

Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.BE

MENSUEL INDÉPENDANT

TOUT CE
QUE VOUS
VOULEZ
SAVOIR
SUR LA

4^{ème} Grande EXPO
Train Miniature
2008

75

10^e année
Novembre 2008
Prix: € 7,95

RÉSEAU:
ROLDE – EEXT



COMPOSITION: LA 25-5 SNCB EN RÉALITÉ
TEST SUR RAILS: LA TYPE 90 SNCB DE ROCO
SORTIS DES VIEUX CARTONS: LES TRAINS GILS
REPORTAGE: DES BRIQUES EN MODÈLE RÉDUIT (1)
PRATIQUE: DES VIEILLES FENÊTRES FAITES 'MAISON'
PRATIQUE: CONFECTIONNEZ VOTRE PROPRE BOULEAU
TEST SUR RAILS: LA SÉRIE 25-5 SNCB DE MÄRKLIN & TRIX
PRATIQUE: LES 'WAGONS PUPITRES' DU TYPE 'LKL' DE LA SNCB (2)
TEST: LE WAGON PORTE-CONTENEURS DU TYPE 'SGNSS' DE B-MODELS
PRATIQUE: UNE NOUVELLE MOTORISATION POUR LES 22, 23, 25 ET 25-5 TRIX



P 209610

4^{ème} Grande EXPO Train Miniature 2008 Nekkerhal Malines

www.trainminiaturemagazine.be

Samedi **25 octobre 2008** de 10 à 18h

Dimanche **26 octobre 2008** de 9 à 17h



AVEC ENTRE AUTRES:

- Plus de **10.000 m²** de superficie d'exposition
- Plus de **20 réseaux modèles** dont certains en primeur absolue
- Tous les **mini-réseaux** de notre Grand Concours
- **5000 m² d'espace** pour activités commerciales de modélisme ferroviaire, avec des stands des différentes marques et commerçants ET une **grande bourse d'échange**, accessibles aux particuliers
- Des **workshops** où les dernières techniques en modélisme seront expliquées

VOUS AVEZ DU MATÉRIEL DE SECONDE MAIN À VENDRE ? VOUS POUVEZ PARTICIPER À LA BOURSE, EN TANT QUE PARTICULIER.

LES COMMERÇANTS PROFESSIONNELS PEUVENT OBTENIR LES PRIX ET LES MODALITÉS EN PRENANT CONTACT AVEC:
Nico Monnoye e-mail: nico.monnoye@metamedia.be • wettersestraat 64 • 9260 Schellebelle • 09/369.31.73

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

COMMENT S'ABONNER?

Pour la Belgique: versez 65€ (pour un an) ou 124€ (pour 2 ans) sur le compte 000-1605665-24 au nom de Meta Media nv avec la mention: 'Abo TMM'. Pour les Pays-Bas: versez 80€ (pour un an) ou 154€ (pour 2 ans) sur le compte 115.884 au nom de Meta Media nv avec la mention: 'Abo TMM'. Pour la France et le reste de l'UE: versez 85€ (pour un an) ou 164€ (pour 2 ans) sur le compte IBAN BE81000160566524 BIC BPOTBEB1 au nom de Meta Media nv avec la mention: 'Abo TMM'. Pour les autres pays dans le monde: versez 98 € (pour un an) ou 190 € (pour 2 ans) sur le compte IBAN BE81000160566524 BIC BPOTBEB1 au nom de MetaMedia nv avec la mention: 'Abo TMM'. Pour plus d'infos, vous pouvez prendre contact avec la rédaction du secrétariat à l'adresse e-mail: administratie@thinkmediamagazines.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

La 4^{ème} Grande Expo de modélisme ferroviaire

Cela fait six ans déjà que la 1^{ère} 'Grande Expo de modélisme ferroviaire' était organisée par Train Miniature Magazine. Ce qui n'était alors qu'une modeste exposition tenue dans une petite salle est devenu depuis le plus grand événement biannuel belge de modélisme ferroviaire. Depuis son déménagement vers la Nekkerhal à Malines, cette expo est à chaque fois plus importante. Cette année également, nous disposerons d'une superficie de près de 10.000 mètres carrés, qui sera entièrement occupée de réseaux modèles de qualité et de stands de bourse qui proposeront un panel varié de matériel neuf et d'occasion.

Chaque expo est précédée d'une quête de nouveaux réseaux, ce qui permet d'offrir aux visiteurs un large aperçu des échelles existantes et de thèmes différents. Certains de ces réseaux sont présentés pour la première fois à l'occasion de cette expo. D'autres ont déjà un beau palmarès en ayant figuré dans plusieurs expositions locales et de clubs et sont présentés ici pour la première fois lors d'un événement de niveau national. Les visiteurs intéressés pourront à loisir découvrir (ou redécouvrir) tous ces petits bijoux. Les réseaux d'inspiration belge constitueront évidemment la majorité, mais ceux d'inspiration allemande ou américaine ne manqueront pas, pas plus que quelques néerlandais : la liste des réseaux participants vous est par ailleurs présentée au sein de ce numéro.

Un des points forts de cette 4^{ème} Grande expo de modélisme ferroviaire sera indiscutablement la présentation des mini réseaux ayant participé au concours. Pendant 18 mois, un total de 55 modélistes ont travaillé ferme pour produire leur petit réseau unique, avec lequel ils tenteront de charmer les visiteurs, les 25 et 26 octobre prochains.

Nous ne connaissons les noms de ceux qui ont atteint la 'deadline' que lors de l'exposition. De concert avec un jury professionnel, le public pourra alors choisir les dix plus beaux minis réseaux. Ces réseaux participants seront présentés ultérieurement dans 'Train Miniature Magazine'.

Le nombre important de primeurs qui sera visible à cette expo témoigne du sérieux avec lequel le commerce spécialisé et les fabricants la considèrent. Certains de ces derniers y présenteront leurs plus récents modèles au grand public, d'autres lèveront le voile sur leur production future.

Les grands fabricants voient également leur intérêt de figurer à de tels événements et y sont présents avec des stands promotionnels. Lors de notre 'Grande Expo de modélisme', vous pourrez non seulement voir, mais également acheter, tous les commerçants habituels étant présents avec un vaste stand. Bien entendu, notre stand 'Train Miniature Magazine' et celui de sa consœur 'Journal du Chemin de Fer' seront également présents.

Bref: les 25 et 26 octobre prochains, la Nekkerhal à Malines sera le point de rendez-vous de tous ceux qui portent intérêt au modélisme ferroviaire et seront des journées inoubliables. Tout comme lors de la dernière édition, les abonnés à la présente revue bénéficieront d'une réduction de 2 euros sur le prix d'entrée, pour deux personnes par abonné. La feuille de garde qui reprend votre nom et adresse et qui accompagne le présent numéro constitue à cet effet votre bon de réduction que vous devrez présenter à la caisse de la Nekkerhal, afin d'obtenir la réduction. Des copies de cette feuille ne seront bien entendu pas acceptées...

Et dans l'effervescence de cette expo toute proche, nous en oublierions presque que nous en sommes entre-temps à notre 75^{ème} numéro! Pour certains, '75' est un chiffre marquant, mais permettez-nous d'être un peu présomptueux: nous estimons que '100' conviendra mieux pour être fêté. Nous espérons donc encore pouvoir vous être utile dans les 25 prochains numéros...

Rendez-vous donc à Malines, et au numéro 100!

Guy Van Meroye

-3-



Photo: Gerard Tombroek



En couverture: l'ancienne ligne ferrée Assen – Gasselternijveen de la NOLS est une superbe réalisation de modélisme due à Theo Maris et Fokko Feenstra, qui sera visible à la 4ème Grande Expo de modélisme ferroviaire.

EN DÉTAIL

EDITORIAL	3
SOMMAIRE	4
NOUVEAUTÉS	6
NOUVEAUTÉS INTERNATIONALES	12
NOUVEAUTÉS AUTOS	14
NOUVEAUTÉ: LE TYPE 64 DE FLEISCHMANN	17
PRATIQUE: LES 'WAGONS PUPITRES' DU TYPE 'LKL' DE LA SNCB (2)	19
SORTIS DES VIEUX CARTONS: LES TRAINS GILS	24
TEST SUR RAILS: LA SÉRIE 25-5 DE MÄRKLIN & TRIX	30
PRATIQUE: UNE NOUVELLE MOTORISATION POUR LES 22, 23, 25 ET 25.5 TRIX	34
RÉSEAU: ROLDE - EEXT	36
TEST SUR RAILS: LA TYPE 90 DE ROCO	46
REPORTAGE: DES BRIQUES EN MODÈLE RÉDUIT (1)	50
REPORTAGE: LA 4ÈME GRANDE EXPO DE MODÉLISME	56
PRATIQUE: CONFECTIONNEZ VOTRE PROPRE BOULEAU	64
TEST: LE WAGON PORTE-CONTENEURS DU TYPE 'SGNSS' DE B-MODELS	68
PRATIQUE: DES VIEILLES FENÊTRES FAITES 'MAISON'	72
COMPOSITION: LA SÉRIE 25-5 EN RÉALITÉ	78
AGENDA	82
PETITES ANNONCES	82

Sortis des vieux cartons: Les trains Gils

C'est l'histoire de la marque de trains belge 'Gils' et de l'un de ses collectionneurs les plus acharnés: Stefan Nicolai. Tout a commencé il y a 20 ans lorsque Stefan a prudemment débuté la collection de modèles Märklin en fer blanc, à l'échelle 0. Des wagons à deux essieux bon marché ont d'abord été acquis, suivis par une locomotive encore abordable du point de vue prix, sur des sites d'enchères ou à des bourses. Par pur hasard, Stefan découvrit alors une boîte de matériel Gils. Ce fut le départ d'une impressionnante collection, que nous vous présentons, en page 24

24



Test sur rails: La série 25-5 Märklin/Trix

Par la sortie de leur modèle de la locomotive électrique de la série 25-5, Märklin et Trix complètent leurs gammes de locomotives belges. Après les séries 22, 23 et 25, voici le tour de la 25-5. Cette locomotive est reproduite tant par Märklin que par Trix, mais avec un matricule distinct et une livrée différente. Les premiers modèles de la série 22 datent déjà de l'an 2000 (voir TMM n° 4); il est donc temps de réaliser un 'test sur rails' de la 2558 de Trix, en page 30

30



Réseau: Rolde – Eext

A Assen – le chef-lieu de la Drenthe, une province des Pays-Bas – un projet de modélisme ferroviaire assez unique est en train de voir le jour. Après que deux amis modélistes – Fokko Feenstra et Theo Maris – aient eu l'idée de reproduire en H0 un thème bien précis issu de leur environnement direct, ils envisagèrent assez rapidement la petite gare de Rolde, dans la province de Drenthe. Mais que faire quand un tel projet est achevé? Vous construisez une autre gare, et puis encore une autre, etc. Et c'est ainsi que l'ancienne ligne ferroviaire reliant Assen à Gasselternijveen, exploitée jadis par la compagnie NOLS, a vu le jour en modèle réduit. A voir, en page 36

36



Test sur rails: La type 90 de Roco

De façon totalement inattendue, Roco vient de sortir sa BR 57 bien connue, une G10 des Chemins de fer prussiens, dans sa variante belge du type 90. Malheureusement produite en série limitée, ce nouvel apport complète de façon bienvenue la collection des locomotives à vapeur reproduites en modèle réduit. En page 46

