent à présent à la seconde moitié, où il faut faire la décoration avec rochers et arbres.



Le réseau HO 2 rails :

Les travaux de construction du niveau supérieur ont bien débuté. La boucle de retournement a été installée, et la planche du module 1 est retournée pour y installer le câblage. Son placement définitif devra attendre que la partie Car system soit installée (voir ci-dessous).



Le réseau HO 3 rails :

On travaille à résoudre les petits soucis de signalisation. Les trains roulent, mais il y a quelques détections fantômes qui restent à résoudre. Pour le futur niveau supérieur, il faudra encore attendre un long moment.

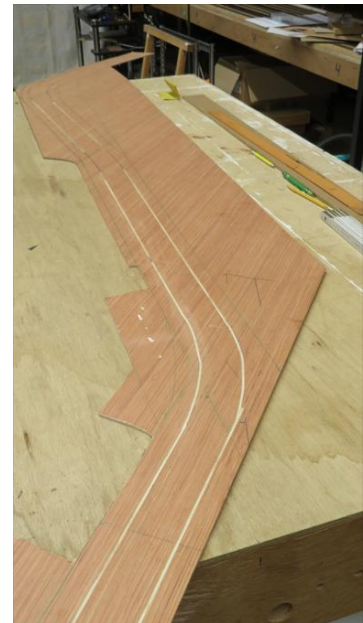


Avec en prime, des arrêts sur image de la caméra embarquée !

Le réseau Car system :

Un petit nouveau dans la bande commence à faire son nid : c'est le réseau Car system. C'est celui qui permettra de faire circuler voitures, bus et camions.

Comme il doit s'imbriquer entre les niveaux des différents réseaux, il est temps de s'y mettre avant qu'il ne devienne impossible d'y accéder.



Notre week-end portes ouvertes en image

Les 20 et 21 août derniers, vous avez été nombreux à nous rendre visite lors de notre premier week-end portes ouvertes après Covid et dans nos nouveaux locaux. Retour en image sur ce week-end festif.



Nos membres ont eu à cœur d'exposer leurs réalisations



Nos trains sur les réseaux 2R/3R



On s'active autour du réseau N



Merci aux membres du club de Verviers



Nos amis de l'ALAF, toujours fidèles



Nos nombreux visiteurs profitent de la terrasse



Un des nombreux diaporamas exposés



Nos décorateurs à l'oeuvre



Les enfants toujours super heureux de pouvoir faire rouler les trains





L'aide de nos épouses et amies est toujours très précieuse



La dreamteam du barbecue ... à distance !

L'Expo de trains miniatures à l'ALAF

Et la traditionnelle expo de trains miniatures de nos amis de l'ALAF à Ougrée a eu lieu 1 mois plus tôt que d'habitude. C'est toujours un bon moment entre amis, très intéressant à voir et à revoir. Sans compter le succès qui est chaque fois au rendez-vous ! Voici quelques photos prises à cette occasion.





Maquette d'anciennes locomotives et contexte historique / 5

Voici la suite de l'article concernant les maquettes d'anciennes locomotives.

Amateur de maquette ferroviaire et navale, Pierre T. a le plaisir de vous présenter quelques maquettes d'anciennes locomotives dans leur contexte historique, maquettes faites main et de toutes pièces par lui-même.

Locomotive type tender



Une locomotive-tender emporte sur sa caisse les réserves d'eau et de combustible sans tender tracté. Cette machine présente des conditions favorables pour la marche arrière et pour l'adhérence sur voies. Elle permet l'économie d'un tender. L'autonomie de la locomotive est réduite vu la limitation des réserves d'eau et de combustible. Elle sera utilisée principalement comme machine de manœuvre et train de banlieue.



Histoire de mot ferroviaire : Signalisation

Lorsque l'on veut indiquer quelque chose à quelqu'un, on utilise un élément matériel appelé signal dérivé du latin signum qui a également donné naissance au mot seing (cachet)

Dès l'arrivée des trains dans notre paysage, les compagnies ferroviaires ont très vite compris qu'il fallait assurer la sécurité des convois et de son environnement. Si un garde précédait les premiers convois ne roulant guère plus qu'à du 6 km/h, cette situation ne pouvait durer avec la vitesse croissante des trains. La sécurité sur les rails devait empêcher le déraillement ou la collision avec un autre train ou un autre véhicule lors du croisement avec le réseau routier. La première forme de sécurité s'est matérialisée par des gardes placés le long des voies, qui agitaient des drapeaux ou des lanternes pour avertir le conducteur d'un danger potentiel. Le coût de ce personnel a amené les compagnies ferroviaires à recourir à un système de régularisation fixe dès 1840. Il devait donner aux conducteurs des indications de voie libre, de ralentissement ou d'arrêt. Le système fut ensuite complété par des signaux d'avertissement.



L'arrêt était matérialisé par un disque rouge amovible ou un verre rouge placé devant une lanterne précédé d'un disque amovible actionné manuellement par câble. Le ralentissement s'est d'abord matérialisé par un disque vert indiquant au conducteur de ralentir sa vitesse à 30 km/h pour un train voyageur ou 15 km/h pour un train marchandise. Un signal blanc signifiait une voie libre. D'autres signaux apparurent le long des voies

principalement pour informer les conducteurs qu'ils rencontreraient un autre signal plus loin. On installa ainsi le carré à damier rouge et blanc pour annoncer un disque rouge et le damier vert et blanc précédant un disque vert.



Lorsqu'une voie ferrée coupait un axe de circulation autre que ferroviaire, un système spécial de signalisation fut installé pour prévenir les collisions ; il comprend généralement des barrières amovibles avec un poteau comportant un feu rouge clignotant et un signal sonore pour annoncer l'arrivée imminente d'un train.

