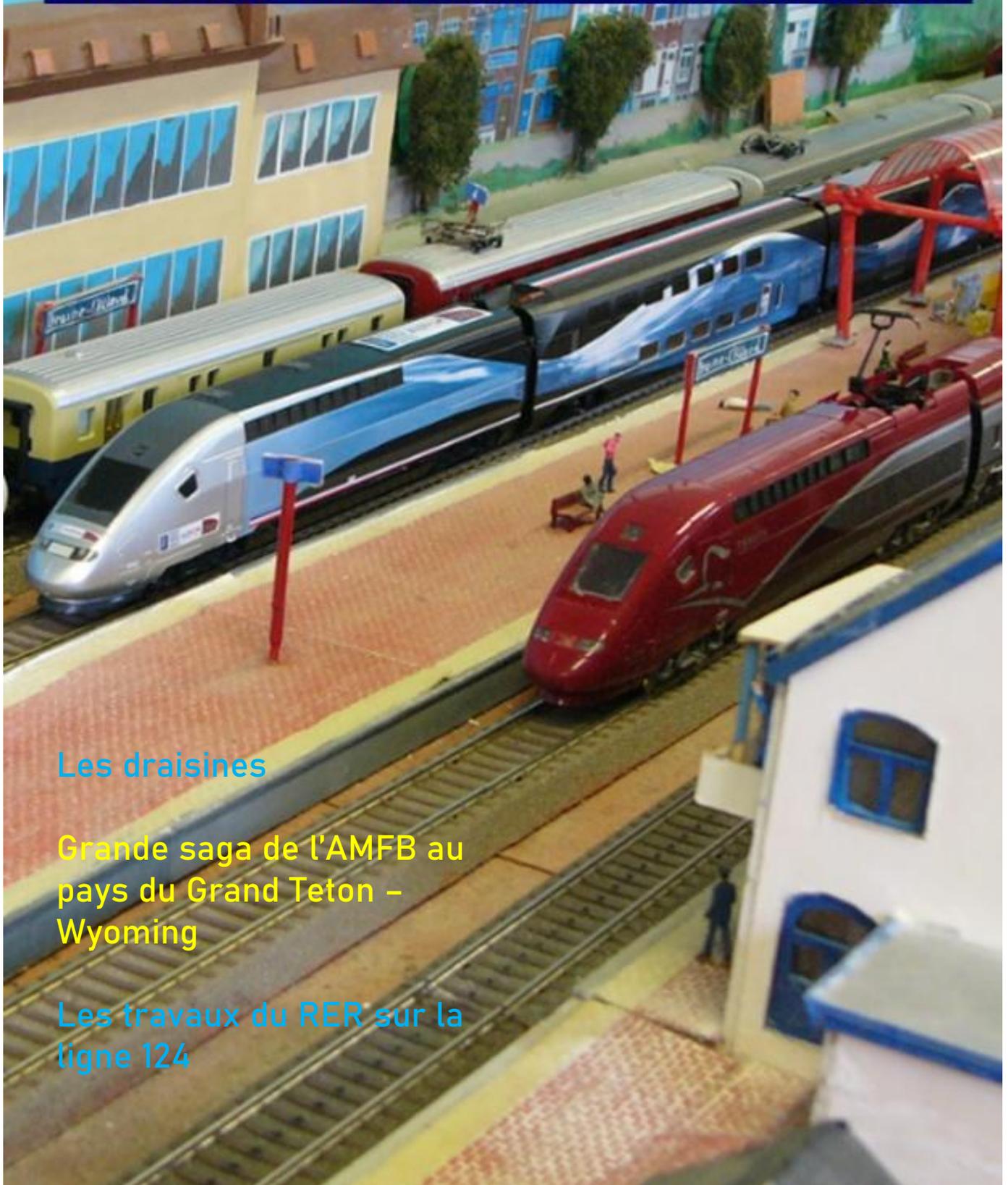

Allez à la gare ... de l'AMFB N°23

Président-Fondateur Claude Van Wageningen



Les draisines

Grande saga de l'AMFB au
pays du Grand Teton –
Wyoming

Les travaux du RER sur la
ligne 124

Sommaire de cette édition

ÉDITORIAL ET DECES DE NOTRE AMI RENE CLAUS.....	2
NOUVELLES DES RESEAUX.....	3
APPEL AUX SYMPATHISANTS.....	7
NOTRE AMI JOËL PART A LA RETRAITE	7
DES NOUVELLES DU CHANTIER RER SUR LA LIGNE 124.....	8
HISTOIRE DE MOT FERROVIAIRE: DRAISINE	10

Photo de couverture : En réalité, si nous avons déjà vu des Thalys à BL'A, il n'y a qu'à l'AMFB que le TGV du record du monde de vitesse (574,8 km/h en avril 2007) est passé.

