

Train Miniature

magazine

novembre 2007
mensuel indépendant

64 9e année
Novembre 2007
Prix: € 7,50

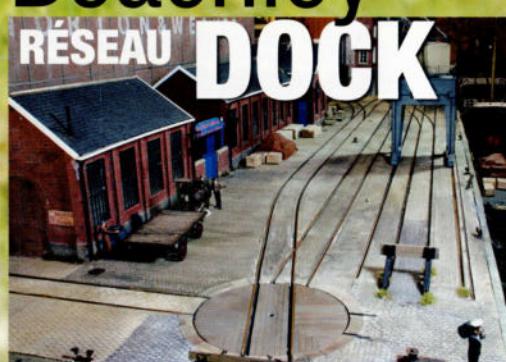
TEST
La série **16**
Vitrains



PRATIQUE: DES ABRIS DE QUAIS (2)
REPORTAGE: EUROMODELBOUT 2007
PRATIQUE: LE BLOCK 51 DE BRUGES (2)
LES VIEUX CARTONS: CHRISTIAN DELRONCHE
REPORTAGE: LE 'FINE SCALE' À LEATHERHEAD
PRATIQUE: 'SAROULMAPOUL' (3): LES MODULES
PRATIQUE: LA PATINE DES TOITURES (1): LES TUILES
PRATIQUE: ASSEMBLEZ LES VOITURES OVB K1 ET M1
TEST SUR RAILS: LA TYPE 12 TREINSHOP OLAERTS EN '0'
ET... TOUTES LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS



Beachley
RÉSEAU DOCK



MTE Blankenberge



Grand spécialiste de l'échelle N et des trams
Comparez, et vous saurez où vous adresser...

Facile à atteindre en transports en commun:
le magasin et l'exposition sont situés à la sortie
de la gare de Blankenberge.



MiniTrainExpo (MTE) est une exposition permanente des chemins de fer belge et luxembourgeois, où des trains miniatures illustrent à merveille l'histoire de la SNCB et des CFL.

Heures d'ouverture:

Lundi	fermé
Mardi	fermé
Mercredi	10.00-12.00 13.00-18.00
Jeudi	10.00-12.00 13.00-18.00
Vendredi	10.00-12.00 13.00-18.00
Samedi	10.00-12.00 13.00-18.00
Dimanche	10.00-12.00 13.00-18.00



Où : Gare de Blankenberge

Jean Herckens 0477/31.53.79 • Fax 050/41.51.44 • Email minitrainexpo@telenet.be
Url <http://www.minitrainexpo.be/> • Webshop <http://www.minitrainexpo.be/shop/index.htm>

096/MSM-FR



La série 26 en livrée jaune est
disponible chez votre détaillant!

Demandez le dépliant gratuit
reprenant le programme Benelux de
Mehano, à votre détaillant.



L'AR série 41 est
désormais également
disponible en
alternatif digital.

Rocky-Rail BVBA
Gasthuisbosdreef 33 • B3700 TONGEREN
Tél : (++32)(0)12/ 39.21.99 • Fax : (++32)(0)12/ 39.21.96
info@rocky-rail.com • www.rocky-rail.com

0108/MSM_NL/62

est une édition de **Meta Media sa**

Parait 11 fois par an

RÉDACTION ET ADMINISTRATION

Wettersestraat 64 - B-9260 Schellebelle

tél: 0032 - (0)9 369.31.73

fax: 0032 - (0)9 369.32.93

e-mail:train-miniature@metamedia.be

www.trainminiaturemagazine.be

Nos bureaux sont ouverts du lundi au vendredi
de 9 à 12 et de 13 à 17 h

RPM Dendermonde 0441.120.267

TVA BE 441.120.267

COMPTE BANCAIRE

CCP 000-1605665-24

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Nico Monnoye

nico.monnoye@metamedia.be

RÉDACTEUR EN CHEF

Dirk Melkebeek

train-miniature@metamedia.be

RÉDACTION

Dirk Melkebeek, René Van Tussenbroek,

Jaques Le Plat, Guy Holbrecht, Guy Van Meroye,

Max Delie, Gerolf Peeters, Luc Hofman,

Tony Cabus, Michel Van Ussel

Luc Dooms, Jean-Luc Hamers, Martin Petch (GB),

Jacques Timmermans, Bertrand Montjubaques,

Matti Thomaes, Erwin Stuyvaert, Rik De Blieser

ADMINISTRATION

Davy Peleman, Christel Clerck

administration@metamedia.be

PHOTOS

Nico Monnoye, Dirk Melkebeek

Deadline PersCompagnie

MISE EN PAGE

Angélique De weerd, Bert Van de Sompel

WEBMASTER & MODERATEUR

Jochen Scheire, Tony Cabus

PROMOTION ET PUBLICITÉ

Nico Monnoye

nico.monnoye@metamedia.be

IMPRESSION

Geerts Offset nv, Oostakker

DISTRIBUTION

AMP sa, Bruxelles

Tous droits réservés pour tous pays. Aucune partie de ce magazine (articles, photos, matériel publicitaire) ne peut être reproduite, en tout ou en partie, sans autorisation expresse et écrite de l'éditeur. Les lettres de lecteurs sont publiées sous la responsabilité exclusive de leur auteur.

Les textes et photos envoyés par les lecteurs sont les bienvenus, la rédaction se réservant néanmoins le droit de publication. Les photos seront retournées sur demande expresse de l'expéditeur.

Toute photo non demandée ne pourra être réclamée ultérieurement.

Les frais de port sont à charge du destinataire.

Copyright: Meta Media sa, sauf mention contraire

ÉDITEUR RESPONSABLE

Dirk Melkebeek, adresse de la rédaction

VOTRE AVIS NOUS INTÉRESSE!

Vous avez des remarques et des suggestions susceptibles d'améliorer ce magazine?

Communiquiez-les nous! Nous en tiendrons compte dans la mesure du possible (e-mail: train-miniature@metamedia.be).

Les données personnelles communiquées par vos soins sont utilisées pour répondre aux demandes concernant les abonnements, les concours, les actions spéciales, et les questions des lecteurs. Ces données sont reprises dans le fichier d'adresses de Meta Media, afin de vous tenir au courant de nos activités.

Sauf opposition écrite de votre part, ces données peuvent être transmises à des tiers. Vous avez toutefois toujours le droit de consulter, de modifier ou de supprimer ces données.

Membre de la Fédération
de la Presse Périodique
belge



C'est l'automne...

L'automne annonce traditionnellement le début d'une nouvelle saison en modélisme. Et c'est généralement une 'grande messe' qui marque désormais le début des 'festivités'. Cette année, ce fut Euromodelbouw à Genk; l'année prochaine, notre propre 'Grande Expo de modélisme' se tiendra les 25 et 26 octobre à Malines. La saison ouverte, le train (!) va alors s'accélérer: ce ne sera bientôt plus tenable, tant les événements modélistiques vont se succéder: Utrecht, Sedan, Dortmund, Cologne, Paris, les portes ouvertes des clubs, etc. Et ce rush va durer jusqu'aux vacances de Pâques, la saison reprenant alors un cours plus tranquille.

Serait-ce exagéré? Peut-être que oui, peut-être que non. Si vous comparez ce niveau d'activités au programme de la saison de football par exemple, vous constaterez que les supporters du ballon rond sont 'en déplacement' de très nombreux week-ends, afin de soutenir leur équipe favorite. Et si par malheur (?), leur équipe fait partie du palmarès européen, c'est l'exil systématique garanti tous les week-ends!

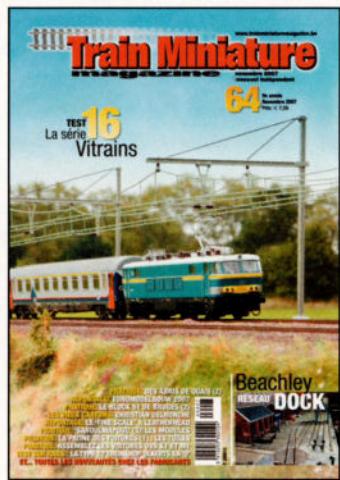
En irait-il de même pour nous, modélistes de trains ? Tout de même pas. Evidemment, il nous arrive aussi de sortir de nos chaumières pour découvrir de nouveaux horizons, de beaux réseaux modèles, des nouvelles techniques, etc. Mais l'essentiel de notre temps libre se passe dans notre 'pièce du train'. Qu'elle se situe au grenier, dans une chambre d'enfant ou dans le pire des cas, à la cave: la pièce du train est... à la maison. En d'autres mots, notre hobby est un hobby sédentaire, et cela pourrait être apprécié davantage que cela ne l'est... Mais cela ne veut pas dire pour autant que nous, les modélistes, devons nous enfermer chez nous; que du contraire. Si nous devions tous nous retirer sur une île, plus aucun échange de techniques ni de savoir-faire ne pourrait avoir lieu. Or en modélisme, la première chose à faire est de partager ses connaissances. Et ceci peut se réaliser de différentes manières: grâce à.... Train Miniature Magazine par exemple, mais aussi en étant membre d'un club, ou en visitant des expositions. D'où la raison pour laquelle nous avons fait de notre concours de modélisme un concours de mini-dioramas, dont les thèmes sont entièrement libres. Les 61 participants qui s'y sont inscrits disposent encore d'un an pour y travailler, jusqu'au moment où tout ce 'know how' pourra être partagé entre modélistes, à l'occasion de notre Grande Expo d'octobre 2008.

Mais même si vous n'êtes pas inscrits à ce concours, vous pouvez quand même retourner dans votre atelier. N'oubliez pas pour autant de visiter l'une ou l'autre exposition, pour y glaner une idée ou une technique. Car c'est là que vous trouverez de quoi meubler votre temps libre, lorsque vous serez revenu à la maison...

Guy Holbrecht



Photo : Peter Embrechts



La série 16 de ViTrains est une jolie nouveauté dans le paysage du modélisme ferroviaire belge.

De plus:

EDITORIAL	3
SOMMAIRE	4
NOUVEAUTÉS	6
NOUVEAUTÉS INTERNATIONALES	11
NOUVEAUTÉS AUTOS	13
REPORTAGE : EUROMODELBOUW	15
PRATIQUE : LE BLOCK 51 DE BRUGES EN MODÈLE RÉDUIT (2)	25
PRATIQUE : L'ASSEMBLAGE DES VOITURES K1 ET M1 OVB	44
PRATIQUE : DES ABRIS DE QUAI (2)	50
REPORTAGE : LE 'FINE SCALE' À LEATHERHEAD	75
LES VIEUX CARTONS : CHRISTIAN DELRONCHE	78
AGENDA	81
PETITES ANNONCES	82

Test sur rails: La série 16 SNCB de ViTrains

Il y a quelques années déjà, les marques Lima, Rivarossi et Jouef ont été absorbées par le groupe Hornby : la production a été délocalisée en Extrême Orient et les modèles belges de l'ex fabricant de trains italien ont disparu du marché. Les ingénieurs Lima licenciés ont toutefois repris le flambeau et ont fondé leur propre société : 'ViTrains' était née. Un de ses nouveaux modèles en production est la série 16: nous l'avons testée en page 18.

Réseau: Beachley Dock

Si vous tapez 'Beachley Dock' dans le cadre ad hoc du moteur de recherche Google, vous aboutirez entre autres sur un beau petit port situé dans l'Ouest de l'Angleterre, mais 'Beachley Dock' est également le nom du septième projet du groupe 'Modelspoorteam'. Dans le présent numéro, nous allons vous présenter ce petit réseau particulièrement joli, qui se situe dans les années '20 et '30 du siècle passé, et qui a été réalisé à l'exemple d'un petit port anglais, à l'échelle 0 (7 mm). Mais laissons la parole aux réalisateurs eux-mêmes, en la personne de Hans Louvet, en page 28.

Test sur rails: Saroumapoul

Dans nos 'Train Miniature Magazine' n°62 & 63, nous vous avons expliqué par le menu le projet 'Saroumapoul' d'un groupe d'amis de Wallonie. Dans ce 3ème et dernier article, nous allons jeter cette fois un coup d'œil derrière les coulisses et examiner la construction de ce projet. En fin de compte, chaque module n'a eu qu'un seul constructeur, des conventions claires liant toutefois chaque intervenant afin de respecter un minimum de normes sur chaque module, en vue d'en faire un réseau cohérent. Mais laissons la parole au coordinateur, à savoir Jean-Michel Vanderborgh. page 58.

Pratique: La patine des toitures (1) : les tuiles

Nous avons vu dernièrement comment réaliser des murs ou façades en briques à partir de mousse de carton-plume. Place cette fois à un exercice plus simple, en l'occurrence une peinture et patine adéquates des toitures en tuile. Comme d'habitude, nous focaliserons notre attention ce qui nous intéresse le plus : la reproduction réaliste de l'aspect 'usagé' que peut revêtir ce matériau. En page 66.



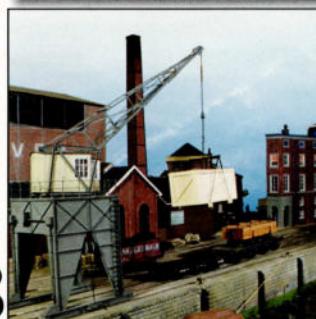
70

Test sur rails: La type 12 de Treinshop Olaerts à l'échelle 0

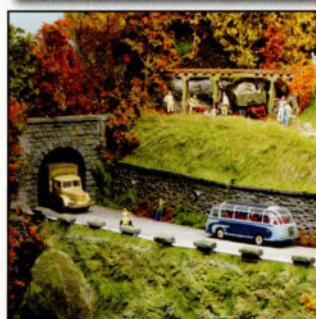
En 1992, Treinshop Olaerts commercialisait pour la première fois une locomotive à vapeur en laiton: il s'agissait de la légendaire type 12, reproduite à l'échelle H0. Ce modèle connut un beau succès et en moins de temps qu'il ne fallait pour le dire, tous les exemplaires réalisés étaient vendus. Conforté par ce succès, Guido Olaerts rêva tout haut de reproduire la même loco, mais cette fois à l'échelle 0. Quinze ans plus tard, c'est arrivé: il peut être fier de ce premier modèle belge reproduit dans cette 'échelle reine'... En page 70.



18



28



58



66

Nouveautés 13



Piko La locomotive à vapeur 71.001

Au début de cette année, Piko a sorti la locomotive à vapeur belge 71.003. Ce modèle a été largement présenté dans TMM 58. Nous avions alors annoncé qu'une seconde variante de matricole sortirait à la suite de ce modèle : la 71.001. Bien que ces locomotives, caractérisées par un matricole à cinq chiffres, aient roulé peu de temps, nous en recommandons l'acquisition. Le modèle est proposé à un prix bon marché dans la gamme 'Hobby' de Piko. Tout modéliste un peu adroit peut réaliser, à partir de ce modèle simple, toutes les variantes de livrées et de matrioles possibles. Les caractéristiques de roulement sont amplement suffisantes. La reproduction à l'échelle du modèle est correcte. Le moteur se situe dans le tender, qui est fabriqué en métal. Ce modèle est disponible tant en version 'deux rails' que 'trois rails' (n°95696).

CL-DECOR

En voie 0

Après la sortie des 'Gros Nez' que nous avons mentionnée dans le numéro du mois passé, CL Decor sort un kit de 'Boîtes à Tonnerre'. Il s'agit de deux voitures de troisième classe et d'une voiture mixte de deuxième/troisième classe. Ces modèles sont pourvus d'un éclairage intérieur. Ils sont d'autre part directement marqués par une tampongraphie à caractère belge. Le prix d'un tel kit s'élève à 449 euros. Ces 'Boîtes à Tonnerre' sont également disponibles individuellement: il vous en coûtera dans ce cas 155 euros par exemplaire. Ce kit sera disponible à partir de fin octobre, mais uniquement sur commande. Les seuls kits actuellement en stock sont en effet



destinés à servir de modèles d'exposition, pour les personnes qui en envisageraient l'achat.

En outre, la 204.005, qui est déjà été sortie auparavant, est maintenant flanquée de la 202.020 du PFT. Le modèle SNCB agrémenté de doubles bandes ainsi que la 1604 des CFL sont également disponibles. Cette dernière locomotive se caractérise par un ancien logo et de très fines inscriptions. Pour disposer de davantage d'informations concernant l'offre en voie 0 de CL Decor, vous pouvez vous rendre dans leur shop en ligne à l'adresse internet www.cldecors.be.



Le 'Commander' de Viessmann

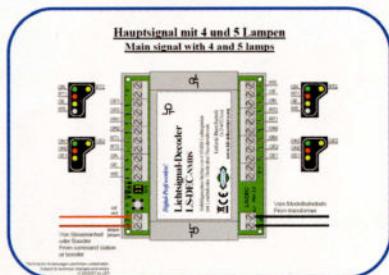
Le célèbre fabricant allemand d'accessoires Viessmann va livrer dans le courant du mois de novembre – et après plusieurs années de conception – les premiers exemplaires de sa nouvelle centrale digitale: celle-ci a été baptisée 'Commander'. Cette centrale permettra d'une part de commander jusqu'à huit trains en même temps (à l'aide de deux régulateurs intégrés et d'une interface intelligente sur écran couleur) et de retenir plusieurs centaines d'informations en mémoire. Elle vous permet également d'autre part d'alimenter simplement toutes sortes d'accessoires disposés sur le réseau. Les commandes ne doivent pas être réalisées via un clavier ou une liste sur l'écran, mais bien directement via la reproduction du plan de voies sur l'écran. La centrale est donc capable de faire rouler automatiquement l'ensemble des trains, ou une partie seulement. Elle permet également, et c'est tout aussi important, d'arrêter les trains à temps...



MÄRKLIN Des wagons minéraliers

Märklin sort, en collaboration avec une vingtaine de commerçants belges, un kit unique de trois wagons minéraliers du type 'Fal'. Ces wagons typiquement belges, destinés au transport de minerai de fer ou de charbon, sont déjà sortis dans le passé, mais chaque fois dans une autre variante de livrée. La nouvelle livrée comporte au milieu le

logo bleu de Cockerill-Sambre, intégré dans un fond brun foncé. Vous pouvez encore apercevoir quotidiennement des exemplaires réels de ces wagons sur le réseau belge. Chacun de ces wagons porte un matricole distinct. Leur finition est particulièrement jolie. En outre, leurs caractéristiques de roulement sont exceptionnelles (n°48430).



KATO

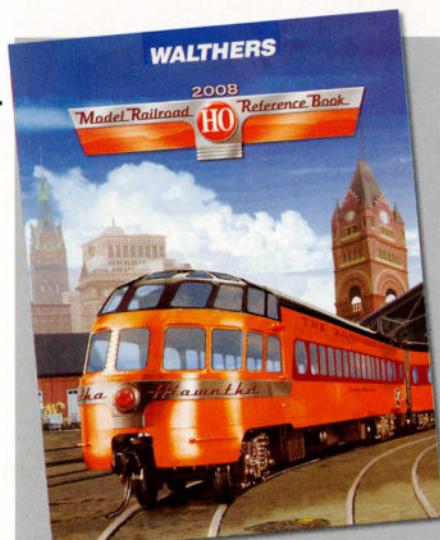
La 'Class 66'

En collaboration avec l'importateur allemand Lemke, Kato a sorti cette année sa version de la 'Class 66' à l'échelle N, en livrée bleu/gris de la société privée ERS Railways. Ce modèle est, comme attendu, parfaitement détaillé et agrémenté de très fines inscriptions. Ses caractéristiques de roulement sont en outre exceptionnelles. La mise en peinture du modèle a été réalisée à la perfection. Certaines parties du toit ont été légèrement patinées. Un moteur central est disposé dans la caisse. Celui-ci est pourvu d'un volant d'inertie relativement grand qui permet d'assurer un bon roulement de la locomotive. Ce dernier est important pour le franchissement

LDT

Un nouveau décodeur pour signaux lumineux belges

LDT sort actuellement, sous la dénomination 'LS-DEC-NMBS', une variante belge de son célèbre décodeur pour signaux lumineux. Quatre signaux lumineux belges – des 'grands' signaux ou des signaux de manœuvre, au choix – peuvent être reliés à ce décodeur. Vous pouvez reproduire, à l'aide de deux adresses de décodeur seulement, tous les aspects courants de feux sur ces signaux: rouge, vert, double jaune, jaune-vert horizontal ou vertical et évidemment, l'aspect de petit mouvement: rouge et blanc. Comme tous les autres produits de LDT, ce décodeur n'est disponible que dans le commerce spécialisé.



WALTHERS

Le catalogue

Le grossiste américain et entreprise postale 'Walthers' sort chaque année un catalogue de modèles de trains et d'accessoires. Outre ses propres marques comme les produits 'Cornerstone', Walthers distribue aussi un tas d'autres marques, parmi lesquelles des modèles de différents fabricants européens: ce catalogue n'est donc pas uniquement destiné au marché américain. Il est pour nous aussi un moyen pratique de rechercher des pièces, que l'on trouverait difficilement par ailleurs. Il est facile de commander: vous devez évidemment tenir compte de coûts supplémentaires pour l'importation et le paiement de la TVA. Ce livre de chevet du modéliste américain comporte de plus un certain nombre de jolies photos de modélisme. Cette année, vous pouvez découvrir une réalisation de deux amateurs belges de chemins de fer: un honneur réservé uniquement aux meilleurs...

HOBBYTRADE Les voitures M6

En collaboration avec le fabricant danois Hobby-Trade, 'Train Technology' sortira l'année prochaine les voitures M6 à double étage de la SNCB. Lors de la dernière 'Grande Expo de modélisme' de Malines, nous avions déjà appris que cette entreprise belge avait de tels projets dans ses cartons. Ceux-ci se sont donc concrétisés dans les faits, une année

plus tard. En dehors de sa gamme scandinave et allemande, le fabricant danois a fait cette année ses premiers pas dans le marché du Benelux grâce à l'introduction de la locomotive diesel luxembourgeoise ME26. Les voitures M6 reflètent en grande partie l'image actuelle des chemins de fer belges. Ce projet prestigieux a d'ailleurs été réalisé avec





ARTITEC



Bien que ses produits ne soient pas facilement disponibles, la firme hollandaise Artitec est célèbre chez nous depuis un certain temps déjà. Celle-ci propose en effet régulièrement de nouveaux produits. Quelques petits objets de décoration à l'échelle N et H0 nous ont été envoyés. Un kit de quatre vélos 'prêts à l'emploi' (réf. 316.01) ainsi qu'une jolie charrette de boulanger peinte (réf. 316.06) sont disponibles à l'échelle N: les vélos à l'échelle 1:160 sont si petits qu'on peut à peine les prendre en mains! A l'échelle H0, nous avons pu observer une statue réaliste de Bismarck posée sur un socle, et dont le bronze n'a plus été poli depuis longtemps. Le piédestal laisse aussi apparaître des traces d'usure (réf. 10.208).

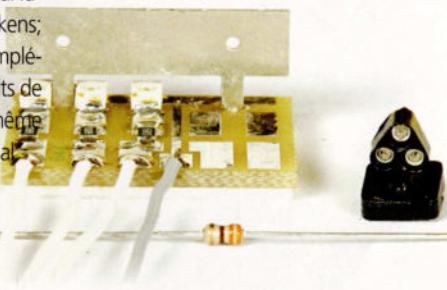


MEHANO La série 26

Mehano démarre une fois de plus le pied au plancher avec la sortie de son modèle de la série 26. Toutes les variantes de livrées différentes sortent à vive allure. Il semblerait que tant la version bleue que la jaune soient actuellement disponibles! Nous avons pu observer les 2623 et 2633 en livrée bleue. Cette dernière comporte sur ses faces frontales une surface en forme de trapèze, de teinte jaune. Deux matricules sont prévus en livrée jaune: la 2610 et la 2618. La mise en peinture a été correctement réalisée. Dans le cas du système 'deux rails', vous avez le choix entre une version analogique et une digitale, pourvue d'un décodeur 'sons'. Les partisans du système 'trois rails' reçoivent un décodeur intégré de série. Rien d'autre n'a été modifié par rapport aux modèles précédents.

HENCKENS Un signal nain à l'échelle N

Nous vous avons présenté le mois passé le nouveau signal lumineux belge à l'échelle N de la firme hollandaise Henckens; un signal nain destiné aux petits mouvements vient compléter cette nouvelle offre. Le signal dispose de trois conduits de lumière et peut présenter deux aspects qui, selon le même principe que celui qui a été appliqué pour l'autre signal lumineux, sont reliés à des Leds de couleur disposées sur un circuit imprimé, le tout disposé sous la table du réseau modèle. Avec ce nouveau signal, seuls deux aspects de feux sont possibles.



MEHANO La Blue Tiger à l'échelle N

La Blue Tiger de Mehano à l'échelle N est un 'Modèle de Prestige' qui a récemment été présenté. En raison de l'abondance de nouveaux modèles belges, cette loco est cependant passée un peu à l'arrière-plan. Les qualités de ce modèle n'en sont pour autant pas moins bonnes. La société Mehano a déjà sorti dans le passé une 'Blue Tiger' à l'échelle H0. Il semble qu'elle ait réussi à tirer parti de son expérience pour la conception de ce nouveau modèle à l'échelle N. Cette locomotive diesel-électrique de Bombardier est adaptée aux services de marchandises lourds. La Blue Tiger est actuellement une des plus puissantes locomoti-

ves diesel modernes. Mehano a annoncé la sortie de cinq variantes de livrées, parmi lesquelles la célèbre locomotive 'Pool' et la 'Red BT' de OHE en livrée gris/rouge, qui illustre cet article. Toutes les roues sont entraînées par un moteur central à cinq pôles disposé dans un châssis en métal. Un boîtier pour coupleur d'attelage NEM se situe à l'avant. La loco est pourvue d'une interface NEM651 à six pôles et d'un éclairage réversible. Différents modèles sont équipés de série d'un décodeur 'sons'.





MEHANO Un wagon porte-conteneurs Gold

Sans que nous nous y attendions, nous avons aperçu dans le commerce spécialisé de nouveaux wagons porte-conteneurs du type 'Sggmrss' 90 en livrée belge. Il s'agit d'une version brune de nouveaux porte-conteneurs doubles chargés de deux conteneurs bruns, agrémentés de l'inscription 'GOLD'. Nous avons constaté, avec plus d'étonnement encore, qu'il s'agissait d'une série très limitée

d'à peine nonante exemplaires, qui ont très vite été épuisés! L'importateur nous a appris qu'il s'agissait d'une série spéciale produite pour le groupe 'Touax'. Après la vente du nombre demandé d'exemplaires, les wagons restants ont été proposés à quelques commerçants. L'importateur nous a toutefois assuré qu'une version identique serait à nouveau disponible prochainement.

HORNBY Des habitations à l'échelle N

Hornby n'a rien à envier aux célèbres marques allemandes, tel que Faller et Kibri, qui proposent des kits d'assemblage pour maisons, bien au contraire. Elle nous le prouve avec cette maison d'angle, à l'échelle N (1:160) finement détaillée et complètement 'prête à l'emploi'. Le modèle est joliment patiné et peut être directement disposé sur un réseau modèle. Le modéliste belge ne devra plus qu'adapter les inscriptions (n° N8074).



LILIPUT La loco à vapeur BR42

Nous parlons assez rarement de Liliput dans le cadre de cette rubrique. Pourtant, Liliput propose dans son catalogue quelques modèles intéressants qui entrent aussi en ligne de compte pour en réaliser des variantes belges. L'une de ses dernières réalisations est le BR42, une locomotive de guerre dans la livrée DRG. Cette loco présente des couleurs de camouflage bien rendues et est assortie de certains détails, tels

ROCO Le type 'Rs'

Roco réalise avec exactitude ses engagements prévus dans son programme de 2007. Cette fois, c'est le tour d'un wagon plat du type 'Rs' monté sur bogies. Ce wagon date de l'époque V. C'est la livrée la plus simple de ce type de wagon qui est entre autre adapté au transport de produits métallurgiques, de tuyaux, de bois et de machines. Ces wagons sont équipés de

ranchers, livrés dans un kit distinct. Ceux-ci doivent être disposés par l'acheteur. Les finitions de ce wagon sont parfaites. Celui-ci est pourvu d'un solide mécanisme d'attelage court. La surface de chargement est réalisée en imitation bois (n° 47765).



MÄRKLIN – TRIX

Le locotracteur Köf II

Une reproduction du Köf II de l'ex-DB, un locotracteur d'usine d'un bleu éclatant de la marque Daimler-Benz, sort conjointement chez Märklin en version trois rails et chez Trix en deux rails. Cette loco fait partie d'une série unique sur le thème de la 'véhicules d'usine', sur lequel se focalise pour l'instant l'usine de Göppingen. Dans cette version, la cabine du machiniste est ouverte. Compte tenu du peu d'espace disponible et de sa longueur qui n'excède pas 7,4 cm, cette loco est équipée d'un mini-moteur qui entraîne les deux essieux. Ce modèle est pourvu d'un décodeur. Les phares à fonctionnement réversible sont constitués de Leds. La caisse est en métal (réf. M36824 et T22138).



MTE BLANKENBERGE

La série 77 de la SNCB à l'échelle N

Les amateurs de modèles belges à l'échelle N ne sont pas vraiment gâtés par les grands fabricants, bien au contraire. En comparaison avec l'échelle HO, l'offre de matériel roulant à l'échelle N est très limitée. Il existe encore heureusement quelques détaillants qui prennent l'initiative de développer des produits à l'échelle N. Le 'MTE' de Blankenberge sort ainsi une version de la locomotive diesel série 77 de la SNCB, à l'échelle N! La locomotive diesel MaK G1000/G1700 de Minitrix (réf. de ca-



atalogue 12183) a servi de modèle de base. Celle-ci présente en effet de fortes similitudes avec notre série 77 (également une loco diesel MaK). MTE a repeint certaines pièces (le toit et les balustrades). La transformation la plus astucieuse a cependant consisté à coller sur la caisse de la locomotive un nouveau revêtement... en carton imprimé. Cela peut paraître bizarre, mais le résultat est très convaincant, d'autant plus que les teintes et les inscriptions du carton imprimé sont correctes. Ce

modèle n'est pas à 100% conforme, mais sur votre réseau modèle, c'est bien une véritable série 77 à l'échelle N que vous verrez rouler! Les qualités mécaniques du modèle sont incontestables: il s'agit en effet d'un châssis Trix. Ce modèle est équipé d'un moteur à cinq pôles pourvu d'un volant d'inertie. Les quatre essieux sont motorisés. Ce modèle est pourvu d'une fiche digitale NEM. Les balustrades ont été réalisées en métal.

MBZ

Du matériel pour décor

L'allemand Thomas Oswald sort sous le nom de marque 'Modell Bahn Zubehör' une série de très beaux produits servant de matériel pour décor. Il s'agit principalement de papier et carton découpé au laser. Dans la gamme des produits en papier, nous avons remarqué divers légumes. Des tourtes, du maïs et des fougères sont également disponibles, ainsi que des nénuphars et une corde à linge, à laquelle sont accrochés des vêtements. Tous ces produits sont fabriqués avec du papier 130 gr. La découpe des papiers est réalisée au laser. Les formes découpées sont ensuite fixées sur une base à l'aide d'une goutte de colle contact. Dans la gamme des produits en carton découpés au laser, vous trouverez principalement des imitations de boisseries, réalisées avec du carton de deux mm d'épaisseur, décoré d'une impression représentant un motif de bois. Les différents éléments sont ensuite assemblés à l'aide d'une colle contact. Un tas d'accessoires sont disponibles tels des rames pour haricots, un fût pour compost en bois, un petit pont en bois, diverses clôtures, mais aussi une charrette en bois et un affût de chasse. Parmi les plus grands kits, nous avons remarqué une grande porte d'entrée en bois. Les produits de MBZ sont distribués dans notre pays par ER-Decor.

KIT NORD

Kit Nord est un nouveau fabricant belge artisanal de modèles d'habitations. Son premier kit de construction est une authentique maison de coron à l'échelle HO, identique à celles qui furent construites en nombre par les patrons au début des années trente, dans l'entourage des mines et des usines et qui servaient à l'hébergement des travailleurs. Les façades et les toits de ce kit sont particuliers: ils sont fabriqués en plâtre. Les fenêtres, portes et accessoires sont composés de résine. L'habitation est dès à présent disponible sous le numéro de référence 871002 chez un

nombre limité de détaillants, parmi lesquels le MTE de Blankenberge. Le prix de ce modèle s'élève à 39,50 euros. Nous reviendrons plus largement sur ce modèle dans le prochain numéro et décrirons en détails la construction de deux habitations.

Après cette première construction, Kit Nord annonce la sortie prochaine d'une maison de rangée typiquement belge, qui devrait sortir durant les mois d'hiver. Des trottoirs séparés devraient également sortir. Pour obtenir davantage d'informations concernant les points de vente, vous pouvez prendre contact à l'adresse e-mail kitnord@skynet.be ou chez Kit Nord, Rue Jaurès, à 6200 Châtelaineau.



FLEISCHMANN Des wagons-citernes belges

Fleischmann sort actuellement deux nouveaux wagons belges après la sortie de wagons-citernes néerlandais. Le premier est un wagon

Shell destiné au transport d'essence. Ce wagon a été fabriqué sur base d'un wagon-citerne de l'ex DRG et est pourvu d'une guérite pour serre-freins. Celui-ci est pourvu d'inscriptions datant de l'époque III (numéro de catalogue 875436 B).

Le second est un wagon-citerne plus moderne, dans les couleurs de Fina. Ce wagon date de l'époque IV (numéro de catalogue 875413B). Ces deux wagons privés ont Anvers-Kiel comme gare d'attache. Com-

me à l'habitude chez Fleischmann, les finitions, la peinture et le tamponnage sont excellents. Les modèles HO sont pourvus d'un mécanisme d'attelage court et sont livrés de série avec des coupleurs d'attelage 'Profi' de Fleischmann. Il s'agit d'une série limitée, fabriquée exclusivement pour la Belgique. Ces modèles sont dès à présent disponibles dans le commerce spécialisé.

Peter Embrechts & Guy Van Meroye
Remerciements à **modelbouw verschooten et Jocadis**





KOMBIMODELL

Les premiers modèles

Depuis le début de cette année, nous sommes régulièrement informés des nouveautés du fabricant allemand KombiModell. Ce fabricant annonce une gamme impressionnante de wagons de conteneurs et de porte-conteneurs, de quoi donner bientôt toutes ses lettres de noblesse au trafic combiné à l'échelle H0. Les premiers exemplaires sont déjà disponibles, la livraison étant prévue en automne.

RAILTOP MRCE Cross Rail

A l'intention des amateurs de matériel appartenant aux opérateurs privés, la marque suisse RailTop commercialise une série spéciale du 185.2 d'époque V de l'actuelle 'Cross Rail' de MRCE. On relève sur cette version les aménagements les plus récents, identiques à ceux de la véritable locomotive Bombardier 'TRAXX'. Dans un souci d'amélioration de la sécurité du machiniste, le nez de la loco est plus déformable, ce qui non seulement ajoute quelques centimètres à la ma-

chine, mais modifie aussi légèrement les faces d'about. On voit bien également la main courant disposée de chaque côté de la face avant. Tous ces détails sont bien rendus à échelle. Pour le reste, la loco possède tous les critères de qualité auxquels doit répondre un modèle miniature de nos jours. Les caractéristiques de roulement sont excellentes et la livrée noire mérite la note de 10 sur 10. Cette loco est également disponible en version 'trois rails' (réf. 11002 et 21002).



RIVAROSSI

La V20 de la DRG

En début d'année, la marque ex-italienne Rivarossi a sorti, en tant que membre du groupe Hornby, le modèle de la locomotive Diesel V20 de la DRG, d'époque II. Cette locomotive à deux essieux est peinte aux couleurs militaires, à savoir en kaki. La loco a servi de locomotive de manœuvres pour l'armée allemande. Ce modèle simple est pourvu d'un châssis métallique, avec phares réversibles, selon le sens de marche. Il est équipé d'un moteur à cinq pôles et d'un volant d'inertie. Un décodeur peut y être installé (réf. HR2047).

MÄRKLIN

Un transport d'autobus

Cette année, Märklin joue la carte du transport automobile, sous ses multiples facettes. Pour ce faire, elle travaille en collaboration avec un fabricant d'autos miniatures bien connu. C'est ainsi qu'elle présente sous le nom de 'bustransporter' une série unique du modèle du wagon allemand à ranchers 'Kbs' datant de l'époque IV, utilisé pour le transport des nouveaux

autobus sortant d'usine. Comme chargement, Märklin a opté pour un Mercedes-Benz O 302 de la période 1965-1976, un modèle en métal d'un vert particulier. Sur la plateforme de chargement se trouve un dispositif de fixation de l'autobus, réalisé en bois de pin finement taillé. Un achat recommandé si vous êtes amateur de transports routiers (n° 46940).



MÄRKLIN La Ae 8/14

A l'occasion des 125 ans de la ligne du Gothard, Märklin et Trix sortent une série unique du nouveau modèle de la double locomotive électrique Ae 8/14 des CFF. Cette impressionnante loco des chemins de fer suisses, au coloris vert clair d'origine datant de l'époque III, mesure pas moins de 39 cm à l'échelle H0. Le modèle est pourvu de deux toitures métalliques dont l'apparence diverge quelque peu. Dans l'une des caisses est installé le tout nouveau moteur 'sinus

soft drive', gage de belles performances. Les essieux sont tous les quatre motorisés, avec bandages adhérents sur les huit roues. Sont incorporés de série un décodeur mfx et un module 'son' spécifique aux gares suisses.

Les deux caisses de la loco sont accouplées à demeure (réf. M 39590 - T22339).





OBEELIKS E-SHOP IDEEFIKS VZW

ART MATERIAIS * AIRBRUSH * IDEEFIKS

- * EVOLUTION, COLANI, GRAFO, HANSA, BADGER, OLYMPOS, PAASCHE, RICHPEN
- * PIÈCES DÉTACHÉES AÉROGRAPHES, CUTTER ET MATERIAUX POUR POCHOIRS
- * PEINTURE ET PINCEAUX POUR LE MODELISME : GOLDEN, A.R.T, DA VINCI, LEONARD
- * POUR LES MOULAGES : SILICONES, RESINES, MOUSSES, EPOXYDE TRANSPARENTE
- * PEINTURE ET MEDIUMS AÉROGRAPHE : GOLDEN

WWW.OBEELIKS.COM



OBEELIKS

* IDEEFIKS ORGANISE DES STAGES- NEERLANDAIS - A ANVERS :
MOULAGES, AÉROGRAPHE, PEINTURE DECORATIVE, EMPREINTES CORPORELLES...

* VISITEZ NOTRE SITE : USERS.TELENET.BE/IDEEFIKS ; PORTES OUVERTES 9+10/09

KOMB MODELL



Les porte-conteneurs comme en réalité

Bientôt livrable:
Hupac T4.1 wagon porte-conteneur
Disponible chez votre détaillant !

Import Benelux:
Train Technology
WWW.TRAINTECHNOLOGY.COM

VEILINGEN VERCAUTEREN

**105^e Vente aux enchères internat.
de Trains jouets anciens
et autres**

22-23 decembre 2007

www.veilingenvercauteren.be

In VEILINGHUIS BERNAERTS, Verlatstraat 18-22 Antwerpen

info@veilingenvercauteren.be

info: tél. 052/20 33 03 - fax 052/21 67 61

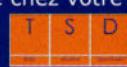
**CFL - DISPOLOK ME-26
de
Hobby Trade**



hobby trade

2-rail
3-rail
analogique ou
digital ...
avec LokPilot
avec LokSound

Disponible chez votre détaillant



Member of
[TS&T](http://www.ts-eu.com)
Train Service & Technology

<http://www.modeltrainservice.com>

Import: Train Service Danckaert
Hamiltonpark 14 - 8000 Brugge
e-mail: contact@loksound.be

E.P.M.
Frédéric LE GENTI
Directeur Export
Euro Passion Models
79, rue du Général de Gaulle
F-22120 YFFINIAC - FRANCE

Tél. +33 2 96 72 61 93
Fax +33 2 96 72 74 16
e-mail: europassionmodels@wanadoo.fr

DISTRIBUTION EXCLUSIVE BELGIQUE

BEMO

**Nouvelle rame glacier express 2006
(rame anniversaire 75 ans)**






Catalogue **BEMO**
Découvrez le tout nouveau catalogue BEMO avec toute la gamme et les accessoires en langue française, allemande, anglaise et en couleurs.

