

Correspondance

Juillet - Août - Septembre 2004



BULLETIN TRIMESTRIEL

www.ibelgique.com/alaf

E-mail : alafinfo@ibelgique.com

Dépôt Liège 2

Retour expéditeur : Secrétariat ALAF : impasse de Vottem 92 4000 LIEGE

Correspondance

Bulletin trimestriel

Rédacteurs: Sainte E, Collier W, Genet L, Teller Jeanine, Magnée J-F
Photo couverture : 1306 à L'AC de Salzinnes le 24/04/2004 (Magnée JF)

Editeur responsable : Albert Collin, rue des Cytises, 8 4000 LIEGE.

CORRESPONDANCE est le bulletin d'information de l'Association Liégeoise des Amateurs de chemins de fer asbl.

Abonnement (1 an, 4 numéros) : 6,20€ (EURO).

Règlement au compte n° **068 - 2376674 - 07** de l'ALAF asbl. (Abonnement 2004)

Tout courrier concernant l'ALAF asbl ou la revue doit être adressé au secrétariat :
impasse de Vottem, 92 4000 LIEGE 04/225.13.88.

E-Mail: jfmagnee@belgacom.net. ou alafinfo@ibelgique.com www.ibelgique.com.alaf.

CORRESPONDANCE est envoyé gratuitement aux membres de l'ALAF.

Les textes des articles signés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.
Sauf stipulation contraire, les textes peuvent être reproduits librement avec la mention de la source (**à l'exception des articles extraits de la revue « Le Rail »**) et l'envoi d'un exemplaire de la duplication au secrétariat de l'ALAF asbl.

Cependant, la publication d'un article que nous empruntons à d'autres publications reste soumise à l'accord de celles-ci.

SOMMAIRE

Petit mot de la rédaction	page 3
Tehachapi, California par E. Sainte	pages 4,5,6,7,8
L'Album photos E Sainte, photos J.Margraff	pages 9,10,11,12
Les 100 ans de l'AC de Salzinnes JF Magnée	pages 13,14,15
Du peintre au maçon (réalisation d'un bâtiment au 1/87 ^{ème}) E. Sainte	pages 16,17,18
Participation aux Retrouvailles	page 19
Calendrier des projections du trimestre	page 20

Le petit mot de la rédaction

Nous voici déjà aux grandes vacances. Comme chaque année, vous pouvez nous envoyer une petite carte à l'adresse du local (77 rue de la Gare à 4102 Ougrée).

Comme chaque année, au moment des vacances, il n'y aura pas de projections lors des réunions des 1^{ers} mercredis. Mais si vous souhaitez nous montrer une K7 ou un DVD, pensez à avertir un membre du comité afin d'en faire l'annonce.

A la rentrée, le 1^{er} week-end de septembre (le 4 et le 5), l'ALAF asbl a décidé de participer aux Retrouvailles à Liège au parc de la Boverie.

Ce sera une occasion de se faire connaître dans la région (pas moins de 30 000 visiteurs se pressent chaque année aux Retrouvailles). De plus, cela nous fera une bonne publicité pour notre exposition qui aura lieu les 6 et 7 novembre 2004.

Si vous souhaitez nous donner un coup de main pour la préparation et la tenue de l'exposition, faites vous connaître auprès d'un des membres du comité.

Voilà, au nom du comité et de la rédaction, il ne me reste qu'à vous souhaiter de bonnes vacances et revenez-nous en pleine forme.

A bientôt

La rédaction

**SOUPER DE LA RENTREE
LE VENDREDI 17 SEPTEMBRE 2004 A 20 H
Fabienne nous propose une assiette de « charcuterie »
Réservation souhaitée auprès du bar
Prix : 9 €**

TEHACHAPI, CALIFORNIA !

Le Southern Pacific et le Burlington Northern - Santa Fe partagent une ligne de montagne unique et spectaculaire.



Walong : la célèbre boucle de Tehachapi.

Si le premier travail d'une équipe de prospection ferroviaire est de trouver le meilleur endroit où poser des voies, alors celles du Southern Pacific l'ont fait d'une manière extraordinaire quand il fallut traverser les « Tehachapi Mountains » pour relier le nord et le sud de la Californie. La ligne efficace traverse les monts Tehachapi dans un décor féérique. Il s'agit également, d'une certaine manière, de la ligne la plus visitée par les amateurs de chemins de fer nord-américains.