Éditorial et Décès de notre ami René Claus

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

On parle encore beaucoup du Covid, malheureusement tous les problèmes de santé qui ont toujours existé n'ont pas disparu pour autant. C'est ainsi que nous avons appris le 16 janvier dernier le décès soudain de notre ami René Claus. Il est décédé d'un arrêt cardiaque, à l'âge de 66 ans. C'est Franco C., que l'on connaît aussi très bien, qui nous en a avertis.

C'est donc l'un des fondateurs de notre association qui disparaît. Même s'il avait pris du recul ces derniers temps, nous n'oublierons pas ce qu'il a réalisé pour le club. Ancien collaborateur aux forges de Clabecq, il nous a fait bénéficier de ses compétences. Notons également son investissement pour les réseaux enfants (l'ancien, comme le nouveau quand nous l'avons réceptionné), et ses nombreuses présences lors de nos participations aux activités de notre association. Merci à René pour toute l'aide qu'il nous a apportée !



Bien sûr, suite à la disparition de certains de nos membres ces derniers mois, et surtout grâce à nos projets de construction de réseaux (voir les articles dans cette édition), on ne vous cache pas que toute nouvelle 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 attendre la réouverture...

Continuez à faire attention à vous et à vos proches !

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

Nouvelles des réseaux



Grande saga de l'AMFB au pays du Grand Teton – Wyoming (4.197 m)



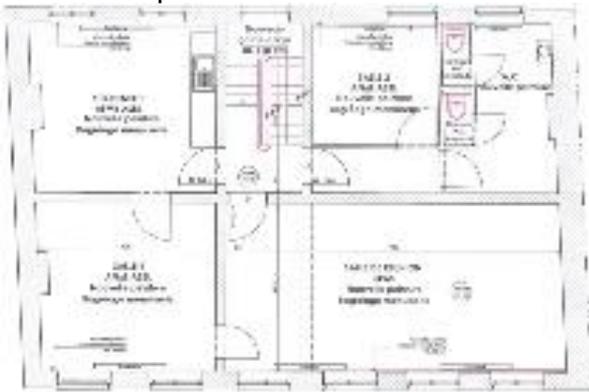
Préambule - comme il se doit, une saga légendaire « Fornaldarsögur », commence toujours par une introduction suivie de longues péripéties afin de meubler les longues soirées d'hiver, et mêle légende et merveilleux. Du moment qu'elle se termine bien, commençons la nôtre !

Il était donc une fois, un nid de ferrovipathes niché au creux de la cité brainoise... Comme les abeilles au printemps, il fallut, au grand dam des membres de l'essaim, prévoir de s'agrandir, d'anticiper la fin d'un nid douillet, mais étroit et destiné à d'autres fins, et donc de déménager. Après de longues recherches, d'espoirs et de déceptions (la saga est ici écourtée volontairement pour renvoyer aux Newsletters idoines), le destin a souri Rue Longue 34 à Braine-l'Alleud.

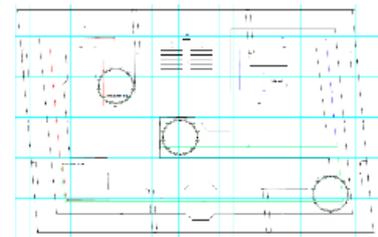


Certes ambitieux, un tel déménagement se heurta à quelques petits soucis de poids et d'encombrement, balayés par une organisation exemplaire et une équipe enthousiaste et efficace (ici aussi la saga renvoie à la Newsletter ad hoc...). Comme toujours, on accumule : tris et choix douloureux se sont imposés. Moment idéal pour refaire le monde et les inventaires, tant attendus par certains, enfin allégés du fardeau de stocks divers et variés, et par d'autres, accueillant généreusement le « précieux » à garder pour des jours encore meilleurs.

Reste que d'autres défis devaient aussi être relevés. L'ambiance et les moments de convivialité devaient être choyés, les échanges humains et techniques maintenus, voire développés. Comme pour tout déménagement, il fallait pouvoir se projeter dans les nouveaux locaux, rêver de plans harmonieux. De longues tractations (on écourtera la saga) nous ont donné des locaux à usage propre et une salle à usage commun, partagée, réduisant les prétentions d'installation.