NOUVEAU DEPLIANT
BEMO Post n°32
n'hésitez pas à demander votre prochain BEMO Post.

NEW 2007
Dépliant BEMO nouveauté 2007

Disponible chez votre détaillant spécialisé

WWW.PIERREDOMINIQUE.COM
(Plus de 3000 références illustrées)

JOUEF, ROCO, LIMA, RIVAROSSI, MARKLIN, LEMACO, FULGUREX

**SPECIALISTE EN MATERIEL FERROVIAIRE
FRANCAIS ET LAITON**

Expédition internationale express



SARL PIERRE DOMINIQUE

B.P 49 F 93602 AULNAY SOUS BOIS France
Tel 00.33.1.48.60.44.84 Fax 00.33.1.48.60.47.22
Email : entreprise pierre.dominique@wanadoo.fr



BREKINA Le 'Transporter' de VW

Le nombre de variantes de cette camionnette très populaire de Volkswagen est énorme. Et régulièrement, de nouvelles versions apparaissent encore, ce qui réjouit toujours les modélistes et les collectionneurs. Les dernières variantes en date sont constituées d'un beau minibus du type T1 en deux teintes, pourvu d'un porte-bagages et d'un canot pneumatique, d'un T2 'Transporter' à toit surélevé pour marchand de glaces et d'un T2 de la Gendarmerie grand-ducale.



BUSCH Une Smart 'For-Two' de la police

La petite Smart 'for-two' étant également utilisée par plusieurs corps de police en Belgique, il était logique que Busch en réalise une miniature. La Smart 'For Two' est ainsi disponible avec le logo des corps de police d'Anvers et de Saint-Nicolas.



AWM

AWM est le véritable spécialiste des camions belges. Une nouveauté dans sa gamme: un attelage de la firme Hertsens et un autre de la firme Nicolas Jacquet.

La firme Hertsens de Zwijndrecht (près d'Anvers) a été fondée au début des années septante par les Frères Arnold et Werner Hertsens. Au début, elle fut surtout active dans le secteur agricole, mais plus tard, elle se développa également dans le secteur des travaux de terrassement pour entrepreneurs. En 1991, la NV Hertsens Wegenwerken fut fondée, ainsi que la NV Hertsens Transport en 1993. Outre le transport de terres, la NV Hertsens Transport se chargea également de l'évacuation et du traitement des déchets. Sa flotte est constituée actuellement de 130 camions, dont une majorité de Volvo. Hertsens utilise aussi des tracteurs de la marque MAN. La référence 7294.11 d'AWN



reproduit un tracteur MAN du type TGA 18.430 avec une remorque benne à trois essieux, les deux engins étant peints dans la livrée rouge (à inscriptions jaunes) de la firme Hertsens Transport. Le second attelage est constitué d'un tracteur Scania R420 et d'une remorque spéciale pour le transport de verre, de la firme wallonne Nicolas Jacquet. Fondée en 1955 par René Jacquet (de Franière), le principal client de cette firme était l'industrie verrière locale. Dans les années soixante, cette firme connut un important essor grâce la réalisation de

Un Mercedes LP328 'SNCB Colis'

Le succès enregistré par le précédent modèle Brekina du Mercedes L328 dans la livrée du Service des petits colis de la SNCB aura sans doute surpris l'importateur lui-même, puisque les 500 exemplaires de ce camion ont été vendus en moins de temps qu'il ne faut pour le dire. Raison suffisante pour faire réaliser un second tirage, mais cette fois sur base d'un autre camion. Cette dernière version en date d'un camion SNCB a donc été réalisée sur base d'un LP328, un véhicule apparu au début des années soixante. Il s'agira également d'une petite série, proposée à la vente au prix promotionnel de 10 euros (réf. Brekina 94807) (Photo: Peter Embrechts)

transports dans le cadre de la réalisation du plan incliné de Ronquières. Depuis 1986, cette firme s'est spécialisée dans le transport de verre et dispose à cet effet de remorques spéciales. En 2000, cette société devint la 'Glass Partners Transport'. Cet attelage est superbe et remarquablement tamponné. (Réf. AWM 7798.01). Ces deux séries ne seront reproduites qu'en séries limitées.

Guy Van Meroye
Remerciements à modelbouw
verschooten et Jocadis





EUROSCOOR 2007

15 ans! Cette année, une surface encore jamais atteinte: 23.000 mètres carrés!

26, 27 et 28 octobre
Jaarbeurs Utrecht



A bientôt à Euroscoor 2007!

Heures d'ouverture :

Vendredi 26 octobre : 10 à 18h

Samedi 27 octobre : 09.30 à 17.30

Dimanche 28 octobre : 09.30 à 17.30

Droit d'entrée :

Adultes : € 13,50

Enfants de 2 à 11 ans (accomplis) : € 7,50

12 caisses ouvertes 30 min avant l'heure d'ouverture, donc peu de files aux caisses.

Localisation

Jaarbeurs Utrecht

(à 7 min à pied de la gare)

Jaarbeursplein 6, NL 3521 AL Utrecht

Téléphone : +31 (0) 299 64 03 54 Fax : +31 (0) 299 64 61 97

E-mail : euroscoor@euroscoor.nl

Site web : www.euroscoor.nl

Un calendrier poster gratuit pour chaque visiteur

Le plus grand événement modélistique d'Europe à la Jaarbeurs d'Utrecht (NL)

- Plus de 50 réseaux modèles de classe internationale indigènes et étrangers, dont de France, Allemagne, Angleterre et Belgique
- Démonstrations et conseils donnés par des hobbyistes chevronnés
- Plus d'un km de comptoirs de vente de matériel neuf ou d'occasion
- Des commerçants connus, avec des offres intéressantes !
- Des réseaux à poser et à desservir par les enfants
- Tout sur les trains et les modèles réduits ! Une bourse au top en un endroit idéal

Pour en savoir plus, lisez notre journal électronique sur : www.euroscoor.nl/express.html

Détails sur : www.euroscoor.nl/highlights.html

01177/AS/SM_NL/02

MAGASIN DE TRAINS MINIATURES
VAN DAELE HERMAN
PORTE OUVERTES
1 & 2 DECEMBRE 50
ANS
DISTRIBUTEUR MÄRKLIN
EXPÉRIENCE
IEPERSTRAAT 47
B-8700 TIELT
051 40 01 19 TÉL
051 40 99 94 FAX
herman.vandaele@belgacom.net
OUVERT DE 9 À 12H ET DE 14 À 18H
FERMÉ LES LUNDIS,
JEUDIS ET MERCREDIS MATINS
VOLLMER KIBRI BUSCH TRIX

Vous desirez mettre une annonce?

Contactez:

Nico Monnoye

Tél: 0032 9 / 369 31 73

E-mail:

nico.monnoye@metamedia.be

0074NSM_FR

VOTRE MAGASIN DE MODÉLISTES EN LIGNE

VOTRE SPÉCIALISTE DE L'OUTILLAGE ET DE LA PEINTURE
PAS DE FRAIS D'EXPÉDITION POUR COMMANDES AU-DELÀ DE 55 EUROS

MINITAIR.BE

A L'INTENTION DES MODÉLISTES FERROVIAIRES, NOUS IMPORTONS LA GAMME ENTIERE DES MARQUES EVERGREEN, VALLEJO, TRAIN COLOR, MODEL COLOR & MODEL AIR, LES DÉCORS SCENERY, MAGIC SCULP, L'OUTILLAGE EXCEL- ET MODEL CRAFT ET LES AÉROGRAPHES BADGER (ET LES PIÈCES DE RECHANGE)

NOUS SOMMES DISTRIBUTEURS DE: TAMIYA, DRAGON, TRUMPETER, AFV CLUB, ACADEMY, ICM, EMHAR, BRONCO MODELS, HELLER, REVELL, ALAN HOBBY, MIG PRODUCTIONS, PLUS MODEL, FONDERIE MINIATURE, MINIART, ZVEZDA, TRISTRAR, ITALERI, MASTER BOX, PREISER, HUMBROL, VALLEJO ET DE... BIEN D'AUTRES!



RENDEZ-VOUS
VISITE SUR
WWW.MINITAIR.BE



Dreimühlentalbahn

EUROMODELBOUTW

2007

LES 6 ET 7 OCTOBRE DERNIERS SE TENAIT À NOUVEAU DANS LA LIMBURGHAL À GENK 'EUROMODELBOUTW', L'EXPO DE MODÉLISME BIANNUELLE. C'ÉTAIT LA ONZIÈME FOIS QUE LE HOESLTSE TREIN-CLUB ORGANISAIT CET ÉVÉNEMENT.

Le Hoeseltse Treinclub a de nouveau réussi à attirer toute une série de réseaux modèles et de dioramas à Genk. En provenance de France, de Suisse, de l'Allemagne, de Grande-Bretagne, du Grand-duché de Luxembourg, des Pays-Bas et... de Belgique, les plus récentes réalisations dans le domaine du modélisme ferroviaire ont été exposées au public, l'événement ayant fait le plein de spectateurs.

Pour le modéliste ferroviaire, plus de quarante réseaux modèles opérationnels ou de dioramas fantastiques pouvaient être admirés. En ce qui me concerne, le 'Dreimühlentalbahn' de Jacq Damen m'a le plus ravi: c'est d'ailleurs lui qui a remporté le premier prix. Pointons également 'Beachly Dock' du Modelspoorteam – et dont vous lirez par ailleurs un reportage dans le présent numéro – ainsi que le réseau d'hiver 'Tamise – Steindorf' de Hans Baeck, ou

encore le très beau 'Mariahöhe' d'Henk Wust et de Derk Huisman, qui a remporté une belle deuxième place.

Ceci étant, la réalisation d'un réseau modèle tel que 'Dreimühlentalbahn' ou 'Be-

chly Dock' n'est pas à la portée du premier venu. Et c'était bien en cela que cette expo était intéressante. Dans la même salle se côtoyaient par exemple Gerbrand Haas avec son 'Blue Ridge Western' et Ton Jansen avec son 'Erlaubrück. Blue Ridge', d'un





Amsterdam HSM SleutelSpoor



Dreimuhletalbahn



P.A Modelbouw Belgium

concept simpliste et réalisé avec des matériaux simples. Gerbrand est le maître du simplisme... Quant à Ton, il démontrait qu'il est possible de réaliser un tableau attractif sur une superficie d'à peine 200 cm x 60. Pour ceux qui estimaient ceci encore trop grand ou qui préféreraient voir cette surface décorée par du matériel à l'échelle '1', ils pouvaient aller puiser leur inspiration chez CL Decor ou P.A.J. Modelbouw.

Parmi les nombreuses et intéressantes démonstrations à voir, celles de HSM SleutelSpoor sortaient de la norme. Au moyen de styrène prédécoupé, ils réalisent de jolis bâtiments et du matériel. Entre un diorama urbain, une gare construite à l'échelle et une rame assurant une navette, on pouvait découvrir une véritable halle aux marchandises belge et les premiers tours de roues



d'une automotrice Benelux 'Tête de chien' des NS, reproduite par Piko. La remise réalisée sur base de photos est à ce point détaillée que même la maçonnerie tassée de la partie gauche de la façade a été reproduite. Ceci en dit long pour l'avenir...

Outre les trains, d'autres perles de modélisme étaient également visibles. Des autos télécommandées, des pelleuses, des grues, des camions, des tracteurs, du transport lourd, des hélicoptères, des avions étaient également en démonstration, même si le domaine militaire était nettement moins représenté cette fois qu'au cours des années précédentes. Quoiqu'il en soit, il restait suffisamment de quoi voir pour passer une journée à Euromodelbouw...



Texte & photos : Gérard Tombroek



Rea Bridge

La série 16 de ViTrains

I L Y A QUELQUES ANNÉES DÉJÀ, LES MARQUES LIMA, RIVAROSSI ET JOUEF ONT ÉTÉ ABSORBÉES PAR LE GROUPE HORNBY : LA PRODUCTION A ÉTÉ DÉLOCALISÉE EN EXTRÊME ORIENT ET LES MODÈLES BELGES DE L'EX FABRICANT DE TRAINS ITALIEN ONT DISPARU DU MARCHÉ. CONJOINTEMENT AU DÉPART DE L'UNITÉ DE PRODUCTION, LE SORT EN ÉTAIT JETÉ DE L'USINE DE VICENZA, SITUÉE DANS LE NORD DE L'ITALIE. LES INGÉNIEURS LIMA LICENCIÉS REPRINTENT TOUTEFOIS LE FLAMBEAU ET FONDÉRENT LEUR PROPRE SOCIÉTÉ : 'ViTrains' ÉTAIT NÉE. DES NOUVEAUX MODÈLES RÉDUITS SONT EN COURS DE PRODUCTION, MAIS ILS SONT ESSENTIELLEMENT DESTINÉS AU MARCHÉ ITALIEN. UN DE CEUX-CI EST TOUTEFOIS DESTINÉ À LA BELGIQUE : IL S'AGIT DU MODÈLE DE LA SÉRIE 16, RÉALISÉ À L'INITIATIVE DE L'IMPORTATEUR BELGE EURO-SCALE.



Ces nouveaux modèles ViTrains sont entièrement produits en Europe : rien n'est sous-traité dans des pays à bas salaires. Grâce au savoir-faire acquis par les ingénieurs de l'ancienne Lima, ces nouveaux modèles ont pu voir le jour. La rupture avec l'ancien concept de Lima bien connu est toutefois flagrante. Techniquement, les nouveaux produits sont d'un niveau élevé et concurrencent ceux des marques traditionnelles. A l'initiative de Paolo Casini, l'importateur Euro-Scale à Liège, des premiers contacts ont été noués avec ViTrains. Très rapidement, des liens se sont formés et l'année passée, l'idée vit le jour de concevoir un nouveau modèle d'inspiration belge. Curieusement, le choix se porta sur la série 16. Mais finalement, ce choix était logique : le modèle existant de Märklin a bientôt trente ans, et de plus, la

16 se voit quotidiennement à Liège, la ville où est établi Euro-Scale. Il s'agit en outre d'une locomotive internationale, susceptible d'intéresser également les modélistes allemands et français.

En grandeur nature

La série 16 a été présentée officiellement par la SNCB en 1966, sous la dénomination de 'type 160'. Ces locos furent construits par BN à Nivelles et étaient destinées à la relation internationale Ostende – Bruxelles – Cologne. En se basant sur l'expérience concluante du type 150 – future série 15 – une nouvelle série de locomotives polytension vit le jour, apte cette fois à circuler sous quatre tensions d'alimentation : le 3 kV continu de la SNCB, le 1,5 kV continu des Nederlandse Spoorwegen, le 15 kV ~ de la Deutsche Bundesbahn

et le 25 kV ~ de la SNCF. Un total de huit locomotives de ce type fut livré ; elles furent numérotées 160.001 à 160.004 et 160.021 à 160.024. Cette numérotation non continue indiquait le type de redresseurs équipant ces deux sous-séries. Lors de la renumérotation générale de 1971, ces engins devinrent les 1601 à 1608.

La série 16 avait pour l'époque un aspect assez révolutionnaire. La face frontale présentait un angle brisé, faisant ressortir le nez de l'engin. Grâce à ce design, la SNCB se démarquait des réalisations précédentes. A l'étranger également, ce concept était novateur. Grâce à cet angle horizontal des faces frontales, les pressions aérodynamiques frontale et latérale étaient mieux maîtrisées. Ceci présentait un indiscutable avantage sur la stabilité des pan-



La nouvelle série 16 de ViTrains. Le modèle exhale la classe, tout comme son exemple grandeur nature.



Toutes les inscriptions sont lisibles à la loupe et réalisées dans les teintes correctes. Certaines ne sont lisibles qu'à la grosse loupe. Remarquez aussi la reproduction fidèle des bogies.

tographes et sur le comportement de l'engin à grande vitesse, raison pour laquelle cette loco fut autorisée sans problèmes à la vitesse maximale de 160 km/h. Pendant un certain temps, certaines de ces locos ont été équipées de quatre pantographes, mais après quelques temps, le quatrième panto (suisse) a été déposé.

Avec ces '16', la SNCB rompit également – et définitivement – avec la tradition en matière de livrée: le vert foncé des locomotives de l'époque céda la place au bleu turquoise du type 150 (future série 15). En 1976, cette teinte fut remplacée par la livrée jaune à bandes bleues (à l'exception des 1605 et 1607), et depuis 1987, par la livrée bleue actuelle, à bandes jaunes. Remarquons toutefois que les bandes en inox d'origine ont toujours été

Sur ce modèle, tous les détails fournis conjointement ont déjà été apposés. Pour réaliser notre test, nous avons utilisé un autre couplage d'attelage. Dans la boîte se trouve un couplage classique à boucle.

MENSURATIONS EN MM

	1/1	1/87 HO	ViTrains
Longueur hors tout	16.650	191.4	193,1
Empattement d'un bogie	3.150	36.2	36,1
Empattement entre bogies	7.900	90.8	90,8
Diamètre des roues	1.250	14.4	14,3
Hauteur de toiture (% au rail)	4.236	48.7	48,6
Empattement entre tampons	1750	20.1	19.6
Hauteur des tampons (% au rail)	1.050	12.1	11,9
Masse	82.6 t		455 gr.

conservées. Outre ces livrées, quelques engins de la série 16 ont également été peints dans des livrées originales, comme la 1608 en or et les 1601 et 1602 en livrée 'Memling'.

Au début de leur carrière, ces locos assurent uniquement des trains de l'axe Ostende – Bruxelles – Cologne. Bien que techniquement aptes à circuler aux Pays-Bas, ces engins n'y sont jamais allés de façon régulière. Au début, la France non plus n'était reprise dans leurs roulements. Mais un changement intervint à partir de 1973, lorsque la série 18 fut livrée. A partir de ce moment, la série 16 vint régulièrement à Paris. A l'été '74, une de ces locos fut engagée pendant une courte période pour assurer le train d'agences 'Freccia del Sole' jusqu'à Spiez (en Suisse), ce qui constituait une étape de 743 km derrière la



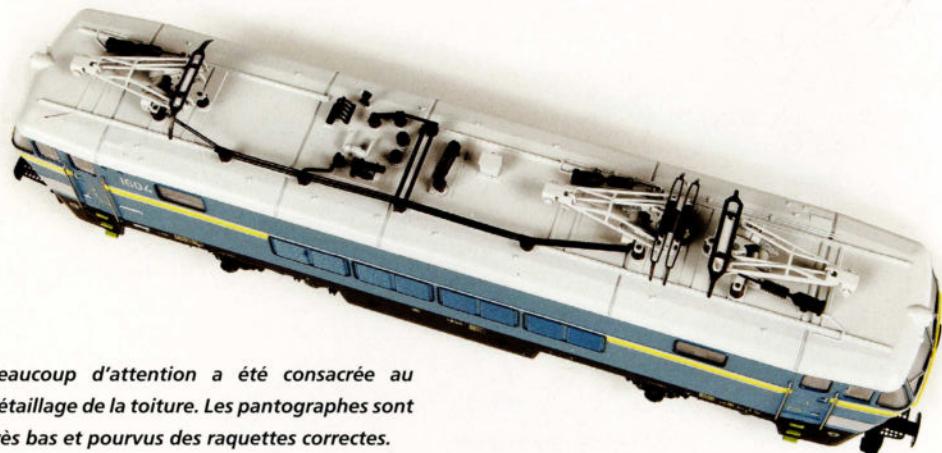
Le premier modèle belge de ViTrains est bien emballé dans une belle boîte et accompagné d'une notice complète, multilingue.



La peinture est très fine. Les bandes en inox sont très joliment reproduites. Nous n'avons pas repéré la moindre erreur. Les mains courantes sur les faces d'about et le long des portes sont en plastique dur, mais souple.



Les ouïes des longs pans sont très finement gravées. La bande noire les entoure de manière très stricte. La bande jaune se prolonge jusqu'à la porte, comme sur la véritable 1604.



Beaucoup d'attention a été consacrée au détaillage de la toiture. Les pantographes sont très bas et pourvus des raquettes correctes.



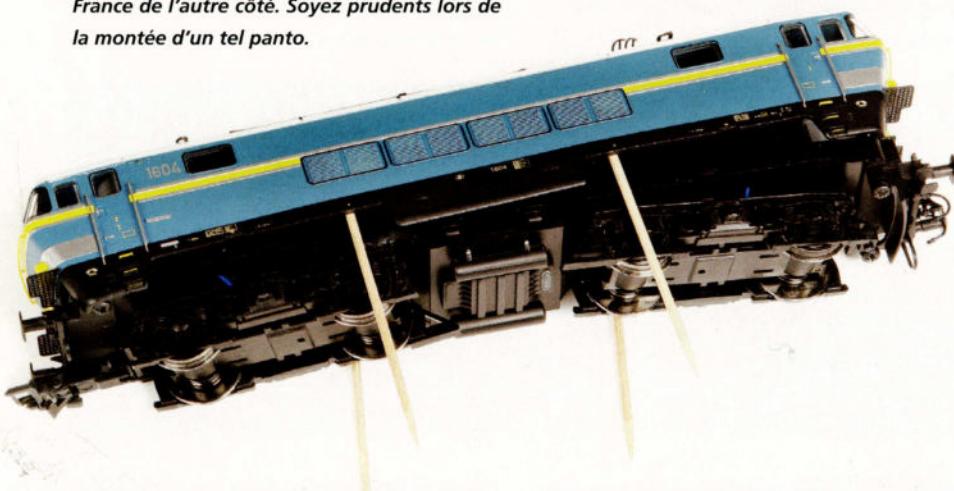
Les pantographes Faiveley ont spécialement été conçus par ViTrains pour ce modèle et sont pourvus de raquettes pour l'Allemagne et la Belgique d'un côté et de raquettes pour la France de l'autre côté. Soyez prudents lors de la montée d'un tel panto.



Tous les isolateurs et les conduites sont reproduits dans les teintes et les tailles correctes. Les couleurs sont basées sur le nuancier en usage à la SNCB.



Les grilles des faces d'about sont en plastique. Observez les ouvertures: ceci est également possible en plastique, sans être cassable.



press', l'Ostende-Vienne Express et le 'Tauern Express'. Depuis l'arrivée des trains à grande vitesse (Thalys et ICE), le sort des 16 vers l'Allemagne s'est fortement assombri. Vers la fin de leur carrière internationale, elles remorquèrent encore temporairement le 'Donauwalzer' en direction de Vienne et le 'Jan Kipura' vers Moscou. Actuellement, la série 16 n'est plus utilisée qu'en trafic intérieur en tête de trains de pointe et pour assurer certaines tâches particulières, comme la remorque de trains d'essais. Leur atelier d'entretien est passé de Bruxelles-Midi à Ostende, en 2002.

Au début de la carrière des 'type 160', ces locos ont surtout remorqué des voitures I1 et I2. A partir de 1976, ces antiques voitures furent graduellement remplacées par les

nouvelles voitures I6 'Eurofima'. Quelques fois également, les 16 ont remorqué des rames mixtes constituées de voitures I6 et de quelques voitures M2 en renfort sur la ligne Liège – Bruxelles, ou plus tard, des voitures I4 'Benelux' déclassées de ce service. Ce fut ensuite au tour des voitures I10, remplacées des années plus tard par des I11. La voiture 'Bistro', issue de la transformation d'une voiture I10, fut très longtemps visible quotidiennement sur la relation Ostende – Cologne.

La finition

Le modèle reproduit de la série 16 est celui de la 1604 en livrée actuelle (époque IV/V), en livrée bleue avec bande jaune en milieu de caisse. Ce modèle est emballé de façon très 'pro' dans une solide boîte et dans un mous-

La dépose de la caisse se réalise au moyen de cure-dents et en écartant avec précaution la caisse. Pour la repose de cette dernière, les cure-dents seront également utilisés. Veillez à ne pas endommager les réservoirs d'air au milieu.

se découpé à bonne mesure. La première prise en main est positive: vous avez tout de suite l'impression qu'il s'agit d'un produit de qualité. La loco a un poids appréciable et est d'aspect solide. Les teintes sont très réalistes et la multitude des détails reproduits, ainsi que la tampongraphie réussie, rendent bien l'impression que l'on attend d'un nouveau modèle.

L'exemplaire qui nous a été confié par ViTrains était un modèle final de production. Il avait été équipé spécialement en usine de tous les éléments complémentaires pour la réalisation du présent test. La peinture de la loco correspond à la réalité. Pour ce faire, l'importateur s'est basé sur une étude poussée du modèle grandeur nature. En milieu de caisse court une bande de teinte jaune, qui est interrompue à hauteur des ouïes de ventilation et des portes. Des petites différences existent entre les locos d'une même série: il a été tenu compte de ces particularités. Les bandes en inox de couleur argentée sont imprimées sur le modèle. ViTrains a réussi à

donner un certain brillant à ces bandes. La plaque de constructeur manque, mais celle-ci a été effectivement déposée sur les véritables locos, à l'occasion d'une grande révision.

La caisse est réalisée d'un seul tenant et est encliquée classiquement par quatre points sur le châssis. Cette caisse reproduit un très grand nombre de détails. Certains d'entre eux devront être assemblés par l'acheteur, surtout si le modèle est prévu pour figurer dans une vitrine. Certaines jupes et quelques conduites spécifiques sont fournies à cet effet. Vous trouverez un aperçu de toutes les pièces dans une notice explicative établie en plusieurs langues, illustrée par des schémas très clairs. Toutes les pièces sont disponibles séparément et sont remplaçables en cas d'accident ou si la loco devait présenter une avarie...

Le modèle est pourvu d'un aménagement intérieur simple, dessiné, sans conducteur de train, mais avec deux sièges. Le marquage est très net et correct, et apposé en plusieurs langues. Les plus petits détails sont à peine visibles à la loupe et sont réalisés en jaune

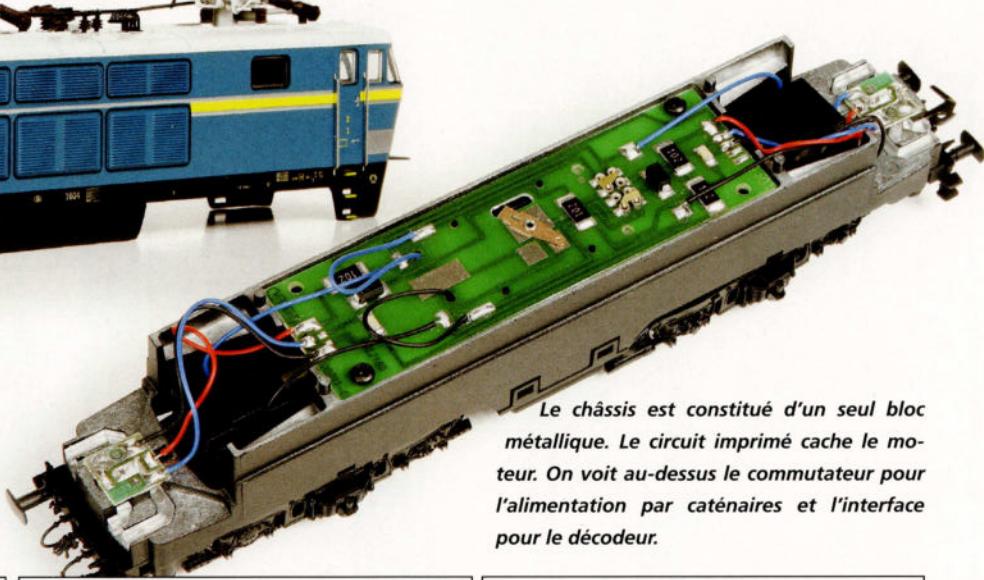
et en jaune sable, selon le nuancier des teintes SNCB. Deux fines grilles en plastique sont disposées sur les faces d'about; ces grilles ne sont toutefois pas entourées d'un bord jaune. C'est le cas également des petits marchepieds sous le tampon de droite. Cet 'oubli' est toutefois volontaire: cela aurait nécessité une intervention manuelle au pinceau, et pour réduire le prix de vente, ViTrains a préféré faire l'impasse sur cette opération. Par contre, les marchepieds donnant accès aux cabines de conduite sont heureusement bien recouverts de ce petit trait jaune. Les mains courantes sous les pare-brises et aux portes d'accès sont en plastique solide mais souple, et sont extrêmement fines. Les vitres sont entourées d'une imitation de bord noir. Les vitres d'angle sont bien disposées et ont un aspect réaliste. Les ouïes de ventilation sont également entourées d'un bord noir et sont très précisément reproduites. Les pantographes sur le toit ont été conçus par le constructeur et ne proviennent donc pas d'un autre fabricant. Ils ont été réalisés de façon experte et en position abaissée, ils reposent très près de la toiture. Chaque pantographe est du type Faiveley et est pourvu des raquettes correctes, en fonction du pays et du type de courant. Pour la levée de ces pantos, il faut exercer avec beaucoup de délicatesse une traction vers le haut sur le milieu des raquettes (et non sur les côtés). Lors de la première fois, utilisez de préférence un cure-dents ou un fin tournevis. La loco est parfaitement reproduite à l'échelle, en ce inclus la position des tampons et la hauteur totale, cette dernière grâce au positionnement correct des pantographes.

Le châssis

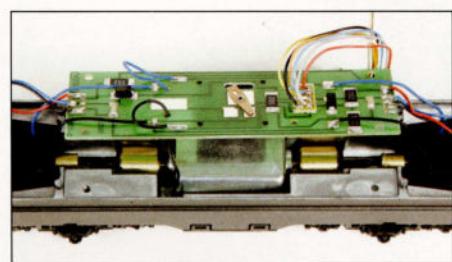
La dépose de la caisse est facile à réaliser. Normalement, il est possible d'écartier la caisse en son milieu pour en faire 'tomber' le châssis. Mais cette opération est facilitée par l'utilisation de quelques cure-dents disposés au préalable entre la caisse et le châssis. Lors de la repose de la caisse, il est également conseillé d'utiliser les cure-dents. Lors de ces opérations, veillez à ne pas endommager les réservoirs d'air disposés au milieu de la loco. Le châssis est constitué d'un seul et même bloc de métal. Au centre se trouve un moteur Igarachi, surmonté d'un circuit imprimé. Ce moteur – quasi inconnu – est pourvu de



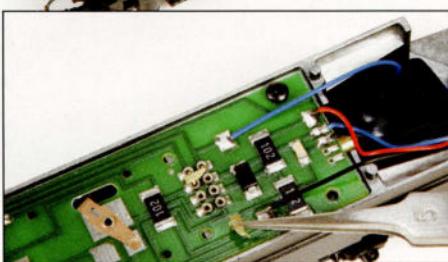
La caisse est réalisée d'un seul tenant et recèle de nombreux petits détails, qui sont tous apposés distinctement.



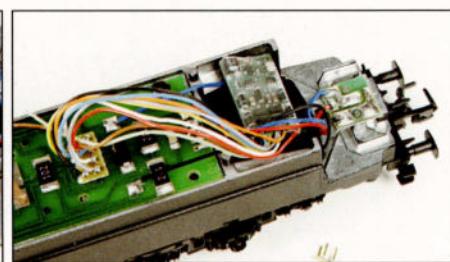
Le châssis est constitué d'un seul bloc métallique. Le circuit imprimé cache le moteur. On voit au-dessus le commutateur pour l'alimentation par caténaires et l'interface pour le décodeur.



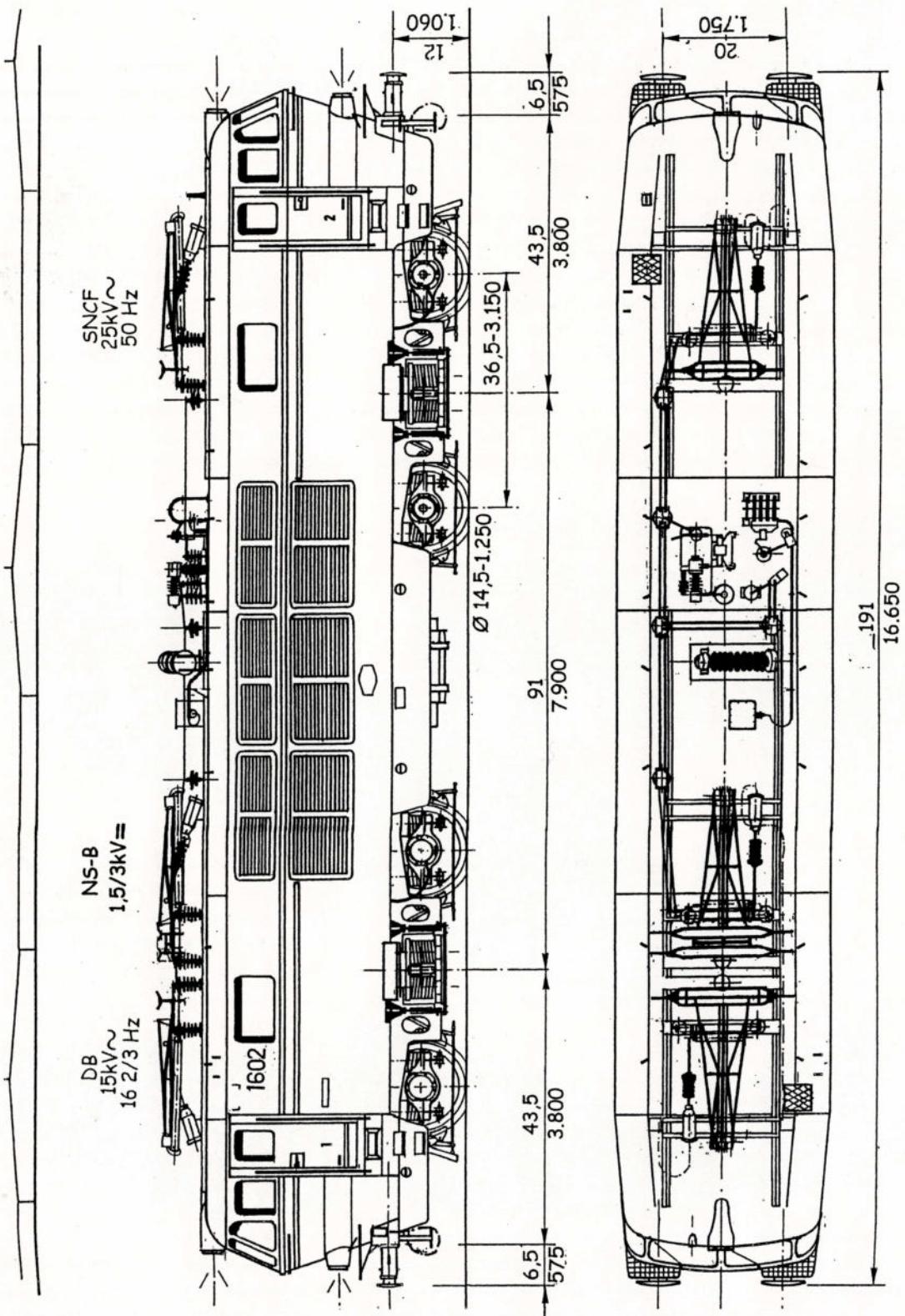
Sous le circuit imprimé se trouve un puissant – mais peu connu – moteur Igarachi, pourvu de deux volants d'inertie et de cardans.



L'interface digital ne présente pas de fiche 'dummy' classique, mais deux plaquettes en laiton à trois pines, qui doivent être enlevées au moyen d'une pince, si vous voulez installer un décodeur.

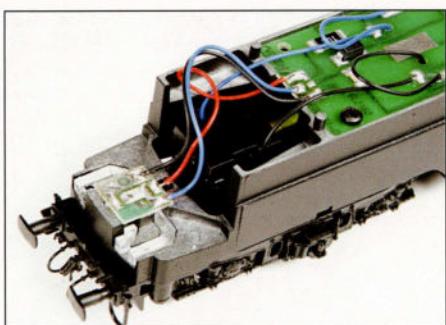


La place pour un décodeur existe au-dessus des bogies. L'espace manque pour installer un haut-parleur, mais l'importateur belge de la firme ESU cherche toutefois une solution.



REEKS 16
SERIE
N.M.B.S. - S.N.C.B.
1601-1604
V.B.-EX. : 1602

23-09-06	H. De Bleser-Ekeren	1/87	12/72
----------	---------------------	------	-------

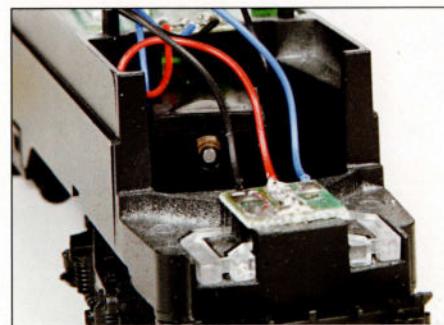


Les phares sont constitués de conduits de lumière et de microleds. Pour l'allumage du troisième phare frontal, un conduit de lumière supplémentaire doit être placé dans une ouverture rectangulaire, sous le fil rouge visible sur cette photo. Ce conduit n'était pas joint au modèle, et nous n'avons pas pu l'essayer.

La prise de courant via les roues se réalise au moyen d'un ingénieux système, sans frotteurs visibles : nous avons déjà rencontré ce type de dispositif sur quelques modèles Lima. Un frotteur pour 3ème rail sera installé sous l'un des bogies.



Le rendu des phares est quasi parfait. Les phares blancs intérieurs sont blancs, sans nuance bleuâtre. Les pantographes sont bas, posés près du toit.



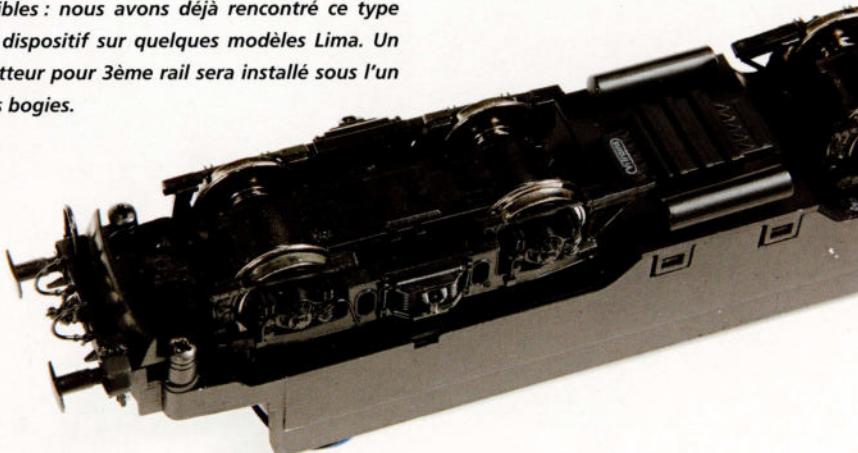
Le réducteur d'engrenages contient des pièces en plastique et d'autres en laiton. La lubrification des engrenages peut se réaliser par la face avant du réducteur, via une petite ouverture.

Les caractéristiques de roulement

Pour juger des caractéristiques de roulement, nous avons effectué quelques essais sous charge sous différentes conditions de circulation. Lors d'une disposition d'essais avec courbes serrées et longs alignements, la loco (en mode analogique), circulant à vide et alimentée sous 12 Volt a atteint une vitesse (à l'échelle) de 164 km/h. Mais avec une charge de huit voitures, cette vitesse ne chute qu'à 154 km/h. Tout ceci correspond à peu de choses près aux vitesses réelles. L'idéal est de pourvoir cette loco d'un décodeur, car grâce au 'CV5', la vitesse maximale peut alors être paramétrée. La vitesse minimale enregistrée (avec décodeur) a été de... 0,6 km/h. Grâce à ceci, il est possible de manœuvrer des voitures en gare et d'accoupler de façon très réaliste.