Traversant des paysages divers, la ligne est un parfait exemple de construction d'une ligne de chemin de fer dans une région aussi rude – la dénivellation entre Bakersfield et le sommet de la ligne à Summit est de 3500 pieds (soit environ 1166 mètres). Le Southern Pacific, absorbé par la Union Pacific



La gare de triage de Mojave, située à l'extrémité est de la ligne.

à l'occasion des grandes fusions, partage la ligne avec le Santa Fe (depuis fusionné avec le Burlington Northern pour donner le BNSF) qui se rendit compte, un siècle plus tôt, qu'il lui coûterait moins cher d'effectuer un arrangement avec le SP pour obtenir des « Trackage Rights¹ » que de construire sa propre ligne.

Personne n'a dit qu'il serait facile de construire la ligne, et l'histoire le démontre bien. A la moitié des années 1870, la ligne dut être reconstruite plusieurs fois suite à de rudes hivers et, surtout, à un tremblement de terre de magnitude 7.5 survenu en 1952. Le long des 68

¹ Trackage Rights, ou droits de roulage : somme payée à une compagnie par une autre pour emprunter une ligne de la première.

miles (environ 125 km) de la vallée de San Joaquin, à l'ouest, par la passe de Tehachapi, la cité grandissante de Tehachapi, la célèbre « Tehachapi Loop » et le désert de Mojave sur l'autre versant, les ouvriers ont littéralement posé les voies à flanc de montagne, créant des rampes de 2,5 %, perçant plus de douze tunnels, traversant et retraversant les rivières sur des « Trestles » (Ponts en Bois typiquement américains) et, bien entendu, créant la fameuse boucle à Walong, tout cela bien avant l'avènement de l'outillage que l'on connaît de nos jours !

De nos jours, la ligne de Tehachapi² reste la route principale, avec les trains des grandes compagnies de l'Ouest américain gravissant la pente vers Bakersfield et le désert de Mojave ou descendant la pente vers San-Joaquin en faisant résonner le sifflement caractéristique de leurs



Une rame tractée par cinq machines du BNSF quitte Mojave en longeant la Highway 58.

« Dynamic Brakes³ ». Le trafic est intense sur la ligne et la vitesse maximale des convois est de 23 miles à l'heure (1 mile = 1.6 km). De 30 à 50 trains journaliers gravissent les rampes de toute la puissance de leurs moteurs, régulièrement assistés d'allèges en fin et en milieu de rame autant lors de l'ascension que de la descente des monts Tehachapi. Les mouvements d'allèges permettent d'avoir de l'animation sur la ligne, avec de longs trains serpentant à flanc de montagne, patientant sur des voies de débord pour laisser passer une autre rame. Régulièrement, les dispatcheurs créent également une « Work Window », une période où aucun train ne circule sur une section donnée pour permettre l'inspection des voies par les équipes de travailleurs arpentant la ligne à bord de leurs véhicules « rail-route ». Le photographe peut en profiter pour se déplacer vers un autre point de la ligne sans risquer de manquer l'un ou l'autre train, ou même se rendre sur le site des inspections pour photographier le matériel utilisé.



Deux locomotives du BNSF passent sous le pont de la Highway à Tehachapi Summit.

Le trafic comprend des trains « Piggyback » (wagons porte-camions), des convois de wagons porte-conteneurs « double-stack » (deux conteneurs sont superposés sur le wagon), des rames de wagons appartenant au même affréteur comme des rames mixtes comprenant des wagons d'opérateurs différents. Mais il n'y a que du trafic de fret. Il n'y a plus eu de train voyageur régulier sur la ligne depuis que le San Joaquin Daylight du SP et le San Francisco

Chief, train de nuit du Santa Fe, ont quitté la ligne en 1971. Des rumeurs ont circulé en 1997 qu'une liaison entre Oakland et Bakersfield (nommée San Joaquin) serait étendue sur Los Angeles, mais le trajet prenant plus de temps que via la liaison de bus « Thruway » de l'Amtrak, fit pencher la balance en sa défaveur.

Pour le photographe et l'amateur de trains, la majorité de la ligne traversant les Tehachapi's Mountains peut être suivie en voiture via la « Highway » et des routes secondaires bordant la voie. Comme c'est l'usage de nos jours, on ne trouve quasi aucun bâtiment ni aucune station ouverte le long

² prononcer Teh – Hatch – Uh – Pee, le e se prononçant i en anglais.

³ Dynamic Brakes : Freins rhéostatiques. En fait, il s'agit d'un freinage moteur où l'on utilise celui-ci comme une dynamo. L'énergie produite est évacuée, via des ventilateurs situés sur le haut de la caisse de la machine, sous forme de chaleur produite par une batterie de résistances.

de la ligne. Cependant, à Tehachapi, la station, fermée également, abrite du matériel d'entretien de la voie.