Petit à petit, malgré ce désagrément, l'usage des locaux s'est dessiné. Au lieu d'avoir le N¹ au 1er étage et le HO² au 2^{ème} étage, tous les réseaux se trouveront désormais au 2^{ème} étage, y compris le Z³ et - pour l'heure - le réseau enfant.



¹ N = échelle 1/160 ème (1 cm = 1,60 m dans la réalité), écartement entre rails = 9 mm

² HO = échelle 1/87 ème (1 cm = 0,87 m dans la réalité), écartement entre rails = 16,5 mm

³ Z = échelle 1/220 ème (1 cm = 2,20 m dans la réalité), écartement entre rails = 6,5 mm



Cette disposition a cependant deux avantages : d'une part, répondre aux besoins de convivialité et d'échanges par l'installation des communs au 1^{er} étage : un « foyer » avec cafeteria, un bureau technique et la salle de conférence partagée, et d'autre part, utiliser au mieux l'espace et renforcer la collaboration entre réseaux en les réunissant au même étage.

De là est née l'idée originale de pousser l'intégration des « p'tits trains » à un niveau jamais atteint et... unique au monde (!), celui de faire rouler trois réseaux d'échelles différentes (N et HO) et de conceptions différentes : 2 rails (N et HO en CC⁴) et 3 rails (HO en CA⁵) ou encore analogique et digital, sur un même lieu, en usant de la dimension verticale pour ce faire.



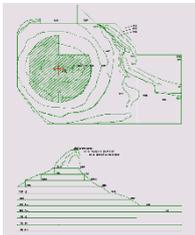
Ainsi, le N ambitionne de créer trois tableaux étagés et reliés par un ascenseur ferroviaire – unique au monde lui aussi (!!). Le HO pousse l'aventure sur cinq niveaux : deux en gares cachées, deux en voies de parade et un dans la stratosphère de la crémaillère.

Seul hic, prévoir le retournement de tous ces niveaux sur un même lieu... (on y est), car en comptant bien, l'ensemble totalise 8 niveaux.

Le vif du sujet - La démarche (1^{ère} partie)

Se donner une idée de volume et d'occupation de l'espace : les courbes de niveau

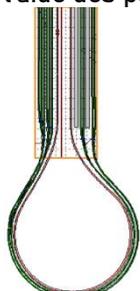
L'idée toute fraîche de superposer 7 puis 8 couches de matériel ferroviaire, ne permettait pas de donner une vue claire de sa réalisation.



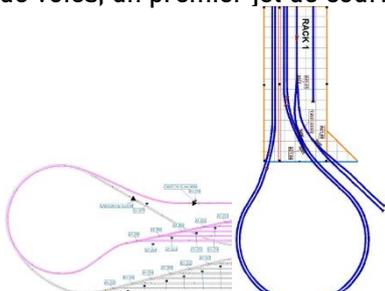
Vu les circonstances, les grands caciques de l'AMFB après pow-wow ont rapidement déterminé des niveaux (mesurés en mm à partir du pied du Module 1 HO) attribués comme suit : 760 pour le 1^{er} niveau N (N1), 880 et 980 pour les 1^{ers} niveaux HO 2 rails et 3 rails en gare cachée (HO2Rc et HO3Rc), 1080 pour le 2^{ème} niveau N (N2), 1180 et 1280 pour les 2^{ème} niveaux HO 2 rails et 3 rails en voies de parade (HO2Rp et HO3Rp), 1480 pour le 3^{ème} niveau N (N3) et finalement 2000 pour la crémaillère HO.

Restait à comprendre comment supporter et connecter chaque couche et l'ensemble. À

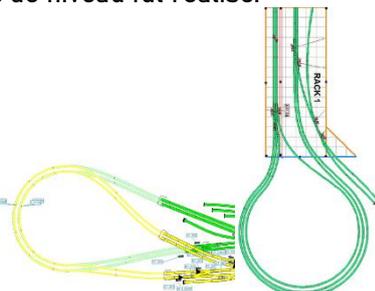
l'aide des plans de voies, un premier jet de courbes de niveau fut réalisé.