Avec l'augmentation du trafic ferroviaire, on introduisit un système de cantonnement pour éviter la collision de train roulant à des vitesses différentes avec l'introduction du sémaphore à bras pour une meilleure visibilité du signal.

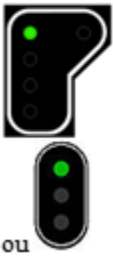





À partir de 1920, on électrifia progressivement la signalisation ferroviaire en modifiant la signification des couleurs. Par crainte d'erreur avec d'autres sources lumineuses, le blanc fut remplacé par le vert pour l'indication de voie libre. La présence d'un feu jaune invitait le conducteur à ralentir la vitesse du train. Sur les voies de service, le vert est remplacé par le violet.

La configuration des panneaux de signalisation lumineuse est spécifique aux deux genres de mouvement de train : grand mouvement pour la marche normale et petit mouvement pour la marche à vue.

On distingue également deux régimes de grand mouvement

Le régime de voie normale : les signaux sont placés en Belgique à gauche de la voie et l'éclairage des feux est fixe

Le régime de contre-voie : les signaux sont implantés à droite de la voie parcourue et les feux sont clignotants.

Voie normale	Explication	Contre-voie
	<p>Vert : autorise le passage en grand mouvement ; le signal suivant est ouvert sans restriction ou est un signal avertisseur.</p>	
	<p>Deux-jaunes : autorise le passage en grand mouvement, le signal d'arrêt suivant est fermé ou est ouvert en petit mouvement (Rouge + blanc), ou encore ce signal-ci ne « connaît » pas l'état du signal suivant, il n'y a pas de lien entre les deux (par exemple en entrée ou en sortie de gare). Le conducteur considère dans tous les cas que le signal d'arrêt suivant est à l'arrêt.</p>	
	<p>Rouge : impose l'arrêt.</p>	

Extrait de la signalisation lumineuse sur le réseau Infrabel (Contre-voie = Feu clignotant)



Pour rappeler aux conducteurs l'existence d'une signalisation existante, on a installé un système qui donne en cabine un signal sonore

Pour une voie libre, indication du bon fonctionnement de la signalisation

Pour une voie fermée, le conducteur doit appuyer sur le bouton d'acquiescement pour confirmer la présence du signal de voie fermée. En l'absence de confirmation, un système automatique de freinage est enclenché.

Le système consiste à installer entre les voies, une barre métallique appelée crocodile qui envoie l'information au convoi par l'intermédiaire d'une brosse métallique située sous la locomotive.

Avec l'arrivée des trains à grande vitesse, il est normal que l'on ne puisse plus se fier à une signalisation installée le long des voies. On a introduit dans la cabine des locomotives des écrans qui permettent aux conducteurs de prendre connaissance des signaux à respecter.

Les progrès de l'informatique permettront de remplacer de plus en plus les conducteurs par une conduite automatisée des trains réalisée alors depuis des centres de contrôle.

Les beaux chandeliers rencontrés le long des voies ferrées sont destinés à la ferraille, certains plus chanceux trouveront une place dans les musées.

Auteur : Pierre Tel - Illustrations : SNCB, Infrabel et Chemin de Fer du Bocq

Agenda

En jaune, dates importantes, nouvelles dates ou modifications

Dimanche 02 avril 2023 : Bourse d'échange de l'ALAF, rue de Berloz à 4000 Sclessin (Liège)

Merci à tous nos visiteurs qui se sont déplacés afin de venir admirer nos réalisations à l'occasion de notre week-end portes ouvertes !

Partager avec vous notre passion est pour nous une grande satisfaction, et un réel plaisir !



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 50 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.

Lorsque le club était installé rue Fosse au Sable, des échelles et des technologies différentes étaient représentées par des réseaux opérationnels ou en cours de montage : deux grands réseaux HO 2rails et 3rails, dont un reprenant à l'échelle la gare de Braine-l'Alleud, un réseau HO 3rails « enfants » en trois modules pour les activités de braderie ou marché de Noël, un réseau N modulable en construction et un réseau à l'échelle Z opérationnel.

Les travaux en cours pour la reconfiguration en profondeur des réseaux, surtout HO et N, ont été interrompus par le déménagement du club à son adresse actuelle Rue Longue. Le COVID ayant contraint l'arrêt de toute activité, c'est par vidéo-conférence que les grandes idées ont germé afin de profiter des nouveaux locaux et de leur disposition plus favorable. La revisite des plans a débouchée sur une refonte complète de ceux-ci, sauf en ce qui concerne le réseau « enfants » qui a pu rouler très rapidement et fait actuellement peu neuve en matière de décors, ainsi que pour le réseau Z qui évolue à son rythme, mais « hors les murs ».

Bien sûr, un maximum des moyens disponibles suite aux démontages sont réutilisés, à tous niveaux. Ainsi, la gare de Braine-l'Alleud trône sur le réseau « enfants » pour le plus grand bonheur de tous ! ». Ces réseaux veulent proposer des idées innovantes et inédites... comme un ascenseur pour trains complets, sur trois niveaux, à l'échelle N, une boucle combinée aux échelles HO et N sur sept niveaux, un funiculaire en N, et d'autres surprises en gestation et défis à relever.

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

Jeudi de 10 h à 18 h => Journée de travail

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

La circulation des trains n'est pas toujours garantie suite aux travaux sur nos réseaux.

Site Internet : www.amfb.be



PRESIDENT FONDATEUR : Claude Van Wageningen

Contacts :

Président :

Philippe Chavet

Tél : 02.212.81.58

Gsm 0491.35.95.51

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/Éditeur responsable : Guy Gérard/Rédacteur en chef : Philippe Chavet/ISSN : 2506-6986/Ne pas jeter sur la voie publique