46



4^{ème} Grande EXPO Train Miniature 2008

56

Reportage: La 4ème 'Grande Expo de modélisme ferroviaire'

Les samedi 25 et dimanche 26 octobre se tiendra à la Nekkerhal à Malines notre 'Grande Exposition de modélisme ferroviaire'. La 4ème édition de cet événement biennuel est organisé par votre magazine préféré: 'Train Miniature Magazine'. Et cela promet: plus de 10.000 mètres carrés consacrés au petit monde merveilleux du modélisme ferroviaire. Tout sur notre expo, en page 56



Nouveautés autos 14



FLEISCHMANN Des wagons frigorifiques

Il existe une demande importante pour une série spéciale de wagons frigorifiques. C'est pourquoi l'importateur belge de Fleischmann a décidé de sortir deux wagons agrémentés d'inscriptions d'anciens wagons belges. Pour fabriquer ce modèle, Fleischmann a utilisé des

photos authentiques et un wagon frigorifique 'Gkh' de la DRG. Sur le premier wagon, vous pouvez apercevoir la mention 'Visvervoer/Transport de Poissons' imprimé en noir. L'inscription 'Zeevish/Poissons de Mer' agrmente le second wagon (réf. 534141B et 534140B). (PE)



Treinshop Olaerts

C'était la fête à Diepenbeek ce dernier week-end de septembre. Treinshop Olaerts a en effet ouvert son nouveau magasin de trains miniatures les 27 et 28 septembre. Tous ceux qui comptent dans le monde du modélisme étaient présents lors de la réception inaugurale. Märklin y a envoyé le responsable de l'exportation M. Uhlman. L'importateur français de Roco était aussi présent, ainsi qu'ESU Allemagne et plusieurs distributeurs belges. Le nouveau magasin se caractérise par une superficie de 400 mètres carrés. Treinshop Olaerts compte maintenant parmi les plus grands magasins de modélisme en Europe. Plus de 25 % du magasin sont consacrés à un 'Shop in Shop' Märklin/Trix dont les finitions ont été réalisées dans les moindres détails. Un espace spécial a également été prévu à l'intention de Roco et de Piko, qui ont chacun leur propre formule 'Shop'. Une attention particulière a été apportée aux matériaux pour paysages tels Bush ou Fallar. Olaerts propose en outre ses propres produits ainsi qu'un service de réparation. Guido Olaerts ne songe actuellement pas un instant à arrêter ses activités. Sa fille a néanmoins définitivement rejoint l'affaire : l'avenir est donc assuré. (PE)



TRIX

La rame TEE 'Ram' des CFF et 'DE-IV' des NS

Après Roco et LS Models, Trix sort sa propre version de l'autorail TEE 'Ram' des chemins de fer suisses (n° 22131) ou DE-IV des chemins de fer néerlandais (réf. 22132). Ce modèle arrive ainsi dans le commerce spécialisé sans grand 'tam-tam' et avec plus d'un an de retard. Nos premières impressions sont déjà positives. Trix n'a produit qu'un nombre limité d'exemplaires de ce modèle. Ce dernier n'est cependant pas

prévu chez Märklin – jusqu'à présent, du moins. Les adeptes du système trois rails restent donc sur leur faim et devront se contenter de l'ancien modèle Märklin. Deux versions de ce modèle sont disponibles. La version CFF est pourvue de série d'un décodeur DCC/Sx et d'un module sons TEE. La livrée NS dispose pour sa part uniquement des équipements nécessaires pour pouvoir raccorder des composants digitaux. (PE)





JOCADIS

L'automotrice 'AM74'

L'automotrice double de Jocadis est sortie en septembre dans une nouvelle variante de livrée, en bordeaux. Jocadis a opté cette fois pour la livrée de l'automotrice 'AM74' dont la construction a démarré en 1974. Cette livrée diffère des séries précédemment sorties dans la livrée 'new look' (AM79) et de la variante verte (AM70). Pour réaliser cette série, Jocadis a fait fabriquer de nouvelles matrices chez le producteur chinois Modern Gala. C'est le cas pour les adaptations qui ont été apportées au toit, mais aussi pour la cabine de conduite, ainsi que pour quelques fenêtres. Trois livrées différentes de cette 'AM74' sont proposées. Chaque

automotrice comporte un matricule distinct. La première version au matricule 712 est encore pourvue de ses lampes de traction d'origine, sur le flanc à côté de la face d'about. Ces automotrices étaient autrefois encore équipées de ce type de lampe. Le matricule 715 comporte une bande bleue à l'intérieur de la bande blanche qui indique le compartiment fumeurs dans les livrées d'époque IV et V. La version arborant le matricule 720 est la plus récente; c'est celle qui est encore toujours en service. Le nombre d'exemplaire proposé en version deux rails et en version trois rails de chacune des séries est limité. (PE)



MÄRKLIN Un wagon à bière Palm

En collaboration et exclusivement pour le compte de Van Biervliet, Märklin sort un wagon à bière réalisé sur base d'un wagon frigorifique existant.

Märklin a opté cette fois pour le logo de la brasserie Palm, caractérisée par le cheval de trait belge et l'inscription 'Palm Puur Rasbier' (n° 4415). (PE)



MÄRKLIN Un set de quatre voitures

Sous la référence 42045, Märklin produit un set de quatre voitures belges d'époque III, du temps de la vapeur. Ces voitures ont été cédées par l'Allemagne après la Seconde Guerre mondiale, à titre de dommages de guerre. Le set se compose de trois voitures à trois essieux identiques de troisième classe pourvues d'une guérite de serre-freins et d'un marchepied en bois sur toute la longueur de la voiture. Chaque voiture porte un matricule distinct. La quatrième voiture est un fourgon à portes coulissantes. (PE)



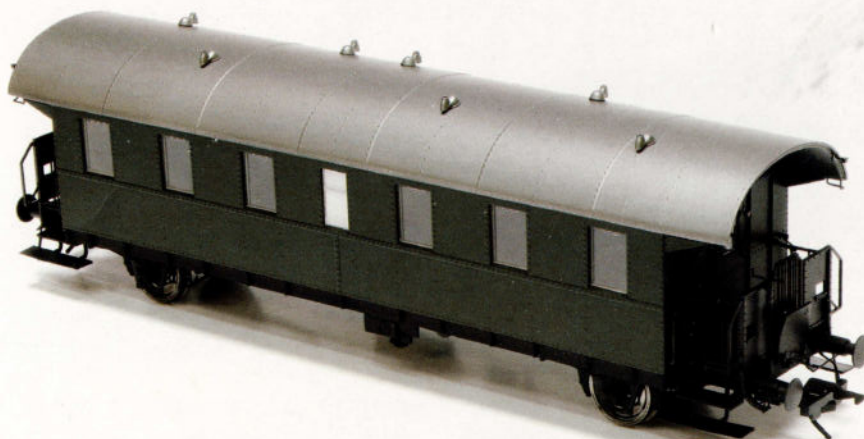
VAN BIERVLIET

Ingelmunster était sens dessus dessous, le week-end des 22 et 23 septembre. C'était en effet l'ouverture du nouveau magasin spécialisé de modélisme ferroviaire de Van Biervliet. Parmi l'assistance, une délégation spéciale de Märklin Allemagne comprenant le directeur de l'exportation M. Uhlman a assisté à l'ouverture. Différents stands de démonstration étaient en outre présents. Jacques Van Biervliet a maintenant cédé définitivement son affaire à son fils Kristof. Ceci explique d'ailleurs tous les nouveaux projets à venir. Lors de ce week-end d'ouverture, Kristof Van Biervliet a pu présenter aux visiteurs les premières productions des nouveaux wagons containers du type 'Sgnss'. Il était aussi possible d'admirer les signaux lumineux belges qui ont été annoncés, ainsi que le futur modèle de la série 60. Jacques Van Biervliet n'a cependant pas disparu pour autant : il reste actif en coulisses. Il s'occupera plus précisément de projets particuliers dans le futur. Il a montré avec fierté l'exceptionnelle production de la locomotive Diesel luxembourgeoise 1802, agrémentée du logo du 'Blankenberge Express'. Cinquante exemplaires de cet exceptionnel modèle Märklin étaient vendus en exclusivité lors de ce week-end d'ouverture. (PE)

LENZ

Une 'boîte à tonnerre'

Hormis des accessoires destinés à la conduite digitale, la marque allemande Lenz produit des modèles à l'échelle 1:45. Celle-ci a sorti l'an passé sa version des 'boîtes à tonnerre'. Un modèle de cette voiture sans inscriptions est maintenant sorti spécialement pour la Belgique. Le modéliste doit pour sa part encore uniquement peindre le modèle à l'aérographe dans la teinte adéquate, ainsi qu'y mettre ses inscriptions.



Modeltech

La firme Modeltech sise à Temse (Tamise) est spécialisée dans la réalisation et la vente de dispositifs électroniques pour modélisme. Comme Modeltech conçoit lui-même ses composants et ses systèmes et les livre directement à ses clients, le modéliste est assuré d'obtenir un bon produit à un prix concurrentiel, ainsi que des conseils de pros. Ses principaux produits sont constitués des modules Rail IO destinés à la commande par ordinateur sans décodeurs à bord des locos (Rail IO Remote) ou à la commande manuelle (Rail IO Integrated) de réseaux modèles, du logiciel Miracos (un bloc-système par ordinateur), du générateur d'effets digital DEG32, de la motorisation par fil mémoire SilentDrive, d'alimentations stabilisées, de câbles et de fils, de petit outillage et de composants électroniques.

Comme à sa bonne habitude, Modeltech sera présent à la Grande Expo de Malines, avec quelques nouveautés.

Le 'miniPC' est la nouvelle unité de contrôle destinée à faire tourner le logiciel de commande Miracos de Modeltech. Avec ses dimensions d'à peine 11,5 x 11,5 x 3,5 cm et son processeur puissant 386SX qui tourne sous 366 MHz, ce miniPC est une véritable bête de course. Il fonctionne sans bruit et utilise moins de 15 W. Vous pouvez également utiliser ce miniPC comme PC classique (donc sans logiciel Modeltech). Toutes les interfaces standard sont disponibles: deux ports série COM, trois ports USB, un raccordement réseau, une entrée pour clavier et une sortie VGA. Une carte mémoire Compact Flash de 128 Mb (remplaçant le disque dur) et un adaptateur 220 V est également livré de série.

Ce miniPC est disponible en deux versions. En version standard, il est livré sans logiciel ni système d'exploitation. Vous pouvez alors le configurer selon vos propres souhaits (choix du système d'exploitation et logiciels d'application). Modeltech fournit également ce miniPC avec le



système d'exploitation 'Free DOS' installé et une licence Miracos V3.1. Il ne faut plus qu'ajouter la configuration du réseau et le système est opérationnel. La version standard de base coûte 199 euros, et la version avec logiciel Miracos installé coûte 349 euros. Des prix réduits respectivement à 179 et 299 euros seront proposés lors de notre Grande Expo de Malines.