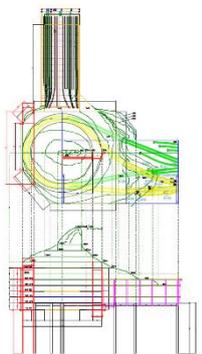
760 (N1)



880 et 980 (HO c) 1080 (N2)



1180 et 1280 (HO p) 1480 (N3)



Trouver un nom « symbolique et fédérateur » - un mont mythique hors de nos sentiers battus

Comme la louve nourrissant Romulus et Remus, fondateurs de la fabuleuse Rome, le sommet majestueux du Grand Teton au Wyoming pouvait nourrir l'ambition d'engendrer quelques idées fructueuses à la création d'un module commun fédérateur des réseaux ferroviaires miniatures. (Bon il y avait aussi le Bonnet du Grand Schtroumpf, mais ® oblige, celui moins évocateur du Doge de Venise, ou encore celui trop évocateur de Phrygie lointaine – un mont mythique pour les Shoshones – Tukudikas pouvait donc bien faire l'affaire et émerveiller nos papooses !).

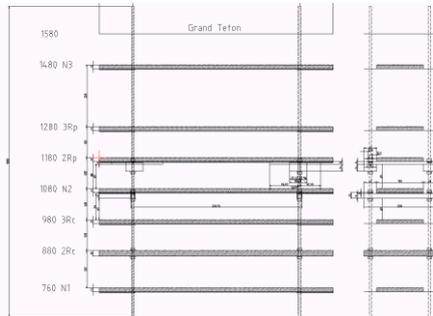


⁴ CC Courant continu – 2 rails

⁵ CA Courant alternatif – 3 rails

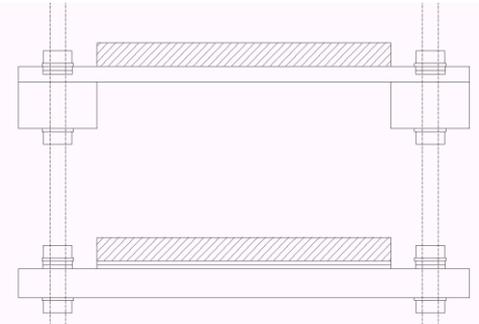
Se lancer dans un choix - les tiges filetées

La première idée venue était de bâtir un module sur base de montants en aluminium, choix du N. Très vite l'entreprise s'est retrouvée avec une forêt de pieds à consolider et avec un encombrement certain incompatible avec un accès central.



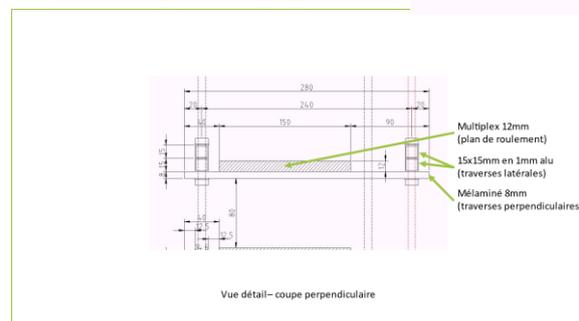
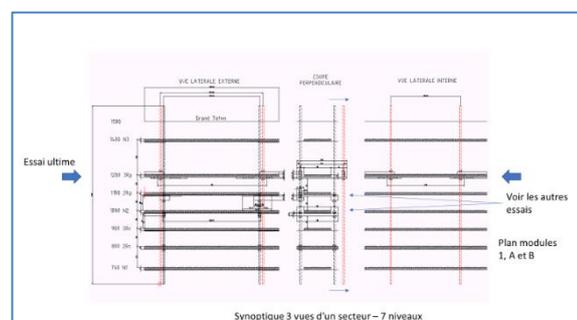
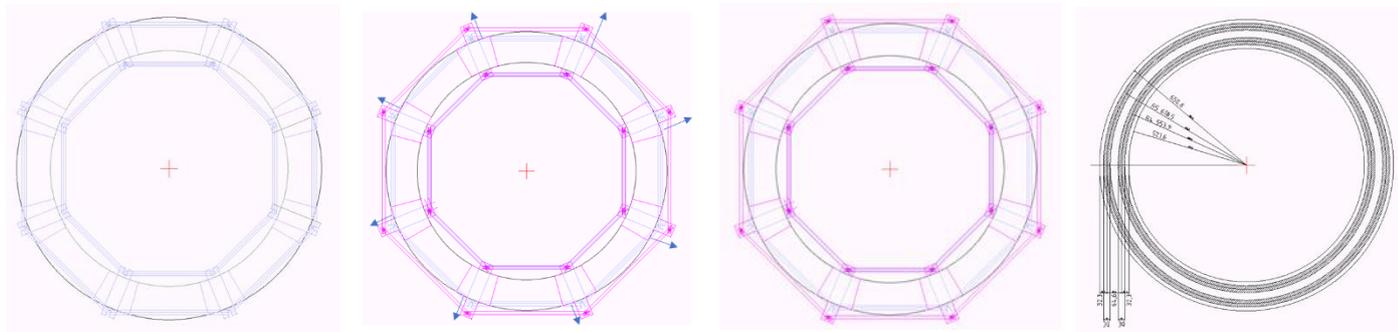
Par leurs caractéristiques propres, le choix de tiges filetées comme base d'un support n'est pas évident. Elles peuvent soutenir de fortes tractions, mais sont très sensibles à la déformation latérale et peuvent fléchir sous un poids important. Avec l'aide de plusieurs membres, une réflexion sur les aménagements nécessaires à la consolidation de l'ensemble déboucha sur