Depuis Bena jusqu'à Mojave, il y a littéralement des douzaines d'excellents points d'observation et de points photos, dont seulement quelques-uns des plus importants seront présentés ici. Il faut vraiment le vouloir pour trouver un endroit ne convenant pas à l'observation et la photographie des trains. Plusieurs routes conduisant aux voies sont non pavées et parfois privées. Un autre problème qui se présente fut celui du vandalisme. Certains « train fans » ont parké leur voiture et sont descendus le long des voies pour retrouver au retour leur voiture pillée. Il est donc préférable d'être prudent.

Le faisceau marchandise de Mojave est relativement petit et des locomotives de la Union Pacific et du Southern Pacific y sont généralement présentes. La ville est une oasis le long de l'autoroute avec quelques motels, restaurants, MacDo's, stations services, etc. La ligne secondaire vers le Trona Railway se dirige vers les extrémités nord et est du faisceau, et une autre petite ligne secondaire se dirige vers l'ouest. La ligne du Trona Railway génère un trafic important toute la semaine et nécessite pas mal d'unités motrices du UP pour assurer la traction de ces trains. La ligne vers les monts Tehachapi quitte Mojave en direction du Nord. La voie est principalement située le long du flanc est de l'autoroute 58 et est quasi en permanence visible de la route.



Trois machines arborant chacune une livrée différente patiente sur la voie de débord à Tehachapi.

A Tehachapi Summit, en se dirigeant le long de la route sud vers la cimenterie « Monolith », on trouvera de bons points photos pour capturer les mouvements des allèges. Si l'on se dirige vers le nord



Un train de marchandise serpente sur la « loop » de Walong.

sur la Highway 58, on trouvera de superbes points de vue pouvant être photographiés directement de l'autoroute (attention toutefois, on ne peut s'arrêter sur celles-ci qu'en cas d'urgence). Un bon endroit où loger est le Tehachapi Summit Travelodge, situé au 500 Steuber Road & Highway 58 à Tehachapi, CA 93561 (tel. 823-8000). On peut y louer une chambre, y prendre un bon repas à bon prix et le personnel est fort amical. Il dispose également d'un petit bar. Et, last but not least, les chambres sont situées en face des voies !

La route en face de l'hôtel vous dirige vers d'autres hôtels, restaurants, etc. Des allèges joignent ou quittent les trains juste en face de l'hôtel, tandis que d'autres continuent jusque dans la plaine.

En reprenant la route 58 en direction de Bakersfield, on n'a plus qu'occasionnellement les voies en vue. Il faut tourner à droite sur la « Bealville-Caliente Road ». De celle-ci, on peut accéder au Bealville Siding, ainsi qu'aux tunnels n° 3 et 5 situés sous la colline. Le « Bealville Siding » est un endroit idéal pour photographier les trains descendant vers Caliente où une grande courbe en fer à cheval dirige la ligne vers Bakersfield. Si vous vous postez à Caliente, vous pouvez être littéralement encerclé par un train alors qu'il longe la zone nord de la ville, emprunte une large courbe et ensuite longe en grimpant la partie sud de la ville. A Woodford, les voies principales et de débord longent la route. Il s'agit d'un excellent endroit où planter sa chaise longue et profiter de la circulation des trains sans pour ainsi dire bouger le petit doigt. Enfin et surtout, il y a la plus belle démonstration d'ingénierie ferroviaire : la boucle de Tehachapi.



La célèbre boucle de Walong, ou les long trains gravissent la rampe vers Tehachapi Summit et Mojave.

c'est un endroit parfait pour suivre le ballet des trains et mieux appréhender l'action quand un train gagne de l'altitude en parcourant la boucle. On peut d'ailleurs déterminer la puissance d'une machine rien qu'en observant la manière dont elle gravit la rampe.