En mode analogique, le moteur Igarashi s'ébranle (sans charge) sous 1,5 Volt et anime l'engin sans à-coups, à la vitesse de la marche. Lors de la circulation sur une voie en colimaçon en rampe de 3% et d'un diamètre serré et en remorquant dix voitures Roco, la vitesse chute, mais à aucun moment, la loco ne donne l'impression de vouloir s'arrêter ou de patiner. Un redémarrage en pleine rampe sur ledit colimaçon est tout honnêtement remarquable. La course de la loco reste toujours souple et rectiligne, le moteur restant à tout moment à peine audible. La prise de courant se réalise par les huit roues et via un ingénieux système, que nous n'avons vu jusqu'à présent que chez... Lima.

Cette loco est fournie au choix en mode analogique ou digital, pourvue dans ce dernier cas d'un décodeur ESU Locpilot à huit pôles. Ce décodeur est disposé au-dessus d'un des bogies. Par contre, il n'y a pas de place pour un haut-parleur, ce qui rend le placement d'un décodeur 'sons' très malaisé. Mais l'importateur belge de la firme ESU est au courant et planche déjà sur la possibilité



deux volants d'inertie. Grâce à un cardan disposé de chaque côté et d'une robuste transmission par engrenages, tous les essieux de l'engin sont motorisés. Deux roues sont pourvues d'un bandage d'adhérence. Les bogies sont fixés par cliquage sur le réducteur d'engrenages. Le boîtier pour le coupleur d'attelage aux normes NEM est monté sur le bogie. Le modèle pèse 455 grammes. Cette masse, de concert avec ce moteur innovant, est amplement suffisante pour remorquer une longue rame de voitures internationales, en toutes circonstances. Le circuit imprimé disposé sur le moteur est pourvu d'une interface NEM à huit pôles, sans prise 'dummy', mais avec deux simples petites plaques alternatives en laiton, pour les pines nécessaires. Ce circuit est également équipé d'un commutateur pour l'alimentation électrique par rails ou par caténaire. Mais pour actionner ce commu-

tateur, il vous faudra d'abord enlever... le disjoncteur disposé en milieu de toiture. Si votre caténaire n'est pas fonctionnelle, nous vous conseillons dès lors de fixer à demeure ce disjoncteur, par l'intérieur de la locomotive.

Le même circuit imprimé disposé sur le moteur règle également l'allumage alterné des phares, réalisé au moyen de microleds blanches et rouges. Les phares sont éclairés via des conduits de lumière. Le troisième phare frontal – non utilisé à l'époque, sur le réseau belge – n'est normalement pas allumé. Pour l'allumer, il faut d'abord installer un conduit de lumière (fourni avec l'engin) dans l'ouverture située au milieu de la source lumineuse. La façon de procéder n'est pas très clairement expliquée dans la notice, mais elle s'obtient par déduction. Dans notre cas, ce conduit de lumière avait été oublié, mais nous l'avons envoyé par ViTrains.

PLANNING DE PRODUCTION 2007

Référence	Date	Matricule	
2164	Sept 2007	1604	Bleue à bande jaune
2160	Oct 2007	160.024	Bleu d'origine
2161	Nov 2007	1601	Freccia del Sole avec marquage 'Raitour' et 4 pantos
2173	Nov 2007	160.022	Bleue
2168	Déc 2007	1608	Jaune doré
2162	Déc 2007	1602	Freccia del Sole avec plaque et 4 pantos
2373	Déc 2007	160.024	Bleu d'origine pour 3 rails
2361	Déc 2007	1601	Freccia del Sole comme réf. 2161, pour 3 rails

Dans la partie intérieure de la caisse, on trouve une bande métallique pour l'alimentation via les caténaires. En tête se trouvent les cabines de conduite. Les vitres sont constituées d'une bande transparente collée.



d'installer un décodeur...

Pour les adeptes du '3 rails', un des bogies est pourvu d'un frotteur de contact. Ces modèles sont alors pourvus d'origine d'un décodeur pour l'inversion électronique du sens de marche.

Les versions

Au cours des mois qui viennent, quatre modèles différents seront disponibles. La présente variante sera suivie par une 'type 160' en livrée d'origine. Ensuite, ce sera le tour de la loco 'Freccia del Sole', avec décoration 'Raitour'. Dans le courant du mois de décembre, viendra alors le tour de la 1608 dorée. Le planning des prochaines années n'est pas encore connu, mais un total de 15 livrées ou matricules différents sera reproduit. Entre ces différents modèles, un certain temps s'écoulera à chaque fois, ce qui permettra de ne pas devoir acquérir en même temps plusieurs exemplaires différents désirés. Les modèles pour '3 rails' seront disponibles en décembre prochain. Si vous désirez obtenir plus d'informations concernant les différentes variantes, rendez donc une petite visite au site web de l'importateur: www.euro-scale-pc.com. Si vous comprenez un peu l'italien, vous pou-



D'autres éléments épars sont encore contenus dans un set séparé, afin de superdétailer le modèle. Un arbre à cardan relie le moteur au réducteur, disposé sur le bogie.

vez également vous risquer sur le site web de ViTrains, à savoir www.vitrains.it.

En conclusion

ViTrains nous a agréablement surpris par ce superbe modèle de la série 16. Les caractéristiques typiques de ce modèle ont fidèlement été reproduites. La finition répond amplement aux attentes. A relever particulièrement les pantographes fonctionnels très réalistes et très correctement disposés, la belle finition des fenêtres et les nombreux et beaux petits détails. Ce modèle est équipé d'un moteur Igarachi relativement peu connu, qui réagit avec précision aux impulsions du régulateur (tant en mode analogique que digital), et sans sonorité marquante. Nous n'avons constaté que peu de points mineurs, et si nous devions quand même énoncer quelques-uns, nous

citerions le manque de place pour un décodeur 'sons', l'absence des bords jaunes sur les marchepieds et l'intégration du coupleur d'attelage dans le bogie.

L'espérance suscitée par ce nouveau modèle était d'un niveau élevé. Toute comparaison avec les anciens modèles Lima est carrément impossible. Cette loco est manifestement l'œuvre de 'pros', qui par leur amour du modélisme, sauront conquérir les modélistes. La première locomotive belge de ViTrains est donc bien une remarquable réussite. Nous attendons dès lors les différentes variantes de teinte avec impatience et qui sait, peut-être une suite à cette première initiative osée d'Euro-Scale...

Texte & photos: Peter Embrechts





Bruges le block 51

2^{ème} partie: La finition et l'aménagement intérieur

DANS LE NUMÉRO PRÉCÉDENT DE 'TRAIN MINIATURE MAGAZINE' (n° 63), NOUS VOUS AVONS EXPLIQUÉ EN DÉTAILS LA CONSTRUCTION DU BLOCK 51, UNE ANCIENNE CABINE DE SIGNALISATION TYPIQUE DE BRUGES, CONSTRUISTE EN STYLE BELGE 'Art Déco'. LE GROS ŒUVRE DE NOTRE BÂTIMENT EST DONC RÉALISÉ: IL NE NOUS RESTE PLUS QU'À AMÉNAGER L'INTÉRIEUR. A NOUVEAU, LA 'CONSTRUCTION MAISON' S'IMPOSE, ET COMME À NOTRE BONNE HABITUDE, NOUS ALLONS VOUS L'EXPLIQUER PAS À PAS.

1 Notre cabine étant construite, son aménagement intérieur doit encore être réalisé. Elle doit en outre recevoir une place précise sur notre réseau. Dans le cas présent, elle sera installée sur un terrain entre la voie principale et la gare de formation. Ce block 51 sera disposé sur une plaque de polystyrène de 6 mm d'épaisseur, découpée à bonne mesure. Les bords de cette plaque seront biseautés pour reproduire un relief naturel. Du carton sera également utilisé pour maintenir le modèle en place.





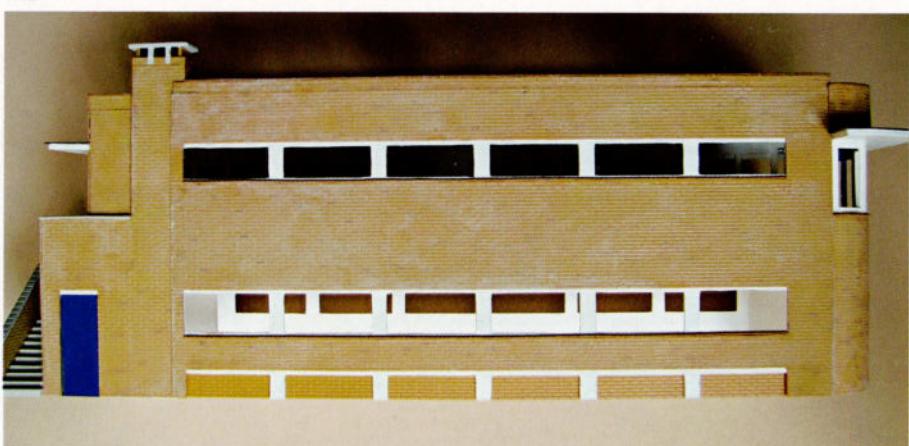
2 Contrôlez ensuite si tout s'ajuste correctement sur le réseau et travaillez la plaque de polystyrène le cas échéant, là où cela s'avère nécessaire.



3 Collez ensuite la plaque de polystyrène à son emplacement. Autour de la plaque, quelques bouts d'étoffe sont disposés afin d'atténuer les contours. La sortie des câbles de signalisation et les recouvrements de caniveaux de câbles sont simulés par des bandelettes de carton gris.



4 Les fenêtres de l'étage inférieur peuvent être fignolées. Il s'agit de six doubles fenêtres, montées dans six larges ouvertures. Celles-ci sont réalisées en plasticard blanc de 0,25 mm d'épaisseur, de façon à ce que 0,1 mm de la fenêtre reste visible lorsque les ouvertures seront découpées.



5 Voici le moment arrivé de patiner le bâtiment. De façon arbitraire, nous allons d'abord colorer quelques briques au moyen de teintes de brun plus claires et plus sombres. Ensuite, l'ensemble peut être lessivé avec un peu de peinture blanche, pour accentuer les joints. Eliminez le surplus de peinture sur la surface des briques, de façon à ce que seul subsiste la peinture dans les joints. Ensuite, il faut lessiver le modèle avec un mélange de brun et de noir. Apposez la peinture fortement diluée de bas en haut et éliminez également le surplus.



6 Nous ajustons une nouvelle fois le bâtiment sur le réseau. La descente de gouttière a été réalisée avec un cure-dents. Les mauvaises herbes poussent grâce à l'été pourri (et à Woodland Scenics...)

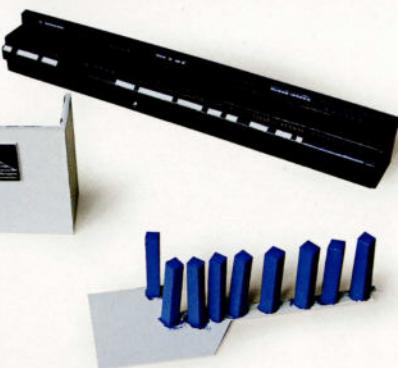


7 Les vitrages sont constitués d'une feuille d'acétate, découpée à mesure et qui se courbe facilement. Pour éviter des traces de colle, l'acétate est collé avec un stick 'Evo'. Ensuite, une petite couche de peinture est appliquée sur les parties collées.



8 Le block 51 était pourvu d'un bâti à leviers mécaniques, comme on le voit sur les photos grande nature de Johan Van Balberghe.

Comme le temps commençait à manquer et que nous ne voyions pas comment faire, nous avons finalement choisi d'équiper notre block 51 d'un bâti électrique du type ACEC. Les dimensions de ce bâti ont été estimées à 1,2 m de haut, 1,2 m de large et 12 m de long. Il a été réalisé au moyen de chutes de plastique noir de 0,5 mm d'épaisseur, sur lesquelles un bout de profilé en bois dur de 4 mm sur 4 a été apposé. Le long de la façade avant, un bout de plastique oblique a été collé : il provient d'un bâtonnet 'Virgin Trains'... Des photos de tels bâties ont été reproduites dans le livre illustrant la Jonction Nord-Midi et dont question dans notre n°62.



9 Voici les composants principaux de l'aménagement intérieur. Le bâti a été peint en noir mat ; les boutons et les lampes ont été imitées par des touches de peinture laiton et argentée. Derrière se trouve un espace clos, comme on peut le voir sur les photos du bâtiment réel du block 51. Ses dimensions sont 4,7 m de large sur 3,2 m de haut. Les côtés font 1,3 m de large. Le tableau de contrôle optique (TCO), réalisé avec du plastique blanc, a été apposé sur cette cloison. Ce TCO a été peint en noir, un tracé de voies y étant ensuite suggéré. Les armoires vestiaires pour le personnel ne peuvent pas manquer : ces armoires ont été réalisées en profilés de bois dur de 4 mm x 4. En réalité, ces armoires ont 1,8 m de hauteur.



10 Sur cette photo, les différents éléments sont à leur emplacement, ainsi que les personnages. L'éclairage a également été installé : il est constitué de deux groupes de petites ampoules 'grain de riz' reliées deux par deux en série. Trois ampoules sont disposées au plafond, et une derrière le TCO. Ces ampoules sont pourvues à l'arrière d'une feuille d'aluminium. Sa fonction est double : l'aluminium sert d'une part de bouclier thermique et d'autre part de réflecteur. Les fils sont disposés le long des montants, afin de les camoufler. Le conduit de cheminée a été confectionné avec un bout de plastique carré de 6 mm. En vue de compléter l'aménagement intérieur, quelques accessoires peuvent encore être ajoutés, comme des petits bureaux et des ordinateurs, dans le coin de l'escalier. Un tel set est disponible chez Busch.



En conclusion

La construction de ce block 51 a été un projet de longue haleine, c'est vrai, mais il va de soi que les formes spécifiques de ce bâtiment garantissent son exclusivité sur tout réseau modèle d'inspiration belge...

Texte, photos & schémas : Martin Petch
Photos grande nature: Johan Van Balberghe



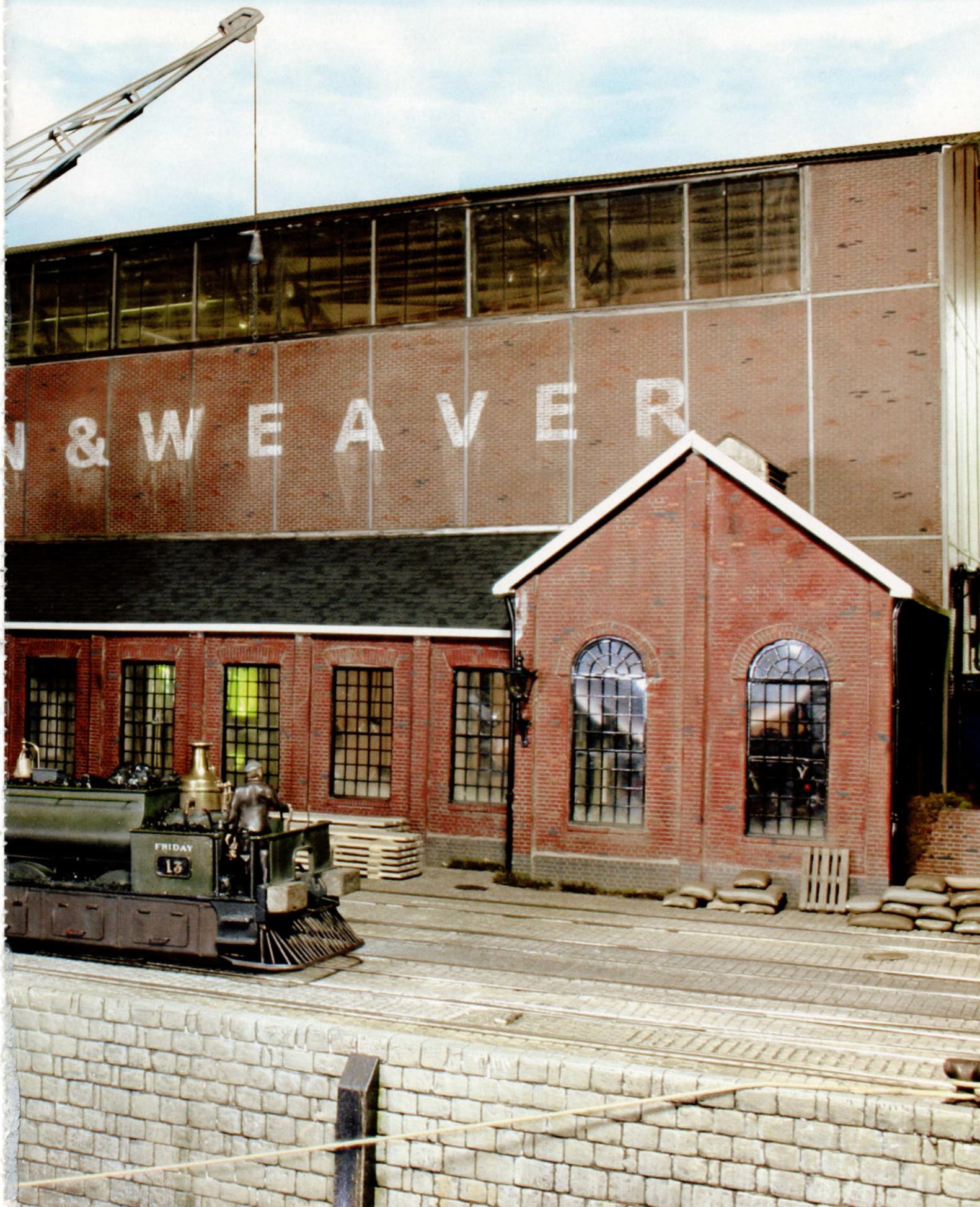
Modelspoorteam **Beachley Dock**

SI VOUS TAPEZ 'BEACHLEY DOCK' DANS LE CADRE AD HOC DU MOTEUR DE RECHERCHE DE GOOGLE, VOUS ABOUTIREZ ENTRE AUTRES SUR UN BEAU PETIT PORT SITUÉ DANS L'OUEST DE L'ANGLETERRE, MAIS 'BEACHLEY DOCK' EST ÉGALEMENT LE NOM DU SEPTIÈME PROJET DU GROUPE 'MODELSPORTEAM'. DANS LE PRÉSENT NUMÉRO, NOUS ALLONS VOUS PRÉSENTER CE PETIT RÉSEAU PARTICULIÈREMENT JOLI, QUI SE SITUE DANS LES ANNÉES '20 ET '30 DU SIÈCLE PASSÉ, ET QUI A ÉTÉ RÉALISÉ À L'EXEMPLE D'UN PETIT PORT ANGLAIS, À L'ÉCHELLE 0 (7 MM). MAIS LAISSEZ LA PAROLE AUX RÉALISATEURS EUX-MÊMES, EN LA PERSONNE DE HANS LOUVENT.

Le 'Modelspoorteam'

Avant d'approfondir quelque peu 'Beachley Dock', voici d'abord quelques mots concernant notre 'Modelspoorteam' et son point de vue concernant le modélisme. Il s'agit d'un groupe de cinq membres qui tente de réaliser régulièrement des nouveaux réseaux. Ce groupe n'est pas prisonnier d'une échelle ou d'un thème particuliers; à chaque fois, ses décisions sont remises en cause. Lorsque nous travaillons à un projet, une nouvelle idée germe de temps à autre, voire s'impose à nous. Nous avons ainsi déjà concrétisé des projets aux échelles H0 ('Falken', 'Musch'), H0e ('Berlichingen'), 0e ('Griendtsveen') et Ilm ('La Trinité s/M'). Les réseaux privés







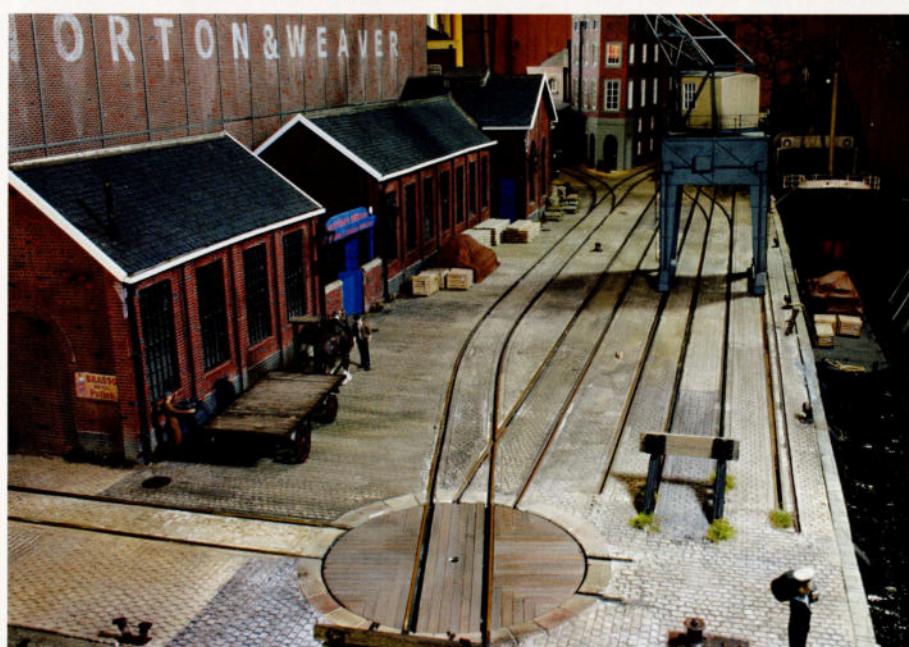
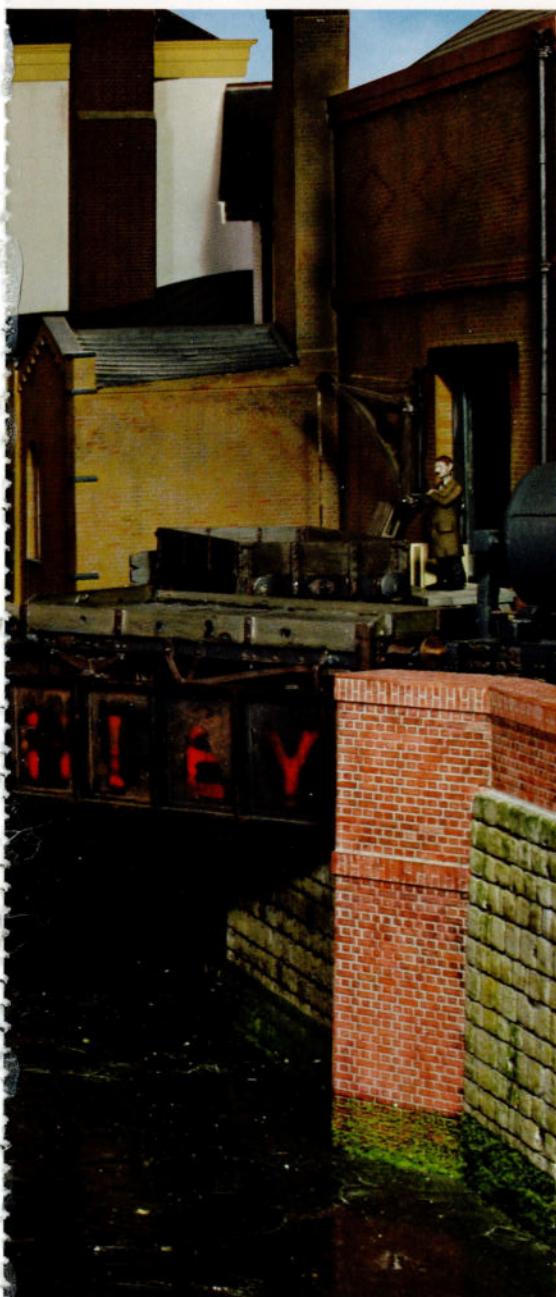
qui sont l'œuvre d'un membre du groupe peuvent également être exposés au nom du team, ce qui permet de présenter chaque fois quelque chose de nouveau. Nous ajoutons en outre le nom de notre groupe à chaque dénomination de réseau, ce qui donne dans le cas présent: 'Modelspoor-team Beachley Dock'. Nous visons toujours la plus haute qualité, raison pour laquelle nous nous aidons mutuellement. Nous sommes critiques les uns par rapport aux autres, tout en respectant une camaraderie. C'est la raison pour laquelle la participation à des expositions – à raison de trois fois par an, en moyenne – constitue toujours une fête pour nous. On nous demande souvent ce que deviennent nos réseaux. Comme nous ne disposons pas d'espaces de stockage, nous avons toujours revendu nos réseaux

à des musées jusqu'à présent. Le réseau 'Vinkeveen' se trouve ainsi exposé dans un musée de l'endroit; 'Griendtsveen' se trouve au Musée de la Voie étroite industrielle, 'Station Est' se trouve à Sneek, tandis que 'La Trinité s/M' et 'Berlichingen' sont visibles au 'RailZ Miniworld'. Les autres réseaux ont été revendus à des personnes privées. Les nouvelles recettes obtenues de cette façon permettent à chaque fois le démarrage de nouveaux projets.

L'idée

Comme déjà signalé ci-dessus, les idées nous viennent souvent pendant l'exécution d'un projet : il n'en a pas été autrement avec 'Beachley Dock'. Au cours de notre participation à l'exposition en Angleterre avec notre réseau 'Vinkeveen', nous avons pu voir des

kits de locomotives anglaises, qui nous ont bien plus. Nous les avons acheté sans trop savoir à quoi nous les destinerions. L'idée de réaliser un réseau anglais prit toutefois de plus en plus forme : ces locos auraient pu y figurer. Plusieurs autres éléments sont venus par après sur le tapis, comme une véritable usine, un port – nous sommes tous fous d'eau sur un réseau – un petit canal et une péniche et beaucoup d'éléments mobiles, comme des grues, par exemple. Nous sommes toujours à la recherche de nouveaux défis comme par exemple la production de fumées, un élément typique des années '20 et '30. Nous avons également voulu utiliser la technique numérique, cette fois: nous y reviendrons. Au fil du temps, les croquis se font meilleurs et plus détaillés, et pour terminer, Jan Hein – un architecte paysagiste



– produit un dessin professionnel, qui constitue un véritable tour de passe-passe. L'un dans l'autre, il s'est alors écoulé près d'un an. Les idées sont émises, examinées et parfois rejetées, des exemples de bâtiments sont recherchés dans des livres ou des brochures, etc. Il importe en fait d'obtenir une 'impression' pour un thème donné. Et ce n'est qu'après que vient le moment de l'étape suivante, à savoir...

La menuiserie

Nous avons abandonné depuis un certain temps déjà l'idée que nous étions capables de découper des plaques de multiplex de 12 mm d'épaisseur de façon rectiligne. Chaque fois que nous avons essayé, les 90° n'ont jamais été au rendez-vous. C'est la raison pour laquelle nous nous adressons

désormais à un bon fournisseur de bois (et pas les grandes marques connues) avec notre liste de mensurations, et ce dernier nous découpe le tout avec soin. L'assemblage ultérieur de tous les morceaux n'est pas si difficile, car après deux week-ends à peine, les cadres sont déjà tous assemblés. Nous voulons toujours avoir le moins de cadres possible, raison pour laquelle nous n'en avons que... deux, de 100 sur 150 cm. Pour leur transport, une caisse légère a été constituée, de façon à bien protéger les bâtiments ; les deux cadres peuvent être disposés sans problèmes l'un sur l'autre. Un troisième cadre de 100 cm sur 100 supporte la gare fantôme et reste même sur ses pieds lors du transport, car toutes les caisses s'ajustent par en dessous. Les quatre cadres lumineux supportant l'éclairage par

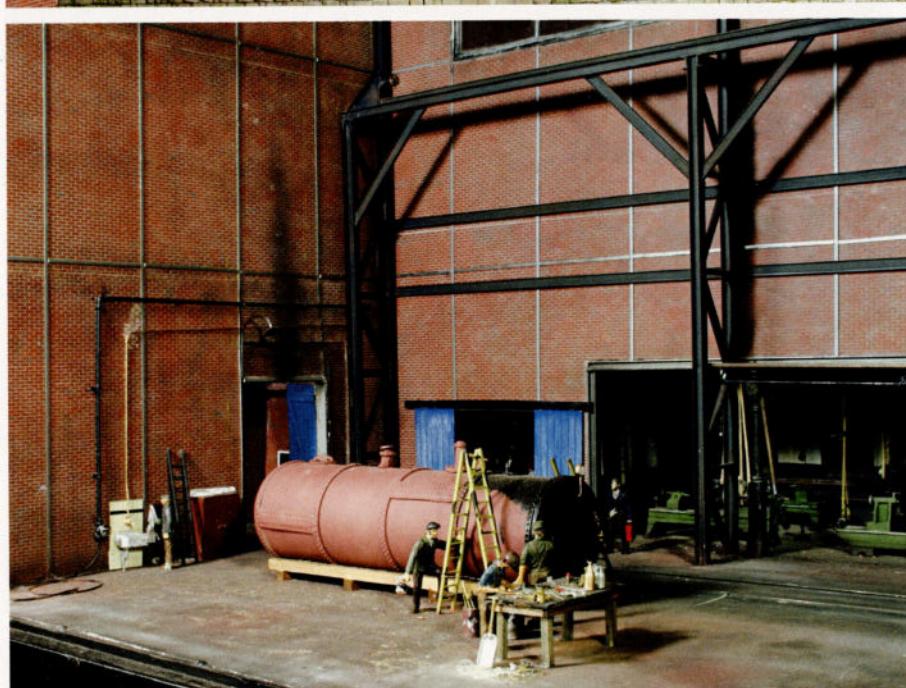
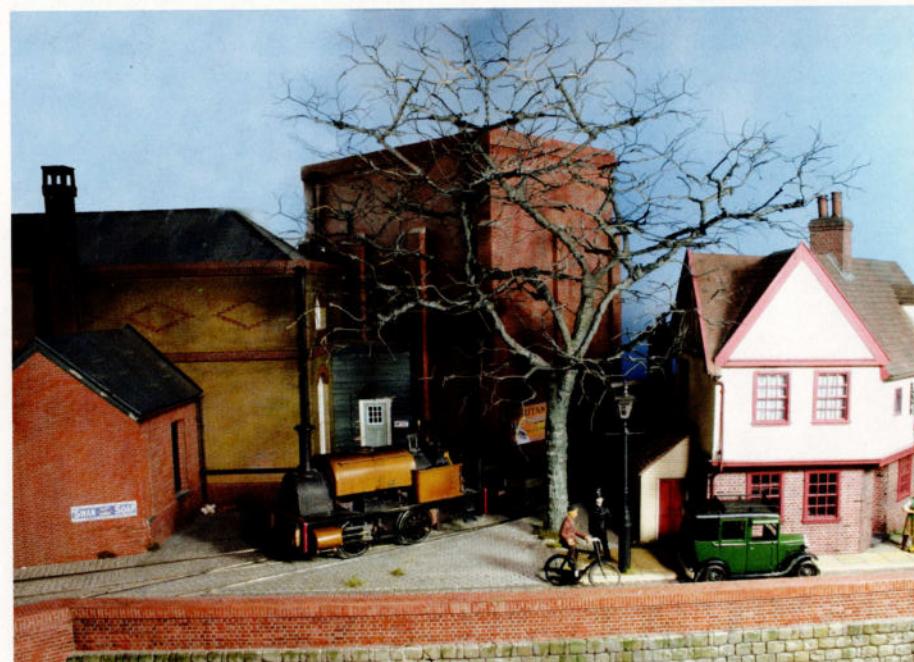
tubes TL sont transportés séparément. Tout bien considéré, l'assemblage du réseau ne prend qu'une petite heure, à notre grand contentement.

Les cadres sont relativement lourds – un peu exagéré pour un réseau à domicile – mais pour une exploitation lors d'expositions, c'est indispensable. Un réseau souffre plus que vous ne pourriez l'imaginer des changements de température et d'humidité. Et ne parlons pas des chocs lors des transports dans la remorque, lors des acheminements vers les expositions, et des démontages et remontages. En outre, nous ne disposons pas d'espace pour le rangement, et le réseau reste ainsi stocké dans sa remorque, garée sous un toit et à l'air libre... Mais jusqu'à présent, ni la remorque ni le réseau n'ont eu à en souffrir...

Le véritable travail

Nous avons ensuite entamé la pose des voies. Sur 'Beachley Dock', nous voulions disposer d'aiguillages tels que ceux que nous avons vu à Chatham : il s'agit d'aiguillages à lame unique, ce qui implique de la 'fabrication maison'. Ce ne fut pas une mince affaire que de rendre le fonctionnement de ces aiguillages fiable, mais finalement, nous y sommes parvenus. Les voies intercalaires sont constituées de traverses en Pertinax et de rails Peco. Un second rail (à code 83) a été posé le long du premier, afin de servir de contre-rail et de maintenir les pavés en place. Comme les rails en code 83 sont légèrement plus petits que ceux à l'échelle 0, les pierres peuvent être maintenues à bonne

hauteur, les rails pouvant être nettoyés sans endommager le revêtement routier. L'électricité est ensuite raccordée, afin de pouvoir circuler à titre d'essai avec une locomotive. Lorsqu'une possibilité se présente, un parcours d'essais est réalisé, jusqu'au moment où tous les défauts constatés sont résolus. Evidemment, d'autres surprises peuvent survenir ultérieurement, et bien entendu, après que les derniers pavés aient été placés ou encore lorsqu'un membre vient essayer un nouveau véhicule... mais bon : en fin de compte, tout finit toujours par s'arranger. Ensuite, nous commençons par un petit travail que nous avons sérieusement sous-estimé : le revêtement des rues ! Un total d'environ 56.000 pavés à graver dans l'argile :





cela nécessite que chacun de nous livre le meilleur de lui-même... Quand cette corvée fut achevée, nous étions quand même contents du résultat final. Mais quand à savoir si nous allons recommencer cette opération un jour... Il faudra certainement trouver une méthode plus simple !

Dans l'intervalle...

Notre groupe se rassemble une fois par mois, et selon ce tempo, il est évidemment impossible de préparer une exposition. Chacun d'entre-nous travaille donc à domicile, en y préparant divers éléments, comme les locos, les wagons, les autos, les bâtiments, les grues, etc. Un nombre de plus en plus élevé de bâtiments et d'autres éléments est présenté chaque premier samedi du mois au fur et à mesure de la période d'assemblage. Il s'agit parfois de pièces à moitié réalisées,

mais souvent aussi entièrement achevées. Après que tous les pavés aient été disposés au bon endroit, le moment vient de disposer les premiers bâtiments à leur emplacement définitif. Le réseau prend alors véritablement vie et l'enthousiasme... croît: un sentiment que tout modéliste digne de ce nom a déjà dû ressentir...

C'est également au cours de cette période que les locomotives et les wagons ont été assemblés. Ces kits à l'échelle 0 - 7 mm (comme les Britanniques la désignent) proviennent de différents fournisseurs, comme Zero Zephyrs, Springside, Parkside Dundas, ABS, Roxey Models, Powsides Wagon Models, Slaters et d'autres. Toutes ces marques nous sont moins connues, le matériel reproduit étant principalement de nationalité anglaise. Souvent, ces kits sont constitués

de pièces en métal blanc, en association (ou non) avec des pièces gravées, voire des éléments en résine. L'assemblage de tels kits n'est pas toujours simple : l'ajustage des pièces entre elles va de 'moyen' à 'bon'. Cette opération nécessite toujours beaucoup d'ajustements, de soudure et d'un peu d'inventivité, mais tous comptes faits, c'est un boulot très agréable. Notre expérience nous a dicté le fait que ces kits en métal blanc sont de préférence à souder au moyen d'un étain pour soudure à point de fusion bas et d'un produit diluant disponibles chez GM&S. Un fer à souder à température réglable avec cordon, des bonnes limes et un peu d'outillage de base sont également indispensables pour s'occuper pendant quelques heures. La mise en peinture peut se réaliser soit au moyen d'une bombe de peinture, soit à la main. Pour ce faire, un livre vous viendra bien à

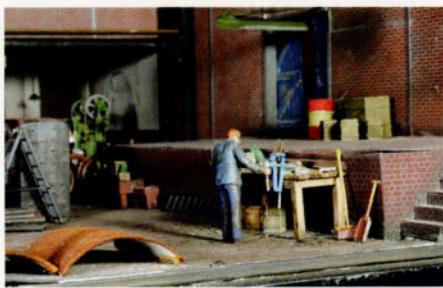
point : 'The art of weathering' de Martyn Welch, édité par Wild Swan (ISBN 1 874103 11 9). Il constitue selon nous un véritable ouvrage de référence concernant la mise en peinture et la patine des bâtiments et du matériel roulant. Un dernier mot pour terminer concernant les coupleurs d'attelages: nous les avons tous examinés, et finalement, nous avons quand même opté pour des attelages automatiques Sprat & Winkle: ils constituent une solution à la fois fiable, peu onéreuse et sont très fins.

Les bâtiments sont constitués de styrène ou de 'foamboard', selon leurs dimensions. Du plasticard de Slaters y est posé dessus, et peint ensuite. Dans ce cas également, nous nous sommes inspirés des conseils de Martyn Welch. Cela revient à d'abord peindre les plaques en gris. Ensuite, la peinture est effacée et après séchage, les pierres sont colorées de toutes sortes de teintes, au moyen de la technique du brossage à sec. Le grand hall d'usine est d'abord réalisé en profilés de laiton. Il s'agit d'un fameux travail, car

le bâtiment doit rester ouvert d'un côté, le toit restant suspendu (1 m sur 0,50). Mais finalement, la construction en laiton présente une stabilité étonnante. Les murs sont érigés ensuite.

Certains bâtiments sont pourvus d'un aménagement intérieur : l'usine bien entendu, mais aussi dans une moindre mesure la mai sonnette du garde, la chaufferie et le pub. Ce dernier surtout mérite qu'on y jette un coup d'œil à l'intérieur : il vous prendra l'envie de commander une pinte de bière ou de jouer une partie de fléchettes !