l'idée de traverses perpendiculaires et latérales, augmentées de croix de Saint-André. Ce choix permet en outre de régler finement les niveaux et de prévoir des plans de roulement « flottants », à la manière des planchers, afin de limiter les effets de déformations dues à la chaleur et à l'humidité. Un premier modèle à échelle 1/1 a permis de toucher concrètement à une solution envisageable, améliorée



par essais successifs, et présentée au CA.

Le choix définitif s'est porté sur une courbe revue aux normes HO de Märklin pour voies K en rayons R4 et R5, de plans flottants en multiplex de 12 mm supportés par 8 couples de tiges filetées de 2 m M8 (8 mm), des traverses perpendiculaires en découpes de stratifié de 8 mm et des traverses latérales en tube aluminium carré de 1x15x15 mm. Les traverses latérales extérieures ont été déportées afin de ne pas interférer avec les plans de roulement. La forme octogonale permet les entrées et sorties des voies à chaque niveau.



Confinement et cogitations - un forum actif et un fil partagé en zone « libre »

On ne pourrait oublier les fructueux échanges d'informations et d'idées surgissant d'un forum actif. Tous les membres ont cordialement été invités à s'y inscrire et à y participer. Les discussions relatives au module commun ont été placées à l'écart des réseaux, dans la zone « Réseaux et Réalisations personnelles ». Suivez le guide : <https://amfb.forumactif.com/>

Travaux préparatoires – Analyse d'accès et Analyse des supports des tiges filetées, Rapporteur, Plans

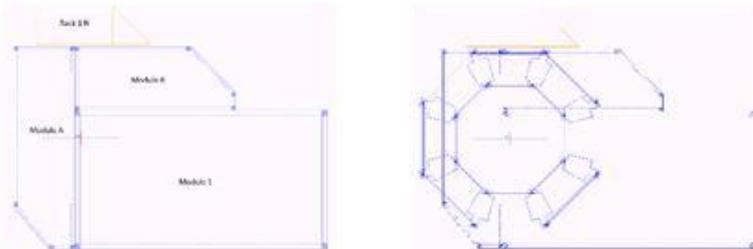
La préparation de l'installation est passée par l'analyse des points critiques, la création d'outils adaptés et l'élaboration de plans détaillés.

Parmi les points critiques, citons l'accès aux plans de roulement et de là, l'accès au centre du module commun. Ce dernier sera rendu possible en fixant un couple de tiges filetées non pas au sol, mais à une hauteur de passage suffisante, sous le niveau 760 N1, élément pris en compte lors de l'analyse des fixations des tiges filetées.

Il y a lieu de citer également les contraintes externes dues à une cheminée et la goulotte 220V située sur celle-ci, et qui nécessiteront de fixer la tige filetée impactée au mur de la cheminée et non au sol, à une hauteur suffisante, mais toujours sous le niveau 760 N1.

L'analyse des supports des tiges filetées a abouti à une fixation basse de celles-ci, au sol, et à une fixation haute : soit via le plan du Module 1 HO, soit sur les montants des Modules A et B, ajoutés à cet effet.

Afin de positionner correctement les tiges filetées, un rapporteur a été fabriqué et l'usage du fil à plomb prévu.



Référence primordiale, le centre du module commun a été marqué sur le plan du Module 1 HO, tout comme les passages des tiges filetées concernées, pour être reportés au fil à plomb sur le sol.

Une mise en œuvre à petits pas – Achats et travaux

Mesures covid obligent, achats et travaux se font à petites doses, individuellement, avec masques, distanciation, aération et gel. Le reste est laissé aux braves elfes de maison (à ne pas sous-estimer >>).