La composition en traction vapeur favorite du Southern Pacific était un quarté de locomotives 4-8-8-2 « Cab Forward » (littéralement, cabine devant), espacées à travers la rame. Les grues à eau à des endroits comme Woodford étaient d'ailleurs positionnées spécifiquement de sorte que, lorsque la machine de tête s'arrêtait à l'une d'elles, les autres machines étaient à courte distance de la leur ⁴. Les machinistes découplaient leur loco du wagon devant elle et reculaient jusqu'à être à sa hauteur. Après avoir fait le plein d'eau, la rame était accouplée à nouveau et la rame reprenait sa lutte contre les monts Tehachapi. Le Santa Fe, lui, n'utilisait pas des locomotives articulées telles les Mallet, mais des 2-8-2 « Mikado », 2-10-2 « » et 4-8-4 « ». L'apparition des locomotives diesel apporta une vague de diversité. Chaque compagnie choisit les EMD F-units, de type BB, mais elles s'avérèrent trop peu



Le Siding à Keene. Une Dash-8 du BNSF en livrée « kodachrome » et sa rame de porte-containers y attend la voie libre.



Une rame de grain hoppers (wagons à grain) passe le « Crossing » de Caliente.

puissantes pour assurer leur tâche. On leur préféra alors des CC, le SP choisissant les EMD SD9 et SD18 ainsi que les Alco RSD 5 et 12, tandis que le Santa Fe portait son dévolu sur les SD 24 d'EMD et les RSD-15 d'Alco. Ces CC avaient les capacités requises pour tracter les lourds trains de marchandises à basse vitesse sur les rampes sévères de la ligne. De nos jours, les deux compagnies utilisent les CC modernes de EMD et General Electrics en combinaisons mixtes. Les BB, utilisées principalement sur les trains intermodaux du Santa Fe, assurent une diversité intéressante du parc de traction, et les fusions SP – UP et Santa Fe – Burlington

Northern augmenteront encore celles-ci. Dépendant du tonnage du train, la majorité des trains du SP et

⁴ C'est-à-dire leur grue à eau.

certains de ceux du Santa Fe ont une allège, et parfois plusieurs, positionnées au milieu du train. Elles



Un train « piggyback » (remorques de camions) tracté par 4 « Dash-8 » entre Caliente et Bakersfield.

sont insérées à la rame à Mojave ou à Bakersfield, assurant parfois tout le parcours du train jusqu'à sa destination finale, ou, d'autres fois, étant dételées à Woodford ou Tehachapi pour leur retour au dépôt.

Les monts Tehachapi sont situés à une ou deux heures de voiture de Los Angeles, mais parfois, et même plutôt souvent, il neige aux points les plus élevés des montagnes, donnant une autre dimension au paysage parcouru par les trains dans le sud de la Californie. Au printemps comme en automne, le climat dans les Tehachapi peut être fort différent de celui

rencontré dans la plaine, et alors que le temps est clair et ensoleillé à Bakersfield et Mojave, il peut être nuageux et même fort inhospitalier au sommet de la ligne. A l'horizon, les montagnes sont brunes la plupart du temps, mais vertes dans les derniers mois d'hiver.

La ligne de Tehachapi est un point d'observation et de photographie des trains quasi depuis que la caméra a été créée, mais elle peut se résumer au commentaire émis par un amateur du Midwest alors qu'il se trouvait sur une colline surplombant la ligne à Caliente et observait un train sinuant dans les montagnes : « This place is just incredible », que l'on peut traduire par « Cet endroit est tout simplement incroyable »...

... Il avait totalement raison.

Sources :

- Train Magazine : Tehachapi (Kalmbach Publishing Co)
- Railfan's guide to Tehachapi, California (Tom Trencansky, Dryden, N.Y.)
link : <http://www.drydentidbits.com/train/Tehachapi.htm>
- Photographies : Joseph MARGRAFF, membre ALAF.



« The End of the Road » : La fin de la route – diverses machines en gare de Bakersfield, fin de la ligne de Tehachapi, où elle se connecte vers la côte californienne.

Techachapi, California :

l'album photo !



▲ Un convoi « piggyback » à la sortie de Bakersfield, tracté par 4 « Dash 8 » du Burlington Northern – Santa Fe.



▲ La 5359, une SD 40T-2 « Tunnel Motor » de la Union Pacific et une de ses consœurs à Tehachapi, à hauteur de la voie des « Hot Boxes », où l'on range les wagons dont les boîtes d'essieux surchauffent. Bizarrerie, le panneau de numérotation frontal porte lui le n° 3359 !

► Croisement de deux trains de marchandises à Tehachapi Summit, tous deux tractés par des « Dash-8 » avec assistance d'allèges en milieu et fin de train.