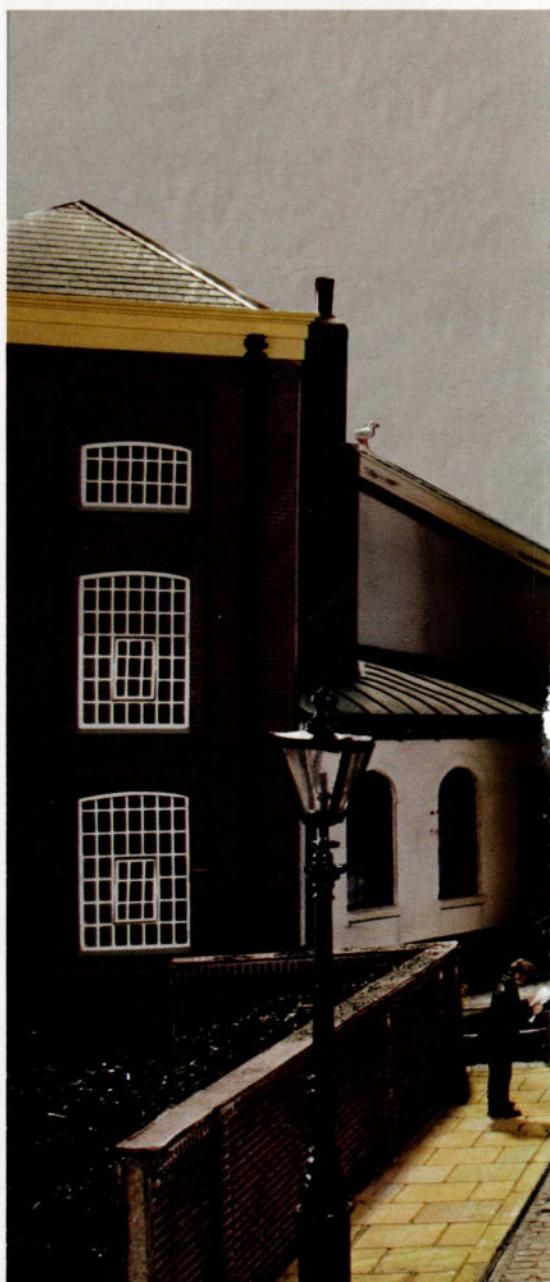
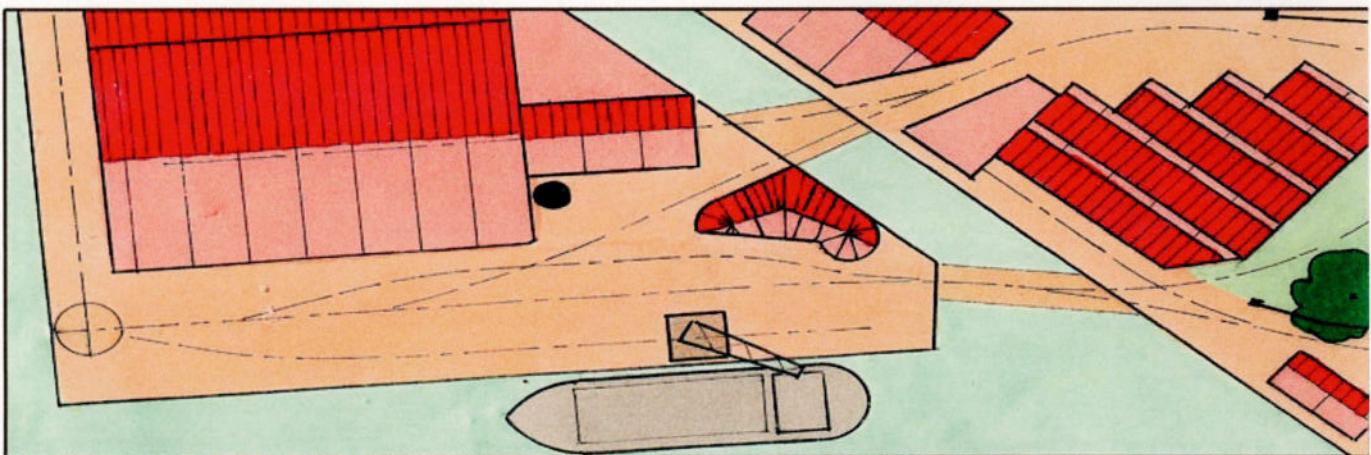
En ce qui concerne l'aménagement de l'usine, nous voulions reproduire une exploitation typique des années trente, ce qui impliquait que la motorisation des divers outils se réalise encore au moyen de bandes de transmission. Une chaufferie est évidemment présente à côté de l'usine, tandis que dans cette dernière, une salle renferme deux machines à vapeur, qui assurent la motorisation des outils. Une de ces machines est





en outre fonctionnelle : après enfoncement d'un bouton-poussoir, elle se met lentement en marche. Dans l'usine, nous voulions un éclairage spartiate, les ouvriers travaillant dans de mauvaises conditions. De nombreux tours, une raboteuse, des foreuses et des scies, une presse à roues, etc.: tous ces outils sont présents dans le hall de l'usine. Il s'agit de petits kits en métal blanc de la marque Western Scale Models (USA) et de Duncan (GB). Les lampes sont constituées d'ampoules 'grain de riz' alimentées en très basse tension, la couleur de la lumière ressemblant ainsi à celle des ampoules à incandescence. Dans le grand hall de l'usine, une grosse grue assure la manutention des pièces de chaudières qui y sont en cours de réparation. Une seule de ces chaudières est quasi terminée : les peintres l'ont prise en mains. Ces chaudières proviennent pour partie de Duncan ou sont le résultat de 'fabrication maison', au moyen de tubes d'alimentation en PVC de différentes tailles.

Pour finir, un autre élément qui saute aux yeux est le 'coaster', un modèle Caldercraft. Très vite, il est apparu qu'un bateau capable de naviguer sur de la véritable eau devait être regardé... d'une certaine distance : certaines pièces métalliques sont en effet réalisées en... bois. Et sur un réseau modèle, ceci se voit immédiatement, et le modèle doit donc à chaque fois être adapté à nos exi-



gences. Finalement, une grande partie de sa superstructure aura été reconstruite avec du styrène Evergreen. Toutes les pièces en métal blanc ont toutefois été réutilisées. Moins apparent : le petit bateau à vapeur présent sur le canal. Ce type de bateau est typique des canaux britanniques et jusqu'à l'arrivée des trains à vapeur, assurait la majorité des transports en Angleterre.

Les animations

Nous aimons relever les défis, raison pour laquelle beaucoup d'éléments mobiles se nichent sur notre réseau : nous en avons déjà décrit quelques-uns. Un défi tout particulier a été constitué par le tracteur qui amène les wagons de la plaque tournante vers la plate-forme de déchargement, située le long de l'usine. Ce petit tracteur se devait d'être capable de se déplacer de façon réaliste. C'est la raison pour laquelle une chaîne lui a été attachée en partie basse. Le réglage est conçu de façon à ce que l'accouplement et le découplement d'un wagon présent sur la plaque tournante soient possibles. Ses roues tournent grâce à un certain nombre de ban-

dages adhérents provenant d'une loco, qui reproduisent le caoutchouc de pneus. La plaque tournante bouge elle aussi, bien entendu. Grâce à elle, les wagons peuvent être amenés sur la voie de l'usine, tandis que les locomotives peuvent changer de voie.

Un troisième élément mobile est la grue, qui peut tout aussi bien évoluer le long du quai (au moyen d'une motorisation comparable à celle du tracteur) que faire tourner sa flèche et soulever des charges : le déchargement d'un wagon ou d'un bateau est ainsi possible. La grue présente dans l'usine et la machine à vapeur sont également mobiles.

Un élément frappant est l'utilisation de fumées, qui étaient omniprésentes à l'époque. La cheminée du 'coaster' provoque de grosses volutes, et celles de la chaufferie lâchent un beau paquet de CO₂ dans l'atmosphère... Le petit bateau sur le canal est plus discret, ainsi que les cheminées des bâtiments. Mais tous comptes faits, 'Beachley Dock' est un environnement assez... enfumé. Heureusement, ces fumées ne sont en fait que de la vapeur d'eau, et le générateur de

fumées est comparable à celui utilisé dans les discothèques ! Cette 'fumée' est répartie dans les différentes cheminées au moyen de canalisations et de ventilateurs, l'épaisseur des conduits conditionnant la quantité de fumées émise.

La finition

Et nous voici arrivés à la finition. Les figurines proviennent de Phoenix et de Preiser. Les mâts d'éclairage (qui nécessitent une étude séparée, en Angleterre), le 'brol' le long du quai (et où les locos doivent pouvoir

circuler), les différents paquets, sacs, caisses et boîtes, les autos, les charrettes et les chevaux... Tous ces éléments se retrouvent dans un port, et selon un désordre indescriptible. Ce sont tous ces petits détails qui donnent vie à un réseau. Faites-vous surprendre et regardez attentivement : il y a tant à voir...

En mode digital

Ce réseau nous a permis de faire notre entrée dans le monde du digital. Les locos ont été équipées d'un décodeur (DCC) sonorisé (ESU). Cela ne fut pas une tâche facile

que de trouver l'espace nécessaire dans ces petites locomotives, en particulier pour le haut-parleur. Tous les accessoires mobiles, y compris les motorisations d'aiguillage (Tortoise) sont commandés en mode digital. Pour ce faire, un ou plusieurs décodeurs ont été installés sous chaque cadre. Grâce à cette disposition, le nombre de fils a été réduit à quatre (avec fiches PTT): deux sont constamment sous tension et deux autres servent pour le courant de traction et de commande. Nous avons utilisé la Lenz 100 : jusqu'à présent, nous sommes convaincus





de la plus-value apportée par ce système, grâce aux meilleures caractéristiques de roulement des locomotives et au câblage plus simple et plus ordonné, qui par définition, n'est pas moindre que pour un réseau analogique.

Les sons étaient un autre point d'importance. Nous avons choisi de ne pas faire de notre réseau une discothèque... Les sons émis doivent être circonscrits aux locomotives et à notre propre réseau. Ils doivent en outre être en corrélation avec le spectacle présenté.

Des basses obtenues avec le bouton disposé sur '10' sont effectivement réalistes, mais ne nous ont pas convaincus lorsqu'ils concernent... une petite loco. Selon nous, les sons sont comme tous les autres détails : ils doivent être convaincants et en relation avec la réalité présentée. Enfin, nous ne voulons pas déranger la tranquillité d'un exposant voisin, lors d'expositions: ses petits oiseaux doivent aussi rester audibles !

La présentation

Terminons par les points sur les 'i' : la finition

du réseau au moyen d'une frise, de l'éclairage et de rideaux. Les organisateurs d'exposition deviennent de plus en plus exigeants. Un bon éclairage signifie dans ce cas la fixation de tubes TL derrière la frise, camouflés par une grille, de façon à ce que le public ne puisse pas apercevoir directement la lumière. Un certain nombre de spots supplémentaires assure un éclairage d'appoint. Aucun éclairage n'a été monté volontairement à l'arrière de l'usine : la lumière provient des fenêtres, les lampes assurant un éclairage d'appoint. Mais cette lumière reste faible,

car les fenêtres ne méritent pas d'être mises en valeur.

Lors d'expositions, nous disposons également d'une table de travail et d'information. De temps à autre, nous y assurons la démonstration de certaines techniques, mais cela ne dure pas, car nous sommes noyés... par les questions. Nos précédents réseaux ont été illustrés à plusieurs reprises dans divers ouvrages, ainsi que le matériel que nous avons utilisé à cette occasion.

Les sorties

Vint alors notre première expo: 'Rail', en 2006. Après cinq années de construction, les membres du 'Modelspoorteam' connaissent ce réseau comme leur poche : nous y avons beaucoup circulé et l' enchantement fut tel que nous l'avions imaginé. Mais le public tombera-t-il aussi sous le charme du thème développé? Il n'y circule aucun

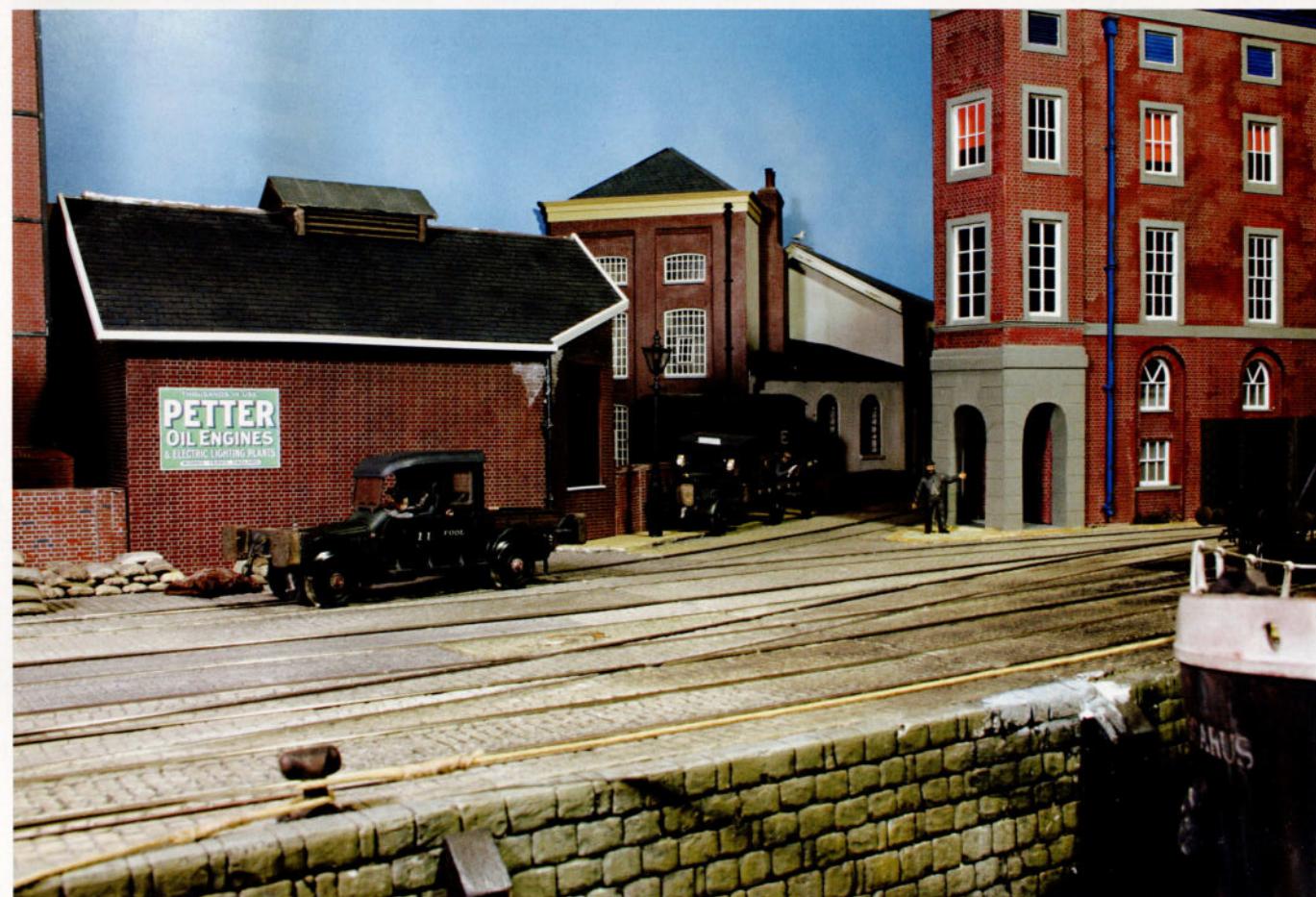
long train et lorsqu'un convoi circule, c'est lentement le long d'une rue étroite, sur un quai ou dans l'usine. Les mouvements sont subtils : une grue ne fait jamais un déménagement complet avec sa charge, mais bouge lentement ; notre tracteur éprouve de réelles difficultés à mettre en branle son wagon, etc. La fumée produira-t-elle son effet ? Ne se dissipera-t-elle pas trop vite dans le grand hall ? Les sons seront-ils bien rendus, comme nous le désirions ? Après la première présentation, nous pensions pouvoir répondre 'oui' à toutes ces questions. De tous les côtés, les compliments pleuvaient, ainsi que les invitations à participer aux expositions, et des demandes pour des articles. Et bien entendu, cela nous a plu, et cela nous plaît encore. Notre deuxième grande expo fut celle de Genk et la troisième celle de Birmingham, une grande exposition qui se tient au Royaume-Uni.

Informations

Si vous désirez en savoir plus sur 'Beachley Dock' ou sur l'un des réseaux réalisés par notre 'Modelspoorteam', nous vous conseillons une visite de notre site web rénové. Outre de brèves infos, vous y trouverez également la description des (nouveaux) matériaux utilisés et de nombreuses photos. Nous apprécierons votre opinion dans notre livre d'or, tandis que vous y trouverez mention des endroits où nous nous présentons. Vous nous trouverez à sur le site web www.modelspoorteam.nl Nous espérons pouvoir vous y rencontrer et si le présent article vous a inspiré, vos questions sont toujours les bienvenues, via notre adresse e-mail.

Texte: Hans Louvet

Photos: Gérard Tombroek



50 ans TEE: Märklin et Trix fêtent dignement L'anniversaire



l'anniversaire des 50 ans des TEE a largement inspiré les concepteurs des nouveautés 2007 chez Märklin et Trix.

Le train « Rheinpfeil » (Dortmund-Munich) de la DB, la rame RAe TEE II « Gottardo » des Chemins de Fer fédéraux suisses, les locomotives CC40100 SNCF et série 18 SNCB avec les voitures Inox Paris-Bruxelles-Amsterdam en sont des exemples marquants à l'échelle HO. Il convient d'y ajouter, uniquement sous la marque Trix, la rame Ram TEE I 501 et 502 des chemins de Fer fédéraux suisses et DE 1001 à 1003 des Chemins de Fer néerlandais.

L'attention des modélistes belges se portera bien sûr plus spécialement sur les nouveaux développements de la série 18 SNCB ainsi que des voitures PBA.

LA SÉRIE 18.

Ce modèle, avec caisse et châssis en métal très détaillés, a une longueur à l'échelle de plus de 25 centimètres. Il aura fière allure, tant sur votre réseau que dans votre vitrine d'exposition. Il vous est proposé cette année dans sa version d'origine sous les numéros d'immatriculation 1801 (en Trix) et 1805 (en Märklin). De nombreux éléments de détail divergent de sa « sœur » française. Les cabines de

conduite sont dotées d'un aménagement intérieur ainsi que d'une figurine représentant le mécanicien à l'avant.

Les mains montoires rapportées sont en métal. L'équipement du toit est détaillé et comprend des pantographes différents. Des accessoires sont enfichables sur la traverse porte-tampons.

LES VOITURES PBA.

Afin de pouvoir constituer une rame de train complète et réaliste, la commercialisation des ces magnifiques voitures à l'échelle exacte a été conçue de la manière suivante :

- 1 coffret de 4 voitures (Références Märklin 41870 et Trix 23408) comprenant 2 voitures à couloir central de la SNCB, une voiture restaurant avec cuisine et un fourgon générateur de la SNCF.
- 1 coffret de 3 voitures (Références Märklin 41871 et Trix 23409) comprenant 2 voitures à couloir latéral et un wagon bar

Pour compléter la rame, il vous est possible d'acquérir à la pièce :

- des voitures SNCB à couloir central (Référence Märklin 41872) et des voitures SNCF à couloir latéral (Référence Trix 23428)

L'échange des essieux pour ces voitures est bien entendu gratuit. Toutes ces voitures sont pré-équipées pour le montage d'un éclairage intérieur.



DONNÉES TECHNIQUES PRINCIPALES :

Modèle Märklin

Décodeur digital mfx (exploitation en conventionnel également possible).
Commande des feux de fin de convoi, du bruitage ainsi que temporisation d'accélération et de freinage possible avec Control Unit ou Systems
Motorisation C-Sinus haute performance
Diverses fonctions sonores
4 essieux moteurs entraînés via arbre cardan
Eclairage par diodes électroluminescentes

Modèle Trix

Décodeur DCC/Sx (exploitation en conventionnel également possible)
Commande des feux de fin de convoi et du bruitage possible avec DCC et Trix systems
Motorisation C-Sinus haute performance
Diverses fonctions sonores
4 essieux moteurs entraînés via arbre cardan
Eclairage par diodes électroluminescentes

Des articles exclusifs pour la BELGIQUE et le LUXEMBOURG

C'est en 2005 qu'un groupement d'une vingtaine de détaillants belges et luxembourgeois s'est créé avec pour objectif l'acquisition et la commercialisation de produits Märklin exclusifs. Il s'agit toujours de séries limitées à 1.000 pièces. Les modèles produits sont des reproducti-

ons de matériel ferroviaire réel. Ils ne font donc pas partie de la gamme des articles publicitaires.

Nous vous décrivons ici les modèles déjà produits antérieurement, mais dont certains exemplaires peuvent encore être disponibles chez certains revendeurs.

PRODUCTION 2005

N° d'article 37272: locomotive diesel type 201 de la Société Nationale des Chemins de fer Belges (SNCB). Livrée vert foncé avec « moustache ».



PRODUCTIONS 2006

N° d'article 37237: locomotive électrique série 123 de la SNCB en livrée bicolore vert clair et vert foncé avec « moustache » argentée.



N° d'article 43538: coffret de 3 voitures « M2 » vertes de la SNCB

PRODUCTIONS 2007

Cette année également, 2 séries spéciales seront produites :

N° d'article 37663: locomotive diesel série 54 de la SNCB. Cette locomotive est la seule « gros nez » entièrement restaurée par la SNCB et préservée comme locomotive musée en vue de voyages spéciaux et touristiques.



N° d'article 48430: coffret de 3 wagons minéraliers
« Cockerill-Sambre »

LISTE ACTUELLE DES DÉTAILLANTS DE CE GROUPEMENT

1050 Bruxelles Orient Express Avenue Louise 195
1090 Bruxelles Van Den Bossche Rue Léon Théodor 25-27
1300 Wavre Wavre Modélisme Rue du Chemin de Fer 11
1410 Waterloo Alpha Models Chaussée de Bruxelles 542
1500 Halle Technohobby Basiliekstraat 66
1601 Ruisbroek ADAL P. Michielstraat 59
2000 Antwerpen Modelbouw Verschooten Eiermarkt 31 A
2520 Ranst Kelber Modeltreinen Broechemlei 21
3053 Haasrode Het Spoor Parkstraat 90
3670 Meeuwen Gruitrode Treinshop Olaerts Snekstraat 15

4020 Liège Hobby 2000 Quai de la Boverie 78
5000 Namur La Boîte à train Rue du Pont 22
5500 Dinant Hobby Bayard Rue A. Defoin 160 B
7850 Enghien Jocadis Rue de Bruxelles 53
8400 Oostende Modeltreinen Guy Vyncke Vlaanderenstr. 76
8700 Tielt Herman Van Daele leperstraat 47
8770 Ingelmunster Van Biervliet Bruggestraat 66
9300 Aalst ATC Modelbouw Kattestraat 4
9600 Renaix Modelbouw De Keyser Ind. Park Klein Frankrijk 7
L8009 Strassen MBS-L Route d'Arlon 111

Les « SHOPS-IN-SHOPS »: Une nouvelle dynamique dans la distribution de Märklin et Trix

A l'instar de ce qui peut être observé dans beaucoup d'autres secteurs de la distribution, la société Märklin a développé un nouveau concept de présentation des deux marques Märklin et Trix sous la forme de « shop-in-shop ».

Les détaillants qui désirent participer à ce concept attri-

buent un espace de leur magasin exclusivement dédié aux deux marques. Pour ce faire, ils utilisent un ameublement et un matériel de présentation spécialement mis au point pour mettre en valeur les produits de ces deux gammes et permettre à leurs clients de mieux les découvrir.

Vers de nouveaux sites internet Märklin et Trix

Une quinzaine de détaillants belges et luxembourgeois ont pris actuellement la décision d'implanter un « shop-in-shop ».

EN VOICI LA LISTE :

(Implanté en 2006)

3053 Haasrode Het Spoor Parkstraat 90 Shop-in-Shop

(Implantation en 2007)

1410 Waterloo Alpha Models Chaussée de Bruxelles 542
2520 Ranst Kelber Modeltreinen Broechemlei 21
2610 Wilrijk Collector's Bank Galliardstraat 2
6000 Charleroi Maison Pierard Boulevard de l'Yser 3-7
8400 Oostende Modeltreinen Guy Vyncke Vlaanderenstraat 76
L-4951 Bascharage Train & Modelshop Avenue du Luxembourg 32

(Implantation en 2008)

3670 Meeuwen Gruitrode Treinshop Olaerts Snelstraat 15
4020 Liège Hobby 2000 Quai de la Boverie 78
5000 Namur La Boîte à train Rue du Pont 22
8340 Sijsele CL-Decor Stationstraat 79
8770 Ingelmunster Van Biervliet Bruggestraat 66
9600 Renaix Modelbouw De Keyser Industriepark Klein Frankrijk 7
L-1946 Luxembourg De Spillbuttek Rue Louvigny 12

...Et nos « MINI » shops-in-shops

Quelques détaillants disposant de moins de place ont néanmoins opté pour une présentation identique mais plus restreinte :

1050 Bruxelles Orient Express Avenue Louise 195
2000 Antwerpen Modelbouw Verschooten Eiermarkt 31 A
5300 Namèche Linda Thonnaux Rue Emile Vandervelde 15
8700 Tielte Herman Van Daele Ieperstraat 47
L-7463 Pettingen Gemoba Rue du Château 8

Le site actuel www.marklin.be est actuellement dans une phase transitoire. Le groupe Märklin a décidé de revoir fondamentalement ses sites allemands www.maerklin.de et www.trix.de. Dans le cadre de ce changement complet est également prévue une internationalisation importante, ces sites devenant quadrilingues allemand, anglais, français et néerlandais. En outre, chaque pays disposera d'un espace propre lui permettant d'introduire des informations spécifiques et locales, telles que, par exemple, l'organisation de séminaires, la participation à des expositions, l'ouverture de shops-in-shops, produits exclusifs, activités de nos clubs...

La mise en ligne du site Märklin est prévue pour février 2008, celui de Trix en avril 2008.

Encore un peu de patience donc et toutes nos excuses pour ce délai.

Le groupe Märklin rachète LGB et Hübner

La nouvelle est tombée à la fin du mois de juillet : la firme LGB, bien connue pour ses trains à l'échelle 1/22,5 principalement destinés aux réseaux extérieurs, a été reprise par le groupe Märklin.

C'est également en été que le groupe Märklin a acheté la Maison Hübner, spécialisée dans le matériel et les accessoires destiné aux amateurs de l'échelle I. La marque Hübner disparaîtra à l'avenir, tandis que ses produits, complémentaires à ceux offerts par Märklin en écartement I, seront intégrés dans cette gamme.

Le groupe Märklin élargit donc la palette de produits qu'il peut offrir à de nombreux modélistes ferroviaires.

Des voitures K1 et M1 en KITS

L'assemblage des voitures OVB

L Y A 14 ANS ENVIRON, TROIS DÉTAILLANTS COLLABORAIENT SOUS LE LABEL 'OVB' POUR PRODUIRE LES MODÈLES DES VOITURES K1 ET M1, ET DE NOS JOURS ENCORE, LA DEMANDE POUR CES TYPES DE VOITURES NE FAIBLIT PAS. LE SEUL SURVIVANT DE CETTE COLLABORATION – TREINSHOP OLAERTS – A DÉCIDÉ RÉCEMMENT DE PRODUIRE À NOUVEAU CES DEUX TYPES DE VOITURES, MAIS CETTE FOIS EN KIT À ASSEMBLER.

Tant l'apparition de la voiture K1 en 1993 que la voiture M1 en 1995 constituèrent une révolution à l'époque dans le monde des amateurs belges. C'était la première fois en Belgique que des commerçants concevaient ensemble l'idée de commercialiser une voiture belge à l'échelle H0 et d'en proposer une reproduction prête à l'emploi. Ce concept était à la fois simple et novateur: il s'agissait d'un modèle accessible financièrement et qui tenait suffisamment compte des possibilités restreintes du marché. En outre, plusieurs variantes d'un type de voiture donné pouvaient être reproduites. La conception de ces voitures K1 et M1 fut

confiée à la firme danoise Heljan. Le moulage et la tampographie furent confiés à une firme suisse. Ces deux modèles rencontrèrent un grand succès. Comme de nos jours, une demande existe encore pour ces deux modèles, Treinshop Olaerts vient de décider de proposer plusieurs variantes de ces K1 et M1 en kits. Nous avons sauté sur l'occasion et avons assemblé un tel kit.

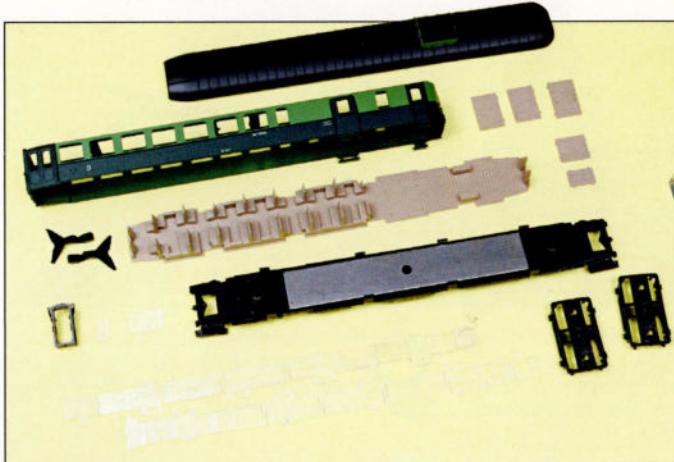
Malgré le fait que de nombreux collectionneurs ont souvent peur de travailler à leurs modèles, le montage d'une telle voiture K1 ou M1 est très simple. Au fil de cet article, nous allons assembler un exemplaire de

chaque type et vous montrerons sur base de photos les différentes étapes à suivre. Le matériel dont vous aurez besoin est réduit et fait partie de l'outillage de tout modéliste digne de ce nom.

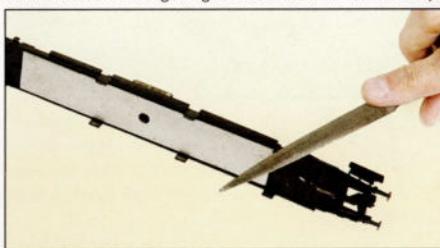
Ces voitures en kit sont emballées de façon à éviter les dégradations et les rayures. Elles sont livrées dans la teinte exacte et sont pourvues des inscriptions nécessaires. Le châssis, l'intérieur et la toiture sont en plastique injecté, teinté dans la masse. Les bogies sont complets, pourvus d'essieux isolés pour le système '2 rails'. De plus, vous trouverez les pièces nécessaires pour parachever la voiture. De chaque type de voiture, plusieurs variantes sont disponibles, en 1^{ère} et en 2^{ème} classe. En fonction de l'époque, quelques voitures ont également été tamponnées en version '3^{ème} classe', et d'autres peuvent être obtenues en deux tons de vert.

La voiture K1 mixte bagages

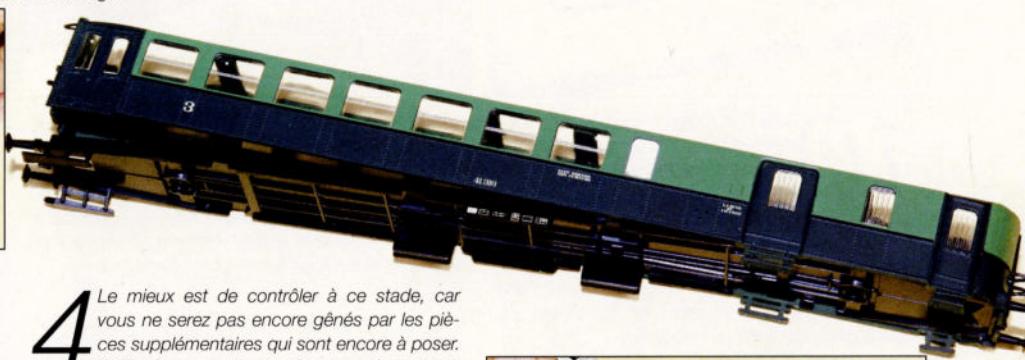




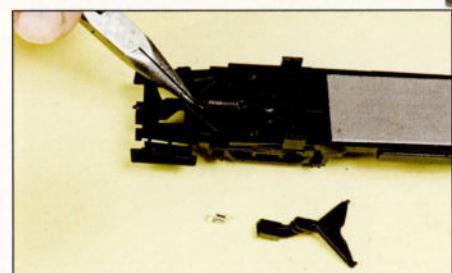
1 Contrôlez d'abord si toutes les pièces du kit sont bien présentes. Outre les grandes pièces, il faut également vérifier si les deux petits ressorts pour le dispositif d'elongation d'attelage, ainsi que toutes les petites fenêtres sont bien présents. Le contenu du set est contrôlé avant sa commercialisation, mais il vaut mieux ne pas avoir de mauvaises surprises et de devoir retourner chez le détaillant... Vérifiez également que toutes les pièces moulées soient bien présentes sur leur arbre de moulage et que les essieux (pour système '2 rails' ou '3 rails') sont bien ceux que vous avez commandés. Envisagez également l'achat d'autres couplages d'attelage.



3 Commençons par le châssis. Celui-ci est pourvu d'un plancher collé, qui assure le lestage de la voiture. Contrôlez si le châssis s'ajuste bien dans la caisse. Aux endroits où le châssis coince, vous pouvez éliminer un peu de plastique au moyen d'une lime plate, sans trop limer toutefois. Les angles vifs peuvent également être arrondis.



4 Le mieux est de contrôler à ce stade, car vous ne serez pas encore gênés par les pièces supplémentaires qui sont encore à poser. Veillez à ce que le plancher ne soit pas trop lâche: il faut qu'il soit coincé pour assurer le maintien de l'ensemble.



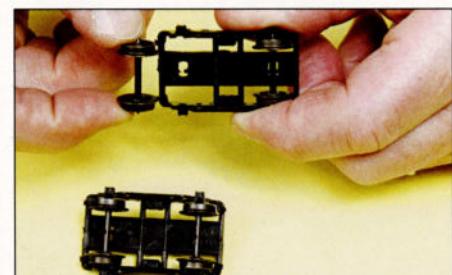
De quoi avons-nous besoin?

Pour le collage, nous vous conseillons de la colle pour plastique liquide. Cette colle se dissout facilement et ne laisse pas de traces. Des colles comme Liquid Poly de Humbrol ou des produits équivalents de Kibri, Revell et UHU conviennent également. D'autres colles pour plastique sont souvent trop filantes et nécessitent plus de temps pour se dissoudre. Elles peuvent occasionner des dégâts et attaquer les surfaces plastiques. Faites un test au préalable pour voir si la surface ne change pas de couleur. Faites-le à un endroit qui n'est pas visible à l'oeil, par exemple à l'intérieur de la toiture. La colle est toujours apposée au pinceau et non avec la petite brosse fournie. La colle pour plastique avec aiguille doseuse peut également être utilisée, mais notre préférence va tout de même aux colles pour plastique, très liquides. Vous aurez en outre besoin de temps à autre d'une colle contact ou d'une colle à deux composants.

Vous aurez besoin en outre de:



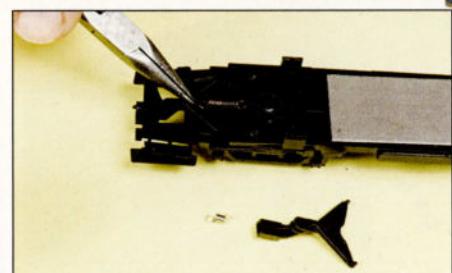
- Un couteau pour hobby du type X-Acto à tranchant droit (n°11) ou rond (n°15)
- Une chignole et une mèche de 1,0 et de 1,1 mm
- De la peinture blanche (de la Tamiya XF-2 mate, par exemple)
- Une lime plate mi-dure (de 15 à 20 cm)
- Une pince 'grip' et une pince coupante.



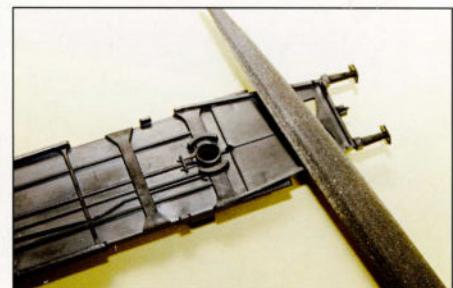
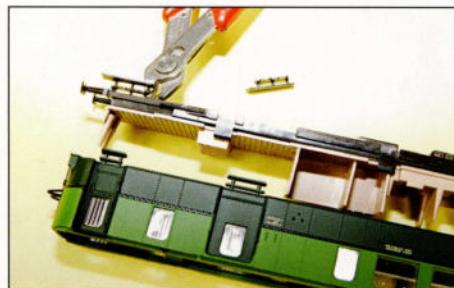
5 Un petit ressort doit être disposé au-dessus du crochet fourni, dans le support du couplage d'attelage. Ensuite, le support est disposé dans l'ouverture prévue, tandis que l'autre extrémité du ressort est placée dans le crochet sur le châssis. Utilisez pour ce faire une fine pince. Gardez toujours un doigt sur le ressort, car il peut facilement s'échapper.



2 Le matériel dont vous avez besoin se limite à un peu de colle pour plastique liquide, de la colle contact, deux couteaux pour hobby et une lime. En outre, il est pratique de pouvoir disposer d'une petite pince coupante et d'une pince 'grip'. Une chignole et quelques mèches sont à garder à portée de main. La peinture blanche Tamiya servira pour la vitre des toilettes.



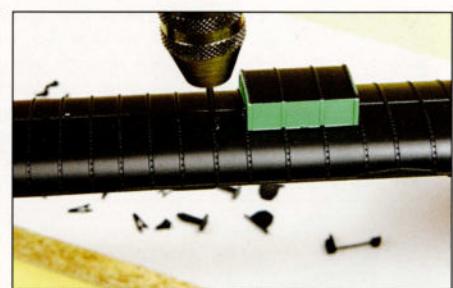
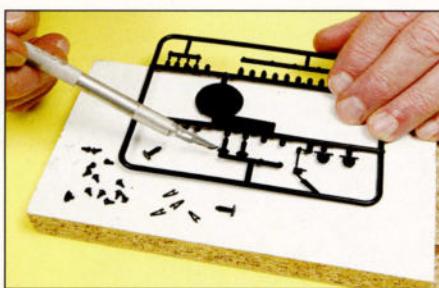
6 Les essieux fournis sont provisoirement disposés sur les bogies: cette opération se déroule sans problème. Pour ceux qui le désirent, ils peuvent graisser ou huiler au préalable les alvéoles des boîtes d'essieu en plastique, au moyen de graisse de molybdène ou de Klüberl n°10905 de Roco, par exemple.



7 Veillez au bon placement des bogies. Sur la voiture K, le point de suspension se trouve excentré de quelques mm par rapport au centre, afin que le bogie ne vienne pas buter contre les marchepieds, dans les courbes serrées. Le côté court du bogie vient tout près des marchepieds.

8 Si vous parcourrez des courbes serrées, il sera nécessaire d'éliminer le marchepied de la porte du compartiment fourgon, sur la voiture mixte. Utilisez pour ce faire une pince coupante ou un couteau pour hobby.

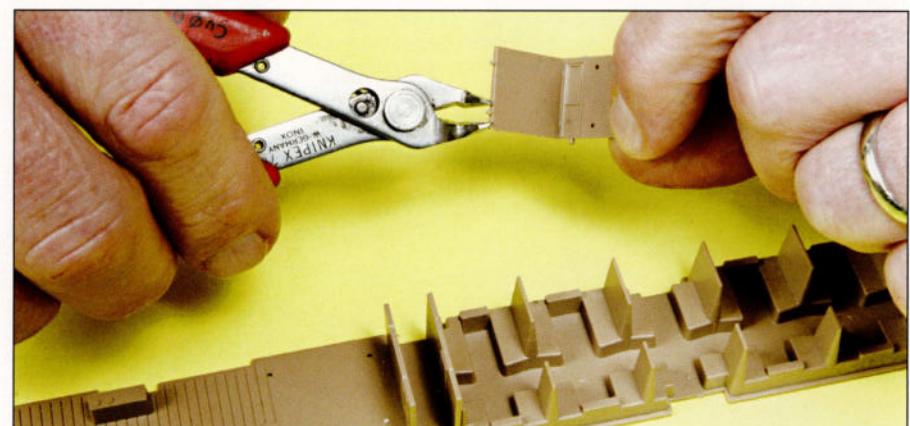
9 Ensuite, les restes des points de fixation sur la caisse seront éliminés au moyen d'une lime. Mettez alors le châssis sur le côté et intéressez-vous à la toiture.



10 Dans le kit de montage de la voiture K1 se trouve un arbre de moulage représentant les petites pièces pour la toiture et la caisse; vous y trouverez également les tampons. Tous ces petits éléments sont à découper au couteau pour hobby. Utilisez pour ce faire un couteau à lame ronde (X-Acto n°15) et une planchette. Eliminez les ébarbures et les restes de moulage au moyen d'une lime ou d'un couteau pour hobby (n°11). Rangez ces pièces à part, pour éviter de les perdre.

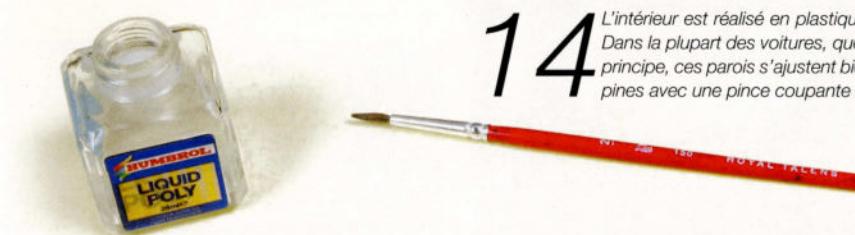
11 Les aérateurs de toiture sont enfichés un par un transversalement au moyen d'une pince "grip" dans les orifices prévus. Veillez à ne pas perdre ces petits éléments et à ne pas les écraser. Au-dessus des toilettes, un aérateur spécial vient prendre place: il se trouve également sur l'arbre de moulage.

12 Alésez au préalable les petits orifices au moyen d'une fine mèche de 0,8 mm, afin de pouvoir fixer les aérateurs au moyen d'un peu de colle contact liquide.