Modeltech conçoit et produit depuis plus de dix ans déjà des modules pour l'équipement électrique et la commande de réseaux modèles. Dans sa recherche de la qualité, Modeltech commercialise désormais les nouveaux modules d'alimentation PWM04R-HRF (bidirectionnel) et PWM04R-HF (unidirectionnel) dans sa gamme 'Rail IO Remote'. Ces modules disposent de quatre sorties distinctes de modulation

d'amplitude avec signalisation d'occupation intégrée pour la commande de locomotives par logiciel Miracos. Le module PWM06-HRF a sa taille réduite de la moitié par rapport à son prédécesseur, le PWM06-HF, qui ne sera plus produit. Le PWM04R est vendu à partir de 54 euros.

Miracos, le logiciel conçu par Modeltech pour la commande et la protection d'un réseau modèle SANS décodeurs à bord des locomotives, en est entre-temps à sa version 3.1. La configuration a été simplifiée et cette version est compatible avec le nouveau 'miniPC'. Les clients qui disposent déjà de la version v2.0 du Miracos peuvent se mettre à jour avec l'upgrade v3.1: il leur suffit de prendre contact avec Modeltech. Vous pouvez également obtenir plus d'infos sur le site web www.modeltech.be (GVM)





PIKO La BB 26076 'Sybic' de la SNCF

A la fin du mois d'octobre, les premiers exemplaires du modèle Piko de la locomotive électrique BB 26000 devraient être livrés aux détaillants (réf. 96130). Cette série de locomotives – surnommée 'Sybic' – est parfois visible dans notre pays,

à Quévry. La sortie de cette loco est une initiative de la firme SAI, l'importateur français de Piko, et cadre dans la production de locomotives françaises bon marché. Nous lui ferons subir un 'test sur rails', dès que ce modèle aura été livré. (GVM)

FLEISCHMANN SPA Monopole

Fleischmann sort une version d'un wagon fermé agrémenté du logo Pierrot de Spa (n° 535301B). Pour fabriquer ce wagon, Fleischmann a utilisé un wagon existant pourvu de parois en bois du type Gvvh 'Stettin' de la DRG. Sachsenmodelle

avait déjà sorti ce wagon dans le passé. Il est maintenant disponible chez Fleischmann sous un autre matricule, mais agrémenté des mêmes inscriptions. Le nombre d'exemplaires est limité à 500 exemplaires. (PE)



Polyester de Moor

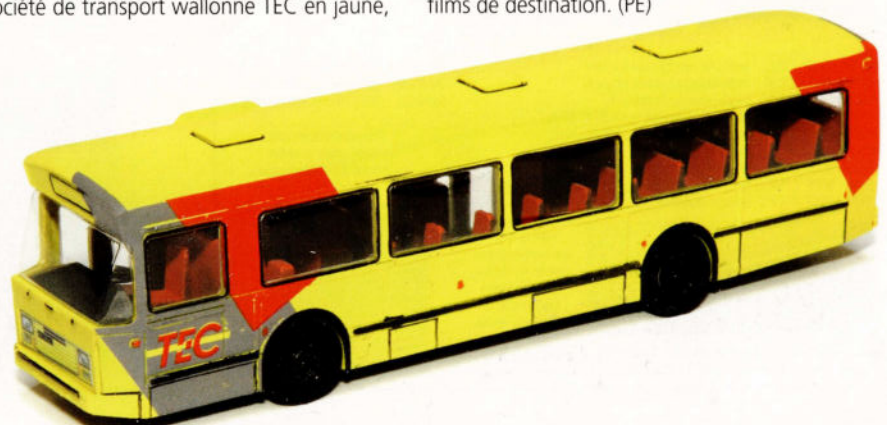
La firme familiale Polyester De Moor sise à Lierre est surtout connue chez les modélistes pour ses produits permettant la réalisation de moules pour modélisme et est associée aux produits Vosschemie. Récemment, cette firme a été réorganisée et séparée en deux. La division 'Cold Curing Plastics' concerne les particuliers, tandis que les professionnels s'adresseront à la division 'Composites'. Les constructeurs modélistes peuvent poser leurs questions ou soumettre leurs problèmes à la firme Polyester De Moor, lors d'un projet spécifique. Cette firme organise régulièrement des ateliers dans son centre technique à Lierre. Cette initiation a lieu les samedis de 9 à 12h et est organisée pour des groupes de 15 participants au minimum. Une participation de 60 euros par personne est demandée. Le prochain atelier aura lieu le 25 octobre 2008; il concernera la réalisation de moules en caoutchouc. L'agenda 2009 n'est pas encore connu, mais pourra être consulté sur le site web www.polysterdemoor.be, où les adresses et numéros de téléphone sont mentionnés. Une équipe de 'Polyester De Moor' sera présente à notre 4ème Grande Expo de Malines pour y effectuer des démonstrations avec de la silicone malléable et d'autres produits plastiques durcissant à froid. (GVM)

A ¹ BRUX - BRUX MUSÉE	A ¹ BRUX - BRUX MUSÉE	A ¹ BRUX - BRUX MUSÉE
L BRUX - BRUX LOW DIESE ED.	L BRUX - BRUX LOW DIESE ED.	L BRUX - BRUX LOW DIESE ED.
12 NAMUR - HUY	12 NAMUR - HUY	12 NAMUR - HUY
14 TIELT	14 TIELT	14 TIELT
31 ARNHEM - NIMMEL LAUSCHELLE - BANGHE	31 ARNHEM - NIMMEL LAUSCHELLE - BANGHE	31 ARNHEM - NIMMEL LAUSCHELLE - BANGHE
34 NAMUR - BRUX DIRAET	34 NAMUR - BRUX DIRAET	34 NAMUR - BRUX DIRAET
SCHOTEN LIMBURG 61	SCHOTEN LIMBURG 61	SCHOTEN LIMBURG 61
64 ARNHEM - NIMMEL LAUSCHELLE - BANGHE	64 ARNHEM - NIMMEL LAUSCHELLE - BANGHE	64 ARNHEM - NIMMEL LAUSCHELLE - BANGHE
72 ARNHEM - NIMMEL LAUSCHELLE - BANGHE	72 ARNHEM - NIMMEL LAUSCHELLE - BANGHE	72 ARNHEM - NIMMEL LAUSCHELLE - BANGHE
433 NAMUR - BRUX DIRAET	433 NAMUR - BRUX DIRAET	433 NAMUR - BRUX DIRAET
766 BRUX - BRUX MUSÉE	766 BRUX - BRUX MUSÉE	766 BRUX - BRUX MUSÉE
768 BRUX - BRUX MUSÉE	768 BRUX - BRUX MUSÉE	768 BRUX - BRUX MUSÉE
791 BRUX - BRUX MUSÉE	791 BRUX - BRUX MUSÉE	791 BRUX - BRUX MUSÉE

FERIVAN Le Van Hool A120 des TEC

Ferivan, le spécialiste des modèles de transports publics en Belgique, propose une nouvelle variante de livrée de l'autobus Van Hool A120 (n° 101 010). Il a opté cette fois pour la livrée de la société de transport wallonne TEC en jaune,

gris et rouge. La mise en peinture a bien été soignée. Le châssis peut aussi être facilement détaché. Vous trouverez en outre dans la boîte une petite bande autocollante avec différents films de destination. (PE)



Nous vous invitons :

4^{ème} Grande EXPO Train Miniature 2008

Nous vous présentons :

MKB-modelle:

Gare H0 Nord Belge.

Hobby Trade: SNCB GKLMs
(SNCB-colli) et HBis.

ESU: ECoSControl (commande à distance).



La centrale ECoS de ESU en démo permanente
(réseau démo de 7 m. de long)

...

T	S	D
train	service	danckaert

www.loksound.be
www.modeltrainservice.com

WWW.PIERREDOMINIQUE.COM

(Plus de 3000 références illustrées)

JOUEF, ROCO, LIMA, RIVAROSSE, 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 : entreprisepierre.dominique@wanadoo.fr

trains - jeux - jouets

BAZAR DU COMBATTANT
spécialiste Märklin



Toutes réparations et entretiens
Stock important

Une visite s'impose
voyez nos prix

Toutes les grandes marques en magasin:
Faller - Kibri - Busch - scalextric - etc. ...

Une seule adresse

32 rue des Essarts • 6200 Chatelineau

Tél. 071-38 30 39 • fermé le lundi

ouvert de 9h à 19.30h, et de 14h à 18.30h, fermé le lundi



AEROGRAPHES + PIECES DETACHEES
PEINTURE pour AEROGRAPHIE - POCHOIRS
PEINTURE + PINCEAUX pour MODELISME
POUR LES MOULAGES : SILICONES, RESINES

STAGES IDEEFIX vzw ANTWERPEN :
WEBSITE : USERS.TELENET.BE/IDEEFIX
PORTES OUVERTES : 6 + 7/09/2008



www.obeeliks.com



MAGASIN DE TRAINS MINIATURES
VAN DAELE HERMAN

50

ANS
DISTRIBUTEUR MÄRKLIN
EXPERIENCE

IEPERSTRAAT 47

B-8700 TIELT

051 40 01 19 TÉL

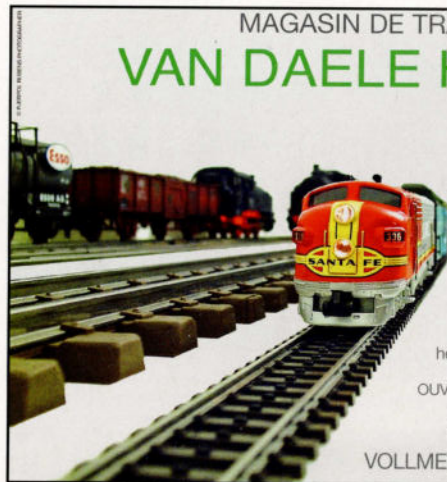
051 40 99 94 FAX

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



BOUTTUEN Collection

59, allée de la source
F-83160 LA VALETTE FRANCE
Tél. et Fax : + 33 494 20 81 35

bouttuen@aol.com

HO-701 SNCF Z 7121 version rénovée 2 caisses époque V
HO-702 SNCF Z 7124 version rénovée 2 caisses époque IV
HO-703 SNCF Z 7104 version 4 caisses époque V
HO-804 SNCF Z 8001 version toit crème monophasé 25 kV - 50 Hz.
HO-805 SNCF Z 8002 version toit rouge monophasé 25 kV - 50 Hz.
HO-706 SNCF Z 7116 version rouge / crème + 1 coffret complémentaire
HO-707 SNCF Z 7128 version rouge
HO-708 SNCF Z 7119 version rouge et crème + 2 coffrets complémentaires
HO-709 SNCF Z 7210 remorque universelle

HO-P 001 SNCF PANTOGRAPHE AM 18 U
HO-P 002 SNCF PANTOGRAPHE AM 18 B
HO-P 003 SNCF PANTOGRAPHE TYPE G

Remplacement immédiat
pour les clients qui aiment
se contenter d'une opération simple.

Livraison du matériel
en mai 2009.
Les modèles sont en
versions très limitées.
Tous nos modèles
sont fabriqués en
laiton, livrés montés
et peints.

Modèles de collection
et haut de gamme.



Avec un prépaiement en 4 sans frais, vous économiserez 15%,
offre valable du 1^{er} novembre au 10 décembre 2009.