Qu'ont-ils donc fait à ce jour ?

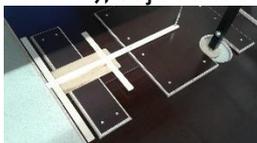


Le matériel destiné aux modules complémentaires, les « Modules A et B », a pu être commandé, réceptionné et monté.

Ensuite, comme la base de tout bon travail nécessite un socle sûr, ce dernier est passé par la moulinette de la conception, de la réalisation et de l'installation. Le tout était de bien le centrer - orienter, mais en se heurtant aux réalités de terrain : une cheminée et une goulotte 220V très... mal placées. Une fois adapté et remis définitivement, il a été assuré pour tout glissement de terrain.



Les cerveaux bouillonnants d'idées se sont émus de ces possibles glissements de terrain, et, d'une étude fine des pieds des tiges filetées est sortie une incroyable création Olibul 3D AMFB 2021 ® (à voir sur le forum !), déjà utilisée partiellement.



La mise en place fit appel à l'ancestral fil à plomb, déjà connu des Égyptiens, et à un rapporteur créé pour la cause - notons que la partie centrale des pieds s'est avérée avoir de multiples avantages, entre autres comme guide de vissage des écrous au moyen d'une foreuse-visseuse attachée à la tige filetée, celles-ci n'étant pas encore fixées.

En vue du vissage des écrous, une fois les tiges filetées fixées, nous devons encore à une incroyable réalisation Olibul 3D AMFB 2021 ® - un outil pour vissage déporté sur tige filetée à parti d'une foreuse-visseuse (!) - la possibilité d'enfiler (sans efforts) des dizaines d'écrous ! Son emploi est prometteur sur des écrous non freinés vu les tests non destructifs opérés par des elfes très intéressés (à voir aussi sur le forum !!).

Les tiges filetées, outre des pieds, vont bénéficier d'équerres et de traverses fixées aux cadres des Modules A et B pour assurer leur verticalité. Encore faudra-t'il en redresser quelques-unes ayant pris du ventre (eh oui elles aussi). Le travail est en cours (pour les tiges filetées).

L'avenir proche devrait voir arriver dans l'ordre des travaux, le plan de roulement 760 (N1), puis le 880 (H02Rc) et ensuite le 980 (H03Rc). Le défi majeur des elfes sera d'insérer par-dessous les modules et de mettre en place le niveau 760 puis d'ajuster les plans de roulement à ceux des modules (H0) et racks (N).

Mais laissons cela pour la suite – À suivre...



Marc D.

Appel aux sympathisants

Saviez-vous que vous pouvez soutenir notre association en devenant membre sympathisant ? Pour ce faire, rien de plus simple : Contactez-nous par email à l'adresse secretariat@amfb.be, et nous vous enverrons tous les détails. Il vous sera demandé de verser une somme au choix à partir de 20€ sur le compte bancaire de notre association. Si cette cotisation ne donne aucun avantage actuellement, une réflexion sera menée très bientôt afin d'y associer quelques avantages. Et n'hésitez pas à la suggérer dans votre entourage, vous seriez surpris du nombre de personnes « qui y ont déjà pensé, mais qui ne savaient pas comment nous soutenir »... Merci pour votre attention !

Notre ami Joël part à la retraite

Ce vendredi 12 mars 2021, une délégation de notre super AMFB se déplace en mission secrète dans la capitale wallonne.

En effet, notre grand Joël effectue ce jour un dernier voyage ferroviaire en maître de poste de conduite. Des années durant, ses seules admiratrices furent les vaches de nos campagnes. Toujours à tourner la tête en signe de reconnaissance pour le spectacle sur rail proposé. Son visage de grand poupon en permanence souriant en tête de rame était devenu pour ces tendres bovidés signe d'une journée réussie.

Aujourd'hui, après des décennies de solitude, seul dans son espace restreint, artisan de l'horaire fluctuant (!) de nos transports modernes, ange gardien de milliers de voyageurs anonymes, le voilà accueilli par des sourires connus ! Philippe, Claudius, Henry, Michel,

Patrick et Guy sur le dernier quai de son immense carrière. Étonné, mais heureux de partager cette attention surprise avec quelques amis. Restrictions sanitaires obligent, cette petite délégation était évidemment représentative de l'ensemble des membres de notre club.