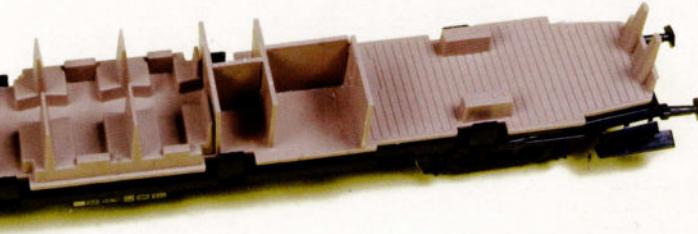


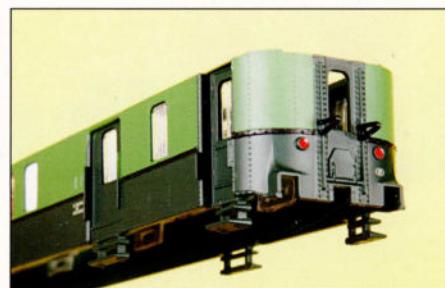
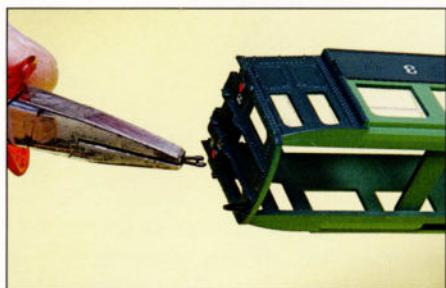
13 Ensuite, nous collons tous les aérateurs par le côté intérieur du toit avec un peu de colle plastique et un pinceau. Contrôlez si le toit s'ajuste bien à la caisse. Normalement, cela ne peut pas poser de problème.

14 L'intérieur est réalisé en plastique brun clair. Le plancher et les bancs sont moulés d'une pièce. Dans la plupart des voitures, quelques parois de compartiments doivent encore être placées. En principe, ces parois s'ajustent bien l'une dans l'autre. Cela va parfois mieux en éliminant quelques pinces avec une pince coupante ou un couteau pour hobby.



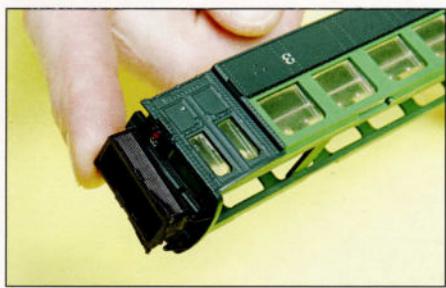
15 Les parois sont fixées sur le plancher avec de la colle pour plastique. Eliminez les ébarbures éventuelles sur les flancs. Contrôlez la bonne position de cet aménagement intérieur sur le châssis.





16

La caisse vient en dernier lieu. Quelques pièces sont d'abord fixées sur les faces d'about. Pour faciliter leur placement, la plupart des orifices sont d'abord alésés avec une mèche de 1 ou de 1,1 mm. Utilisez une pince 'grip' pour placer ces pièces et collez-les à l'intérieur avec de la colle pour plastique.



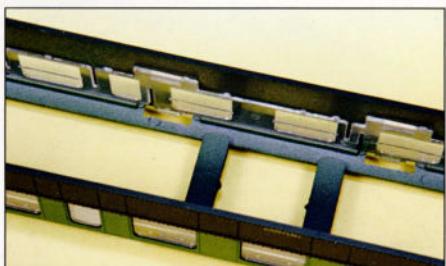
17

Les trous pour les soufflets ne doivent pas être alésés: il est facile de les enficher au bon endroit par simple pression du doigt. Prévoyez également la tôle sous le soufflet: vous pouvez la laisser libre, mais personnellement, j'ai préféré la fixer par collage.



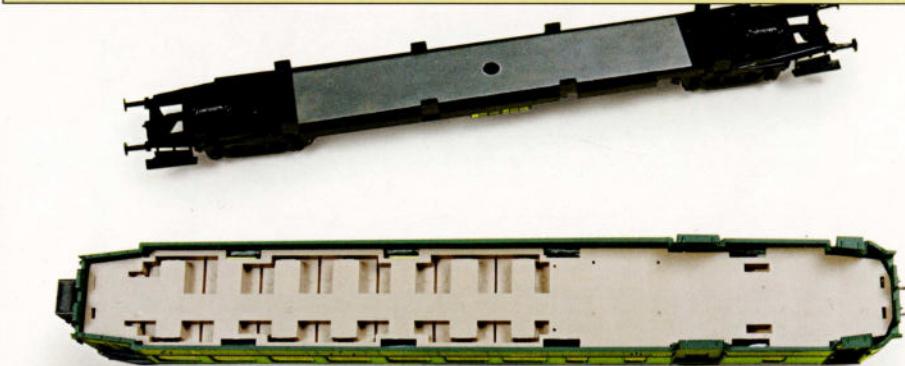
18

Vient enfin le tour des vitrages. Ceux-ci s'ajustent parfaitement dans les baies vitrées. La vitre des toilettes est d'abord peinte en blanc: vous pouvez le faire avec de la XF-2 mate blanche de Tamiya. Il est facile d'appliquer cette peinture au pinceau et de plus, elle séche très vite. Le même effet est atteint avec de l'encre correctrice blanche, du style 'Tipp-Ex'.



19

Lors de l'assemblage, il est important d'enficher la partie supérieure des vitres dans la rainure ad hoc. Ensuite, vous enfoncez les vitres une par une dans les ouvertures. Si vous effectuez cette opération avec soin, toutes les vitres s'ajusteront parfaitement.

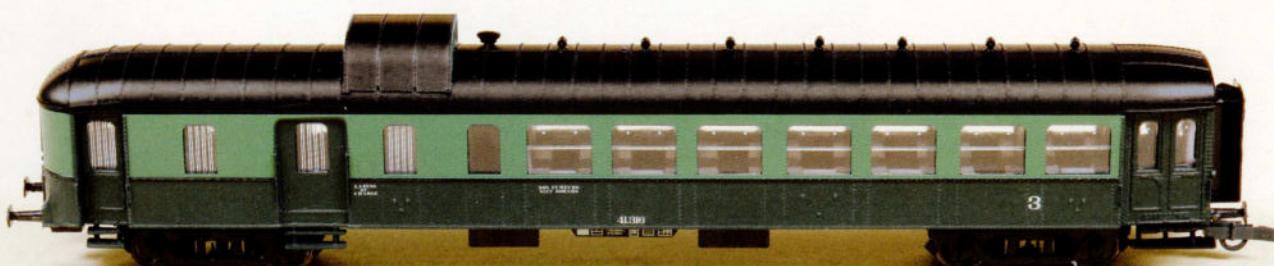


20

Si un problème survient, la bande des vitres peut être découpée en plusieurs endroits et les différentes parties disposées séparément. Les vitres sont ensuite fixées avec un peu de colle pour plastique.

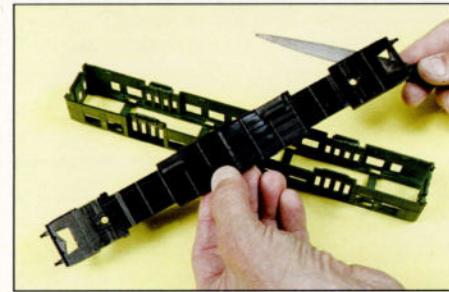
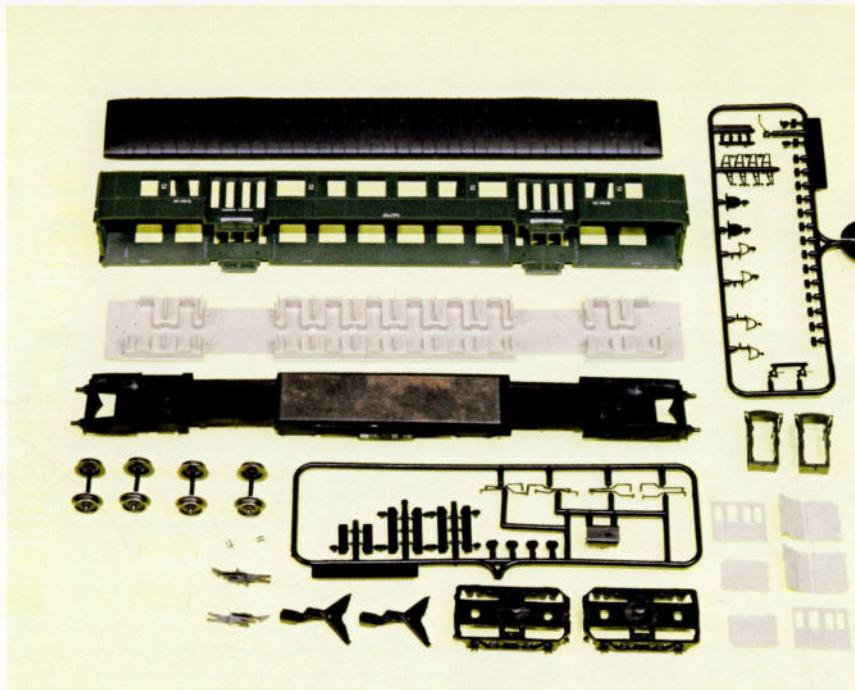
21

Finalement, les différentes pièces sont ajustées entre elles comme pour un puzzle. La toiture s'ajuste précisément dans les fentes prévues. La même chose vaut pour l'intérieur, qui s'adapte facilement à la caisse. Le châssis est l'élément le plus difficile, mais si vous avez bien tout testé dès le début de l'assemblage du kit, le placement du châssis ne devrait pas constituer un problème. Enfin, les bogies sont enfouis dans les ouvertures prévues. La voiture achevée est bonne pour le service sur votre réseau. Sur cette voiture, un seul coupleur d'attelage a été monté, car il s'agira du dernier véhicule d'une rame de quatre. L'imitation de feux de fin de convoi sera remplacée ultérieurement par des Leds.

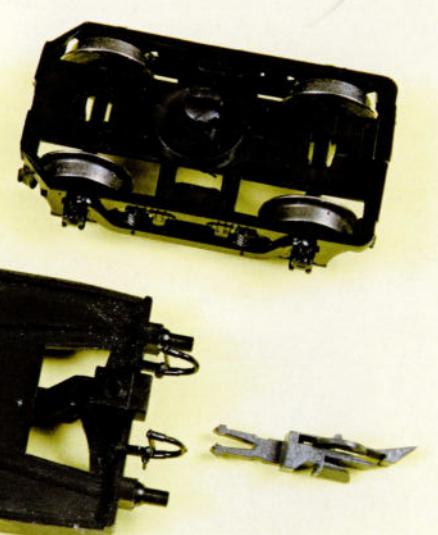


La voiture M1

L'ASSEMBLAGE DE LA VOITURE M1 NE DIFFÈRE PAS BEAUCOUP DE CELUI DE LA VOITURE K1 : NOUS N'ALLONS DONC PAS TOUT REPRENDRE EN DÉTAILS. LES KITS SONT ÉGALEMENT POURVUS D'INSCRIPTIONS ET PEINTS DANS LES BONNES TEINTES. LA VOITURE DONT NOUS AVONS PU DISPOSER ÉTAIT UNE B10 DE 2ÈME CLASSE ET ÉTAIT EN LIVRÉE UNIFORME Verte.

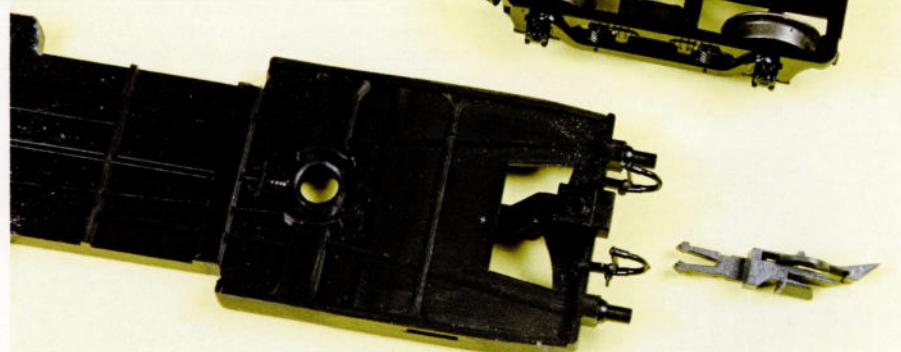


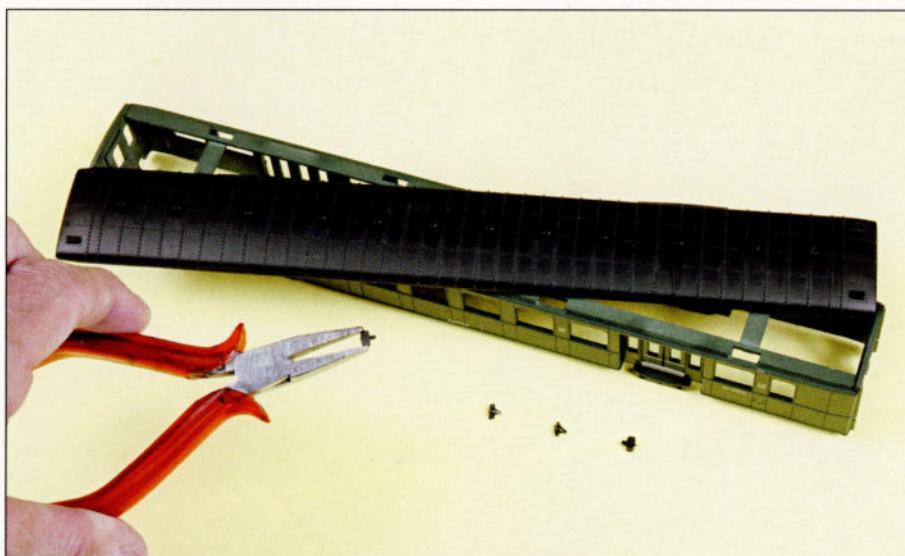
2 Lors de l'assemblage du châssis, l'expérience de la voiture K nous a servi. Vérifiez d'abord si le plancher s'adapte bien dans la caisse ; les bords s'ajustent à la lime. N'oubliez pas d'arrondir les angles vifs. Le châssis ne peut se séparer de la caisse : une certaine forme de coinçage est nécessaire.



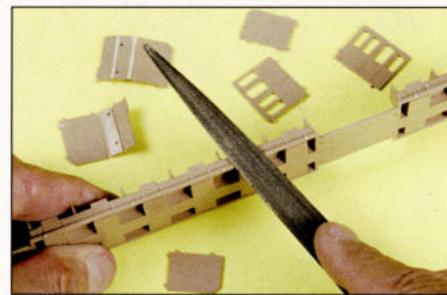
1 Contrôlez à nouveau le contenu de la boîte d'assemblage. Vérifiez si les coupleurs d'attelage et les essieux sont les bons.

3 Si vous n'avez éprouvé aucun problème avec le châssis, nous allons fixer le support de coupleur pour attelage court. La façon de travailler est la même que pour la voiture K. Comme les tampons sont très fragiles, nous les garderons à part jusqu'au moment où la voiture sera entièrement assemblée. Veillez également au bogie. Tout comme sur la voiture K, le point de suspension n'est pas au centre, mais cette fois, c'est la partie courte du côté intérieur qui doit être disposée contre les marchepieds.

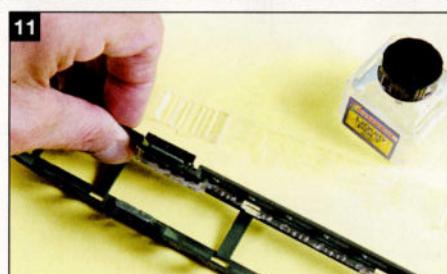
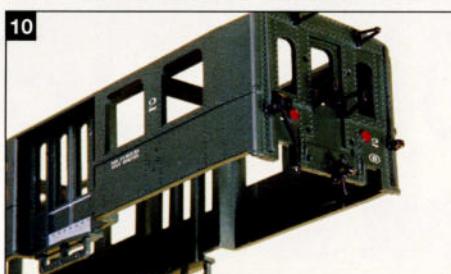
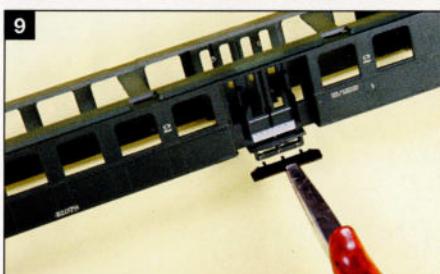
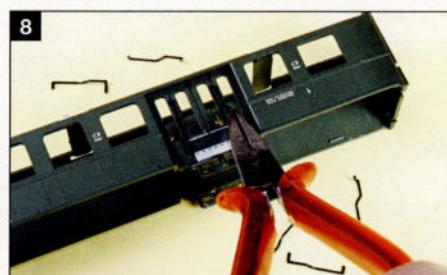
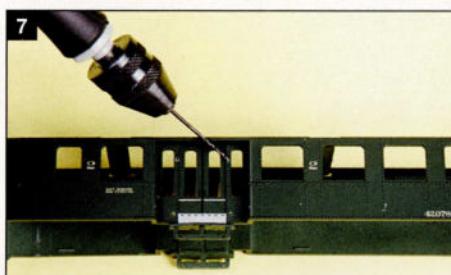
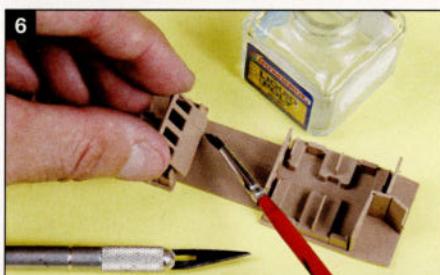




4 Les aérateurs sont disposés sur la toiture. Veillez à la bonne orientation. Un autre aérateur pour les toilettes est disposé aux extrémités. Collez-les ensuite par l'intérieur.



5 Eliminez les ébarbures de moulage des flancs de l'aménagement intérieur, au moyen d'un couteau pour hobby ou d'une lime. Disposez l'intérieur dans la caisse, à titre d'essai. La caisse doit le cas échéant être légèrement écartée, pour y insérer cet aménagement intérieur.



6 L'intérieur de la voiture M1 doit également être pourvu des parois supplémentaires pour la séparation des compartiments, de la toilette et du compartiment à bagages. Normalement, les pièces s'ajustent bien dans les ouvertures du plancher. Pour l'espace des toilettes, cela résulte plus d'un puzzle. Fixez ensuite le tout à la colle pour plastique.

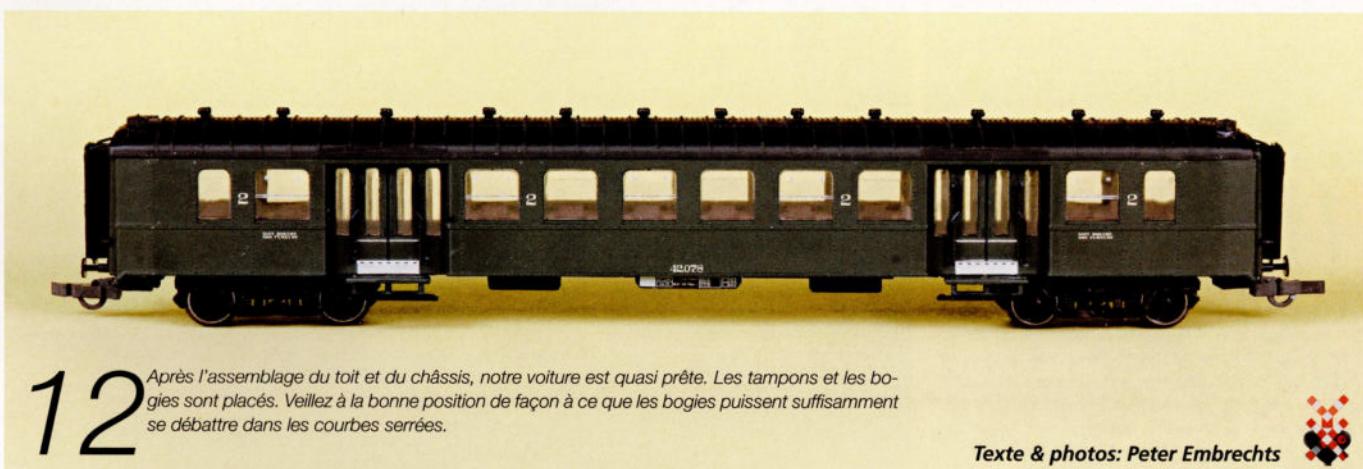
9 Les trous pour les marchepieds ne doivent pas être forés. Ces marchepieds sont faciles à placer en effectuant une pression avec une pince 'grip'.

7 La plus grande difficulté lors du montage de la voiture M1 est la pose des mains courantes des portes. Pour contourner ce problème, il faut aléser au préalable tous les petits trous avec une mèche de 1,1 mm.

10 Sur les deux faces d'about, les trous sont légèrement alésés au moyen de la même mèche, sauf ceux des soufflets. Disposez ensuite les pièces pour le détaillage.

8 Le diamètre de 1,1 mm est toutefois légèrement trop grand: ceci présente toutefois l'avantage que les mains courantes seront faciles à poser, sans même devoir utiliser une pince. Ensuite, elles sont collées par l'intérieur.

11 Après les mains courantes, c'est le tour des vitres. Celles-ci sont à nouveau encastrées dans la rainure du bord du toit et ensuite enfoncées dans les ouvertures. N'oubliez pas de peindre les deux vitres des toilettes en blanc.



12 Après l'assemblage du toit et du châssis, notre voiture est quasi prête. Les tampons et les bogies sont placés. Veillez à la bonne position de façon à ce que les bogies puissent suffisamment se débattre dans les courbes serrées.

Texte & photos: Peter Embrechts





Des abris de quais d'inspiration belge

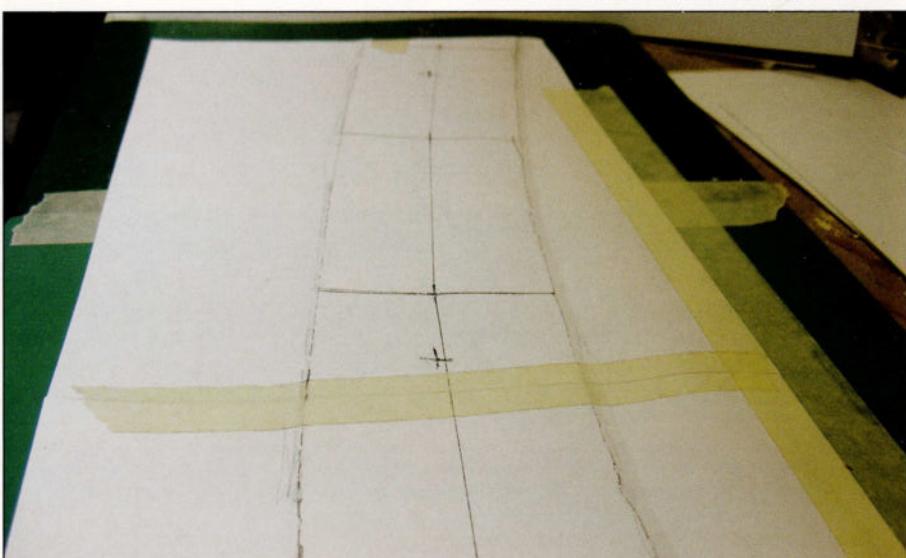
(2^{ème} partie)

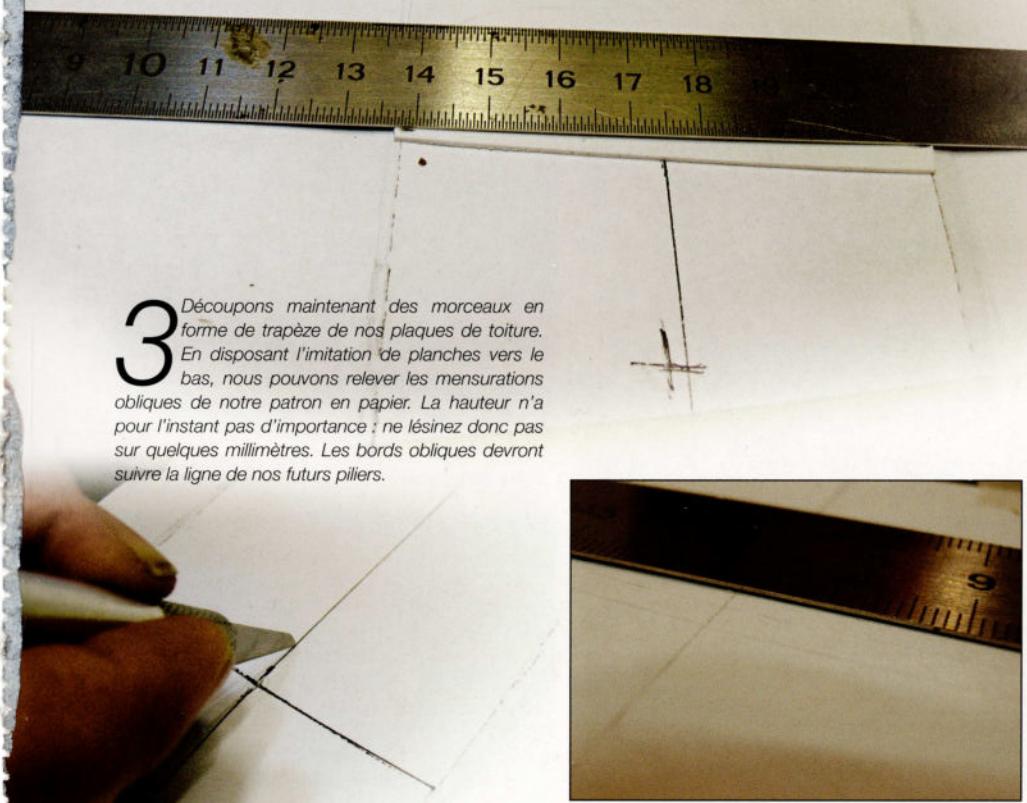
DANS NOTRE NUMÉRO PRÉCÉDENT, NOUS AVONS RÉALISÉ QUELQUES TRAVAUX PRÉLIMINAIRES INDISPENSABLES À LA CONSTRUCTION PROPREMENT DITE DE NOS FUTURS ABRIS DE QUAI: NOUS AVONS OBTENU DES PILIERS ET DES BANCS PAR MOULAGE ET PROCÉDÉ À LA GRAVURE DE TRAVERSES EN FERRONNERIE. DANS CETTE DEUXIÈME PARTIE, NOUS ALLONS ENTAMER L'ASSEMBLAGE PROPREMENT DIT, EN PARTANT DES MENSURATIONS QUE NOUS AVONS RELEVÉES SUR NOTRE RÉSEAU.

2 Le patron en papier peut être ôté du réseau et disposé sur la planche de découpe. Suite à la longueur du quai, une seule planche au format A3 est insuffisante. Nous devrons donc utiliser une seconde planche de découpe, que nous allons fixer à la première au moyen d'adhésif de masquage pour peinture. Le patron en papier est ensuite collé du côté long sur les planches de découpe, avec de l'adhésif. De cette manière, nous pourrons l'utiliser dans sa longueur, en forme de charnière.



1 Pour la toiture des abris, nous utilisons des plaques de styrène d'un mm d'épaisseur, à imitation 'planches', ces dernières devant être à l'échelle H0, soit 1,5 mm d'épaisseur. Les 4050 ou 4060 d'Evergreen conviennent dans ce cas, mais il est également possible de les confectionner au moyen d'une pointe et d'une latte en métal. Poncez ensuite quelque peu la pièce avec un papier abrasif pas trop fin (grain 80) pour donner un aspect rugueux aux planches et éliminez les bords verticaux lors de la gravure. Découpez quelques bandes de 125 mm d'épaisseur perpendiculairement aux rayures.



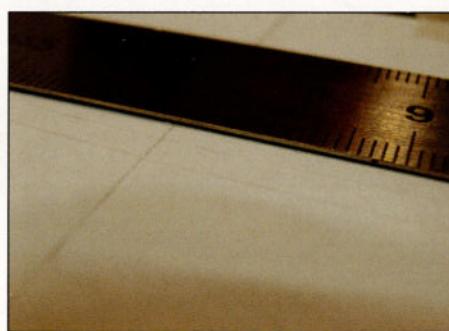


3 Découpons maintenant des morceaux en forme de trapèze de nos plaques de toiture. En disposant l'imitation de planches vers le bas, nous pouvons relever les mensurations obliques de notre patron en papier. La hauteur n'a pour l'instant pas d'importance : ne lésinez donc pas sur quelques millimètres. Les bords obliques devront suivre la ligne de nos futurs piliers.

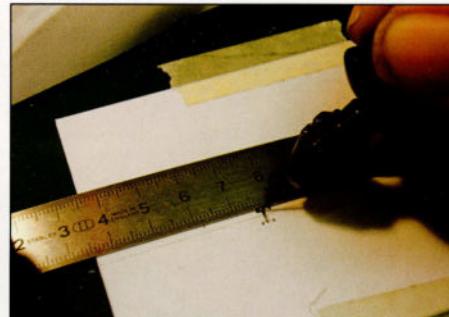
5 Nous refermons le patron en papier et marquons la ligne médiane des parties de toiture en traçant une petite ligne à travers le patron sur la plaque de styrène.



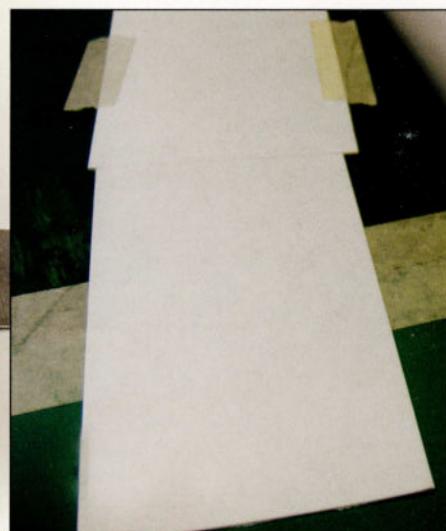
8 A cet endroit, il faut réaliser un petit trou en forme de 'H'. La forme est donnée au bon endroit en donnant un bon coup de marteau sur un profilé en 'H'.



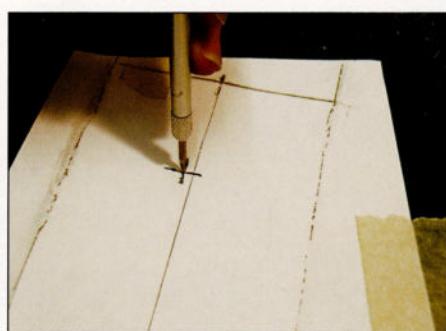
6 Nous pouvons ainsi réaliser une incision en milieu de toiture, ainsi que de la largeur de la gouttière : les plaques sont découpées parallèlement à 3 mm de chaque côté de la ligne médiane. Le styrène n'est pour l'instant pas encore rompu, les plaques restant solidaires.



9 Les quatre coins de l'orifice à réaliser peuvent être préparés au moyen d'une fine mèche (0,8 mm), ainsi que les points médians. En faisant à basse vitesse le long d'une latte au moyen de la même mèche, on obtient des rainures entre les trous.



4 Ces parties de toiture peuvent maintenant être disposées à leur emplacement et placées sous le patron en papier. Nous fixons ces éléments avec un peu d'adhésif de masquage.

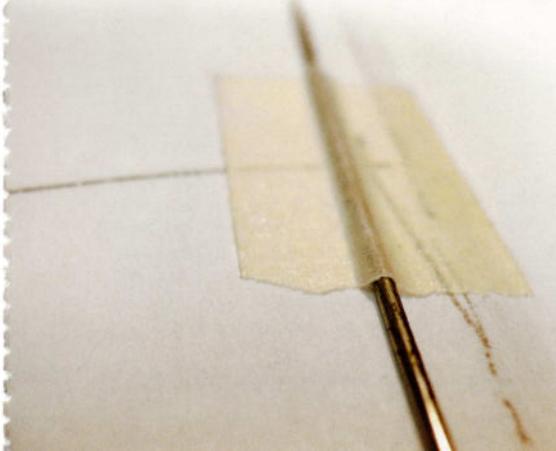


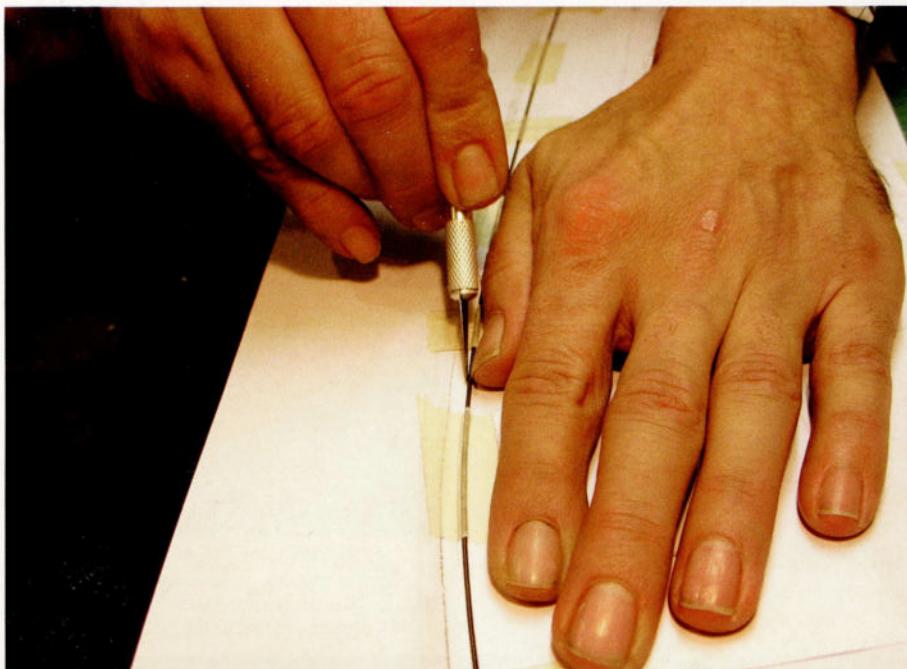
7 L'endroit du passage des mâts de caténaire doit encore être marqué. A travers le patron en papier, nous pouvons marquer l'orifice sur la plaque en styrène, au moyen d'une pointe traçante.



10 On obtient ainsi un beau trou en forme de 'H', à travers duquel notre mât de caténaire s'ajustera parfaitement.

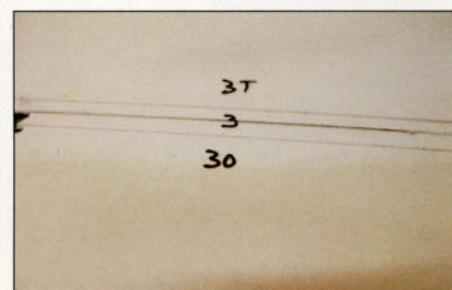
11 Dernière opération à réaliser au moyen du patron : l'arrondi du bord de quai. Les abris de quai suivent en effet le bord des quais. Pour ne jamais entrer en collision avec notre matériel roulant, une marge de sécurité de quelques millimètres est à prévoir. Pour obtenir une belle forme, nous collons le long du bord de quai un fil métallique faisant ressort sur le patron en papier, au moyen de quelques bouts de papier adhésif.





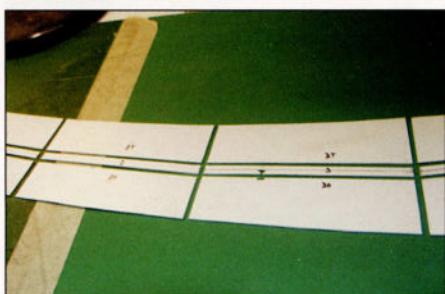
12

Le long de ce fil métallique, nous pouvons découper le styrène à travers le papier et l'adhésif. Afin de conserver l'alignement du bord intérieur, nous veillons à découper d'abord le bord le plus éloigné de la fixation en charnière du patron de coupe. Après cette opération, notre patron en papier est en lambeaux, mais nous n'en avons quand même plus besoin.



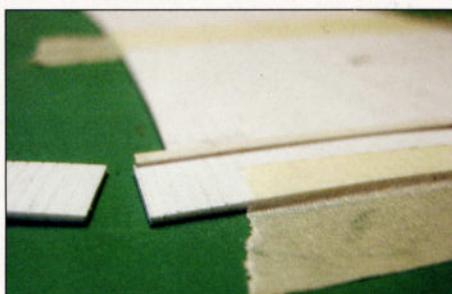
13

Avant d'enlever les parties de la planche de découpe, ce n'est sans doute pas une mauvaise idée que de d'abord les marquer. Tant les côtés pile que face et la partie 'gouttière' doivent être répertoriées.



14

Nous pouvons maintenant rompre les parties de toiture selon les lignes de coupe. Les pièces sont bien préparées pour le premier collage.



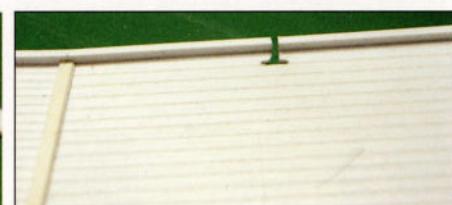
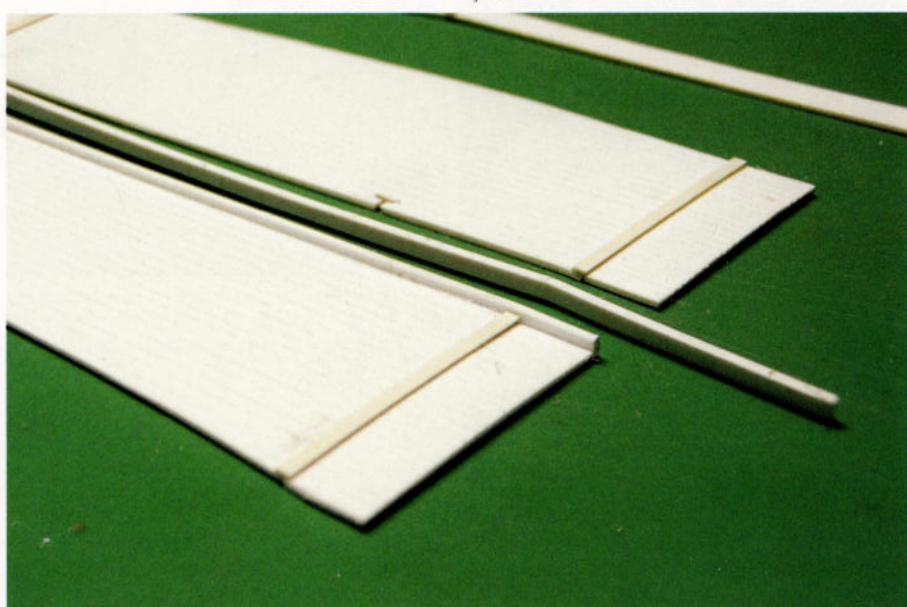
15

Nous commençons par le collage des liaisons transversales. Nous collons le tout avec précision et fixons les pièces avec un peu d'adhésif sur la planche de découpe. Une bandelette de styrène de 2 mm de large sur 0,5 mm d'épaisseur est collée sur chaque couture transversale. Aux extrémités du toit, des bandelettes d'un cm sont fixées de la même façon.



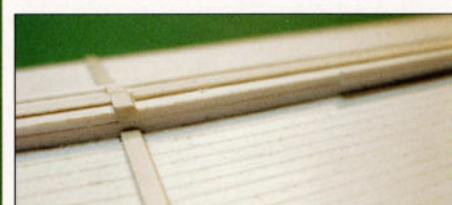
16

Lorsque ces collages ont durci, nous découpons les bandes à hauteur de la gouttière, de façon à obtenir trois parties de toit en longueur : deux parties de toiture et la gouttière.



18

Là où un mât de caténaires vient se placer le long de la gouttière, nous pratiquons une petite incision dans la latte verticale au moyen d'un couteau affûté.

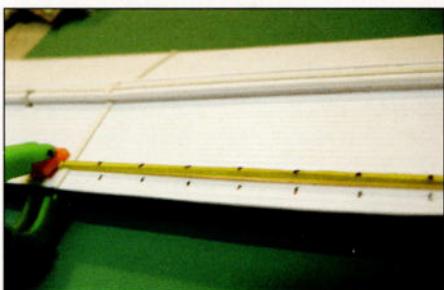


19

La base de la gouttière peut ensuite être collée, de façon à ce que la toiture ait une forme en pente vers l'intérieur. Mesurez à nouveau cette pente au moyen des piliers moulés. Au milieu et le long des côtés de cette plaque de base, nous apposons des bandes de styrène de 2 x 0,5 mm.