TECHNO T HOBBY

Basiliekstraat 66, 1500 Hal

Tél: 02/356 04 03

Fax: 02/361 24 10

www.TechnoHobbyHalle.be

Heures d'ouverture: 9h30 à 18h
Fermé les dimanches et lundis

FLEISCHMANN

Un wagon 'Spa'

La série des wagons 'Spa' chez Fleischmann a été complétée récemment par un wagon portant sur ses flancs le célèbre Pierrot, qui fit longtemps la publicité de cette marque d'eaux bien connue. Ce modèle est finement achevé et remarquablement tamponné. (GVM)



KAM

Sous le label KAM, Michael et An De Kinder produisent des séries limitées de wagons de marchandises belges. La plupart du temps, il s'agit de wagons Fleischmann d'origine, transformés en authentiques versions belges. Nouveauté: un wagon à bestiaux KAM, basé sur un wagon d'origine allemande, parvenu

dans notre pays au titre de dédommagement après la Première Guerre mondiale. Deux autres versions sont également venues en Belgique. Après la Seconde Guerre mondiale, ces wagons à bestiaux furent encore utilisés par la SNCB jusqu'à la fin des années '50.

Ce modèle KAM représente la dernière version

pourvue d'une guérite de serre-freins. Ces wagons furent radiés des écritures au début des années '60 et disparurent alors de la scène ferroviaire. Ce wagon est produit en séries limitées, en trois versions distinctes:

KAM 2006C-038 – wagon à bestiaux SNCB, premier matricule 290 287

KAM 2006C-039 – wagon à bestiaux SNCB, second matricule

KAM 2008C-042 – wagon à bestiaux SNCB, authentique, livrée patinée, troisième matricule.

Ces wagons sont exclusivement disponibles chez KAM, Boonwijkstraat 16 à 9200 Termonde (tél 052/20.33.03) et sur le stand de 'Veilingen Vercauteren' lors de la 4ème Grande Expo de modélisme. (GVM)

MODELBOUW HERMAN VERSCHOOTEN

La section 'trains' rénovée



Ce détaillant pour trains miniatures anversois bien connu – et désormais le plus ancien sur la place – a rénové récemment sa section 'trains' en profondeur. En déménageant sa section 'hobby' vers un autre bâtiment à la Lange Nieuwstraat 12, l'espace ainsi libéré a été récupéré pour la section 'trains miniatures'. Comme il convient chez un détaillant en modélisme actuel, on y trouve également les vitrines 'shop-in-shop' de Fleischmann, Märklin et Piko, complétées par des présentations très claires de nombre d'accessoires. L'entrée de cette section 'trains' est située au Eiermarkt 31, dans le centre d'Anvers. (GVM)

ESU

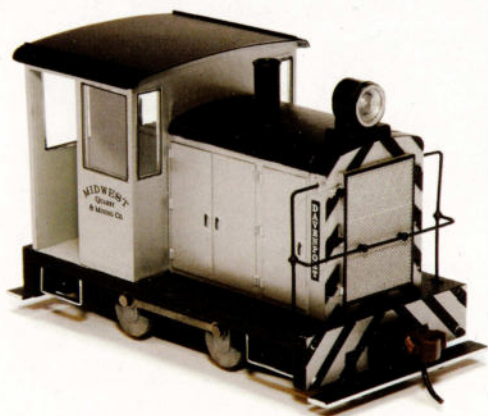
Train Service Danckaert, importateur d'ESU, signale que les utilisateurs d'Ecos peuvent s'attendre à un update gratuit vers la mi-octobre. En janvier 2009, une prochaine mise à jour concernera le protocole 'mfx', ce qui peut également se révéler intéressant pour les utilisateurs de la 'Central Station' de Märklin. Vous trouverez plus d'infos sur ces mises à jour à partir du 15 octobre sur le site www.loksound.be ou au stand de 'Train Service Danckaert', présent à notre Grande Expo à Malines. (GVM)

SYLVIA

La dernière nouveauté de Sylvia, ce spécialiste français du paysage, est une Wistéria bleue en fleurs. Cette plante grimpante miniature est haute de 4 cm, large de 10 cm et coûte 14,70 euros. Elle peut être commandée sous la référence 24140 via le site web www.sylviasdd.com (GVM)

Texte & Photo's: Peter Embrechts,
Guy Van Meroye





BACHMANN

Une locomotive industrielle en 0m30

Bachmann ne fait pas souvent parler de lui. Et pourtant, cette firme mérite une mention spéciale avec sa petite loco industrielle à l'échelle 0m30 à voie métrique, soit 16,5 mm à l'échelle, ce qui correspond à l'écartement des rails en H0. Ce modèle est disponible en différentes livrées, dont une version non peinte (28199). Si vous avez envie de vous lancer dans cette échelle assez inédite, vous pouvez profiter de la sortie de cette loco du 'Midwest Quarry & Mining Co.'. (réf. 28161). (PE)



BEMO La locomotive de manœuvres RhB Ge 2/2 Hom

Le spécialiste de la voie métrique reproduit la 161, une locomotive de manœuvres Ge2/2 des chemins de fer rhétiques suisses en livrée brune (réf. 1277.121). Ce modèle fait partie de la série exclusive 'Metal Collection'. Cette loco est livrée avec un mode d'emploi qui traite de son entretien. Vous y trouverez en outre les directives nécessaires afin de modifier l'engin pour circuler sous caténaires. (PE)



BREKINA Un Schienenbus VT25 Man

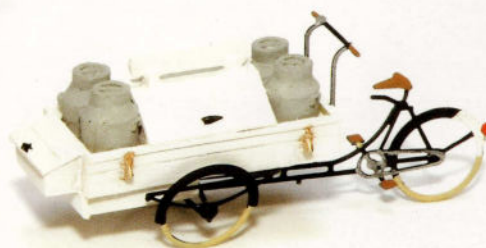
Brekina ne reproduit pas seulement des petites voitures miniatures, mais aussi des modèles de trains, depuis un certain temps. Cette année, la firme reproduit un Schienenbus allemand MAN du type VT 25, utilisable pendant les époques III et IV. Ce modèle Brekina (réf. 64000) est réalisé

selon les normes actuelles et est proposé pour 100 euros environ. Sa caisse est en plastique et son châssis en métal. L'aménagement intérieur est soigné et la caisse décorée d'inscriptions très fines. La version en trois rails suivra au cours de l'année prochaine.



ARTITEC Un crucifix et une charrette de laitier

Avec ce crucifix en laiton disposé sur un socle et cette charrette de laitier, Artitec démontre une nouvelle fois qu'il est le spécialiste du matériel pour décors. Ce type de crucifix est présent le long des champs, tandis que la charrette date du siècle passé. Ces deux pièces sont vendues terminées et prêtes à l'emploi (réf. 387.30 et 387.26). (PE)



ROCO Un porte-conteneurs 'SBB Post'

Spécialement à l'intention des amateurs du matériel suisse, Roco reproduit une variante de son wagon porte-conteneurs double bien connu avec quatre conteneurs postaux jaunes différents de la Poste suisse. Ce wa-

gon est une variante de matricule et appartient à l'opérateur privé AAE (Ahaus Alstätter Eisenbahn AG). Les conteneurs sont neufs et sont imprimés en trois langues (réf. 66564). (PE)



ER DECOR Des palmiers

Ces palmiers ne sont évidemment pas destinés à figurer sur un réseau modèle d'inspiration belge. La firme ER Decor sise à Bruges y a pensé, lorsqu'elle a décidé de reproduire ces exemplaires artisanaux en différentes tailles. Ceci étant, ils méritent certainement une place sur un réseau du Sud, en France ou en Espagne. Ils sont réalisés entièrement en plastique. (réf. 232.271 et 232.273). (PE)



JOUEF Un X73500

Après la luxembourgeoise, la version française de cet autorail SNCF de la série X73500 est désormais également disponible chez votre détaillant. Ce modèle porte la livrée actuelle bleue avec bandes latérales gris clair, dans lequel le logo TER est repris. Vous trouverez la description de cet engin dans notre TMM n° 74. Son moteur à cinq pôles disposé sur un des bogies délivre suffisamment de puissance que pour faire circuler cet autorail moderne sur votre réseau (réf. HJ2017). (PE)

RIVAROSSA Un Transwaggon

Afin de transporter les pièces détachées pour automobiles vers les usines d'assemblage en Belgique, des wagons à parois coulissantes du type 'Habi(i)s' sont souvent utilisés par la firme de transport allemande Transwaggon. Rivarossi reproduit un tel wagon en livrée à parois brunes, qui date de l'époque V. Ce wagon a une longueur de 275 mm (n° HR6046). (PE)



ROCO Des VAM 'Compost'

A l'intention du marché néerlandais, Roco sort un set de trois wagons VAM pour compost (réf. 45933). Il s'agit d'une version modernisée de l'ancien modèle, avec mécanisme de basculage, en version verte. La teinte renvoie au transport de compost, ce qui est mentionné en grandes lettres sur la caisse. Il existe également des variantes pour le transport de terreau (vert avec fleurs) et pour le recyclage (vert, barré diagonalement de jaune). Ces wagons du type 'Takkl's' circulaient souvent en rames de plus de vingt véhicules et étaient parfois visibles en Belgique. Ce modèle est pourvu d'un dispositif d'attelage court, avec attelages à boucle. (PE)



Texte & photos: Peter Embrechts





BREKINA La Morris Minor 1000

Après la Rover P6, la Morris Minor est la deuxième voiture résolument 'british' que Brekina met sur le marché. La Morris Minor est la première anglaise à avoir passé la barre du million d'exemplaires vendus, un cap qui fait d'elle un peu la Volkswagen britannique. Les premiers prototypes datent de 1943 et avaient le moteur à l'avant, contrairement à la tendance générale de l'époque. La Morris Minor était le fils spirituel d'Alec Issigonis, un ingénieur d'origine grecque venu s'installer en Angleterre à l'âge de 17 ans. C'est au même Issigonis qu'on devra 15 ans plus tard un autre succès, celui de la légendaire Mini.

Les premières productions de la Morris Minor sortirent d'usine en 1948, disponibles en versions deux et quatre portes ainsi qu'en cabriolet deux portes. Le modèle de base était un petit moteur quatre cylindres de 918 CC à soupapes latérales, émanant d'une technique d'avant-guerre.

Si la Minor avait des performances bien modestes, elle était peu gourmande en carburant et

offrait un certain confort. En 1952, les phares furent placés sur les ailerons avant et de nouvelles versions, la fourgonnette et la break Minor Traveller dont l'arrière était en bois, firent leur apparition. En 1956, la carrosserie fut affinée quelque peu; on donna plus de volume aux pare-brise avant et arrière, et une motorisation moderne de 1000 CC vint remplacer l'ancien moteur à soupapes latérales. La Morris Minor 1000 fut produite sous cette forme jusqu'en 1971 sans avoir pour ainsi dire été modifiée. Chez nous, le succès qu'elle connut aux Pays-Bas, en Suède et au Danemark était beaucoup moins au rendez-vous. Entre 1950 et 1966, elle fut aussi construite dans les usines de Molenaar à Amersfoort (NL). Aujourd'hui, ce classique anglais prisé entre tous est proposé pour la première fois à l'échelle H0. On peut trouver ce modèle remarquablement restitué dans la collection 'Top Decoration', avec le volant à gauche ou à droite et dans des couleurs correspondant bien à celles de la véritable Minor.