Et maintenant, très cher Joël, une nouvelle carrière de cheminot commence ! Est-ce une nouvelle vie de « mini cheminot » ou resteras-tu un grand conducteur de nos trains... miniatures ? C'est toujours avec un immense plaisir que le barman préparera tes Chimay Bleues qui t'aideront à supporter nos petites taquineries.

Au nom de tous nos membres, Amicalement, Guy



Des nouvelles du chantier RER sur la ligne 124

Le chantier à Waterloo

Braine-l'Alleud connaît aussi des travaux importants dans le cadre du chantier RER, mais mon article concerne principalement la situation à Waterloo

Il y a eu des travaux de génie civil nécessaires au placement de 2 nouvelles voies de même que remplacer l'ancienne gare qui a été démolie fin janvier 2021.



Ainsi les premiers travaux ont été relatifs à l'élargissement de 2 ponts avec coupure du trafic durant un week-end. Une piste cyclable a été réalisée entre ces 2 ponts déjà praticables. (NDLR Entre la drève de la garde et la drève des chasseurs).

Tous les travaux de terrassement ont été faits majoritairement de jour comme le percement nécessaire au placement d'un futur escalier d'accès vers le quai central maintenant terminé.

<- Nouveau pont de la drève des chasseurs

Petite anecdote : on a prévu le placement de plusieurs nichoirs pour les martinets noirs à l'entrée du pont des Pâquerettes.

Un des gros travaux a été aussi le placement d'un couloir sous voie. Cette structure de 360 tonnes et de 7 m sur 13,5 a été construite préalablement à côté de son emplacement définitif et le placement a été réalisé en un seul week-end en février 2020 avec une coupure du trafic ce qui a été une prouesse technique que je dois saluer.

Ensuite la seconde moitié du couloir sous voie a été construite et il a aussi été réalisé le blindage, le terrassement et la fondation des rampes PMR, car il n'y a pas d'ascenseur. Les murs latéraux du couloir sous voies sont maintenant terminés.

Quant à la nouvelle gare, elle est opérationnelle depuis quelques mois ainsi que le nouveau parking qui se trouve en face. Au sud de la gare, un mur antibruit a été érigé, de même que la pose de caissons hydrauliques.



Certains travaux ont dû être faits de nuit pour éviter les coupures du trafic en journée. Actuellement, un blindage est réalisé sur une longueur de 30 m au sud de la gare.

Évidemment, le point fort de ces travaux a été la démolition de la gare âgée de 147 ans et dont vous pouvez voir une vidéo sur le site d'Infrabel.



Ancienne salle d'attente de la gare de Waterloo



Accès en rampe au nouveau couloir sous-voie à Waterloo



Ancienne gare de Waterloo...



... Et après sa destruction

En attendant la mise en service des 4 voies annoncée en 2025, il est prévu principalement la pose des voies au sud de la gare. Les nouveaux portiques RER pour soutenir les fils caténaires sont déjà placés en direction de BL'A, et en 2022 ce sera la pose du ballast et des voies au nord de la gare. Enfin, on terminera par l'aménagement du quai ouest.

Concernant les riverains autour de la gare, Infrabel a réduit les travaux durant la nuit et le week-end au strict minimum en cherchant des solutions techniques les moins dommageables possible.

Il y a 2 points noirs pour Waterloo : d'une part, la nouvelle gare ne sera ouverte pour le guichet que tous les matins en semaine, soit fermée le week-end et les après-midi, contrairement à Braine-l'Alleud. D'autre part, depuis 2 mois il n'y a plus de panneaux digitaux au quai vers Bxl et donc pas d'infos pour les retards et suppressions de trains. Ensuite, il n'y a pas de borne tickets sur le même quai et le couloir sous voie entre ce quai et la gare n'est toujours pas accessible, mais tout cela est une question de semaines.

Pour terminer, pas de train entre le 2 et le 12 avril entre Bxl et Nivelles, car d'autres travaux doivent encore se faire dans le cadre du RER.

Ce n'est donc pas un long fleuve tranquille, mais au final, ce sera le bonheur de ne plus connaître des retards faute d'une voie obstruée.

Christian Segers

[Le chantier au sud de Braine-l'Alleud](#)

En ce mois d'avril 2021, la ligne 124 aura connu l'une des coupures de ligne la plus longue de son histoire, 10 jours, du 02 au 12 avril. Pas de train entre Bruxelles et Nivelles pendant plus d'une semaine. Infrabel a choisi cette période à cause du long week-end de Pâques et la semaine de congé qui suivait.