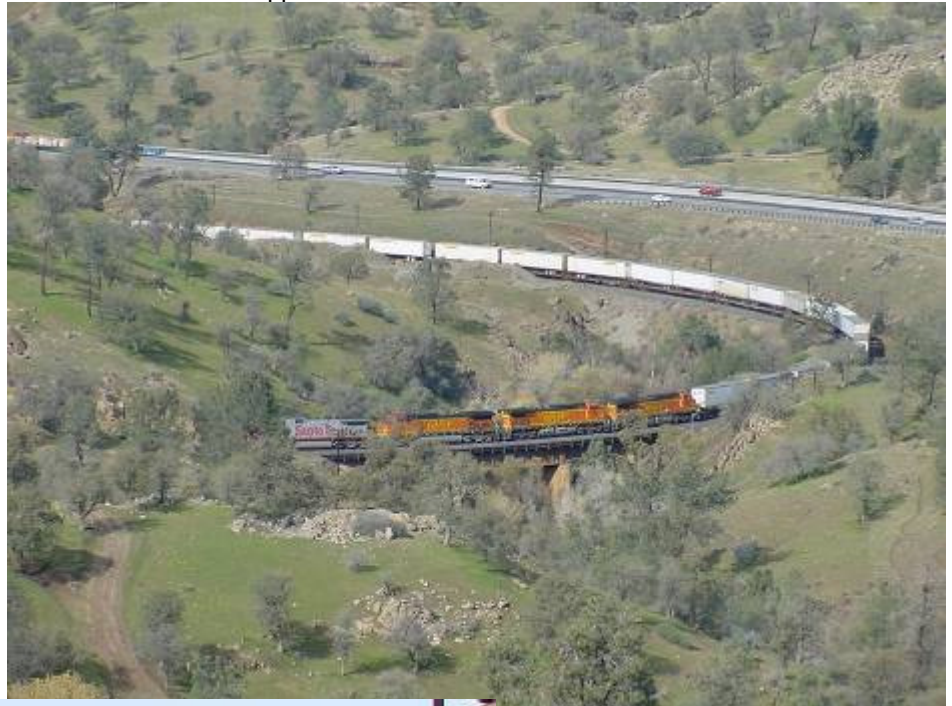


◄ Tehachapi Summit : une rame de wagons de grain s'arrête sur la voie de débord, menée par des « Dash-8 » du BNSF en livrée « Kodachrome ».

► Une Dash-8 du BNSF s'apprête à passer le tunnel menant à la boucle de Walong. On aperçoit de l'autre côté l'aiguille de la voie de débord. Le gabarit du tunnel est différent de celui des tunnels européens pour permettre le passage des « Husky-Stacks », wagons transportant deux containers superposés.

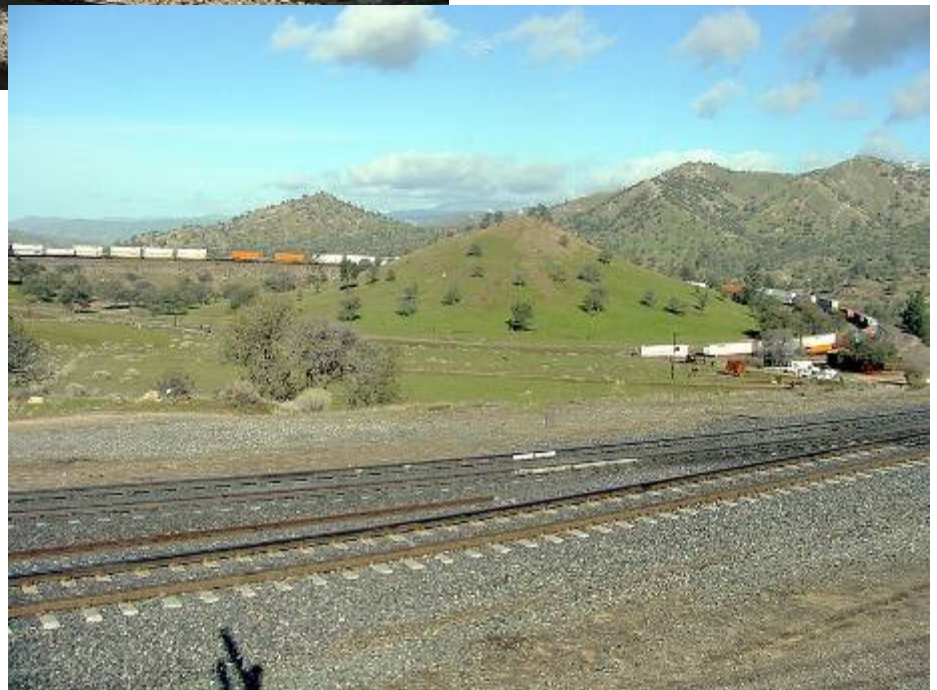


► Un convoi intermodal avec, en tête, une Dash-8 arborant toujours l'ancienne livrée du Santa Fe, passe le « Caliente Creek ». On aperçoit au fond la Highway.