SCHUCO La Ford Mustang coupé 2005

La Mustang lancée par Ford en 1964 connut un succès immédiat. Lorsqu'elle arriva chez les concessionnaires, on enregistra plus de 22.000 ventes dès le premier jour. Ce succès, elle le doit surtout à la combinaison de deux grands atouts: une ligne d'allure sportive parfaitement réussie et une mécanique irréprochable et accessible en prix. En 1965, les versions coupé et cabriolet furent complétées par un modèle qui accentuait encore le caractère sportif de la Mustang: la Fastback, reconnaissable à l'arrière partant en oblique. Avec le temps, la Mustang est devenue une véritable icône de l'American Car. Rien d'étonnant donc à ce que Ford ait voulu réitérer en 2005 le succès qu'avait connu la Mustang en 1965, en sortant un nouveau modèle largement inspiré de l'ancêtre. Il reste que la Mustang 2005 n'a rien d'une rétro. Si sa ligne a une indéniable parenté avec la Fastback classique, techniquement, elle a tout d'une voiture d'aujourd'hui, tant en matière de sécurité que de performances, avec sous le capot un vigoureux moteur V8 : mais pouvait-il en être autrement ?

Schuco est le premier à sortir un modèle réduit à l'échelle H0 de cette grande américaine. Le rendu des formes de son modèle tout en métal est joliment réussi, ce qui est un peu moins le cas du détaillage. Ainsi, on perçoit que la couche de peinture est manifestement trop épaisse. Un point négatif que son prix très accessible compense quelque peu, et qui ne se remarquera finalement que très peu, une fois que le modèle sera mis en place sur un réseau modèle.

Le camion Ford FK3500 à plateforme de chargement fermée

En tant que premier constructeur de véhicules automobiles allemand, Ford reçut en 1945 l'autorisation des Alliés à reprendre la production. Aussi, dès le 8 mai 1945, le premier trois tonnes d'après-guerre sortit des usines de Cologne et au cours des années cinquante, Ford Cologne devint l'un des plus importants constructeurs de camions. En 1951 la ligne des véhicules prit un tour un peu plus moderne, avec un nouveau nez portant une calandre modifiée, à larges bandes horizontales chromées. On modifia aussi la désignation des types: FK3500 pour le moteur à essence V8 et FK3500D pour le Diesel. C'est surtout ce dernier qui connut un grand succès dans notre pays. En 1955, c'est un tout nouveau modèle à moteur Diesel V6 qui prit le relais du FK3500. En 1961, Ford Cologne arrêta la production des camions, ceux-ci étant construits désormais exclusivement en Angleterre pour le marché européen. Brekina livre ici avec la Ford FK3500 à plateforme de chargement fermée une belle reproduction à

échelle qui restitue de manière exemplaire les couleurs et le logo de la marque allemande Daimon, spécialisée dans les lampes de poche et les éclairages de bicyclettes.





BUSCH Des nouveaux modèles belges

Comme nouveautés, Busch a sorti le mois dernier trois voitures très 'belges'. La première de ce trio est la fameuse fourgonnette à tôle ondulée Citroën H. Dans les années cinquante du siècle dernier, elle était le véhicule attitré du service des petits colis de la SNCB, reconnaissable à sa livrée bleu et beige et son monogramme 'B'. Le modèle reproduit par Busch est celui qui est venu juste un peu après. En lui mettant une fine bande au milieu du pare-brise, Busch a donné un caractère plus authentique à son modèle. Les grands rétroviseurs latéraux rectangulai-

res peuvent aisément être remplacés par des petits de forme ronde. On peut aussi donner un petit coup de peinture argentée aux marchepieds à l'avant. En outre, on se pose la question de savoir pourquoi Busch vient ici avec une fourgonnette qui présente une 'bosse' au-dessus du pare-brise avant, alors qu'il y a dans sa gamme une miniature parfaite, au toit arrondi...

La deuxième est une Toyota Land Cruiser série 60 de la Croix Rouge, aménagée en ambulance. Les inscriptions sur la portière avant

sont dans les deux langues nationales et le mot 'Ambulance' vient en écriture miroir sur le capot moteur. La voiture est équipée d'un conduit d'aération placé en hauteur, prévu pour les cas où elle doit passer sur un gué de rivière et de régions inondées.

La troisième nouveauté est une reproduction miniature de la Chevrolet Blazer du 'Commando Médical Planning Catastrophes' de la province d'Anvers. La voiture est de couleur jaune fluo et est équipée de gyrophares bleus et de sirènes.

MASTERPIECE AUTOMOTIVE REPLICAS

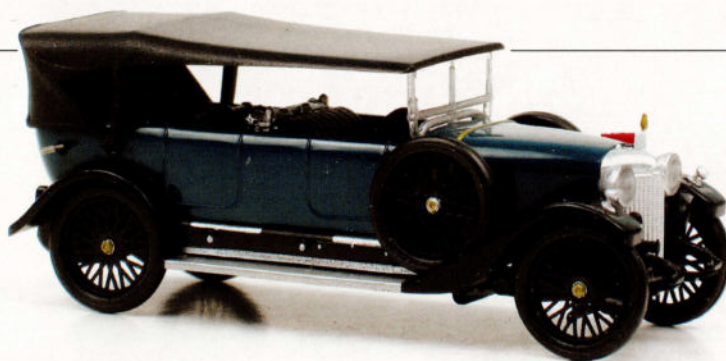
L'Austro-Daimler 6/17

Austro-Daimler a été fondé en 1899 en tant que filiale autrichienne de la Daimler Motor Company allemande et devint au cours des années précédant la Première Guerre mondiale le plus important constructeur autrichien. Ferdinand Porsche qui avait été pendant 17 ans directeur technique chez Austro-Daimler, contribua grandement à ce succès. La Austro-Daimler 6/17 était un cabriolet de luxe qui fut été présenté au Salon de Bruxelles en 1920. Il s'agissait d'une six cylindres 4,5 litres, premier projet d'après-guerre de Ferdinand Porsche. La voiture a été construite jusqu'en 1924, une année après le départ de Porsche de chez Aus-

tro-Daimler. La marque continua par la suite à produire des voitures de luxe. En 1928, elle fusionna avec Puch, lequel dut abandonner la partie suite à la crise économique de 1933. Austro-Daimler fusionna en 1934 avec Steyr et fut rebaptisé Steyr-Daimler-Puch AG, mais ne construisit plus de voitures de tourisme par la suite.

Le nombre de modèles réduits couvrant l'époque 1 étant limité, cette jolie reproduction de la Austro-Daimler 6/17 vient combler une lacune d'une manière sublime. Elle est proposée à toit ouvert et toit fermé. Les modèles de Masterpiece Automotive Replicas sont distribués

en Europe par Busch et se distinguent par un rendu et une finition parfaits à un prix plus que raisonnable (Numéro de catalogue 9987040)



Texte & photos: Guy Van Meroye

Remerciements à Modelbouw Herman Verschooten, pour la mise à disposition de certains modèles.



Importation/distribution pour le Benelux et pour la France:



ModelTorque



Littfinski LD
DatenTechnik T



K
R
M O DELL
I
S



Service de montage – Conseil de réseaux miniatures

Découvrez nos nouveautés
sur plus de 100 m² !



25-26 octobre 2008 – Nekkerhal Mechelen – Stands 11-16



EUROSPoor 2008

24, 25 & 26 octobre
Jaarbeurs Utrecht

16 ans ! Cette année, à nouveau sur une superficie de 23.000 mètres carrés !

Pour plus de détails et des photos des réseaux participants, voir
www.eurospoor.nl/highlights.html



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

* Plus de 50 réseaux modèles de classe internationale, indigènes et étrangers, venant entre autre de France, d'Angleterre, de Belgique, du Danemark et des Pays-Bas. * Démonstrations et aide assurés par des modélistes chevronnés * Plus d'un km d'étal de vente de modèles réduits neufs ou d'occasion et d'accessoires * Des détaillants connus, avec d'intéressantes conditions * Des réseaux à construire soi-même, à l'intention des enfants * Tout sur les trains et les modèles réduits ! * Une bourse au top dans un endroit ad hoc.

Heures d'ouverture:

Vendredi 24 octobre : 10h00 à 18h00
Samedi 25 octobre : 9 h30 à 17 h30
Dimanche 26 octobre: 9 h30 à 17 h00

Localisation :

Jaarbeurs Utrecht
(à 7 min. à pied de la gare)
Jaarbeursplein 6, 3521 AL Utrecht (NL)

Droit d'accès:

Adultes 14,00 €
Enfants de 2 à 11 ans compris :
7,50 € Douze guichets sont
ouverts : peu de file d'attente

Informations

Téléphone : +31 229 640 354
Fax : +31 229 646 197
e-mail : eurospoor@eurospoor.nl
site web : www.eurospoor.nl



FLEISCHMANN

La vapeur type 64

AU DÉBUT DE CETTE ANNÉE, LE LANDERNEAU DU MODÉLISME FERROVIAIRE BELGE A ÉTÉ SURPRIS PAR L'ANNONCE DE LA REPRISE DE FLEISCHMANN PAR LA 'MODELLEISENBAHN HOLDING GMBH' AUSTRO ALLEMANDE, LA MÊME INSTITUTION FINANCIÈRE QUI AVAIT DÉJÀ PRIS ROCO SOUS SON AILE. ENTRE-TEMPS, LA TEMPÊTE S'EST CALMÉE ET FLEISCHMANN POURSUIT LA RÉALISATION DE SON PROGRAMME 2008: C'EST AINSI QUE SA LOCOMOTIVE À VAPEUR DU TYPE 64 À ÉCRANS PARE-FUMÉE EST DÉSORMAIS DISPONIBLE.

A l'occasion de sa 120ème année d'existence, la firme Fleischmann vous a été présentée en détails au sein de notre numéro 69. A cette époque, la reprise était déjà un fait. Mais rien ne laissait prévoir que le site de Nuremberg allait déménager: le sort en a toutefois décidé autrement. Une reprise suivie par une nième réorganisation était la seule possibilité de survie. Il semble maintenant que Fleischmann ait pris la bonne décision.

Fleischmann va donc continuer à mener seul sa barque, à l'avenir. Malgré tout, cette firme entrevoit encore un potentiel de croissance dans les 'nouveaux' pays européens, raison pour laquelle Fleischmann ne veut pas délocaliser sa production vers les pays d'Extrême-Orient et continue à investir en Europe. Là où des synergies sont possibles, une collaboration sera menée avec Roco. C'est la raison pour laquelle certaines pièces des deux marques sont déjà produites dans la même usine. On sait en outre qu'un seul centre de distribution subsistera pour les deux marques. Suite à cette collaboration, les 'Profi-Boss' seront de retour dans les sets de départ Roco, tandis que la Multimaus va faire son apparition chez Fleischmann. Enfin, l'existence de l'échelle N chez Roco sera entièrement intégrée dans le

programme Fleischmann.