17

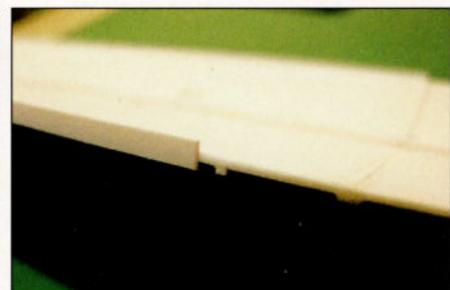
Les parties verticales de la gouttière sont réalisées au moyen de longues bandes de styrène de 2,5 mm sur 1. Nous les collons aux parties de toiture, plan avec la partie supérieure de la plaque de lattes et légèrement en pente vers l'extérieur. Vous pouvez mesurer cette pente au moyen des piliers de soutènement déjà moulés.



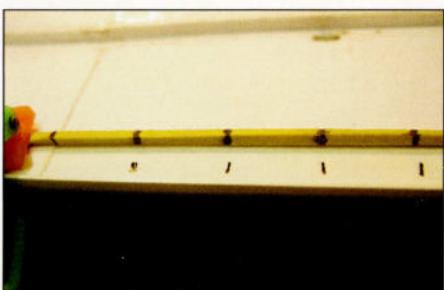
20 Entre chaque support de toiture, une dizaine de supports sont disposés devant les lattes longitudinales. Pour obtenir des écarts proportionnels, nous utilisons un petit élastique : légèrement tendu sur une latte métallique, nous marquons cet élastique tous les cm. Ensuite, nous le fixons sur notre pièce d'épreuve, et grâce à l'élastique, nous obtenons une belle répartition, que nous pouvons recopier. Grâce à cette manière rapide de travailler, il n'est plus nécessaire de mesurer ni de calculer chaque partie de toiture séparément.



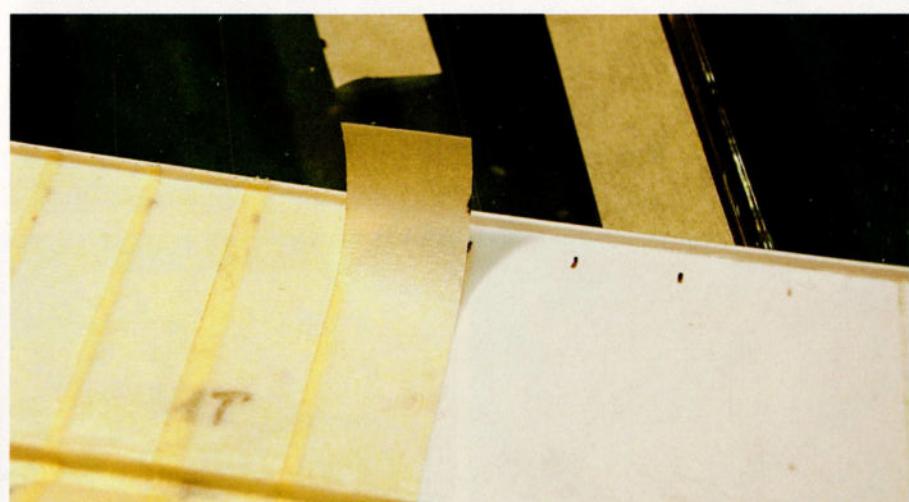
21 Sur les planches, les petites traverses peuvent maintenant être collées au bon endroit. Il s'agit de bandes de 1 x 0,75 mm (Evergreen 132). Lorsque la colle a bien séché, nous pouvons découper les bords qui dépassent et poncer ensuite toute la face latérale de la plaque de toiture au papier adhésif.



22 Le long des bords du toit, une grande latte peut ensuite être apposée. Il s'agit d'une bande de styrène de 3 mm sur 0,5 (Evergreen 126). Nous la collons d'égal avec les petites traverses que nous venons de poser.



23 Bien que nous ne soyons pas des couvreurs ardoisiers, nous pensons qu'il s'agissait la plupart du temps de roofing. Ces rouleaux de bitume ont une largeur d'un mètre. A l'échelle H0, cela devient 12 mm. Le roofing est posé de façon chevauchante dans le sens de l'écoulement de l'eau, à savoir transversalement, dans notre cas. Grâce à notre élastique pratique, nous mesurons des bandes d'environ 11 mm.



24 L'adhésif de masquage pour peinture rend bien la structure du roofing. Il est en outre suffisamment épais, bon marché et facile à travailler. D'un large rouleau, il est possible d'en découper trois bandes de 12,5 mm de largeur, ce qui constitue une dimension idéale. Nous collons ensuite ces bandes le long des marquages réalisés, en les faisant chevaucher à chaque fois.

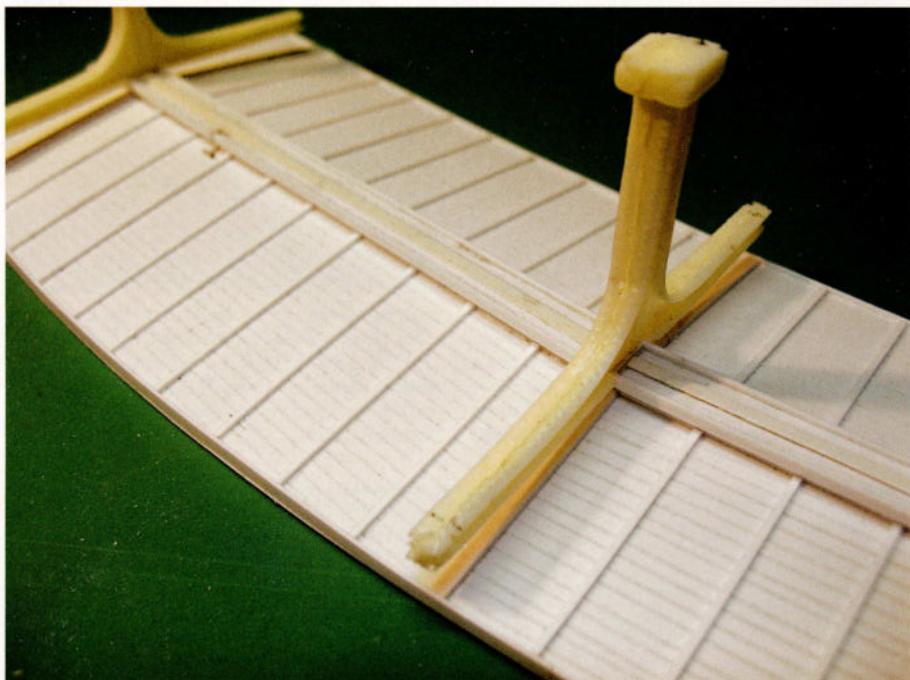


25 Aux extrémités de la toiture, nous posons ensuite les planchettes au moyen de la même sorte de bande de styrène que nous avons utilisé pour les côtés latéraux de la toiture. A hauteur de la gouttière, nous collons encore une bande de styrène supplémentaire de 15 mm de longueur.

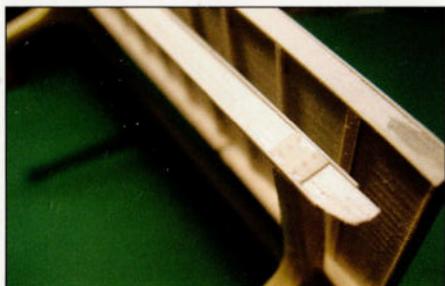


26 Pour parachever le recouvrement de la toiture, nous collons tout autour du toit quelques bandes de styrène de 0,5 mm sur 1 (Evergreen 122). Dans les coins, elles sont découpées en onglet, pour bien s'ajuster.

27 Le bord du toit peut encore être fignolé là où nécessaire au papier abrasif et un peu d'enduit. Dans ce cas-ci, nous avons utilisé du Putty de Tamiya.



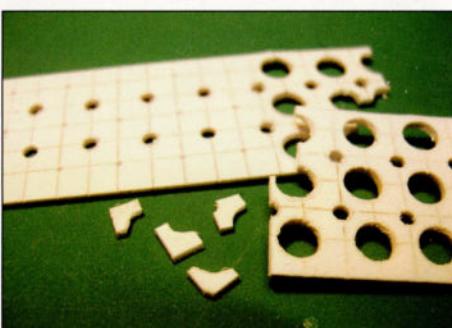
28 Comme les poutres transversales de nos piliers en résine sont légèrement trop longues, nous les avons raccourcies à la fine scie, à 4 mm du bord de la toiture. De la colle contact en gel – qui durcit plus lentement – est le meilleur choix pour coller ces poteaux au toit.



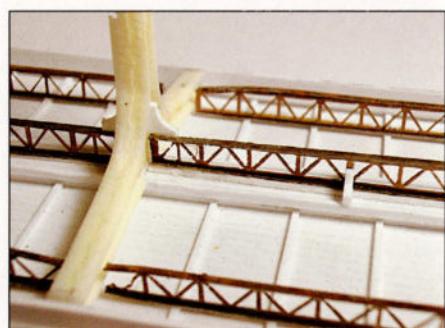
29 Les faces d'about de ces piliers sont reliées par un profilé plat en 'U'. Nous l'avons constitué nous-mêmes au moyen d'une bande de styrène de 4 mm x 0,5 (Evergreen 127) que nous avons pourvu au-dessus et en dessous de bandelettes de 0,25 mm x 1 (Evergreen 102). Pour décorer, nous avons disposé en outre un bout de styrène imitant les rivets, à hauteur des piliers.



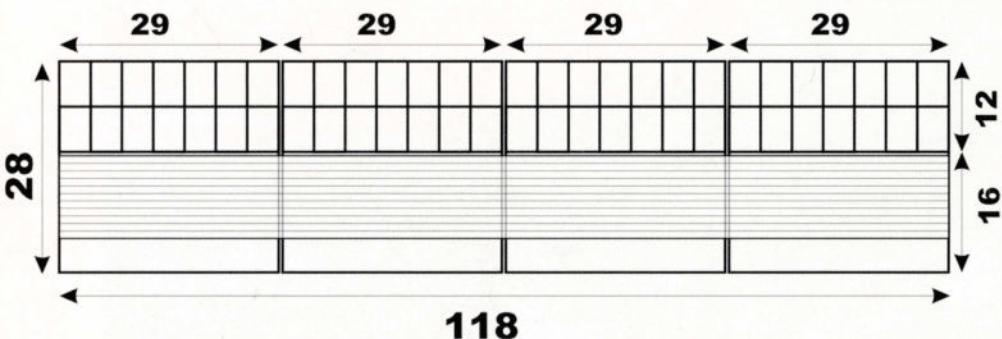
30 Nos traverses en ferronnerie gravées et soudées peuvent ensuite être placées avec un peu de colle contact. Les traverses latérales légèrement de biseau sont collées à 25 mm de la traverse médiane. Sur les extrémités de la toiture, nous plaçons encore des terminaisons moulées en résine.



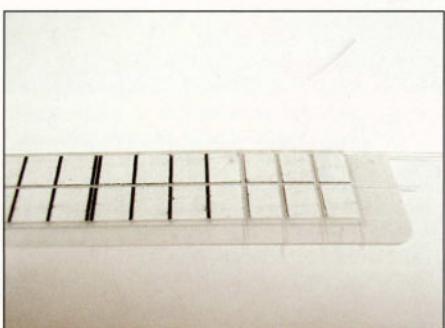
31 Dans une chute de plaque de styrène d'un mm d'épaisseur, nous entaillons un grillage rectangulaire de 4 mm x 4. Sur la moitié des points de découpe, nous marquons l'endroit du forage avec une pointe, pour forer des trous de 2 mm sur une 1ère ligne, et des trous de 5 mm sur une autre ligne. Cette dernière sera opérée avec une mèche à bois tournant à faible vitesse. De la même façon, nous gravons dans un autre bout de styrène un grillage de 5 mm x 5, où des gros trous de 7 mm sont forés. On obtient ainsi des supports en quart-de-rond.



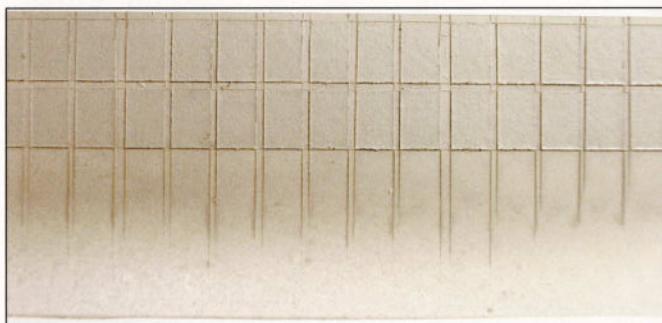
32 Les plus petits bouts soutiennent la gouttière; nous les collons le long de la traverse médiane, toutes les quatre cases. Les grands supports en quart-de-rond supportent la traverse médiane et sont apposés contre les traverses moulées. Nous fixons ces pièces avec de la colle contact. Après nettoyage approfondi, notre toit est prêt pour une première couche à l'aérographe. Nous avons opté pour la teinte 'Concrete' de PolyScale (F414317).



33 Entre deux piliers, un muret de protection pour les voyageurs est posé, avec un banc de chaque côté. Le bas de ce muret est constitué de briques, et la partie supérieure d'un châssis vitré. Ce châssis constitue notre prochain exercice. Recopions le châssis du dessin plusieurs fois sur une feuille autocollante. A l'aide d'un scanner et d'une imprimante, ceci est un jeu d'enfant.



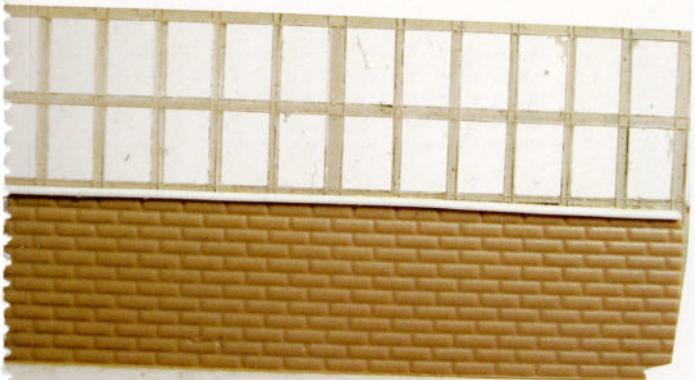
34 D'une plaque transparente de 0,5 mm d'épaisseur, nous découpons un bout de 28 mm de haut et 12 cm de large: ceci constituera la base pour tout le mur. Les autocollants imprimés sont fixés des deux côtés de cette plaque, alignés avec la partie supérieure. Ils doivent également être alignés les uns par rapport aux autres. Pour ce faire, un caisson lumineux improvisé est nécessaire. Nous en enlevons le cadre par découpe, de façon à ce que seuls les autocollants situés à hauteur du verre ne subsistent.



35 Nous peignons maintenant la vitre sur ses deux faces, au moyen d'un aérographe. Appliquez plusieurs couches, de façon à ce que la couche de peinture ne soit pas trop humide. Nous utilisons la même peinture que pour la toiture: 'Concrete' de PolyScale. Pouvoir peindre ces deux objets simultanément est évidemment intéressant.



36 Lorsque la peinture est sèche, les autocollants peuvent être éliminés: il subsiste un joli cadre. Des restes de colles provenant des autocollants peuvent encore subsister sur la vitre: vous pouvez les éliminer avec une chute de styrène. Elle ne provoquera pas de rayures, et est suffisamment dure pour nettoyer la vitre.



37 Au moyen d'un couteau pour hobby affûté et de quelques limes, le mur peut être travaillé, pour qu'il s'ajuste bien entre deux piliers. La partie inférieure peut être maintenant découpée à la même hauteur que le niveau du quai. Ensuite, un plaque murale peut encore être collée des deux côtés et peut également être découpée à mesure. La plaque murale n'a besoin que d'un simple lien d'une demi-brique, puisque le mur est fin. Comme achèvement de la plaque murale, nous y collons par-dessus une bandelette de styrène de 0,25 mm x 1 (Evergreen 102), et une bande de styrène de 0,5 mm x 3,2 par-dessous (Evergreen 126).



38 La bandelette supérieure est peinte dans la même teinte que le cadre vitré. Le mur est peint d'abord en brique rouge, après quoi les joints sont lavés avec une peinture fortement diluée. Le petit bord inférieur est revêtu d'une teinte gris moyen ('Pacemaker Gray' de PolyScale), après quoi il est d'abord collé au niveau de la partie inférieure de la plaque vitrée.

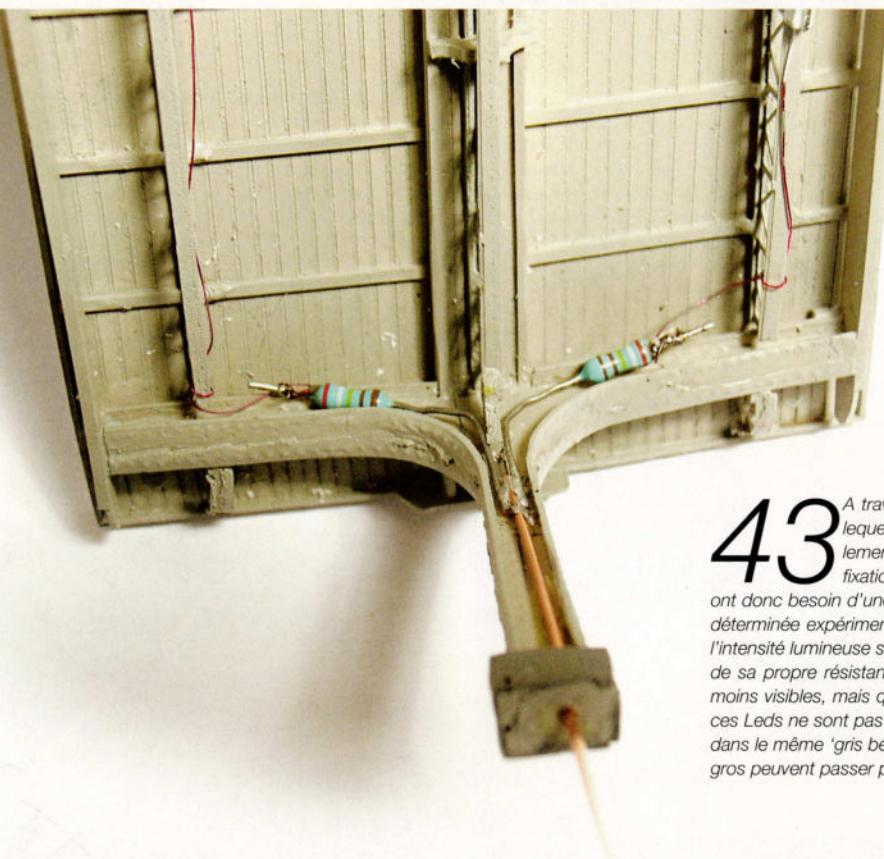


39 Tant que notre muret est encore pliable, nous pouvons le disposer entre les piliers. Grâce à une goutte de colle contact, nous assurons une solide liaison, après quoi nous pouvons placer les bancs moulés précédemment. Vous pouvez raccourcir ces bancs à bonne mesure au moyen d'une fine scie. Si vous collez d'abord ces bancs contre le mur, l'ensemble serait trop rigide pour s'ajuster entre les piliers.

40 De tels bancs sont fixés à demeure au mur, mais sont également soutenus par des ferrures de coin. Ces dernières sont faciles à reproduire au moyen d'une petite bande de laiton provenant de la gravure. Découpez-les à un mm d'épaisseur et mettez-les en forme, comme sur la photo.

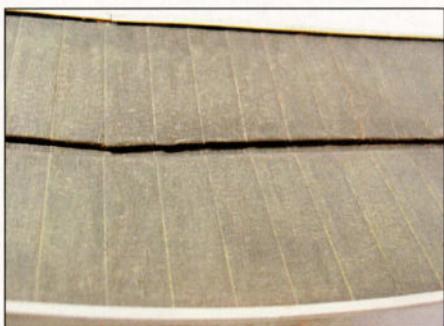


41 Avec un peu de colle contact, ces supports sont disposés sous les bancs. Utilisez pour ce faire une petite pince en métal: la colle contact y aura moins de prise que sur vos doigts... une touche de peinture noire donnera à votre support un aspect réaliste.

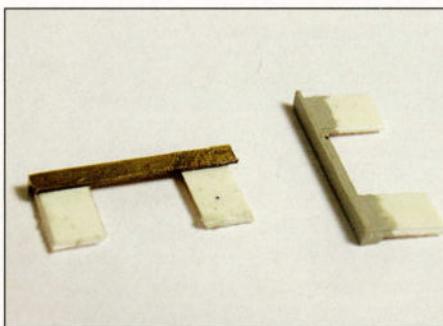


42 Sous l'abri, il faut un éclairage, qui sera le plus souvent assuré par des tubes TL. Dans nos éditions précédentes (TMM 58 & 62), nous avons déjà vu comment réaliser ces éclairages de manière réaliste. Grâce à une goutte de colle contact en gel, vous disposerez de plus de temps pour la fixer au bon endroit.

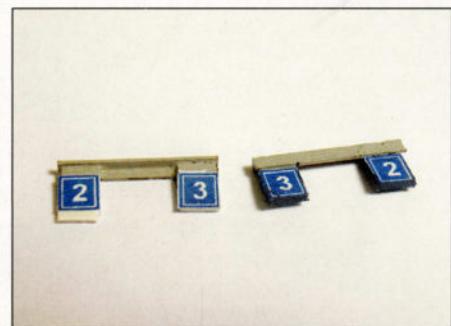
43 A travers le socle de chaque pilier, nous forons un petit trou dans lequel un solide fil en laiton est enfiché. Ces fils ne serviront pas seulement pour l'alimentation électrique de nos lampes, mais aussi à la fixation de l'abri sur le quai. Nos lampes sont constituées de Leds et ont donc besoin d'une résistance en série. La valeur de cette résistance devra être déterminée expérimentalement, car elle est fonction de la tension disponible et de l'intensité lumineuse souhaitée. Comptez entre 1 et 5 kOhms. Chaque Led a besoin de sa propre résistance en série. Vous pouvez utiliser des résistances pour SMD moins visibles, mais quand on voit tout ce qui pend sous un véritable abri de quai, ces Leds ne sont pas trop gênantes. Les petits fils et les résistances seront peintes dans le même 'gris béton' que la toiture, ce qui les rend moins visibles. Les fils plus gros peuvent passer pour des descentes d'eau de pluie.



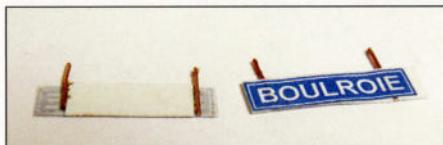
44 Entre-temps, le toit peut recevoir sa teinte définitive. Comme couleur de base pour le roofing, nous utiliserons de la peinture acrylique mate gris foncé (Grimy Black de PolyScale), après quoi le tout sera plusieurs fois lessivé avec le produit 'Dirt' du même fabricant. Enfin, un pastel gris/vert est poncé et appliqué sur la toiture au moyen d'une brosse rigide. Une petite couche de vernis mat achèvera le tout.



45 Nous avons encore besoin de quelques objets pour renseigner nos voyageurs: les noms de gare et les numéros de quais. Pour ces derniers, nous collons à un bout de laiton en forme de 'L' de 1,5 mm x 1,5, deux petits bouts de styrène de 0,5 mm d'épaisseur et de 3 mm sur 6. La traverse en forme de 'L' et la partie supérieure des plaques seront peintes en gris béton.



46 Des deux côtés de ces pièces en styrène, nous collons les numéros de quais, que nous aurons au préalable imprimé sur du papier adhésif. Lorsqu'ils sont fixés au bon endroit, nous pouvons découper les bords et les peindre en couleur bleue. Pour ce faire, nous utilisons de la 'Bar Blue' de PolyScale (F414230).



47

Le nom de la gare est un peu plus complexe à réaliser, car il est suspendu à des tubes. Pour confectionner ces derniers, nous utilisons des fils de laiton de 0,5 mm d'épaisseur, que nous collons entre des bouts de styrène de 0,5 mm d'épaisseur et de 4 mm de hauteur. L'adhérence des autocollants est insuffisante pour maintenir le tout, ce qui nécessite une goutte de colle contact supplémentaire. Le fil utilisé sur la photo était par ailleurs un peu trop épais, le nom de la gare n'étant pas parfaitement lisse.



48

Après la découpe du nom de la gare, la tranche peut être peinte. Le nom mentionné est fictif, mais répond aux normes du lettrage à la SNCB. Pour ceux qui veulent imprimer un tel nom de gare en H0, signalons encore que nous avons utilisé le type de caractères 'Arial Bold' en taille 8, dans un cadre blanc de 0,2 mm, disposé sur un 'RGB 41-22-111' bleu en arrière-plan. Le panneau doit avoir une hauteur de 4 mm. Sa longueur dépend de celle du nom de la gare. Le numéro du quai répond aux mêmes normes d'impression.



49

Ces éléments peuvent être fixés au toit de l'abri de quai. Pour les numéros de quai, ceci est facile avec un peu de colle contact, mais pour le nom de la gare, vous réaliserez quelques trous dans la traverse, avant de le fixer à la colle.

51

Avant de placer la toiture de l'abri, vous devez d'abord disposer les figurines sur le quai, car cette opération sera plus malaisée, après coup. Les poteaux caténaires éventuels peuvent maintenant être enfichés dans la toiture, après quoi l'ensemble pourra être tendu au moyen de fils de laiton par le dessous, à travers les trous pré-forés.



50

Un peu de patine assure enfin une toiture plus réaliste. Dans ce cas, la patine se limite à la lessive au moyen de 'Dirt'. D'autres techniques sont également possibles.

Reconnaissons-le: ce fut un fameux boulot, mais grâce à ces efforts, nous avons obtenu de superbes abris de quai, d'inspiration typiquement belge.

Texte, schémas et photos:
Gerolf Peeters



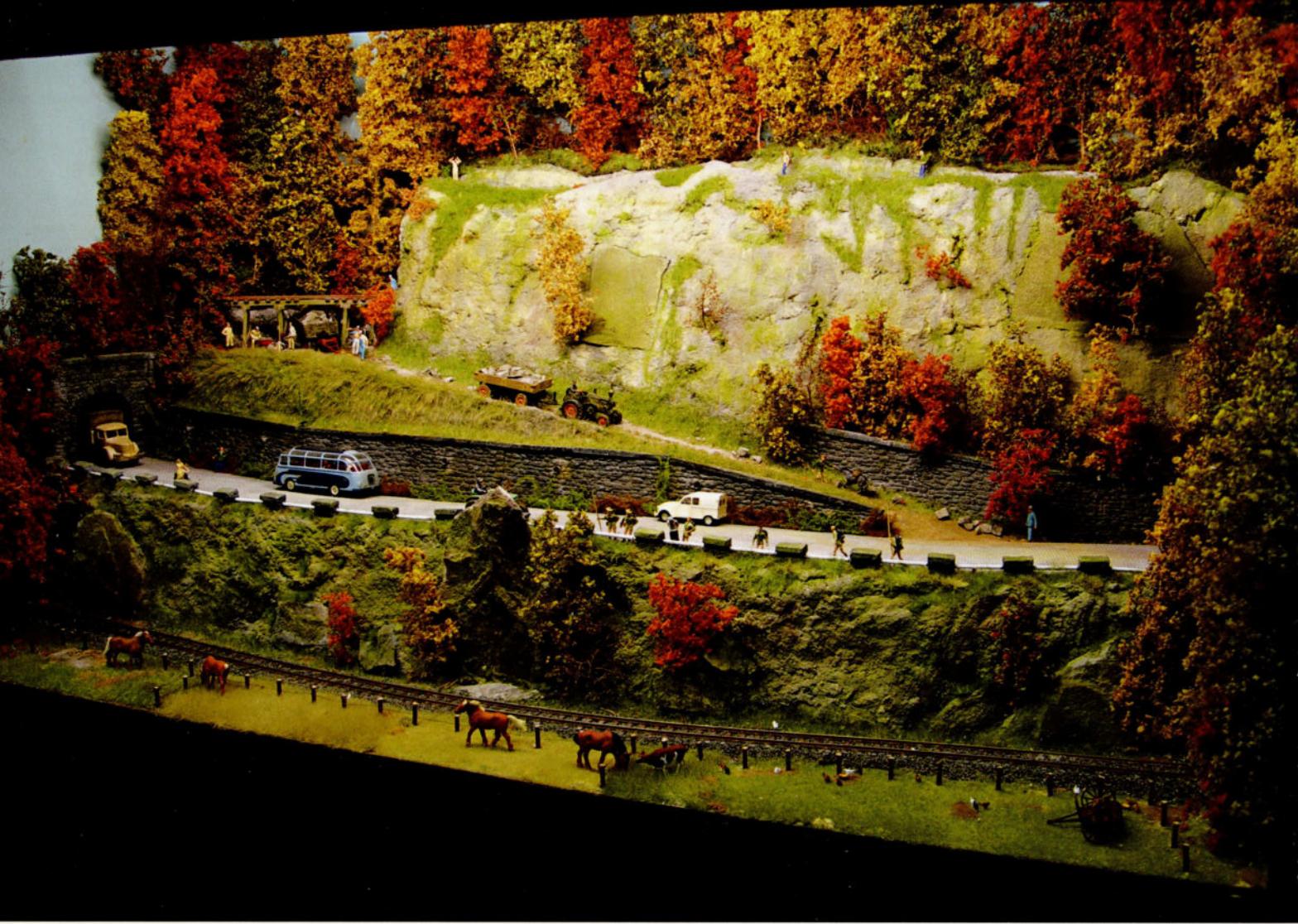


Photo: Stéphane Declercq

SAROULMAPOUL

(3^{ème} partie)

DANS NOS 'TRAIN MINIATURE MAGAZINE' N°62 & 63, NOUS VOUS AVONS EXPLIQUÉ PAR LE MENU LE PROJET 'SAROULMAPOUL' D'UN GROUPE D'AMIS DE WALLONIE. DANS CE 3^{ème} ET DERNIER ARTICLE, NOUS ALLONS JETER CETTE FOIS UN COUP D'ŒIL DERRIÈRE LES COULISSES ET EXAMINER LA CONSTRUCTION DE CE PROJET. EN FIN DE COMPTE, CHAQUE MODULE N'A EU QU'UN SEUL CONSTRUCTEUR, DES CONVENTIONS CLAIRES LIANT TOUTEFOIS CHAQUE INTERVENANT AFIN DE RESPECTER UN MINIMUM DE NORMES SUR CHAQUE MODULE, EN VUE D'EN FAIRE UN RÉSEAU COHÉRENT. MAIS LAISSEZ LA PAROLE AU COORDINATEUR, À SAVOIR JEAN-MICHEL VANDERBORGH.

Dans nos 'Train Miniature Magazine' n°62 & 63, nous vous avons expliqué par le menu le projet 'Saroulmapoul' d'un groupe d'amis de Wallonie. Dans ce 3^{ème} et dernier article, nous allons jeter cette fois un coup d'œil derrière les coulisses et examiner la construction de ce projet. En fin de compte, chaque module n'a eu qu'un seul constructeur, des conventions claires liant toutefois chaque intervenant afin de respecter un minimum de normes sur chaque module, en vue d'en faire un réseau cohérent. Mais laissons la parole au coordinateur, à savoir Jean-Michel Vanderborgh.

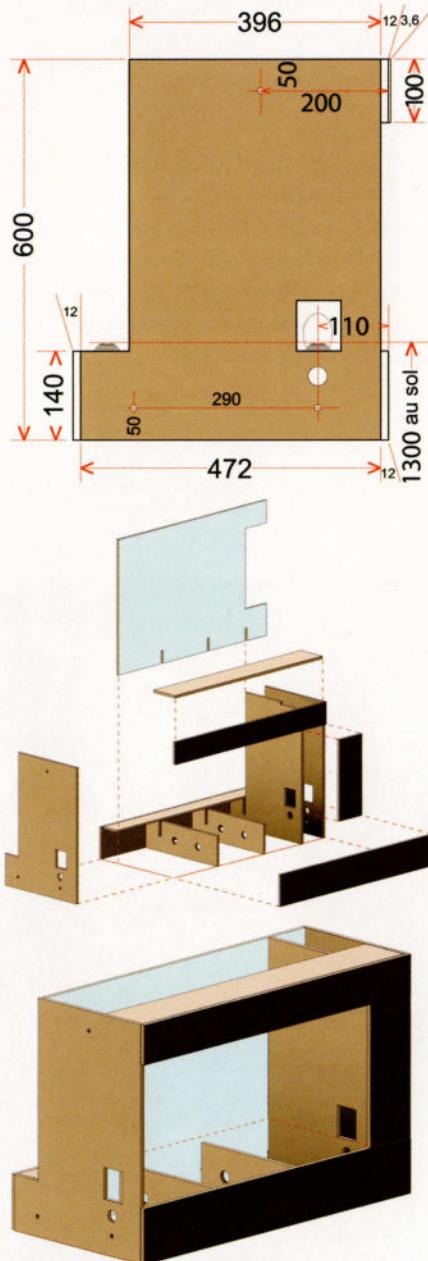
L'épopée 'Saroulmapoul' a débuté en 2005 sur Internet, avec quelques membres du forum francophone. Nous avons alors décidé de concevoir un projet, mais pour faire travailler un certain nombre de personnes – dont certaines habitent loin l'une de l'autre – quelques règles doivent évidemment être prises en compte. Une norme fut alors établie en concertation : nous l'avons baptisée la norme FDEM, pour 'Felés De l'Etroit et du Métrique' !

Dans cette norme, non seulement les endroits de raccord entre les modules sont déterminés, mais aussi l'aspect extérieur que

le public peut voir. La seconde convention entre les membres de Saroulmapoul fut plus simple que la première : entre deux interfaces FDEM, tout est autorisé...

En respectant ces deux conventions, il était désormais possible de construire deux modules, en étant parfois distants l'un de l'autre de... 1.000 km ! De plus, quelques bouts de voies et deux fils : on n'a pas besoin de plus pour faire rouler... Le schéma joint explique cette norme.

A l'endroit du raccord situé dans l'axe de la voie, une zone de 80 mm x 80 doit être prévue. Cette zone sert de passage aux convois et peut aussi être 'recouverte', suite à ses dimensions. A ce stade, il faut travailler avec précaution. Le module voisin doit pouvoir s'y raccorder sans problème. Des trous pour les vis doivent être prévus, mais en pratique, il est apparu préférable de fixer les modules avec des serre-joints.



Outre cette norme FDEM, d'autres éléments doivent également être convenus:

- les voies: Peco H0m
- niveau du rail % au sol: 1.300 mm
- rayon minimal de courbure: 400 mm
- raccordement électrique: rail droit dans le sens de marche = pôle '+'
- raccord d'alimentation: une couronne sur laquelle le feeder est raccordé
- les faces: peintes en noir.
- Et c'est à peu près tout ce qui a été convenu. Pour tout le reste, chacun était libre de pratiquer à sa guise.

La construction des premiers modules de Saroumapoul – le double module portant la gare pour le bois de mine – permit de déterminer quelle serait la meilleure façon de travailler. Le but était de pouvoir présenter des modules totalement autonomes les uns des autres. Pour cette raison, le module supportant la petite remise fut construit en même



1. Le choix pour la construction des modules s'est porté sur du Multiplex de 12 mm d'épaisseur. Les planches ont été découpées à bonne mesure chez le détaillant, au moyen d'une scie à commande digitale. Tous les panneaux nécessaires ont ainsi été réalisés à bonne mesure, ce qui a facilité leur assemblage et augmenté la précision. Grâce à ceci, tous les angles sont donc droits. 2. Voici le matériel nécessaire à la réalisation des sept modules. A l'arrière-plan, le matériel nécessaire à la réalisation des caisses. Les modules sont éclairés: un support de tube TL bon marché suffit à cet effet. Le tube doit rendre une teinte naturelle, raison pour laquelle nous utilisons l'équivalent d'une lampe 840 de Philips. Le réflecteur n'a pas été oublié, car cela n'a pas de sens d'éclairer... le plafond de la salle d'exposition. Ce réflecteur est pourvu d'une bande en alu autocollante brillante. 3. Les pieds des modules sont constitués de petits chevrons en bois de 44 mm x 44, pourvus de pieds à vis. La hauteur des voies peut ainsi très précisément être réglée. 4. Pour fixer les pieds aux modules, nous avons perfectionné une technique que nous avons vue

lors d'une expo. Au lieu d'un panneau de copeaux qui s'effrite vite, nous utilisons des plaques carrées d'environ 90 mm x 90 en Multiplex de 18 mm d'épaisseur, dans lesquelles une échancrure de 45 mm x 45 a été pratiquée.

5. Ces plaques sont ensuite collées dans les coins et vissées. La première arrive au niveau de la rue...

6. ... et la seconde à niveau de la partie inférieure de la plaque frontale, à la partie inférieure. Le pied peut maintenant être glissé dans l'ouverture obtenue de 45 mm x 45. Il est maintenu en place par le poids du module.

Sur la partie droite de chaque module, une coulisse est prévue; elle est cachée par une plaque aveugle de 150 mm de large. Cette coulisse facilite le raccord des modules entre eux en ôtant du regard un bout de rail flexible, qui peut bouger. A la partie inférieure – perpendiculaire à la paroi frontale – deux petites planches ont été posées, de façon à ce que les plus longs modules soient suffisamment rigides pour éviter la déformation des parois frontales. Ce renforcement a finalement été enlevé, car il s'est avéré inutile.

temps que le module double, mais ne fut achevé qu'au début 2006. C'est ce module qui est en bout de réseau, lors de grandes expositions.

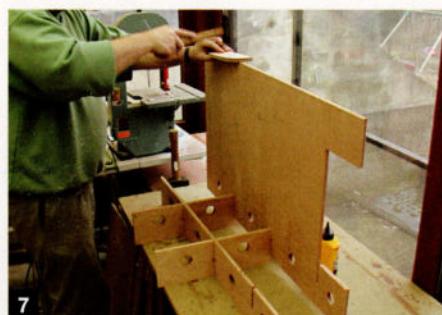
L'ensemble constitué par ces trois modules peut être commandé par un système digital à rétrosignalisation (23 sections de block), mais peut aussi être commandé en analogique, grâce à un régulateur Gaugemaster incorporé. Le matériel roulant est équipé de décodeurs modernes, qui peuvent être utilisés dans les deux modes.

Début 2006, nous avons eu envie de participer à nouveau à 'Expométrique', qui se tenait en novembre; nous sommes même parvenus à motiver quelques amis français pour participer avec nous. Un total de 18 modules fut alors présenté, dont dix réalisés par 'Saroumapoul'.

Un autre élément est tout aussi indispensable: une solidité suffisante. Les modules allaient devoir souvent voyager. La robustesse était de la plus haute importance,

pour ne pas endommager le décor pendant les transports. C'est la raison pour laquelle nous avons fabriqué des caisses pour les modules. Tant les modules que les caisses ont été assemblés à l'aide de colle et de clous posés pneumatiquement, pour éviter la corvée du marteau.

Pour tout assembler, nous avons pratiqué de la façon suivante.



7



8



9



10



12



14



11



13

7. La paroi arrière est d'abord placée contre les chevrons.

8. Le côté intérieur de la coulisse est ensuite fixé de la même façon.

9. L'ensemble est alors cloué. Toutes les autres finitions sont assemblées autour de cette structure.

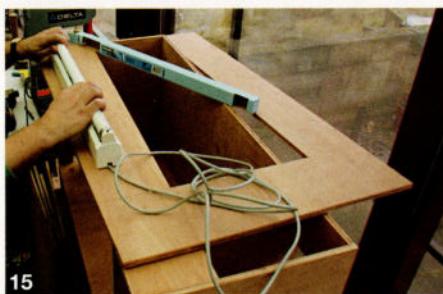
10. Ensuite, les surfaces de roulement peuvent être posées, ainsi que celles pour la voie de circulation, comme on peut le voir à l'avant-plan de la photo.