◄ Tehachapi Summit : une Locomotive EMD en livrée « démo » effectue un parcours d'essai, incorporée dans le « rooster » tractant un convoi de wagons trémies.

► Un convoi intermodal parcourt la boucle de Walong (à l'arrière-plan) alors que l'on voit à l'avant-plan l'aiguille d'entrée de la voie de débord côté « Tehachapi Summit ».





◀ Une rame de marchandise sort du « siding » de Roseville, sur la ligne de Mojave à Burbank.

▶ Une « Dash 8 » du Chicaco & North Western en tête d'une rame, avec deux autres Dashes de la Union Pacific, passe à Tehachapi.



◀ Keene : une rame de grain hoppers tractée par deux « Dashe-8 » du BNSF, accompagnées par une toute nouvelle locomotive en livrée démo de l'Electro-Motive Division en parcours d'essai sur la ligne.

L'atelier central de Salzinnes.

1904 – 2004.

Cette fois encore, la SNCB avait mis les petits plats dans les grands. Après la journée portes ouvertes à la gare d'Anvers, où pas moins de 80 000 personnes sont venues admirer les immenses travaux de la gare, c'était au tour de l'Atelier Central de Salzinnes (AC Salzinnes) de recevoir des visiteurs.

Celui-ci fêtait ses 100 ans et c'était l'occasion de présenter au public le savoir-faire des ouvriers au service du matériel de traction de la SNCB et de la sécurité de la clientèle.

Un peu d'histoire...

La construction de l'AC Salzinnes a été décidée, dans les années 1870, afin de transférer les ateliers qui se trouvaient à la gare Bruxelles Quartier-Léopold.⁵

D'une part, les installations de Bruxelles QL⁶ devenaient trop petites et, d'autre part, le développement des lignes ferroviaires au XIX^e siècle a nécessité l'achat de nombreuses locomotives à vapeur. Les entretiens et les réparations qui se déroulaient en partie à Bruxelles QL n'étant plus possible, il fut décidé de construire un nouvel atelier.

La ville de Namur, ayant eu vent de la chose, ne ménagea pas ses efforts et finit par imposer sa candidature. Plusieurs sites furent proposés et après de nombreux rebondissements dans ce dossier, c'est celui dit « Des Bas-Prés » à Salzinnes qui fut choisi. (Nous sommes déjà en 1879).

Vint alors la valse des projets, contre-projets et problèmes d'achat des terrains avoisinants. Tout cela prendra encore 25 ans avant de voir les premiers ouvriers sur le site.

Fin 1903, les premiers d'entre eux arrivent ; cependant, ce n'est qu'au printemps 1904 que tous les services des ateliers de Bruxelles sont transférés à Salzinnes.



Une vue des immenses halls.

⁵ Devenue aujourd'hui la gare de Bruxelles Luxembourg.

⁶ Bruxelles Quartier - Léopold.

L'organisation d'un tel site (pas moins de 21 hectares) va demander pas mal de temps et ce ne sont pas les 2 guerres mondiales qui vont arranger les choses.

L'après-guerre (la seconde) donnera énormément de travail à l'atelier. Il s'agit de remettre de l'ordre ainsi que le matériel et le réseau en état.

C'est en 1965 qu'en sortira la dernière locomotive à vapeur.⁷ L'atelier allait devoir se recycler afin de se consacrer entièrement à la traction Diesel d'abord et, dès 1975, également à la traction électrique.



Le démontage complet d'un moteur



Ou d'une locomotive.

Depuis cette date, le personnel n'a pas arrêté de se recycler et de se tenir au courant des dernières techniques.

Atelier de pointe, il peut faire face à la réparation et à l'entretien, voire à la reconstruction complète d'une locomotive.

Tout est réparable, toutes les pièces dont on besoin pour une locomotive peuvent être produites au sein de l'atelier.

Du banc d'essai pour l'homologation au test de systèmes de sécurité pour la circulation des trains en passant par l'équipement de système de signalisation, ainsi que la conception et la fabrication de diverses pièces de rechange spécifiquement ferroviaires (essieux, section d'induits des moteurs de traction), et même par la conception et la fabrication de mobilier et d'accessoires métalliques (sièges, poubelles, abris voyageurs...) destinés à l'aménagement des gares, tout est prévu et effectué.