Une des nouveautés Fleischmann est la nouvelle version de la locomotive à vapeur SNCB du type 64. Il s'agit de la troisième fois que Fleischmann reproduit cette vapeur belge. Cette fois, cette loco est munie d'écrans pare-fumée et porte le matricule 64.168. En Belgique, seules deux locomotives de ce type ont porté des écrans pare-fumée: la 64.028 et la 64.168, cette dernière étant en outre la seule à porter des écrans étroits du type allemand 'Wagner'. Tout comme la précédente – la 64.103 – cette nouvelle variante de Fleischmann est pourvue d'une cheminée modifiée avec casquette et chaudière ne comportant qu'un seul dôme de vapeur et une seule sablière carrée. La première version de la 64.149 était pourvue d'un unique dôme de vapeur. Pour le reste, Fleischmann s'est limité à une livrée verte avec cercles de chaudière en couleur laiton, entourés d'un filet noir. Les autres éléments que l'on retrouve sur la P8 allemande de Fleischmann ont été maintenus. L'intégration d'autres détails aurait fait grimper inutilement les coûts de fabrication et aurait rendu la locomotive impayable pour la majorité des modélistes.

Si vous envisagez tout de même d'adapter entièrement ce modèle de façon strictement réaliste, nous vous renvoyons à notre n° 15: on y décrivait la transformation détaillée d'une P8 sur base de la version européenne de Fleischmann.

Ce modèle de la P8 belge est d'excellente qualité Fleischmann. Ceci ne concerne pas seulement l'assemblage du modèle et les matériaux utilisés, mais également ses excellentes qualités de roulement. Le moteur est classiquement logé dans le tender, ainsi que le décodeur Fleischmann traditionnel, à six fiches. Vous trouverez plus d'informations à son sujet dans notre n° 67. De ce modèle, un total de 500 pièces seront réalisées en version 'deux rails' et 275 autres exemplaires en système 'trois rails'.

L'importateur belge a entre-temps fait savoir que sa collaboration avec Fleischmann sera poursuivie. Les premières livraisons pour 2008 seront effectuées, tandis que la suite du programme verra le jour au cours des mois prochains. En 2009, des nouvelles initiatives seront prises pour la Belgique. En août 2009, un nouveau catalogue sera édité: il reprendra gratuitement les nouveautés internationales. Les nouveautés concernant la Belgique seront par ailleurs publiées par dépliant séparé. 'New Fleischmann' entrevoit en d'autres mots l'avenir avec sérénité.

Texte & photos: Peter Embrechts





Modeltrein Paradise
Trains ou bonnes prix, service, garantie

Fleischmann, Märklin, Mehano, Roco, Trix
Faller, Kibri, Vollmer, Bush, Veissmann,
Lokpilot, Shuco

Welkom bij Modeltrein Paradise

grote baan 122, 9100 st. niklaas • TEL.: 03/755.02.52 • tufken@skynet.be
WEBSHOP: WWW.MODELTRAIN-PARADISE.BE

VEILINGEN VERCAUTEREN

Chers clients,
Le nouveau catalogue pour la vente de

20 - 21 DECEMBRE

Est disponible sûr notre site
www.veilingenvercauteren.be

Nous vous rappelons aussi à notre Bourse d'échange
Dimanche 23 novembre au hal de sport Schijpoort Anvers
Schijnpootweg 55a juste à côté du Ring sortie 2
Visiteurs de 9 à 13h30

info@veilingenvercauteren.be

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



ER DECOR
MADE IN BELGIUM

VOTRE SPÉCIALISTE EN MATÉRIAUX DE DÉCOR



Disponible chez:

WAVRE MODELISME	Rue du Chemin de Fer 11	1300	Wavre	010/22.61.48
AU PARADIS DES ENFANTS SA	Avenue Bouvier 129-131	6762	Saint-Mard	063/57.73.48
HOBBY 2000	Quai de la Boverie 78	4020	Liège 2	04/341.29.87
VAN BIERVLIET TREINEN	Bruggestraat 66	8770	Ingelmunster	051/31.46.62
HET SPOOR	Parkstraat 90	3053	Haasrode	016/40.70.42
VERSCHOOTEN HERMAN	Eiermarkt 31 a	2000	Antwerpen	03/232.66.22
BREEMA SPEELGOEDCENTER	Oppitterstraat 11	3960	Bree	089/46.13.85
DE ZUTTER-CLARIE CL-DECOR BVBA	Stationstraat 79	8340	Sijsele	050/35.04.62
GO-RAIL	Henri De Sagherstraat 16	9031	Dronen	09/227.68.41
JOCADIS BVBA	Brusselstraat 53	7850	Enghien	02/395.71.05
COLLECTORSBANK	Galliardstraat 2	2610	Wilrijk	03/440.52.44
ALPHA MODEL'S	Chée de Bruxelles 542	1410	Waterloo	02/354.60.40
DE CONCORDE	Brugsestraat 40	8500	Kortrijk	056/37.05.65
VYNCKE GUY MODELREINEN	Vlaanderenstraat 76	8400	Oostende	059/70.15.72
MODELCENTER BAILLIEN	Turnhoutsebaan 219	2140	Borgerhout	03/236.97.08

www.er-decor.be



JUBILÄUMSARTIKEL

Herbst/Winter 2008

MAINTENANT CHEZ VOTRE DÉTAILLANT!

50
1958-2008
JAHRE
BUSCH-MODELLE



<http://50-jahre-busch-modell.de>



Les 'wagons-pupitres'

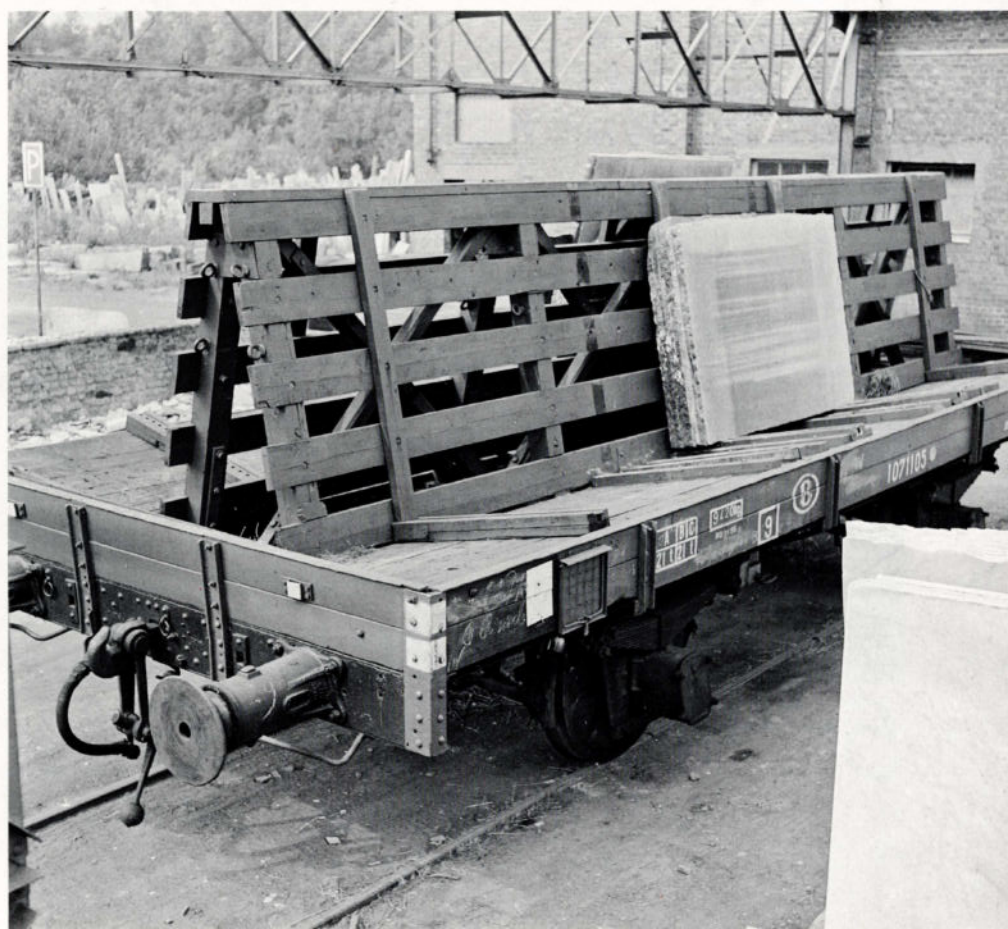
du type 'Lklp'

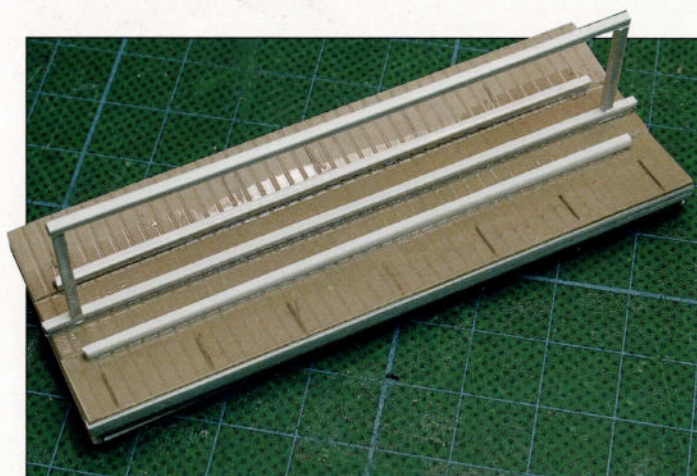
de la SNCB (2)

PARMI LA SOMME D'INFORMATIONS QUI NOUS A ÉTÉ FOURNIE PAR CHARLES OXINBERG — ET POUR LAQUELLE NOUS LE REMERCIONS VIVEMENT — NOUS AVONS TROUVÉ UNE AUTRE VERSION D'UN WAGON-PUPITRE. DES RECHERCHES DANS LES ARCHIVES DE LA SNCB ONT MIS À JOUR QUELQUES PHOTOS DE CE TYPE DE WAGONS. BEAUCOUP DE SOURCES FONT TOUTEFOIS ÉTAT DU FAIT QUE LA SNCB N'AURAIT DISPOSÉ QUE D'UN NOMBRE RÉDUIT DE CES WAGONS. LE BUT N'EST DONC PAS D'EN CONSTITUER UNE RAME COMPLÈTE: UN EXEMPLAIRE DE CHAQUE TYPE ILLUSTRÉ PAR LES PHOTOS EST SUFFISANT. CES WAGONS PEUVENT EN EFFET ÊTRE INCORPORÉS DANS UN TRAIN DE MARCHANDISES DU TRAFIC DIFFUS, QUI ÉTAIENT TRÈS COURANTS À L'ÉPOQUE DE LA TRACTION VAPEUR. C'ÉTAIENT CES TYPES DE TRAINS QUI ALIMENTAIENT LES COURS À MARCHANDISES, À TRAVERS TOUT LE PAYS.

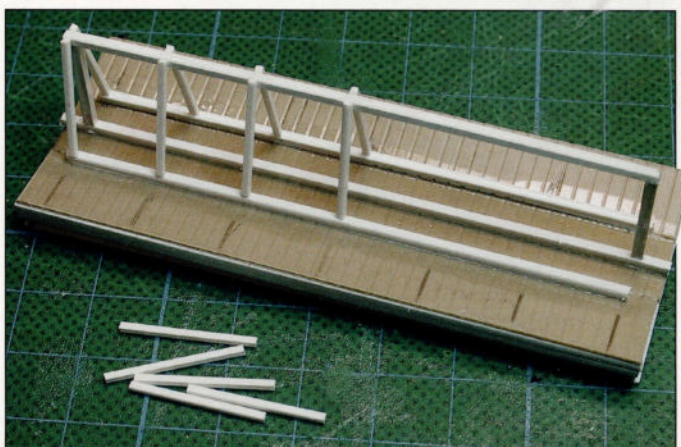
Un exemple du wagon-pupitre 1071105 sur le site d'une scierie de pierres, quelque part en Wallonie. La plaque de pierre doit encore être fixée.