Divers travaux ont été entrepris, notamment la destruction du pont de la rue de Dinant à Baulers (il sera reconstruit pour permettre de passer au-dessus de 4 voies), la réfection de passage à niveau et ponts à Lillois, le placement de raccordement avec les futures nouvelles voies à hauteur de la future gare de Braine-Alliance, quelques travaux en gare de BL'A, mise en service d'un nouveau quai, et destruction de l'ancien, à Waterloo, des travaux d'électrification à Uccle,...

Voici quelques photos des travaux à Braine-Alliance :



Histoire de mot ferroviaire : Draisine

Le XIXème siècle s'ouvre sur une période où la mobilité allait se voir doter de plusieurs types d'engins permettant une accélération du déplacement.

En 1817, le baron allemand Karl von Drais invente un engin à deux roues muni d'un cadre avec selle et d'un timon directeur relié à la roue avant. On s'asseyait à califourchon et l'on poussait l'engin avec les pieds. Ce véhicule appelé draisienne en l'honneur de son inventeur, fut commercialisé en France sous le nom de vélocipède (pieds rapides), remplacé en 1861 par le vélo à pédales. La vitesse pouvait atteindre 15 kms par heure environ.



*Draisine pour inspection des voies
Cité du Train (Mulhouse)*

Le secteur ferroviaire produisit dans la première moitié du XIXème siècle un petit véhicule léger autonome à deux essieux que l'on a dénommé draisine en l'honneur du baron von Drais. Cette dénomination semble avoir échappé à Hergé qui dénomma cet engin sous le vocable de « chariot mécanique » dans Tintin au pays des Soviets.



La propulsion des premiers engins se faisait de façon mécanique au moyen de leviers actionnés par les bras. Par après, la mécanisation des draisines suivra l'évolution constatée sur les vélos. À partir de 1852, on verra apparaître des cyclo-draisines avec utilisation de pédalier et de la transmission par chaîne. Le XXème siècle voit le développement de ce genre de véhicules avec le recours de moteur de diverse nature (vapeur, essence, diesel, électrique). Dès 1908, des voitures sont montées avec des essieux ferroviaires pour circuler sur ce réseau à défaut de routes praticables à certains endroits.

Il n'est guère aisé de donner une définition précise de la draisine. Il s'applique au véhicule ferroviaire destiné à certains usages spécifiques. L'inspection et l'entretien des voies ferrées avec le transport du matériel et du personnel sont les usages les plus fréquents des draisines. Dans le secteur montagneux, on a équipé des engins d'un soc ou d'une fraise à neige pour le déneigement des voies.



Dans l'ouest du Cambodge, il existe une région où la draisine appelée ' norry « ou train de bambou est le seul moyen de déplacement pour les marchandises et les personnes en période de mousson vu l'inexistence de routes praticables. Le norry est composé de deux essieux reliés par une plateforme en bambou de 2,5 m sur 4 m environ. La propulsion se faisait au départ par des perches remplacées par la suite par des petits moteurs de bateaux. Ils furent construits à partir de 1970 au moyen de pièces récupérées sur des chars abandonnés par les belligérants. Ils circulent sur un réseau ferroviaire à voie unique. Il a donc fallu créer des règles pour permettre le croisement des norrys. Pour ce faire, on démonte l'un des engins en découplant le moteur de l'essieu ad hoc, puis en déplaçant la plateforme sur le côté et finalement les essieux. Un ensemble des règles détermine le norry qui sera démonté, et cela en fonction de la charge emportée par l'engin. Le moins chargé cédera sa place. À charge égale, c'est celui qui est le plus près de sa gare de départ qui sera démonté. Si deux norrys se suivant rencontrent un troisième, c'est ce dernier qui cédera sa place. En général, les autres chauffeurs et parfois les passagers aident au démontage du norry.

En Belgique, outre les draisines d'Infrabel pour l'entretien et la réfection des voies ferrées, on dispose de deux réseaux de draisines touristiques sous forme de cyclo-draisine à savoir les parcours le long de la Molinee et celui des Hautes Fagnes. Cela vaut la peine de tenter l'aventure. Et puis n'oubliez pas qu'après l'effort, il y a toujours le réconfort.



Les Draisines de la Molinee



Draisine à bras (photo Wikipédia) au musée des transports suisse (Lucerne)



Draisine motorisée SNCB type 7

Auteur : Pierre Tel - Illustrations : Philippe Chavet



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