Mais l'atelier pousse encore plus loin son savoir-faire : depuis quelques années, il développe des simulateurs de conduite, véritables cabines de pilotage des trains grandeur nature.

C'est en 1993 que la SNCB décide de développer ses propres simulateurs de conduite et c'est l'AC de Salzinnes qui interviendra dans la création du logiciel de simulation du train (son, interphonie, interfaces, etc....) mais aussi dans la

⁷ Ce n'est que le 20 décembre 1966 que fut accompli le dernier parcours en vapeur. Le 29 avril 1967, un procès-verbal historique mettait fin à la traction vapeur à la SNCB.

construction mécanique de la cabine, de la table de bord et du système de mouvement.

Cette cabine de pilotage est une copie fidèle de celle des locomotives électriques série 27. Le simulateur permet de tester les connaissances et les réflexes des conducteurs dans toutes les circonstances.

Un autre simulateur de base destiné à l'apprentissage des futurs conducteurs a aussi été mis au point par l'AC de Salzinnes. 34 exemplaires sont en cours d'installation dans divers sites.



A l'AC de Salzinnes, on est capable de démonter et remonter entièrement une locomotive. De la restauration de cabines de conduite en passant par l'usinage des essieux et par le banc test des moteurs Diesel. (Toutes les photos de cet article : Magnée JF. Salzinnes le 24 avril 04)



Le savoir-faire de l'atelier s'exporte bien : parmi ses clients, la SNCB compte le métro d'Athènes, la SNCF, les chemins de fer algériens et la société anglaise Virgin-Rail.

On le voit donc, l'AC de Salzinnes a son avenir devant lui. ⁸

⁸ Pour en savoir plus : Le livre de Bernard Anciaux « Atelier de Salzinnes, Un parcours centenaire »
Sources : le livre de Bernard Anciaux (voir ci-dessus) et la brochure SNCB « Des locos et des Hommes » AC Salzinnes 1904 – 2004.

Du peintre au maçon...

Ou comment réaliser des bâtiments réalistes au 1/87^{ème}

Dans la première partie de cette série d'articles, je vous ai exposé les bases de la construction de bâtiments en « scratch » ou « fait maison ». Dans ce second volet, je vous expliquerai comment améliorer les kits de bâtiments du commerce et, parfois, comment les « belgiciser ».

En effet, peu de bâtiments civils belges sont disponibles en HO. Seul Kibri nous propose quelques maisons, mais nous en avons vite fait le tour et notre ville serait trop terne si on y retrouvait le même bâtiment à chaque coin de rue...

En fait, il est parfois nécessaire de ruser, voire de tricher, pour réaliser un bâtiment belge réaliste. Je vous en montre un exemple avec l'ensemble de la « Rue des Fabriques » que je suis en train de réaliser pour le réseau HO de l'Association Liégeoise des Amateurs de chemins de Fer (ALAF), club dont je suis membre.

En fait, je me retrouvai du jour au lendemain avec une rue en courbe d'environ 1 mètre 50 à meubler... Après mûres réflexions, je me décidai à construire les bâtiments en scratch et en réalisai trois d'emblée : un café – friterie, une ancienne poste et une maison d'habitation... Après avoir laissé dormir le projet un certain temps (occupé que j'étais avec le projet « Montoire 1940 »), je retrouvai dans mes cartons un ensemble de kits de bâtiments plus hétéroclites les uns que les autres...



L'ensemble des pièces du kit de baraquement en bois de Faller, avec une sauterelle à charbon tirée d'un kit de super détaillage de Model Power USA.



Le baraquement après assemblage des murs, portes, fenêtres et volets sur le socle de base. Nous allons aborder l'aménagement intérieur.

Je peignis les murs en terre d'ombre brûlée (148/941 Burnt Umber) puis, après séchage, en vert allemand (085/920 german uniform) tout en laissant transparaître par endroits la couleur d'origine du bois. Les fenêtres furent peintes en blanc

de PN allemande en crépi + bois, un marchand de charbon US, un baraquement en bois de chez Faller, une douane Pola, un bâtiment de PN de MKD, et j'en passe... D'un coup, la lumière se fit dans mon esprit (une ampoule, à la Cubitus.... « Pôvre Sénéchal » ;-))) Je me décidai à transformer certains de ces

bâtiments pour figurer un ensemble de maisons typiquement belges. Le premier traité fut le baraquement Faller... Je



Première étape : la pose des cloisons en plaques d'imitation planches d'Evergreen. Remarque : les tracés au stylo feutre seront masqués par la peinture.