Photo: Archives SNCB

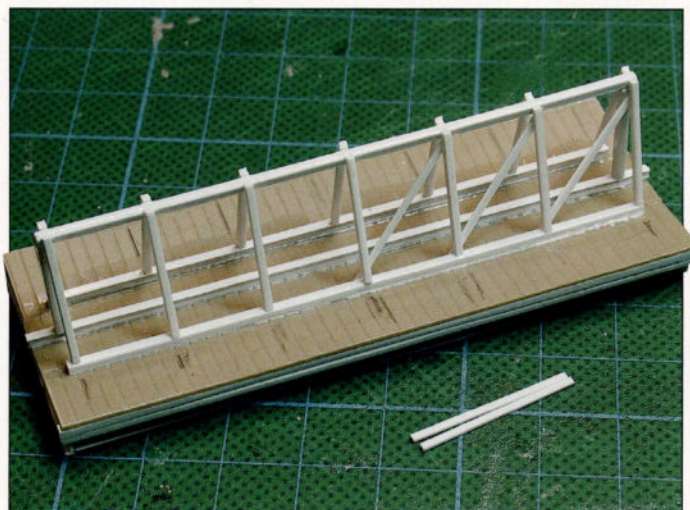




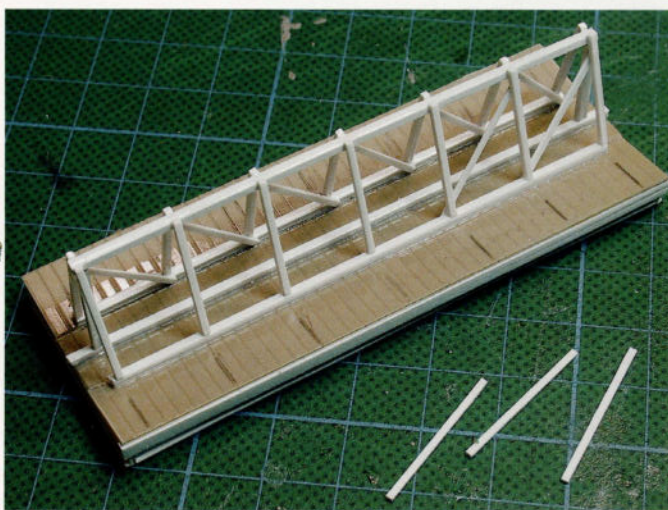
1 Toute la base peut être reprise du wagon-pupitre, que nous avons assemblé dans le numéro précédent; pour sa construction, nous vous renvoyons donc au TMM 74. La seule différence est constituée par les deux profilés longitudinaux (60/60), juste après l'endroit où le plancher du wagon forme un coude.



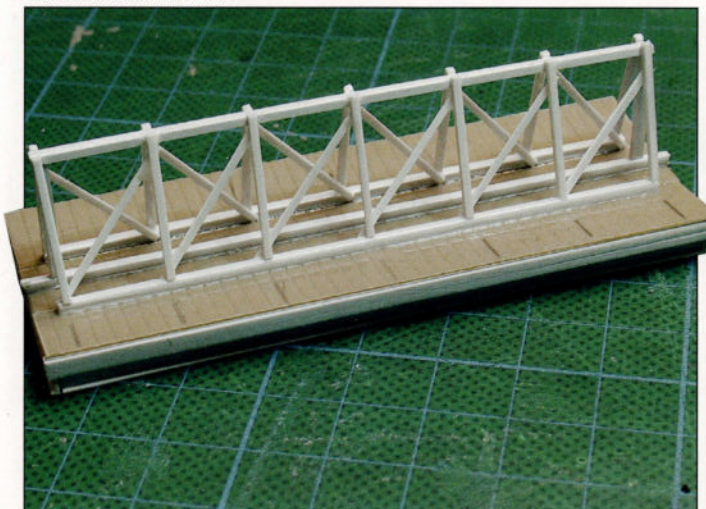
2 La longueur du chevalet est divisée en six parties. Pour ce faire, sept petits traits sont marqués sur le plancher du wagon. Débutez par le milieu, ceci afin d'obtenir une belle répartition. Ensuite, des tiges de 40/40 découpées à mesure sont disposées à hauteur des subdivisions. Ici également, nous travaillons en même temps des deux côtés jusqu'à ce que l'ensemble soit suffisamment solide.



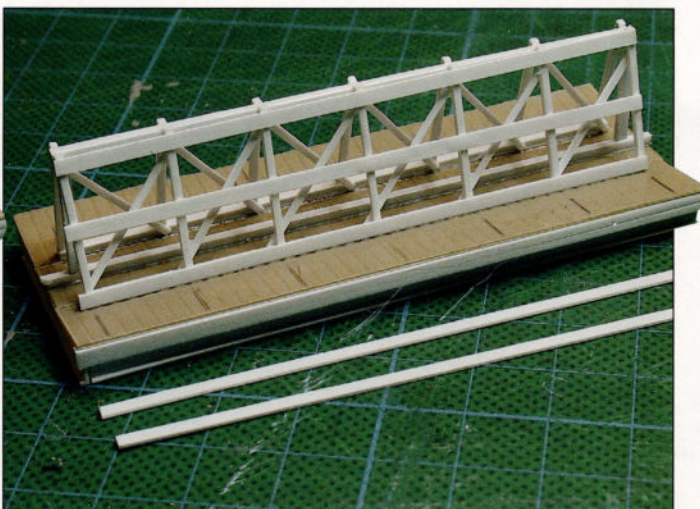
3 L'étape suivante est constituée par le placement des triangles de renfort: un triangle est en effet beaucoup plus solide qu'un carré. Comme ces wagons transportaient des marchandises fragiles (du verre ou des plaques de pierre), aucun mouvement du chevalet par rapport au plancher du wagon ne pouvait être toléré. Les tiges (20/40) sont collées au moyen d'une petite touche de colle pour plastique, le long de la face arrière des tiges de 40/40 disposées verticalement. Il vous faudra bien mesurer avant de disposer ces tiges. Par après, l'éventuel surplus sera très difficile à éliminer.



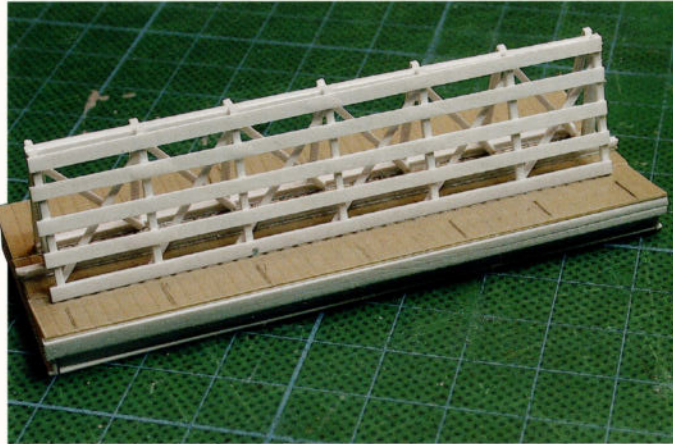
4 Les triangles situés de l'autre côté du wagon sont disposés dans la direction contraire, ceci également afin d'améliorer la solidité de l'ensemble.



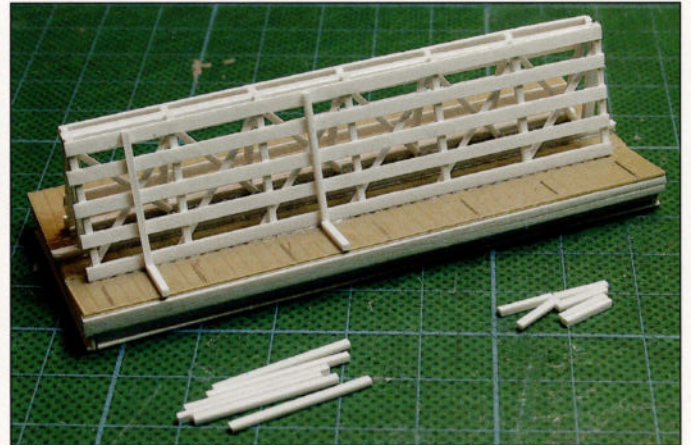
5 La base de notre chevalet est ainsi prête. S'ensuit maintenant la construction proprement dite: les chevrons contre lesquels la charge sera fixée.



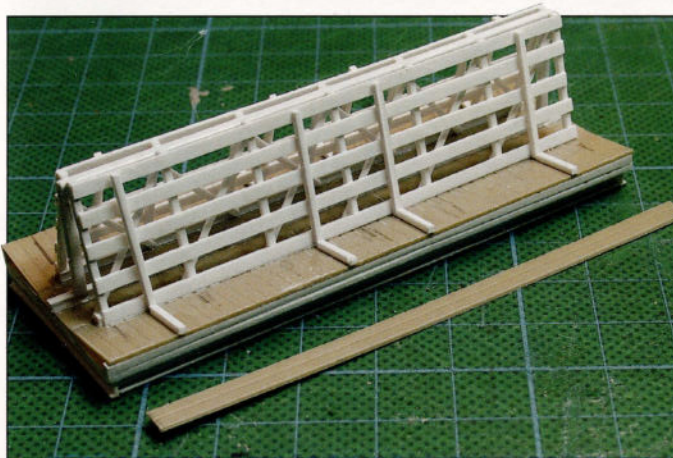
6 Des chevrons horizontaux sont apposés sur le chevalet. Sur chaque face, on en compte cinq. Ces chevrons doivent être répartis sur toute la surface. Nous commençons bien entendu par le chevron du bas et par celui du haut. Ensuite, nous déterminons le milieu où sera disposé le 3ème chevron. Ce n'est qu'ensuite que les 4ème et le 5ème chevrons ont été posés. Ces chevrons sont découpés de tiges de 20/79.



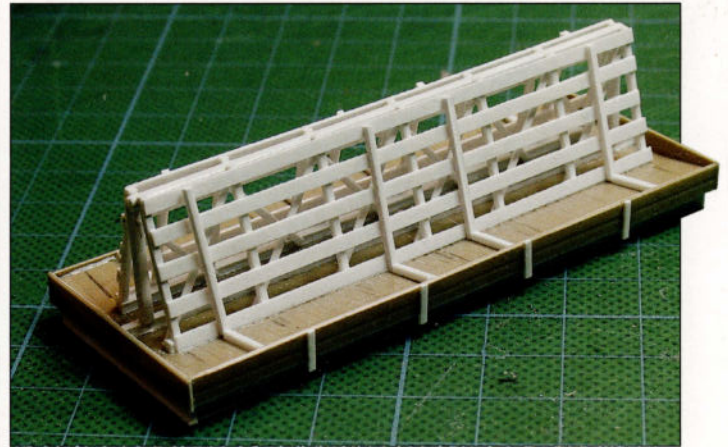
7 Sur cette face, tous les chevrons horizontaux ont été posés; il ne reste plus qu'à poser les chevrons sur l'autre face. Veillez à ce que la répartition de ces chevrons soit exacte. Cela peut différer d'un cheveu, mais cela ne peut en aucun cas se voir.