11. La surface de roulement est aménagée et afferie à la paroi latérale.

12. La surface de roulement est disposée et le module cloué.

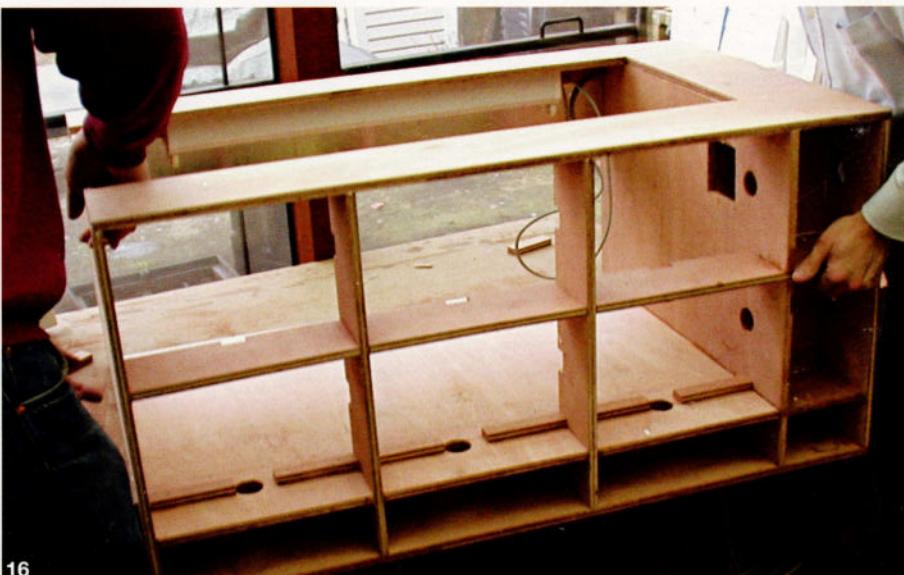
13. L'autre interface est alors placé pour parachever le module.

14. Le réflecteur en bande d'aluminium peut maintenant être posé.



15

La photo montre une paroi frontale d'un seul tenant, pourvue d'une armature d'éclairage à l'avant du module. Les flancs frontaux sont dans ce cas composés de trois parties, pour avoir un accès aisément à la voie de circulation de la partie amovible.



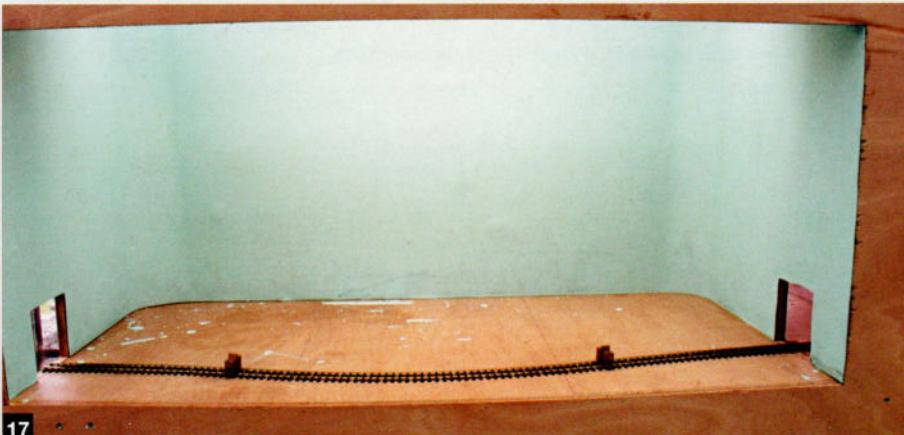
16

Ceci est un autre module achevé. La variation du thème est libre. Ce module reçoit une surface de roulement en polystyrène extrudé de 40 mm d'épaisseur. C'est surtout nécessaire lorsqu'un relief 'négatif' doit y être installé.

Pour faciliter les opérations, tout nouveau projet doit être préparé en groupe. Chacun donne alors les mensurations de son module – seule une seule donnée est variable: la largeur – et les souhaits particuliers sont énoncés. Un fichier en 'Excel' fait alors le reste pour calculer les quantités de bois nécessaires. Après achat du bois, l'assemblage se réalise le jour convenu, et se termine souvent par un bon repas...

Le thème de ce module était constitué par une voie, une route, quelques scouts, une petite mine, et du matériel roulant digital à l'échelle H0e, le tout casé sur une superficie de 85 cm x 40, chaque détail ayant sa propre histoire.

Première chose à faire: la pose la voie. Des petites mordaches permettent de donner une forme à la voie courvable et de la bloquer dans cette position. Une voie droite ne me convenait pas; elle a donc été courbée, pour éviter un gros rocher. Quant au respect des normes, la plaque qui va supporter la voie se trouve à 1.290 mm du sol. Il faut donc combler 10 mm, puisque le sommet de la voie doit se situer à 1.300 mm. Comme la voie Peco H0m a une hauteur de 4 mm, la différence de 6 mm sera comblée au moyen de feuilles de liège de 4 et de 2 mm d'épaisseur. La voie, bloquée dans sa position future, est posée sur le liège pour permettre une découpe parfaite. Ensuite, le liège est posé et collé. Prudemment, la voie est mise de côté, car ici vont entrer en scène quelques produits difficiles à enlever et qui tombent toujours où il ne faut pas...



17

La décoration de chaque module débute la plupart du temps par la suppression des coins disgracieux. Pour ce faire, nous utilisons un coupon de vinyle très fin (de 1 à 2 mm), qui se colle parfaitement et sans traces à la colle pour vinyle. Un superbe arrondi peut être réalisé en lieu et place des angles. La couleur de fond est constituée de très peu de pigments bleus dans la peinture acrylique blanche.



18

La route sera constituée de plaques de plâtre sorties des magnifiques moules en silicone produits par la firme Spörle. Ces plaques vont évidemment déterminer la largeur de la plate-forme. La voie et la route occupent déjà bien les 40 cm disponibles: la montagne d'où sortira la mine sera abrupte!



19



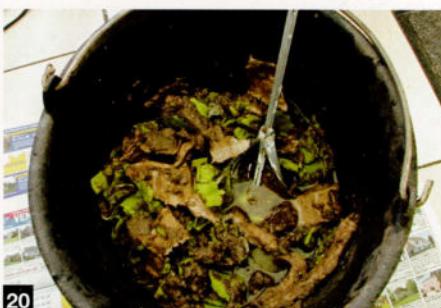
22



23



24



20



21

Le polystyrène extrudé (pas celui avec les petits flocons) va servir de base: il est léger, robuste, il se sculpe et se colle bien. Pour la base de la route et de la voie de la mine, il est en outre parfaitement plat. Ce matériau est suffisamment solide également pour créer le vide nécessaire à la circulation de la petite rame H0e, à l'intérieur de la montagne.

20. Dès que le polystyrène est collé, nous pouvons entamer l'étape suivante, en réalisant notre 'michepape'.

21. Cette 'michepape' est constituée de boîtes à œufs déchiquetées, plongées dans de l'eau pendant environ une heure. A la foreuse et au mélangeur pour peinture, le tout est alors mélangé. Dès que ce mélange est plus ou moins pâteux, on ajoute du plâtre (pas à prise rapide!) pour obtenir un produit pas trop liquide, à l'appréciation de chacun: moins de plâtre et le temps de travail est moindre, mais le temps de séchage sera plus court.

22. Ce mélange est posé aussi bien sur les surfaces planes que sur les reliefs. Une prairie plate comme un miroir, ce n'est pas une prairie, mais un terrain de foot de première division! La route en pavés a été posée après la 'michepape', pour éviter de boucher les fins dessins.

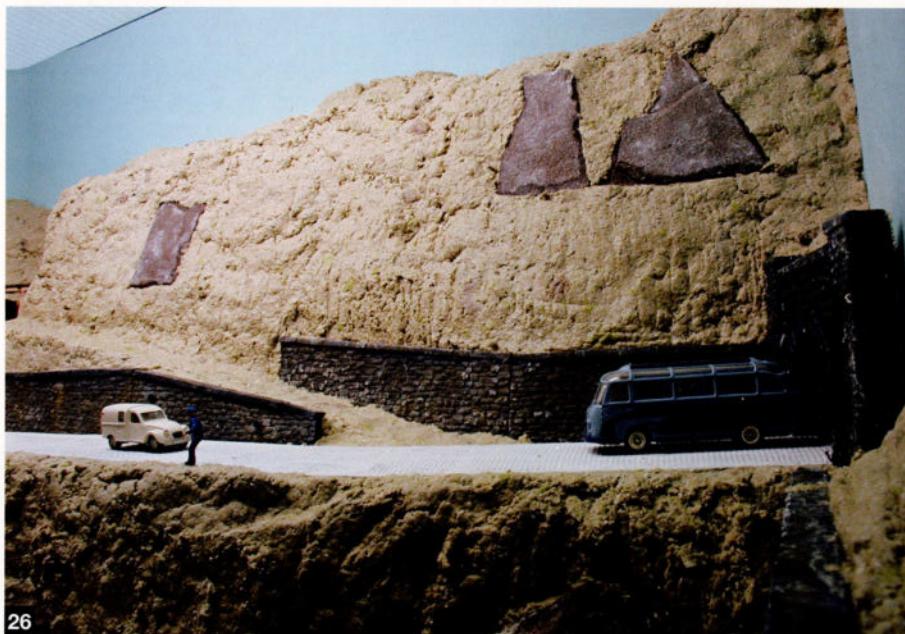
25



23. Dans la michepape bien fraîche, des plaques de véritable rocher sont enfoncées sur le haut de la montagne. Elles ont été obtenues au burin, pour les plaques les plus grosses.

24. Dans le bas, j'ai posé de vraies pierres dans le remblai supportant la route: rien de tel pour imiter au mieux la pierre.

25. Le tout avait fait l'objet d'une disposition test préalable pour vérifier l'effet de ces volumes, et corriger le cas échéant.



26

26. Pendant la construction, il y a toujours un personnage sur pied et un véhicule à la bonne échelle pour contrôler les proportions.



27

27. Le gros-œuvre est terminé: la voie est mise en place, ballastée et peinte. Le ballast est du GPP à l'échelle H0m, étalé au pinceau et ensuite collé avec un mélange de 1/3 de colle, 2/3 d'eau et de quelques gouttes de détergent pour vaisselle. La pose de ce mélange se fait à la pipette, à la seringue, le risque d'appliquer la colle aux endroits où il ne faut pas est grand!



28

28. La mousse sur les pierres a été faite à la gouache vert olive très diluée. Sur le sol affleurent quelques rochers, enfouis dans la michepape. Pour les effets d'ombre sur les rochers, de la gouache noire très diluée est versée partout. Ce liquide imprègne la 'michepap' et lui donne directement un bel effet. Ensuite, les rochers sont colorés de diverses teintes, comme dans la nature.



29

29. La végétation au sol est constituée de fibres de 2, 4, 5 et 6 mm provenant de la gamme GPP. Le tout est placé au 'Grasmaster' de Noch. Les meilleurs résultats sont obtenus en mélangeant les différentes sortes de fibres dans le Grasmaster. Dans le cas précis, du 2 et du 6 mm de teinte 'chaume' a été mélangé avec des fibres vertes, de mêmes dimensions.

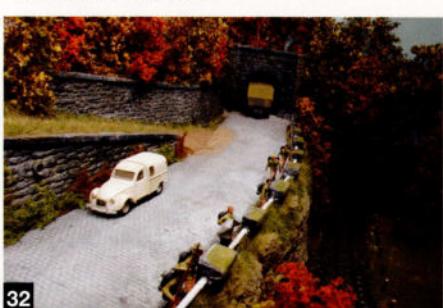


30

30. Ce talus était un coup d'essai... mais n'a plus été modifié par après...



31. La route a d'abord été peinte en noir et avant même que la peinture ne sèche, a été brossée à la brosse dure, avec de la peinture blanche. Un peu de terre à décor achève le tout.



32

32. Au droit du chemin qui vient de la mine, du sable à décor a été posé. Pour figurer la rambarde de la route, une partie haute de murs de soutènement en plâtre a été découpée et une fine baguette de bois ronde relie les maçonneries.



33. N'ayant pas de recul pour faire de vrais tunnels, la route se termine par deux... murs de soutènement en plâtre, dont les fonds ont été peints en noir mat. Un camion a été coupé en deux et complètement repeint. D'un côté, il entre dans le tunnel; de l'autre, il en sort. Les murs de soutènement sont munis d'évacuations des eaux, réalisées en gaine thermorétractable: c'est tout ce que j'avais sous la main, un dimanche! Diverses plantes sont figurées avec l'article 'Céréales' de Mini-Natur, disponible en différentes couleurs.



34



36



35

34. Les arbres sont fabriqués à l'aide d'écume de mer et de flocage mousse. Les couleurs sont mélangées pour éviter d'avoir des arbres trop uniformes. Il y a sept couleurs d'automne disponibles, pourquoi dès lors s'en priver? Un grand nombre d'arbres est préparé à l'avance pour ensuite les présenter au meilleur endroit.

35. Les chevalets soutenant la voie de la mine sont en bois, coupé au Chopper de NWSL, tout comme le portail d'entrée de la mine.

37. A ce stade, il faut maintenant mettre les personnages et les véhicules en scène. Le respect de l'époque est aussi nécessaire. Presque tous les personnages sont issus de boîtes de personnages non peints. Tous les véhicules sont salis à la terre à décor mélangée à de l'alcool isopropylique. L'autocar, un Setra de 1955, est pourvu de passagers et d'un chauffeur: attention à ne pas casser l'autocar en essayant de l'ouvrir!

36. De la gouache vert olive d'abord et de la grise ensuite, diluées à l'alcool ont vite fait de rendre ce bois sale... Le matériel roulant est du véritable Egger-Bahn patiné et peint. Les cailloux sont de vrais cailloux. La voie Peco H0e est raccordée au reste du module et fonctionne donc grâce à l'alimentation digitale de l'ensemble.



37



38

38. Les poules (pas celles qui roulent...) courrent partout! Et sur la voie, ce n'est pas vraiment conseillé...

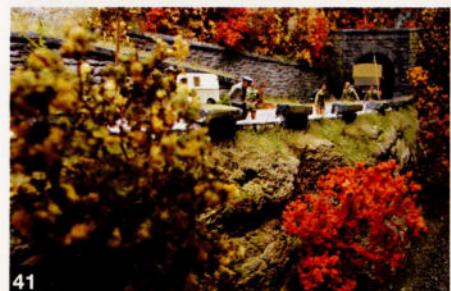
39. Les arbres ont vu se poser quelques oiseaux, les fils barbelés et rochers aussi. Le public est invité à les retrouver.



39



40



41

40. Le cheval vient manger au-dessus du fil, son côté étant plutôt pelé, tandis que la vache vient voir ce que fait cet intrus dans son pré!



42

41. Les scouts (pas tous) regardent par-dessus la rambarde, ainsi que le vieux monsieur qui s'est arrêté avec sa Citroën, de l'autre côté de la route.

42. Dès le début, je voulais disposer sur ce module des scouts marchant en file le long de la route. Par chance, cela existe dans le commerce, mais sur six scouts, deux seulement marchent, les autres ne marchent pas! D'où l'idée de détacher un chapeau qu'un scout tient en main pour le poser à côté de la voie, en contrebas... Je justifie donc la position des quatre scouts qui ne marchent pas, laisse les deux derniers accourir pour voir ce qui se passe et en profiter pour faire chercher les spectateurs qui se posent la question de savoir pourquoi les scouts regardent vers le bas...

43. Les cailloux qui traînent partout sont issus de grosses pierres écrasées à la masse et triés.

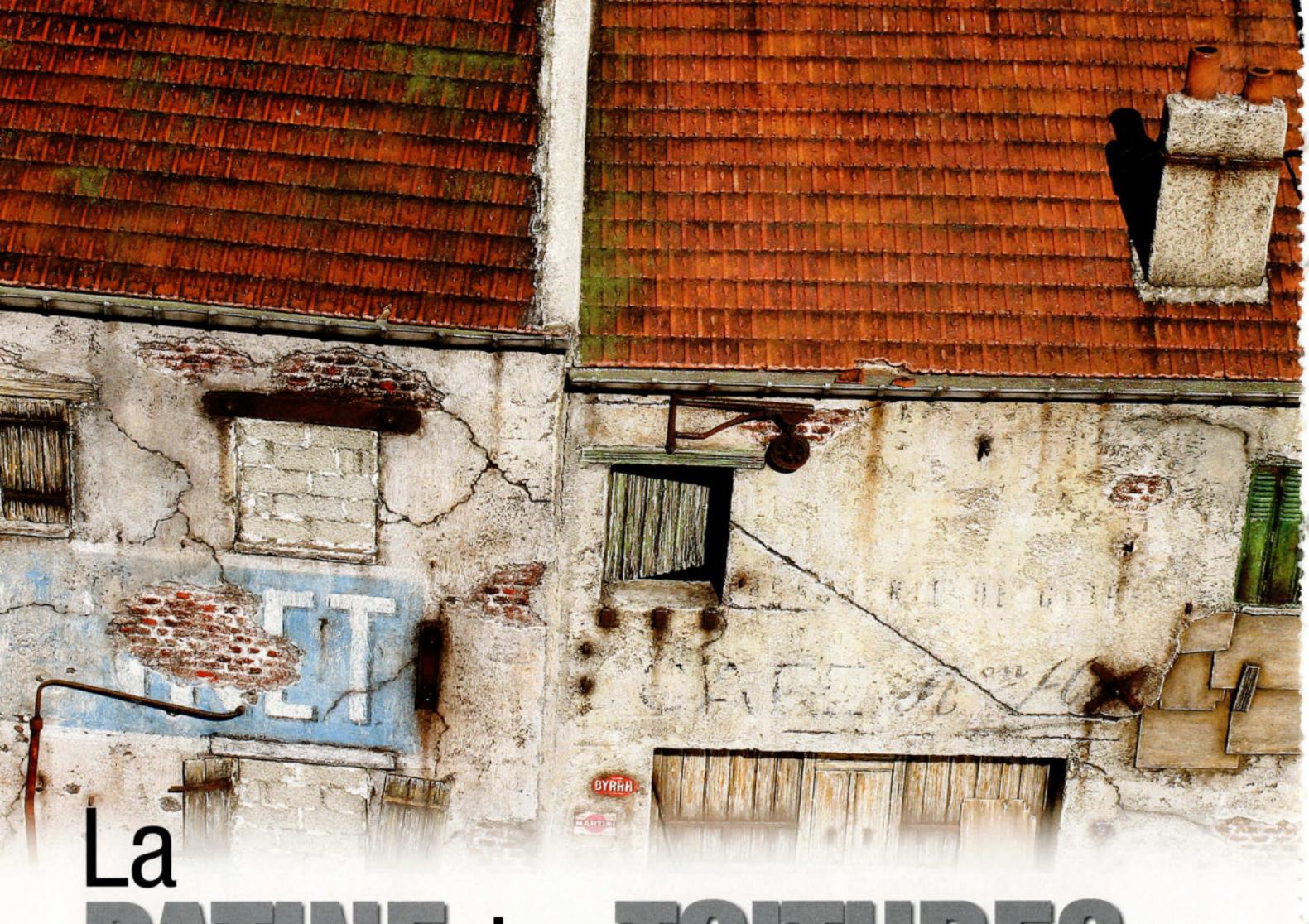


43

Il y a sûrement encore beaucoup de détails qui ne sont pas rapportés ici et lorsqu'un visiteur s'étonne de quelque chose, je vous assure qu'il reçoit en retour une histoire qui ne peut que le convaincre... C'est de cette façon que nous essayons également de faire participer les spectateurs de 'Saroulmapoul'!

Texte & photos: Jean-Michel Vanderborght





La **PATINE** des **TOITURES** (1) Les tuiles

NOUS AVONS VU DERNIÈREMENT COMMENT RÉALISER DES MURS OU FAÇADES EN BRIQUES À PARTIR DE MOUSSE DE CARTON-PLUME. PLACE CETTE FOIS À UN EXERCICE PLUS SIMPLE, EN L'OCCURRENCE UNE PEINTURE ET PATINE ADÉQUATES DES TOITURES DE TUILES. COMME D'HABITUDE, NOUS FONCERONS NOTRE ATTENTION CE QUI NOUS INTÉRESSE LE PLUS : LA REPRODUCTION RÉALISTE DE L'ASPECT 'USAGÉ' QUE PEUT REVÊTIR CE MÉTIER.

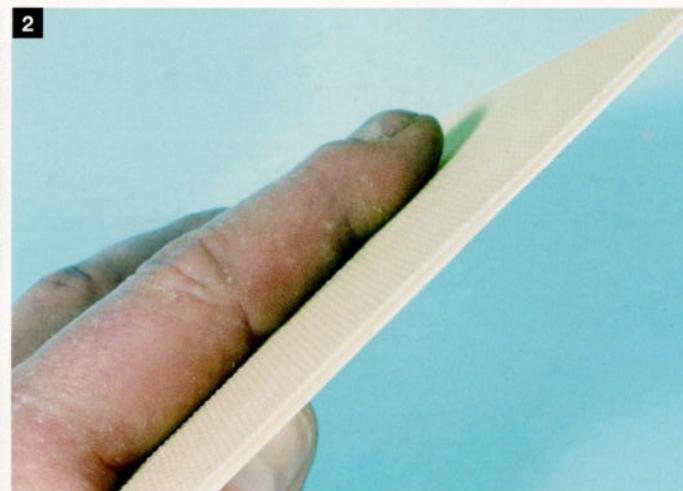
Vue plongeante d'une toiture en tuiles coiffant une vieille bâtie. La patine de ce pan a été effectuée pour figurer une couverture déjà ancienne, en rapport avec la vétusté déjà simulée sur la façade. C'est ce type de finition que je vous propose de reproduire assez simplement.



En prenant comme base de travail les deux pans de toiture équipant une bâtie industrielle, la photo ci-contre vous montre la construction dont je vous avais décris le mois dernier: "Comment réaliser les briques d'une façade".

L'exercice décliné ici pourra bien sûr être étendu à tout autre type de bâtiment utilitaire, ferroviaire ou d'habitation. De même, cette technique 'générique' utilisée dans ce cas pour de la tuile mécanique pourra tout aussi bien s'appliquer à de la tuile 'canal', ronde ou flamande...

Mais voyons ensemble dès maintenant les quelques opérations visant à préparer les surfaces avant mise en couleurs et patinage.



1 & 2. Outre la découpe des pans aux bonnes dimensions, la toute première opération se résume à l'affinage du bord de toiture visible. Pour ces plaques en résine de 2 millimètres d'épaisseur, je procède ici à une cure d'aminçissement à l'aide d'une lime plate, guidée par un réglet métallique. L'objectif sera d'obtenir au final une épaisseur de 0,5 mm environ, cette cote correspondant plus à une épaisseur de tuile réduite au 1/87.

3. Afin de parfaire l'aspect de ce bord de toiture en tuiles 'mécaniques', le cran sur chaque tranche de tuile est marqué par un petit coup de lime. A ce stade, on en profitera pour simuler éventuellement quelques tuiles abîmées, cassées sur les rebords, ceci si l'on souhaite présenter une toiture dégradée....



4. La première opération de peinture consiste à donner à la toiture une teinte de fond. Ici, j'utilise des peintures Humbrol mélangées entre-elles dans une coupelle ou sur une palette (2/3 de HB 82 + 1/3 de HB 70). La peinture est ensuite effectuée de haut en bas du montage et inversement, en utilisant un pinceau brosse plate et large. Sans attendre que la peinture soit sèche, je pratique d'autres mélanges en intensifiant la présence de HB 70, afin de reproduire des ensembles de tuiles de tonalités légèrement différentes.

De quoi avons-nous besoin ?

- Pinceau brosse plate n°4
- Vieux pinceaux fins n°1
- Palette ou nuancier
- Chiffon doux
- Peinture acrylique noir mat, gris foncé
- Peintures Humbrol HB 82/70
- Pigments noir, gris foncé, ocre rouge, rouge porto, vert clair
- White spirit/eau



5 & 6. Une fois la peinture sèche, je badigeonne toute la surface d'un jus de peinture acrylique gris foncé pour simuler cet aspect noirâtre que l'on observe couramment dans la réalité sur ce type de couverture. J'emploie pour ma part un mélange de gris coquillage et de noir dilué, avec une bonne valeur d'eau. A peine le badigeonnage terminé, j'estompe plus ou moins franchement par endroits cet assombrissement à l'aide d'un petit bout de chiffon doux, pour donner un côté irrégulier à cet apport de pigments.

7. Je souligne maintenant les arêtes et les reliefs des tuiles en utilisant de l'orange HB 82 brossé 'à sec' à l'aide d'un pinceau brosse plate fin n°2. Cette opération s'effectuera étagement par étagement, mais comme pour la phase précédente, j'évite l'uniformité pour donner une irrégularité à cet éclaircissement. J'agis ici au jugé, en ayant la main très légère sur la peinture. Mieux vaut y revenir une seconde fois si le résultat n'est pas satisfait à l'œil, plutôt que d'empêter malencontreusement.



8. La phase suivante va donner tout son caractère à la toiture. Il va s'agir de marquer les ombres au niveau des jointures, entre les étages. Cette étape viendra en complément de celle effectuée précédemment. J'emploie pour ma part des pigments noirs (terre à décor ou pastel sec réduit en poudre), l'application se faisant avec minutie en déposant un mince filet de poudre à l'aide d'un pinceau fin dédié à cet effet (ici, un



rapportée (ce détail est couramment observé en réalité sur les pans de toiture exposés au Nord). Pour cet exercice, je fais encore appel aux pigments (mélange de vert clair et d'une touche de gris foncé). L'application de la poudre s'effectue ici à l'aide d'un vieux pinceau n°0. Au fur et à mesure de l'avancement, l'éventuel surplus de poudre est éliminé en soufflant doucement dessus.

9. La simulation du verdissement et des mousses est ensuite rapportée (ce détail est couramment observé en réalité sur les pans de toiture exposés au Nord). Pour cet exercice, je fais encore appel aux pigments (mélange de vert clair et d'une touche de gris foncé). L'application de la poudre s'effectue ici à l'aide d'un vieux pinceau n°0. Au fur et à mesure de l'avancement, l'éventuel surplus de poudre est éliminé en soufflant doucement dessus.



10. Le travail de patine se poursuit par une phase se résumant à restituer ces dégoulinades noirâtres partant des ciments de jointoie ou des zincs de tabatières, cheminées, faîtages,... (Voir exemple réel en fin d'article). En modélisme, je procède en brossant de la poudre de pastel noir vers le bas en partant des zincs ou des faîtes. Attention : cette opération se veut facultative et il faut en tout cas éviter tout excès pour respecter un certain réalisme d'ensemble !

J'agis ici en utilisant un petit pinceau fin me permettant de créer des coulures assez fines. Au terme de ces quelques opérations, on disposera d'une toiture en adéquation avec le bâtiment réalisé, gouttières et descentes d'eau pluviale étant disposées ultérieurement. Bonne patine et à bientôt pour un autre exercice avec de la tôle ondulée...

A. Dans le cas de toitures anciennes, on observe régulièrement par endroits ou sur toute la couverture cet aspect de tuiles gris foncé, presque noir qu'il sera intéressant de reproduire en modélisme (sauf si l'on souhaite représenter une toiture entièrement neuve).

B. Autre effet du temps et des intempéries : le verdissement, voire la présence de mousses que l'on remarquera surtout sur les pans exposés au Nord, mais aussi sur des zones de couverture restant le plus souvent à l'ombre.

C. Dans la réalité, on pourra aussi observer ces coulures noirâtres provenant des zincs ou des ciments de jointoie. En modélisme, cet effet sera à doser avec parcimonie pour rendre l'ensemble plausible.

Texte & photos: Emmanuel Nouaillier



La Type 12 de Treinshop Olaerts à l'échelle 0

EN 1992, TREINSHOP OLAERTS COMMERCIALISAIT POUR LA PREMIÈRE FOIS UNE LOCOMOTIVE À VAPEUR EN LAITON: IL S'AGISSAIT DE LA LÉGENDAIRE TYPE 12, REPRODUITE À L'ÉCHELLE H0. CE MODÈLE CONNUIT UN BEAU RETENTISSEMENT ET EN MOINS DE TEMPS QU'IL N'AURAIT FALU POUR LE DIRE, TOUS LES EXEMPLAIRES RÉALISÉS FURENT VENDUS. CONFORTÉ PAR CE SUCCÈS, GUIDO OLAERTS RÉVA TOUT HAUT DE REPRODUIRE LA MÊME LOCO, MAIS CETTE FOIS À L'ÉCHELLE 0. QUINZE ANS PLUS TARD, C'EST ARRIVÉ: IL PEUT ÊTRE FIER DE CE PREMIER MODÈLE BELGE, REPRODUIT DANS CETTE 'ÉCHELLE REINE'...

La conception de ce nouveau modèle de la célèbre type 12 'Pacific' de la SNCB est dans les mains de Philotrain. Cette firme néerlandaise travaille déjà depuis des années en étroite collaboration avec Treinshop Olaerts et a dessiné par le passé les locos à vapeur des types 1, 29 et 10 reproduites en H0. Comme l'échelle 0 n'en est encore qu'à ses balbutiements en Belgique et que les débouchés sont limités, 50 exemplaires à peine de cette belle machine seront produits. Il s'agit par ailleurs d'un modèle exclusif, réalisé quasi à 100% de manière artisanale. Bien que toute la conception et la coordination soit assurée aux Pays-Bas, la fabrication proprement dite, à savoir la gravure et le moulage des pièces, le soudage et la mise en peinture, a été sous-traitée à la firme coréenne Lik Enterprise. Cette firme d'Extrême-Orient a en effet acquis une réputation mondiale dans l'assemblage de

modèles spéciaux, à tirage limité.

Grandeur nature

Il y a soixante ans déjà, les Chemins de fer belges étudiaient la possibilité d'offrir de meilleurs services et plus rapides à la clientèle. Les voyageurs ne désiraient pas seulement un meilleur confort, mais aussi des relations plus rapides. C'est la raison pour laquelle les Chemins de fer investirent dans l'amélioration des voies en Belgique, ainsi que dans l'achat de locomotives à vapeur plus rapides. Et il tombe sous la main qu'à cette occasion, on voulait faire au moins aussi bien que certains records de vitesse enregistrés à l'étranger... En 1938, la SNCB de l'époque commanda ainsi six locomotives à vapeur carénées, à disposition d'essieux '2B1'. Ces 'Pacific' furent livrées en 1939 et formèrent le type 12. Extérieurement, elles étaient toutes identiques. Les quatre

premiers exemplaires (1201 à 1204) étaient équipés d'une distribution à vapeur classique, du type Walschaerts à tiroirs cylindriques. Les deux autres se virent équipés d'une distribution différente: la 1205 reçut une distribution du type Dabeg, remplacée dès 1946 par une Walschaerts. Quant à la 1206, elle reçut une distribution du type Caprotti, qui ne donna pas plus satisfaction. Mais sa transformation aurait coûté trop cher, raison pour laquelle cette loco fut aussi la première de la série à être radiée.

Ces six locos du type 12 furent conçues par l'ingénieur Notesse, qui dessina également le type 1. Elles avaient des formes aérodynamiques frappantes, par analogie avec certains engins semblables circulant à l'étranger. Le carénage assurait une meilleure pénétration dans l'air. Grâce à leurs grandes roues, leur construction mûrement réfléchie et leurs





La type 12 de 'Treinshop Olaerts' et Philotrain:
une superbe réalisation à l'échelle 0.



La 12.004 à filets jaunes et la 12.001 à matri-
cule et filets chamois, la teinte d'origine.



Une vue avant de l'engin, qui montre le fanal
bien intégré et l'attelage à vis fonctionnel. Le
modèle de la 12.001 est le seul à avoir les pla-
teaux de tampons ajourés.



Le bouclier de la loco peut être ouvert. C'était
nécessaire afin d'effectuer l'entretien de la
loco et de sa pompe. La porte de la boîte à
fumée s'ouvre aussi.

formes particulières, ces locos pouvaient atteindre les 140 km/h. En 1939, la 1202 battit le record de vitesse belge, avec 165 km/h. A l'origine, ces nouvelles types 12 furent engagées sur la relation Bruxelles – Ostende. C'est également sur cette relation que les types 12 remportèrent le 'Ruban Bleu', la distinction qui honorait le train le plus rapide en service régulier. La relation Bruxelles – Liège viendra plus tard. Les trains remorqués par ces engins étaient toujours constitués d'une rame de quatre à cinq voitures de 1^{ère} et de 2^{ème} classe, du type K. Quelques parcours d'essais avec des wagons de messageries à destination des Pays-Bas datent également de cette période.

Après la Seconde Guerre mondiale (en 1946), ces locomotives furent renumérotées

12.001 à 12.006. Simultanément, elles se virent attribuer de nouveaux services, à destination notamment de Verviers, Herbesthal, Mons, Tournai, Lille et Roosendaal. Un train de marchandises assuré entre Bruxelles et Mons fut également repris temporairement dans leurs roulements. Le 29 juillet 1962, c'en était fini de la carrière du type 12. Seule la 12.004 fut préservée par la SNCB, au titre de locomotive-musée. A l'occasion du 150ème anniversaire des chemins de fer en Belgique en 1985, la 12.004 fut remise en état de marche. De nos jours, elle est à nouveau hors service, mais reste préservée au titre de patrimoine historique.

Le modèle réduit

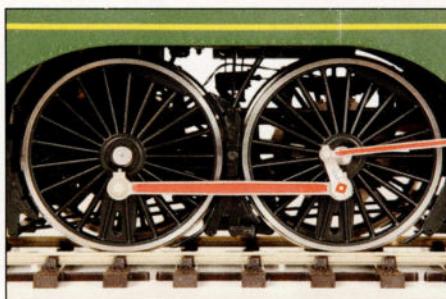
Treinshop Olaerts nous en propose deux modèles, portant respectivement les matricules

12.001 et 12.004. Ces deux locomotives font l'effet de leurs grandes sœurs: chaque modèle pèse presque trois kilos et dégage une forte impression de robustesse. A aucun moment, vous n'aurez l'impression que vous risquez d'endommager l'une ou l'autre pièce. Le modèle est exactement à l'échelle 1:43,5^{ème}, soit le double de l'échelle H0. Tout comme les modèles réalisés dans cette dernière échelle, cette loco est entièrement réalisée en laiton, complété de pièces moulées. Le travail de soudure, de mise en peinture et la finition sont réalisés en Corée. Philotrain effectue l'ultime contrôle avant la livraison du modèle.

Ces deux locos vapeurs sont peintes dans le vert classique de la SNCB, agrémenté de filets horizontaux, de teinte jaune clair



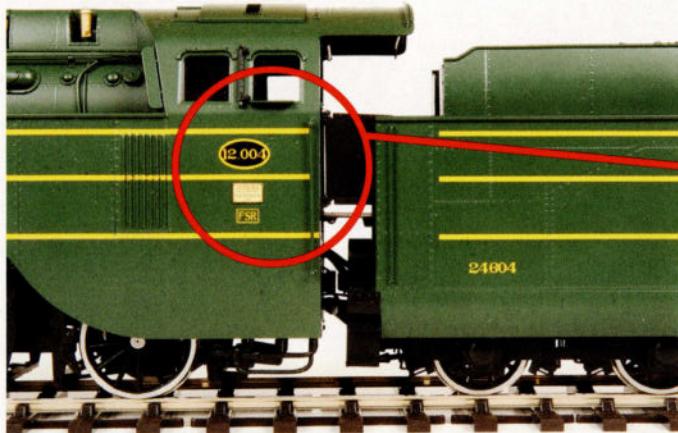
La type 12 compte deux cylindres intérieurs, à distribution Walschaerts. L'embellissement est très fidèlement reproduit.



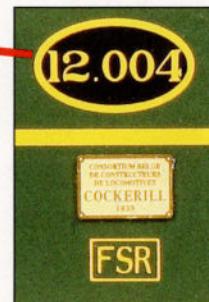
Les roues motrices ont un diamètre de 2,9 m en réalité. A l'échelle 0, cela fait 48,2 mm. Ces roues sont munies de bandages 'fine scale'.



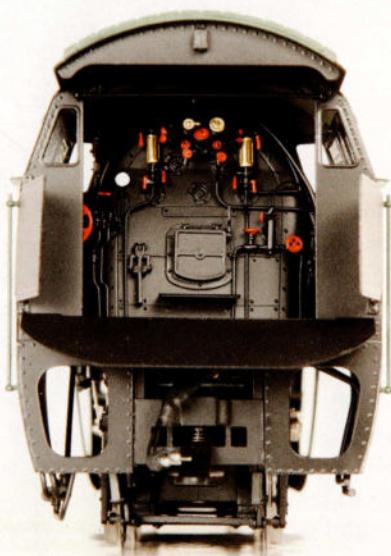
La chaudière a été pliée d'une pièce. La plupart des pièces y ont été soudées. Toutes les vitres de l'abri du machiniste peuvent être ouvertes.



Le matricule de la loco est apposé dans un ovale jaune sur fond noir. L'indication de la remise de Schaerbeek est visible en dessous. Sur la plaque de constructeur, l'année de construction est très nettement visible. Le tender porte le matricule correspondant.



Pour un modèle à l'échelle 0, de nombreuses pièces moulées ont été réalisées. Nulle part, vous ne verrez trace d'une soudure. Sur le raccord des sablières, la mention 'Danger de mort' est nettement visible.



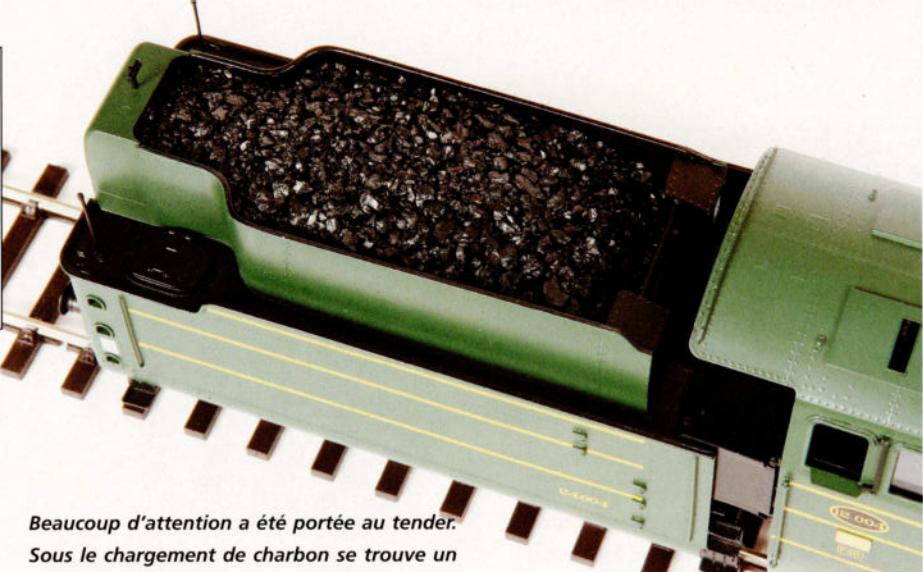
L'intérieur de l'abri du machiniste est une réplique exacte de l'exemple réel, qui inclut tous les détails possibles. La porte du foyer peut être ouverte ; elle cache le moteur...

sur la 12.004, mais de teinte chamois sur la 12.001, comme c'était le cas à l'origine; cette différence de teinte est bien visible. Le nez a une forme typique, bien reproduite; il peut être ouvert. C'était possible également en réalité, une nécessité pour l'entretien de la loco. Derrière ce bouclier se cache la porte de la boîte à fumée fonctionnelle, les pompes et ses conduites. Un détail frappant est constitué par les plateaux de tampons ajourés sur la 12.001, et uniquement sur cette dernière. Entre ces tampons se trouve un attelage fonctionnel à vis et un fanal. Les écrans pare-fumée courant le long de la caisse ont été réalisés en laiton plié de 0,5 mm d'épaisseur, dont le bord est mince et droit. La chaudière et la superstructure sont obtenues par pliage d'une seule et même tôle. Pour obtenir cette forme correcte en laiton, un moule spécial a été conçu. Un maximum d'éléments a été soudé sur la chaudière. Quelques pièces comme les cercles de chaudière ont toutefois été gravés

avec le corps de chaudière. Les vitres de l'abri du machiniste sont en verre artificiel. Elles s'ouvrent, tout comme les trappes en toiture. L'intérieur est très précisément reproduit, en ce compris tous les manomètres, robinets et niveaux d'eau. La porte du foyer peut s'ouvrir. A l'extérieur de la cabine, le matricule de la loco a été apposé avec soin dans un ovale de teinte noire, à bord jaune. Juste en dessous figure la plaque du constructeur, qui n'avait pas le fond rouge, sur les types 12. La remise propriétaire de l'engin (Schaerbeek) est également mentionnée. Le marquage a été tamponné sur le modèle, et non pas apposé au moyen de décalques: aucun bord disgracieux n'est donc à déplorer. La plaque donnant accès de l'abri au tender peut être relevée et s'ajuste parfaitement à ce dernier. Les portillons latéraux s'ouvrent également. Chaque tender porte le matricule de la loco à laquelle il est accouplé. Les deux premiers chiffres indiquent la contenance maximale en eau, à savoir 24 m³. La trappe de la soute



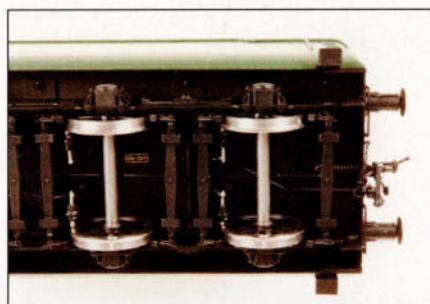
Sous la trappe de la soute à eau se trouve un filet pour empêcher le charbon d'y tomber. Observez la forme particulière en laiton pressé de la partie supérieure du tender.