L'intérieur aménagé et peint... Une fois l'éclairage installé, il sera bien visible à travers les fenêtres.

éclatant. Une fois ces opérations de peintures réalisées, j'assemblai le bâtiment sans toutefois fixer la toiture en place car j'avais en effet prévu un « petit détail » supplémentaire sous la forme d'un aménagement intérieur. Je réalisai les murs avec une plaque de plasticarte imitation bois de chez Evergreen (V-Grove) et peignis l'ensemble en couleur claire (mélange de 136/818 red leather et de 148/941 Burnt Umber). Ensuite, ce fut le tour du sol en gris béton. Je positionnai les divers bureaux tirés d'un kit de détaillage de Preiser (ref. 17184) et deux figurines : une secrétaire passablement effrayée et un patron furax en train de l'enguirlander, le tout éclairé par une ampoule Pola fixée à un mât en balsa, lui-même fixé au « tape »⁹ sur l'arrière de la cloison de l'aménagement intérieur. Le tout peut être ôté par le dessous du bâtiment via un trou, permettant le remplacement de l'ampoule. Le toit est alors collé en place et peint en noir mat (Vallejo 169/950 Black) puis drybrushé¹⁰ au gris progressivement éclairci (Vallejo 166/994 Dark Grey et 002/919 Foundation White)



↑
En haut : le bâtiment achevé, accompagné d'un garage en tôle ondulée tiré du même kit Faller. Peint en gris métal puis traité par lavis de rouille et brossage de craies de pastel de teintes sienne brûlée et orange, le résultat est assez réaliste.

← A gauche : la vue à travers les fenêtres avec l'éclairage intérieur... Impressionnant !

⁹ NDLR : en français du ruban adhésif.

¹⁰ Brossage à sec.

Ce premier bâtiment est par ailleurs éclairé par une ampoule Pola récupérée d'un kit d'aménagement intérieur. Le mobilier de bureau provient de la gamme Preiser, tout comme les figurines.

Voilà le bureau de notre marchand de charbon et bois « Dubois – Demine » terminé. Il ne reste plus qu'à achever le préau par le remplissage de divers tas de charbon en vrac et en sacs , avec la voie d'amenée des tombereaux. Ne pouvant finalement le disposer dans la rue des Fabriques (étant donné le manque d'espace pour réaliser ce projet), j'ai remis le bâtiment dans son carton où il va certainement encore dormir jusqu'à ce que je lui trouve une destination sur le réseau (ce qui ne devrait pas trop tarder, à mon avis...).

Dans le troisième volet de cet article, je vous parlerai de la transformation des bâtiments MKD de la série « Village de France » pour en faire des maisons dignes d'un « Village de Wallonie ». Nous commencerons avec le Café de la Poste qui pourra se décliner tant en café qu'en maison ouvrière ou encore en corps de logis d'une ferme en cours de réalisation pour mon nouveau réseau HOé « SiMais Brasserie », que j'appelle aussi « SiMais Two » ou encore « SiMais Contre-attaque »...

Bref, à bientôt pour de nouvelles aventures... Et que la Force soit avec Vous !

L'ALAF asbl

1^{ère} participation

aux Retrouvailles

Le Samedi 4 et
Dimanche 5
septembre 04
Au Parc de la
Boverie à LIEGE

Infos : Le comité

Calendrier des projections du trimestre.

En juillet et en août, réunions libres, pas de projection. Si l'un de vous désire amener une K7 prévenez un membre du comité afin d'en faire l'annonce.

Le 1^{er} septembre 2004 : Un DVD sur le parcours du « Glacier Express » +/- 50 min par Frédéric Woirin.

Le vendredi 17 septembre 2004 : Le souper de rentrée (voir infos page 3)

Le 6 octobre 2004 : Super train (en Français) Vapeur Challenger, Big Boy, Super Diesel Dash 9, SD80 MAC au point de vue technique et entretien, les TGV dans le monde, Le train à lévitation Electro-Magnétique.

Notre ami Jean-Claude et son équipe seront présents à l'Expo d'Arlon le 26 et 27 juin 2004 à ARLON au Hall polyvalent, de 10 à 18 h.

Notre exposition aura lieu les 6 et 7 novembre 2004 dans notre local rue de la Gare 77 à 4102 Ougrée. Ouvert de 9 à 17 h

Entrée Adulte : 2,50 € enfant : 1,25 €

Parking aisé, bar et petite restauration.

Contact : Magnée JF 0472/793.815