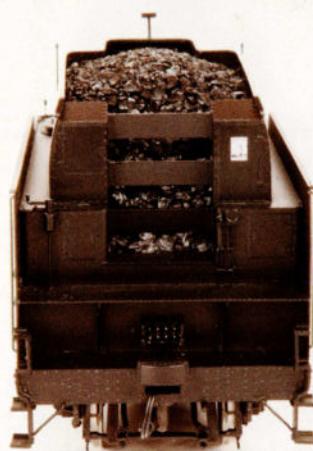
Beaucoup d'attention a été portée au tender. Sous le chargement de charbon se trouve un espace pour un décodeur numérique. Un décodeur 'sons' peut aussi être installé.



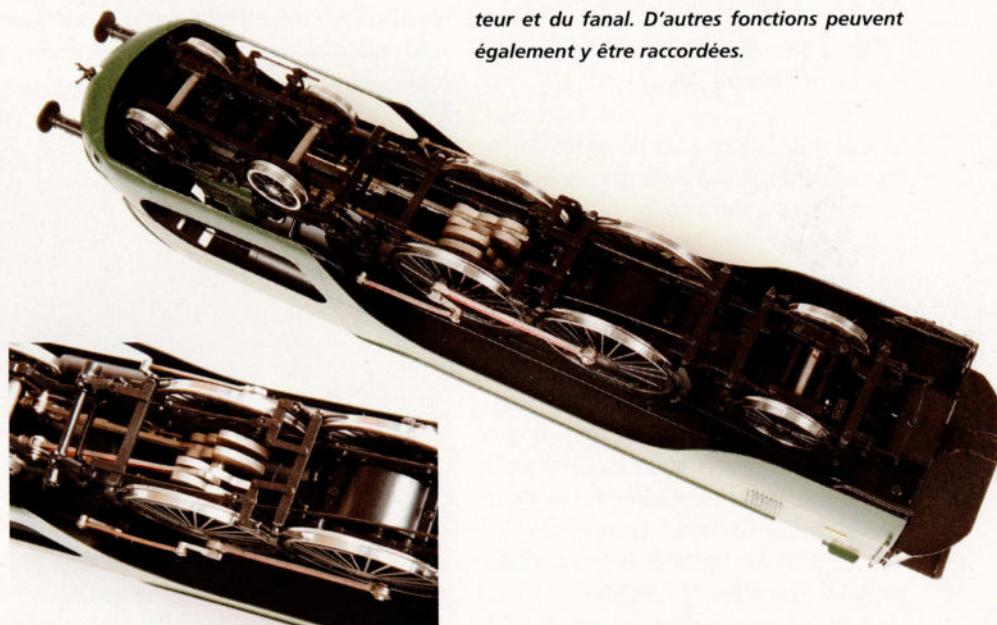
Une vue de l'arrière du tender, qui prouve le soin porté aux détails. Outre le boyau pour le chauffage vapeur, on voit l'attelage à vis et les boyaux de frein. Remarquez les petites pièces pour la fixation des boyaux.



L'alimentation du moteur se réalise au moyen de prises de courant à ressort disposées perpendiculairement au côté intérieur des six roues du tender. Le petit interrupteur sert à la commande du fanal.



A l'avant du tender se trouve une prise à huit pôles pour le raccord avec la loco. C'est par cette prise que transite l'alimentation du moteur et du fanal. D'autres fonctions peuvent également y être raccordées.

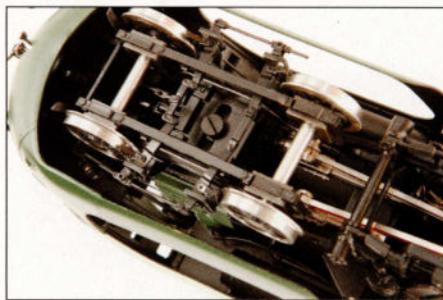


L'embellissement est constitué de pièces en maillechort moulé et est très souple, sans le moindre à-coup. Ce matériau est plus dur que le laiton et est facile à usiner. A l'avant se trouve le réducteur pour la transmission de l'effort moteur aux roues.

Toutes les roues ont un profil en fine scale et tournent sur des coussinets. Le mécanisme des freins commandé normalement depuis l'abri affleure aux roues. La motorisation de cette loco se réalise au moyen d'un puissant moteur Faulhaber.

Le châssis

La loco est pourvue d'une distribution à vapeur Walschaerts. Les pièces de l'embellissement sont en maillechort. Éléments remarquables: les deux cylindres intérieurs, les bielles fonctionnelles et le vilebrequin. Tout ce mécanisme est reproduit de façon très réaliste et apporte une plus-value indéniable au modèle. Pour la construction du châssis, des tôles de laiton



Le bogie avant tourne dans les deux directions et est suspendu de façon à ce que les roues ne puissent pas sauter hors des rails. En dessous, on voit les pistons des cylindres intérieurs.

d'un mm d'épaisseur ont été utilisées. Sur ce châssis reposent les axes des bielles motrices, ainsi que les deux roues motrices. Sur le modèle, ces roues ont un diamètre de 48,2 mm, pour 2,9 m en réalité. Les bourrelets des roues ont un profil en fine scale. Les roues sont noircies; elles voisinent la timonerie de freins et les conduites des sablières.

La motorisation du modèle est assurée par un puissant moteur Faulhaber. Une double vis sans fin est montée sur l'axe du moteur. Grâce à ce dispositif, les roues peuvent déjà être ébranlées au moyen d'une simple poussée. La prise de courant se réalise par toutes les roues du tender: un frotteur à ressort est monté sur chaque roue.

La masse de la loco et la puissance de son moteur assurent une force de traction suffisante. Nous n'avons pas pu le vérifier, mais Guido Olaerts clame haut et fort que sa loco est capable de remorquer sans difficultés cinq lourdes voitures en laiton. Les rampes ne devraient donc pas poser de problèmes, mais comme il était impossible à cette échelle de prévoir des bandages adhérents, le concepteur du réseau devra tenir compte de cette restriction. La liaison électrique entre la loco et son tender est assurée par une prise à huit pôles. Cette liaison assure le fonctionnement du phare frontal et de la commande (digitale) du moteur. Un décodeur et (le cas échéant) un haut-parleur peuvent être hébergés dans le tender.

Les versions

De ce modèle, deux versions et quatre matricules seront disponibles. La 12.001 à plateaux de tampons ajourés et les 12.002 et



La 12.001 était la seule de la série à posséder des plateaux de tampons différents. Pour le reste, la loco est identique à celles de série. Sous le bouclier, il y a place pour le fanal et l'attelage fonctionnel.



Sur cette photo, on voit bien la reproduction en teinte chamois d'origine des filets et des inscriptions. Remarquez aussi les fenêtres et portillons, tous mobiles.



La type 12 de Treinshop Olaerts et Philotrain est un modèle réussi à tous points de vue. Espérons que nous puissions voir un jour un tel modèle en action sur un réseau à l'échelle 0 !

DIMENSIONS EN MM

	1/1	1/43,5	MODÈLE
Longueur hors tout	21.400	492	494,9
Empattement tampons	1.790	41,5	41,5
Empattement des roues	2.300	52,9	52,9
Diamètre roues motrices	2.100	48,2	48,0
Diamètre roues avant	970	22,3	20,8
Diamètre bissel arrière	1.260	29,0	28,9
Largeur	3.000	69,0	69,9
Hauteur	4.280	98,4	99,1

12.004 à plateaux pleins. Les filets et inscriptions pourront être obtenus en chamois ou en jaune clair, au choix. La reproduction des 12.005 et 12.006 n'est pas prévue, suite à leur type de distribution différent. En tout, un total de 50 exemplaires à peine de ce type 12 sera produit, ni plus ni moins. Ceci est dû au nombre précis de pièces moulées qui ont été commandées à une autre firme coréenne. Le prix de ce modèle est de 5.795 euros, et de 4.995 euros en prévente. Ce montant élevé

effrayera la plupart des modélistes, mais vu le tirage extrêmement réduit, cette type 12 est plutôt un objet de collection. Espérons quand même qu'un de ces 50 modèles soit un jour visible sur un réseau à l'échelle 0 et qu'ils ne disparaîtront pas tous dans une vitrine de collectionneur, que ce soit en Belgique ou à l'étranger...

Texte & photos: Peter Embrechts





SCALEFORUM 2007

La 'Mecque' des modélistes 'fine scale'

LA SCALEFORUM SOCIETY (DE GRANDE-BRETAGNE) A ORGANISÉ AU COURS DU DERNIER WEEK-END DE SEPTEMBRE LA TRENTE-DEUXIÈME ÉDITION DE SON EXPOSITION ANNUELLE 'SCALEFORUM'. 'TRAIN MINIATURE MAGAZINE' S'EST RENDU À LEATHERHEAD ET Y A DÉCOUVERT UNE APPROCHE INÉDITE DE NOTRE HOBBY.

Ce réseau modèle est construit en forme de 'L', avec de grands rayons de courbure, d'après le modèle du 'Lancashire & Yorkshire Railway' pendant la période d'avant-guerre. Le constructeur a tout fait lui-même. La finesse des voies est inégalée.

Les trains miniatures anglais de série sont réalisés à l'échelle de 1:76 (4 mm par pied) et circulent sur des voies dont la largeur fait seulement 16,50 mm (3,5 mm par pied, soit l'échelle H0, au 1/87e) (1). Cette échelle standard est appelée '00'. Déjà au cours des années soixante, on avait assisté dans le petit monde des modélistes britanniques à un mouvement en faveur d'une correspondance d'échelle exacte entre voies et trains. Ce mouvement donna naissance à la 'EM' (Eighteen Millimeter) Society. Celle-ci préconisait une largeur de voies de 18,2 mm, mettant en avant le fait que la plupart des trains pourraient rouler sur des voies 'EM', simplement en transformant ou en remplaçant leurs essieux.

Ceci n'a pas convaincu tous les modélistes d'Outre-manche. Certains voulaient mettre la barre encore plus haut, prônant que, si on voulait atteindre davantage de réalisme, il fallait affiner tant les voies que les trains de roues. Il fallait miniaturiser à une échelle précise, pour rester le plus fidèle possible à la réalité et cette échelle 'idéale', ils l'ont fixée au 1/76,2ème. A cette échelle, la largeur des voies fait exactement 18,83 mm. Ils mirent au point la série complète des normes 'fine scale', appelées normes Protosfour, et plus communément P4. Les partisans des normes P4 constituent la Scalefour Society. Elle compte aujourd'hui plus de 1.800 membres, qui résident dans 19 pays.

La plupart des membres de la Scalefour Society construisent eux-mêmes leurs voies et aiguillages, ce qui exige un sacré know-how. Il faut dire que la tâche leur a été rendue plus aisée ces dernières années, depuis qu'ils peuvent trouver sur le marché toujours plus de moyens pour les assister dans leur construction. Il n'empêche: c'est un travail de précision, et cela le restera, avec une tolérance proche du zéro. Comme le matériel roulant 'Made in Great Britain' est aujourd'hui de belle facture, fignolé avec un grand souci du détail, il y a désormais de plus en plus de partisans du P4 qui se tournent vers une locomotive Hornby ou Bachmann. Ils l'utilisent comme matériel de base et l'équipent d'un



Au Scaleforum, les démonstrations attirent la foule. On peut y rencontrer les modélistes les plus renommés et leur poser des questions. Ils n'hésitent pas à livrer aux intéressés leurs petits secrets. Pour la Scalefour Society, la transmission des connaissances est très importante.



C'est Barry Norman, véritable gourou des décors et que de nombreux livres et DVD ont fait connaître, qui a assuré lui-même les démonstrations de construction de paysage.



Le stand de la Scalefour Society, somme toute une association sans but lucratif, témoigne d'un professionnalisme au sommet.



nouveau châssis et d'une autre motorisation. Ils y ajoutent souvent une suspension à ressort pour compenser les plus infimes inégalités des voies. Beaucoup d'amateurs accordent encore toujours leur préférence aux kits de construction en laiton.

Scaleforum est avant tout considéré comme un événement pour les membres de la Scalefour Society, mais le commun des mortels peut aussi visiter l'exposition, moyennant... une majoration du ticket d'entrée (6,50 livres au lieu de 3,50). Scaleforum est un mélange d'exposition de trains miniatures, de foire des commerçants spécialisés, d'une série de stands de démonstrations faites par des spécialistes renommés, avec bien sûr un grand stand du club où les membres peuvent faire l'acquisition de pièces, exposer leurs travaux et participer aux diverses compétitions organisées par l'association. C'est ainsi qu'on a pu y voir les projets du concours de trains miniatures annoncé l'an dernier, projets qui devront être concrétisés pour septembre 2008.

Les membres de la Scalefour Society travaillent presque tous d'après l'exemple britannique, et cela va de la période la plus reculée du train à vapeur aux diesels les plus modernes des opérateurs privés contemporains. Il y a donc une grande variété de trains miniatures à découvrir ici. Voilà qui annonce une visite particulièrement passionnante pour tous ceux qui s'intéressent aux chemins de fer britanniques. Et pour les amateurs inspirés par l'exemple belge, ce sera en tous cas une visite riche en enseignements. Sur les circuits P4 présents, les trains roulaient d'un point à un autre, imperturbablement. Certains sont grands (6 à 7 mètres de long), d'autres sont

'Enigma' est un réseau modèle assez modeste (150 cm x 30) avec deux voies parallèles et quatre aiguillages. Ce réseau démontre que travailler en 'P4' ne requiert pas beaucoup de place. Sa conception même est la preuve que l'on peut parfaitement œuvrer sur un petit réseau modèle tout en s'épanouissant dans son loisir. A l'expo, les visiteurs peuvent se livrer à un petit jeu: chaque wagon est représenté par une carte: on secoue bien les cartes puis on les dépose. L'opérateur doit alors placer les wagons comme l'indiquent les cartes. Le constructeur a fait en sorte que les voies de garage soient tellement courtes qu'il faut beaucoup d'allées et venues et beaucoup de réflexion pour arriver à ses fins. Ce qui n'a apparemment pas posé problème à notre collaborateur Matti Thomaes, qui a pu mettre ici toute son expérience pratique, acquise à la SNCB...



1. La Scalefour Society a organisé il y a quelques années un concours de modèles miniatures sur une superficie de maximum 18,83 pieds carrés. Ce modèle de Simon Challis est un tableau du 'Somerset & Dorset Joint Railway' en 1920. Voyez ici aussi comme les voies et les bourrelets des roues sont fins.

2. Iain Rice, auteur de plusieurs ouvrages, compte parmi les modélistes de trains miniatures britanniques les plus connus. Ses conceptions sont légendaires. Le petit réseau modèle est l'une de ses spécialités. Ce 'maître' était présent au Scaleforum avec 'Trerice', un petit réseau modèle situé dans les Cornouailles, ayant pour thème l'exploitation de l'argile de porcelaine.

plutôt compacts (1,50 à 2,10 m). Tous fonctionnent avec un ou plusieurs fiddle-yards qui sont pour la plupart apparents: même le spectateur peut les voir. Allez construire ici un circuit transportable!...

Scaleforum doit sa réputation à ses stands de démonstration. C'est là que des constructeurs de modèles miniatures de renom viennent faire un exposé sur leur spécialité, démonstrations à l'appui: pose des voies en P4 – de la 'fabrication maison' de A à Z, en conformité avec la réalité – construction de la signalisation et de locomotives en laiton, construction en plastique, peinture des locomotives, soudure, lignes aériennes, décors, etc. Chacun peut poser des questions. Au stand du club, on pose même des questions relatives aux problèmes que l'on a rencontrés lors de la construction de sa locomotive. Ou on vient demander un diagnostic de son plan



Cette photo a été prise sur le réseau modèle 'Enigma Engineering' de Paul Gittins. On peut y admirer ces wagons de marchandises réalisés d'une belle manière. Il s'agit ici de kits plastique pourvus de roues P4 avec de bourrelets minuscules et un attelage fonctionnel à trois maillons.



Faire du modélisme ferroviaire selon la norme P4, Mike Sharmann estime que c'est trop facile pour lui. Alors, Mike ajoute aux locomotives à voie normale d'autres pour... voie large, comme on peut le voir sur cette scène du 'Great Western', datant de la période 1830-1870. Certains tronçons du réseau sont réalisés en 3 rails (voie large et voie normale)!

de construction à un spécialiste. On peut aussi assister à des causeries: trois sont organisées au cours du week-end, et pour autant que l'on comprenne l'anglais, on en tire toujours quelque chose, quel que soit l'exemple suivi: britannique, belge, allemand ou suisse.

A côté du stand du club, des stands de démonstration et de la dizaine de réseaux de haut niveau, on note aussi la présence d'une cinquantaine de commerçants spécialisés. Ils peuvent susciter l'intérêt des visiteurs à la recherche de kits de construction à l'échelle 1/76e. Cela va du simple kit en plastique au kit en laiton le plus sophistiqué. Certains commerçants sont bien connus du petit monde des modélistes: ils savent qu'ils peuvent trouver chez eux toutes sortes de pièces et d'accessoires, ou le matériel et les outils qu'ils recherchent. Les modélistes belges peuvent eux aussi y trouver un intérêt.



La construction d'un châssis de loco requiert de l'expérience et du métier. Des moules de série, adaptables à chaque type de locomotive, ont été conçus pour assister le modéliste dans la réalisation de ce châssis, ce qui lui facilite bien les choses.

Ce qu'on retient de cette visite, c'est que les membres de la Scalefour Society ont une approche du hobby toute différente de la nôtre, ici sur le continent. Certains d'entre nous diront qu'elle est trop technique, ou trop perfectionniste; d'autres ne manqueront pas d'être en admiration devant l'hyper-réalisme qui est l'objet du désir. Quoi qu'il en soit, Scaleforum est – et restera – la 'Mecque' des modélistes en 'fine scale'. Oui, on peut dire: cette exposition vaut le déplacement ! 'Scaleforum 2008' se tiendra les 27 et 28 septembre 2008 à Leatherhead (à environ 130 km de Douvres, par l'autoroute).

Texte et photos: Guy Van Meroye



(1) 1 pied = 30,5 cm. Au 1/87e, 30,5 cm réels = 3,5 mm à l'échelle. Au 1/76e, 30,5 cm réels = 4 mm à l'échelle.

SORTIS DES VIEUX CARTONS...



SELON SES PROPRES DIRES, CHRISTIAN DELRONCHE A LU AVEC BEAUCOUP D'INTÉRÊT LES COMPTES-RENDUS CONCERNANT LES ANCIENS RÉSEAUX MODÈLES, DANS NOTRE RUBRIQUE 'SORTIS DES VIEUX CARTONS'. D'APRÈS LUI, ILS DÉGAGENT UN CHARME QUI ÉVOQUE AVEC NOSTALGIE L'ÉPOQUE DE NOTRE JEUNESSE. D'OU LA RAISON POUR LAQUELLE CHRISTIAN A VOULU APPORTER SA PETITE PIERRE À L'ÉDIFICE DE CETTE RUBRIQUE...

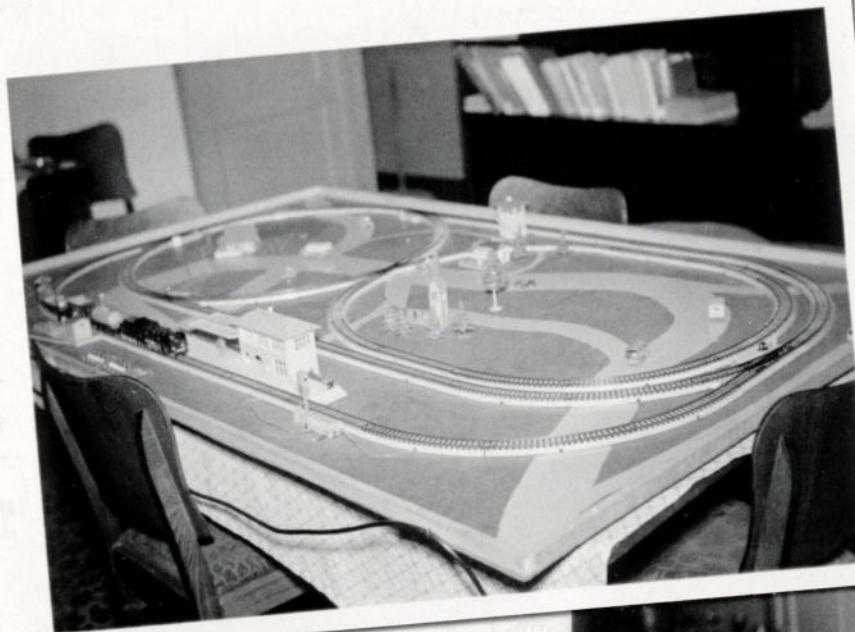
Les magasins de jouets

Mon amour pour les trains miniatures remonte à 1955. J'étais alors âgé de huit ans et j'acquis le premier catalogue Märklin (d'une longue série), que j'appris quasi par cœur, ce qui explique l'état dans lequel il se trouve, à l'heure actuelle...

A ce moment, il n'était pas encore question d'achat de locomotives ; ne parlons

même pas d'un réseau. J'en rêvais souvent, mais ma désillusion était toujours grande, à mon réveil. Lorsque petit garçon, je passais devant un magasin de jouets – comme 'Le Cadeau Révé' à Saint-Gilles (Bruxelles) – mes parents éprouvaient toujours les pires difficultés à me décoller de la vitrine... A l'époque, il existait encore des magasins de jouets à (pratiquement) chaque coin de





rue à Bruxelles : quelle époque !

Saint-Nicolas

Vint ensuite la légendaire fête de Saint-Nicolas de 1957. Toute la famille (parain, marraine, les grands-parents et les



parents) s'étaient réunis en grand secret pour décider finalement de m'offrir un train miniature comme cadeau, avec des aiguillages et même un passage à niveau ! Cette décision ne fut pas sans danger, car lorsque mes parents voulurent essayer le train de Saint-Nicolas sur l'ovale de voies posé sur la table de la salle à manger, ils n'avaient pas remarqué que le transfo était 'ouvert' à fond... Au premier tournant, la loco – une FM 800, 3003 – vola littéralement en bas de la table, ce qui eut pour conséquence un crochet d'attelage plié à l'avant de l'engin... Papa essaya bien de réparer comme il le put, mais dut se résoudre à recourir à un stratagème : c'est Saint-Nicolas qui avait laissé tomber la loco dans la cheminée ! Mais comme jeune gamin, il m'en aurait fallu plus pour me décevoir, car mon rêve était enfin devenu réalité...

Le premier réseau

Après de nombreuses transformations suivies du démontage du réseau disposé sur la table de la salle à manger, mon père

prit alors une sage décision. Il fit l'acquisition d'une plaque en Unalit et l'entoura d'un bord fait de lattes en bois, pour éviter que la loco ne fasse à nouveau un vol plané. Sur la plaque, des rues et un petit étang furent peints. Après utilisation, la plaque pouvait alors simplement être rangée, ce qui était beaucoup plus facile d'utilisation. De nos jours, cette plaque sert d'ailleurs toujours, mais pour y afficher des posters de trains miniatures dans ma cave...

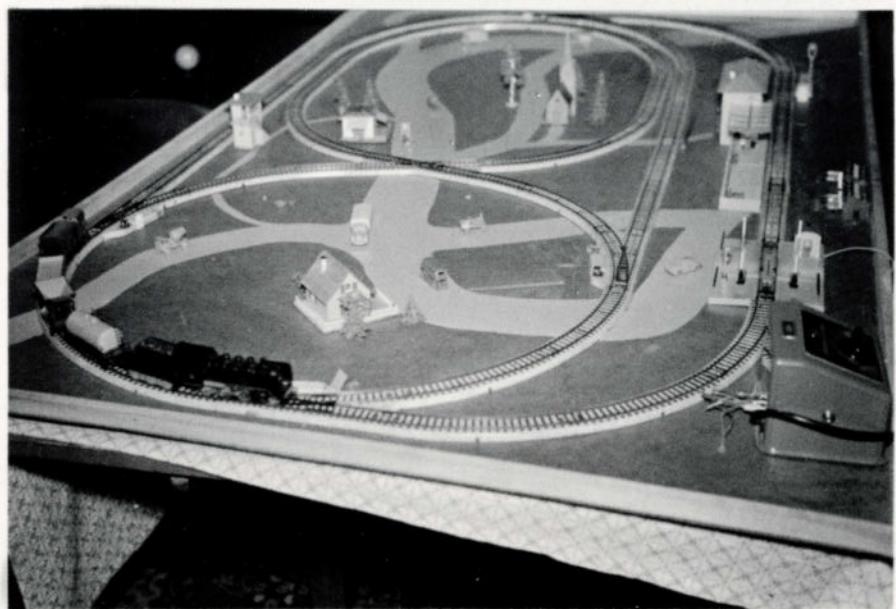
Des petits bâtiments

Petit à petit, la plaque fut agrémentée d'une gare (B-107 Faller), d'une cabine de signalisation (B-121 Faller), d'une maison (B-259 Faller), etc. Toutes les occasions étaient bonnes pour faire une nouvelle acquisition : anniversaire, Saint-Nicolas, de bons résultats à l'école, etc. Des aiguillages électromagnétiques et un signal vinrent même rejoindre cette panoplie.

Une extension

Nous avons déménagé vers 1960, suite à





quoi le réseau aboutit au grenier. Comme on y disposait de plus d'espace, la planche put être agrandie. Le réseau put en outre être établi à demeure. Et une nouvelle loco fit son apparition : l'inévitable 3000 de l'époque, une CM800. Des voies supplémentaires, des signaux, des maisonnettes, des arbres, des sapins, une montagne, un moulin à vent – et même un moulin à eau – ainsi que divers véhicules virent égayer le tout. Lors d'un voyage en Allemagne, mes parents m'achetèrent encore une locomotive italienne : la 3035.

Une chambre noire...

Mais alors que je grandissais sans répit, mon intérêt pour le train... ralentissait. J'avais découvert un nouvel hobby : la photographie. Le grenier fut conséquemment transformé en chambre noire et le réseau rangé dans des caisses, pendant de nombreuses années.

Un nouveau départ

Vers 1982, tandis que je me baladais dans Bruxelles avec mon épouse et notre fils de cinq ans – hé oui, le cours de la vie ne s'arrête jamais – nous nous sommes arrêtés devant la vitrine d'un magasin (également disparu depuis) : la 'Maison Brandt'. Je parlai alors à mon fils de ces caisses qui devaient encore se trouver sur le grenier de bonne-maman et il me sembla inté-

ressé. Suite à son insistance, ces vieux 'trucs' de trains furent alors récupérés et à nouveau assemblés, mais cette fois, dans une... cave. Comme celle-ci n'est pas grande (3,50 m sur 1,60), cela me prit du temps de dessiner un réseau qui s'ajusterait dans un espace aussi réduit : un an, pour être précis. Je voulais y intégrer une voie à crémaillère Fleischmann et une voie étroite Roco, pour desservir une scierie. L'espace réduit m'obligea toutefois à concevoir le réseau d'une autre façon. Le paysage et les voies furent posés simultanément, à défaut de quoi ils n'auraient plus été accessibles. La construction dura près de trois ans, ce réseau étant d'inspiration... allemande. Mais à l'époque, il était difficile de faire autrement.

Entre-temps, j'avais acquis toutes sortes d'engins de traction – vapeur, Diesel et électrique – allemands, français, belges, suédois et italiens, le but étant de faire remorquer du matériel par une locomotive de la même nationalité. Ce n'était pas renversant de réalisme, mais le but premier était aussi d'éprouver... du plaisir. Et que les puristes aillent au diable!...

En conclusion

Si j'avais la possibilité de déménager une nouvelle fois, je débuterais alors la construction d'un nouveau réseau en voie 'C', avec commande digitale. Mais ceci est pour plus tard, et ce sera une autre histoire...

Texte & photos: Christian Delronche



20-21/10/2007

Week-end portes ouvertes – Breskens

(NL)

Week-end au De Afslag, Kieweg 2 à Breskens : forum Voie G dans le jardin LGB de 500m2, ainsi qu'un réseau modulaire en expo. Infos : wwwaleboer@zeelandnet.nl
 0622418035 ou 0117382554 of www.deafslag.nl

21/10/2007

Journée Portes ouvertes – Denain (F)

Journées Portes ouvertes du 'Cercle d'Etudes Ferroviaires du Nord' au musée/dépôt de Denain (près de Valenciennes) de 10.00 à 12.00 et de 14.00 à 17.00. Plus d'infos sur <http://cef-nord.free.fr>

26-27-28/10/2007

Eurospoort – Utrecht

Eurospoort dans la Jaarbeurs d'Utrecht à la Jaarbeursplein (à 7 min. de la Centraal station). Ouvert de 10.00 à 18.00, sa & di de 09.30 à 17.30. Plus d'infos sur www.eurospoort.nl

28/10/2007

Bourse d'échange – Oud Heverlee (B)

Bourse d'échange de la Leuvense Modeltreinclub dans la De Roosenberg, Maurits Noëstraat 15 à Oud Heverlee (Zoet Water). Ouvert de 09.00 à 13.00. Plus d'info sur <http://users.pandora.be/lmtc/> ou 0475/84.99.29 ou au 0486/39.24.27 ou dirk.vandezande@skynet.be

28/10/2007

Bourse d'échange – Saint Nicolas

Bourse d'échange 'Het Spoor' dans la salle Den Hof sur la H. Heymanplein à Saint Nicolas de 09.00 à 13.00. Infos 052/48.00.07 ou hetspoor@telenet.be ou www.msc-hetspoor.be

28/10/2007

15ème Bourse d'échange – Steinsel (L)

15ème bourse d'échange du Module-Club Luxembourg au Centre de Loisirs, Rue d'Alzette à Steinsel de 10.00 à 17.30. Infos <http://surf.to/moduleclub> ou moduleclub@yahoo.com

1-2-3-4/11/2007

Expo internationale – Malmédy

Expo internationale avec bourse d'échange à l'occasion du 25ème anniversaire du 'Club Ferroviaire Malmédien' à Malmédy Expo. Plus d'infos au 080/33.86.33 – 080/33.71.00 – 0479/39.77.08 ou sur cf.malmedy@skynet.be

1-2-3-4/11/2007

Journées Portes ouvertes – Verviers

Journées Portes ouvertes du 'Royal Club Ferroviaire de l'Est' dans ses locaux de la Rue de la Chapelle, 62 à Verviers de 10.00 à 18.00. Plus d'infos au 087/33.68.82.

3/11/2007

Bourse d'échange – Assen (NL)

Bourse d'échange du Modelspoorclub Assen dans le Pentagebouw, Industrieweg 3 à Assen. Plus d'infos sur www.msccassen.nl ou gaeising@tiscali.nl

3-4 & 10-11/11/2007

Exposition – Wommelgem

Exposition bisannuelle de l'AMRA dans ses locaux 124 et 126 au Fort II, Fort II-straat à Wommelgem, de 10 à 18h. Plus d'infos sur guido.marijke@pandora.be

03-04/11/2007

Journées Portes ouvertes - Bruges

Journées Portes ouvertes de l'amicale 'Modellspoorvrienden Brugge' à la Gerard Davidstraat 10, 8000 Brugge (Kristus Koning) de 10.00 à 18.00. Plus d'infos au 050/67.03.79.

3-4/11/2007

Exposition – Ougrée

Exposition de l'ALAF dans ses locaux de la Rue de la Gare 77, 4102 Ougrée de 09.00 à 17.00. Infos sur www.alaf.info ou infoalaf@yahoo.fr ou 0496/94.45.15.

04/11/2007

Bourse d'échanges – Anvers

3ème bourse d'échange internationale dans la Sporthal Schijnpoort à la Schijnpoortweg 55a, 206 Anvers. Entrée : 3 euro, enfants de moins de 16 ans gratuit. Infos : 052/20.33.03, fax 052/21.67.61 ou info@veilingenvercarteren.be

04/11/2007

Journée portes ouvertes – Maastricht

Journée portes ouvertes de la m.s.v. De Percee à Bierbrouwerij "De Keyzer", Wijcker Grachstraat 26 à Maastricht de 11.00 à 17.00. Infos sur www.depercee.nl ou +31 (0)43-3261186.

04/11/2007

Bourse d'échange – Antheit

Bourse d'échange organisée par l'AMAF dans l'ancienne caserne Lieutenant Biname dans la nouvelle Salle des Spirous, Rue de Leumont 118 à Antheit – Wanze de 09.00 à 13.00. Plus d'infos au 085/23.21.11. ou 085/71.33.43 ou www.amaf.be

10-11/11/2007

Exposition – Lierre

Exposition du Lierse Modelspoorwegen De Geit aux abattoirs de la Grote Markt de Lier de 10.00 à 18.00. Infos sur 0478/44.56.17 ou mgullent@busmail.net ou www.liersemespooorwegen.be

10-11/11/2007

4ème Salon européen – Quesnoy sur Deûle (F)

4ème Salon européen de l'Association France Autorails à L'espace Festival, Rue du Lille à Quesnoy sur Deûle (à 15 km de Lille). Le sam. de 12.00 à 18.00, dimanche de 10.00 à 18.00. Plus d'infos sur <http://france.autorails.monsite.orange.fr>

10-11/11/2007

Expo Trains – Walferdange (L)

Expo Trains Luxembourg de l'AMFL à Walferdange (L). Plus d'infos sur www.amfl.net

11/11/2007

Bourse d'échange – Gilly

Bourse d'échange organisée par 'Trains Miniatures de Charleroi' à la Rue Circulaire, 27 à Gilly (Charleroi) de 9 à 13h. Plus d'infos : 071/51.13.14.

17/11/2007

Bourse d'échange – Goes (NL)

Bourse d'échange de la fondation 'De Zeeuwse Modelruilbeurzen' au Centre de Congrès 'De Stenge', Stengeplein 1 à Heinkenszand à Goes, de 10 à 15h30. Plus d'infos au +31(0)113-220 493

17/11/2007

Eurospoort – Joure

Eurospoort à la Zalencentrum 't Haske, Veelingsweg 20 à Joure. Ouvert de 10 à 15h. Plus d'infos sur www.eurospoort.nl

17-18/11/2007

Exposition 'Smalspoor aan Zee' – Oostvoorne (NL)

2ème Exposition 'Smalspoor aan Zee' organisée par le Voornse Modelspoor Vereniging dans la grande salle de l'Hôtel 't Wapen van Marion, Zeeweg 60 à Oostvoorne. Ouvert le samedi de 10.00 à 17.00 et le dimanche de 10.00 à 16.00. Entrée: € 4,00 par personne. Plus d'infos au vdblink@voornse-modelspoor.nl

17-18/11/2007

Exposition – Lier

Exposition de la 'Lierse Modelspoorwegen De Geit' à la Vleeshuis sur la Grote Markt de Lier de 10.00 à 18.00. Infos sur 0478/44.56.17 ou mgullent@busmail.net ou www.liersemespooorwegen.be

25/11/2007

Foire du train – Dison

7ème grande Foire du train du 'Royal Club Ferroviaire de l'Est' en la Salle des Fêtes Place Luc Hommel à Dison (près de Verviers) de 09.00 à 13.00. Plus d'infos au 087/33.68.82.

25/11/2007

Bourse d'échange – Pont à Marcq (F)

Bourse d'échange du Festirail à la Rue germain Delahaye à Pont à Marcq (à 15 km de Lille) de 09.00 à 18.00. Infos: <http://france.autorails.monsite.orange.fr> ou festirail@1express.net

01/12/2007

Bourse d'échange – Amstelveen-zuid

Bourse d'échange organisée par Eurospoort à Amstelveen-zuid. Ouvert de 10 à 15h. Plus d'infos sur www.eurospoort.nl

02/12/2007

Bourse d'échange – Hoeselt

Bourse d'échange internationale pour trains et accessoires du Hoeseltse Treinclub à la Zaal ter Kommen à Hoeselt. Ticket de tombola gratuit pour chaque visiteur. Info et réservations:

LAISSEZ-VOUS TRANSPORTER



MOTO & LOISIRS, LE MAGAZINE POUR ROULER ET RÊVER

DÈS MAINTENANT CHEZ VOTRE LIBRAIRE

Jocadis

s.p.r.l.

Trains & Trams Miniatures
Rue de Bruxelles, 53 . 7850 – Enghien

<http://www.jocadis.be>

E-mail: webmaster@jocadis.be

Tél.: 0032 - (0)2/ 395.71.05 - Fax: 0032 - (0)2/ 395.61.41



35222



35224



Accurail - ACME - Alpha Models - Arnold - Artitec - Athearn - Atlas - Auhagen - AWM - Bachmann - Bec-Kit - Berno - Berka - Brawa - Brekina - Busch - Calscale - Concor - DJH - D+R - Dremel - DS - DVD - Electrotren - ER decor - ESU - Euro-Scale - Evergreen - Faller - Faulhaber - Ferivan - Fleischmann - Frateschi - Fulgurex - Gaugemaster - GeraNova - GPP - Gunther - Grutzold - Hag - Haxo - Heki - Heljan - Heris - Herpa - Herkat - Hödl - Hornby - Humbrol - Igra - IHC - IMU - Jocadis - Jordan - Jouef - Kadee - Kato - Keystone - Kibri - Klein Modellbahn - Le Matec - Lenz - LGB - Life Like - Liliput - Lima - LS Models - Lux Modellbahn - Märklin - M+D - Mehano - Merkur - MGM - Microscale - Microtrain - Motorart - MZZ - Noch - Norscot - NWSL - Obsidienne - Peco - Piko - Plasticard - Pola - Preiser - Precision Scale - Proto2000 - Proxxon - RailTopModel - Ricko - Rietze - Rivarossi - Roco - Romford - Roundhouse - Sachsenmodelle - Schneider - Schuco - SES - Seuth - Sommerfeldt - Spieth - Spörle - STL Models - Symoba - Tillig - Titan - Treingold - Trident - Trix - Uhlenbrock - Uhu - Unimat - Viessman - Vitrains - Vollmer - W&H - Walthers - Weinert - Wiking - Williams - Woodland Scenics - ...

HEURES D'OUVERTURE:

FERME LE LUNDI

MARDI ET MERCREDI	09H30 - 12H00 14H00 - 18H00
JEUDI	14H00 - 18H00
VENDREDI ET SAMEDI	09H30 - 12H00 14H00 - 18H00
DIMANCHE SAUF JUILLET ET AOUT	10H00 - 12H00

Jocadis