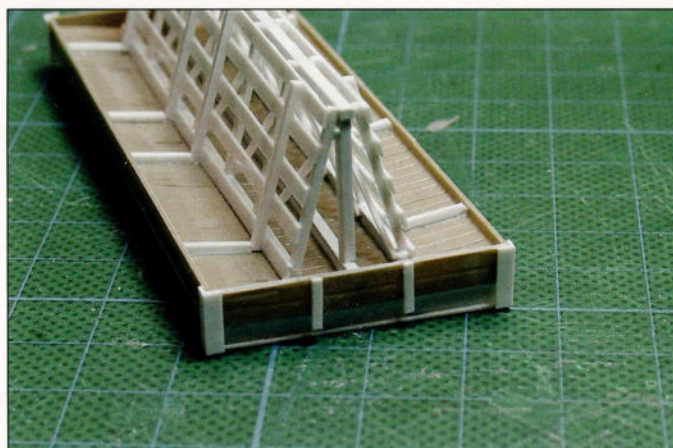
8 Quatre chevrons de fixation sont maintenant placés contre le chevalet. Ceux-ci sont constitués d'extrémités de plasticard de 40/40. Un petit bout est collé sur le plancher du wagon, le plus long bout étant contre la paroi du chevalet. Quatre pièces semblables viennent se disposer de chaque côté du wagon, réparties comme illustré par la photo. Un chevron à hauteur de la 1^{ère} intersection des triangles (en regardant à travers le chevalet), le chevron suivant à hauteur de la 3^{ème} intersection. Enfin, encore un chevron à hauteur des 4^{ème} et 6^{ème} intersections.



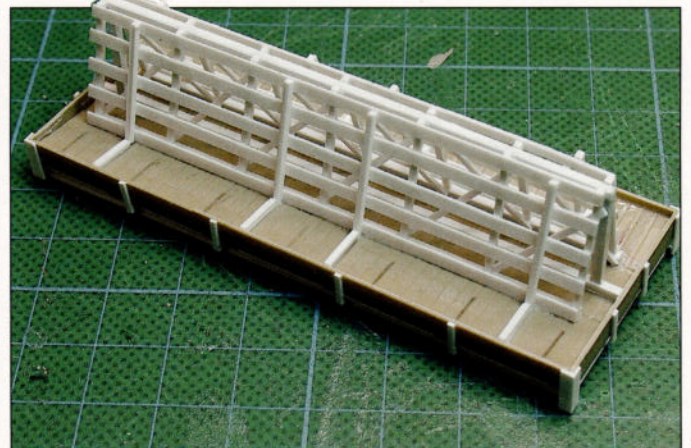
9 Lorsque tous les chevrons de l'étape précédente ont été posés, les parois du wagon sont alors assemblées. Celles-ci sont découpées dans du Planking de 2 mm Slaters. Vous devez mesurer la longueur totale du wagon et découper sur une largeur de 2 planches. Faites cela tant pour les faces d'about que latérales. Les flancs du wagon doivent toutefois encore être ponçés pour éliminer toutes les irrégularités des différentes couches collées les unes sur les autres. Ensuite seulement, le planking est collé sur les flancs.



10 Après que les parois d'about et latérales aient été collées, la subdivision des parois est apposée. Pour ce faire, il vous faudra d'abord examiner le petit croquis et ensuite imiter cette subdivision au moyen de bandes de plasticard. La plus petite taille des 'channels' en plasticard est même encore trop grande. Vous pourrez peut-être travailler ici avec un profilé en 'U'. Dans le cas présent, nous avons simplement utilisé une bande de plasticard de 20/30.



11 Sur les faces d'about du wagon, nous utilisons les mêmes tiges que celles pour la subdivision latérale. Les côtés sont ici achevés avec un profilé d'angle Evergreen 292. Vous pouvez réaliser vous-même ce profilé d'angle en collant deux tiges plates l'une sur l'autre à l'endroit où elles doivent être disposées.

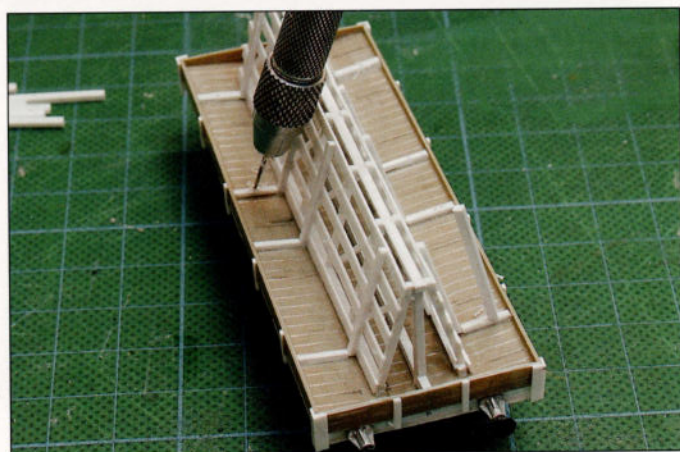
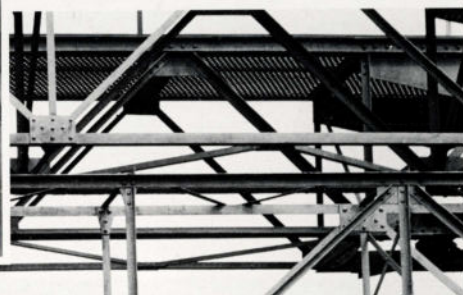


12 Le travail de recouvrement au moyen de plasticard est maintenant terminé. Il manque encore les étriers de roues, mais nous en avons déjà parlé dans notre numéro précédent. Vu que la manière de procéder est identique, il n'est plus nécessaire d'y revenir. La même chose vaut pour les semelles de frein. Référez-vous au TMM n° 60 (page 34).



Un bac métallique percé de trous dans lesquels s'ajustaient les pines des tiges métalliques prévues pour maintenir la charge.

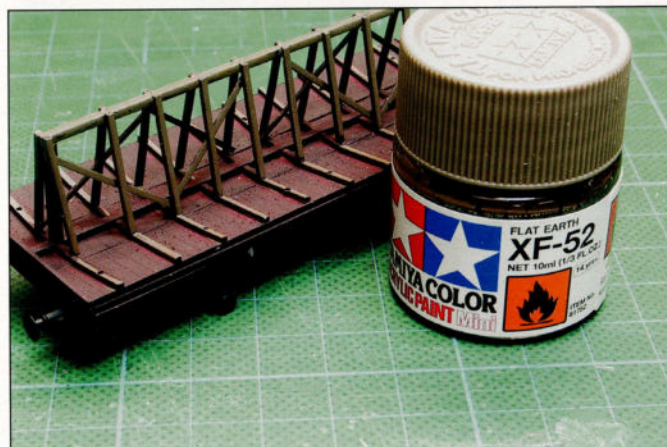
La charge était protégée par de la paille, tandis que les ranchers étaient maintenus les uns aux autres au moyen d'un cordage, afin d'éviter le déplacement des plaques pendant le transport.



13 Le wagon est maintenant prêt pour recevoir sa première couche de peinture. Seuls les tampons et les trous pour les ranchers manquent encore; ceux-ci sont évidemment d'abord réalisés. Nous avons déjà évoqué les tampons; il ne reste donc plus qu'à forer les trous des ranchers. Pour ce faire, nous allons utiliser une fine mèche. Son diamètre dépend de celui du fil d'acier utilisé. Plus il sera fin, plus facile sera le forage réalisé dans les fines tiges de plasticard de 40/40. Dans le cas présent, nous avons utilisé des aiguilles d'acier de 0,3 mm et donc une mèche du même diamètre.



14 Comme couche de base pour notre wagon, nous avons opté pour de la Tamiya XF 9 'Hull Red'. Cette teinte brune très foncée convient selon nous très bien à ces wagons. L'ensemble du wagon est peint dans cette teinte. Peindre de telles surfaces avec un pinceau est à déconseiller, certainement dans le cas de notre chevalet.



15 La superstructure en bois de notre chevalet doit être peinte dans une peinture claire (Tamiya XF 52 Flat Earth). Dans ce cas, nous ne pouvons pas faire autrement que d'utiliser un fin pinceau, car c'est chevron par chevron qu'il faut peindre. Il va de soi qu'il s'agit d'être très prudent à l'ouvrage.



16 Le chevalet est peint dans la même teinte sur les deux wagons. L'intérieur du chevalet ne peut pas être peint à l'unisson, car sa construction est trop fragile.



17 La partie inférieure du châssis est peinte en noir. Lorsque cette photo a été prise, nous trouvions que cette partie du véhicule était un peu simpliste, raison pour laquelle nous y avons ajouté par la suite une installation de freinage (voir la série concernant les wagons-trémies 'Fd').

Il va de soi que vous pouvez faire varier les peintures et les sortes de teintes. Comme notre wagon est déjà entièrement assemblé, il est impossible de tout peindre à l'aérographe. Dans le cas présent, nous avons opté pour de la peinture brune comme teinte de base. Lorsque cette dernière aura suffisamment séché et durci, le châssis sera peint en noir et le chevalet en 'flat Earth', au moyen d'un pinceau. Ensuite, un monogramme 'B' de teinte blanche et le matricule pourront être ajoutés sur les flancs.

En dernier lieu, une couche de vernis sera apposée. Cette couche protégera les couches de peinture et les inscriptions. Il ne faut plus qu'installer un coupleur d'attelage adapté et le wagon est prêt pour être patiné, peu ou beaucoup selon vos goûts. Et voilà: notre wagon est prêt pour circuler sur notre réseau!

La finition

Il est grand temps maintenant de sortir les pots de peinture. Nous apposons d'abord négligemment une couche de fond, que nous laissons bien sécher. Pour peindre notre wagon aux teintes idoine, nous avons opté pour les peintures suivantes:

- Tamiya XF 1 pour le châssis et les tampons;
- Tamiya XF 9 pour la caisse;
- Tamiya XF 52 pour le chevalet en bois.

Texte & photos: Guy Holbrecht





La saga Gils: une page d'histoire du modélisme ferroviaire en Belgique

– principalement de l'aluminium – coulé sur du sable. Les formes grossières ainsi obtenues étaient poncées, polies et ensuite décorées à la main. Détail piquant: Gérard Gilles utilisait ainsi de l'aluminium pour la production de ses modèles au nez et à la barbe de l'occupant, alors que ce dernier en avait tant besoin dans son industrie aéronautique... Gérard Gilles achetait son aluminium à l'industrie wallonne au moyen de documents falsifiés, étant ainsi à sa façon un résistant en privant l'industrie allemande de matières premières fort recherchées. La situation atteint un sommet lorsqu'il apparut que le 'Silver Gils' était très apprécié par certains officiers allemands, qui avaient acheté ce petit train et l'avait envoyé dans leur famille, en Allemagne... En 1942, un tel set coûtait 2.500 francs belges au Grand Bazar, ce qui représentait une somme considérable à l'époque, ce qui destinait plutôt ces modèles à des personnes fortunées. Tous les sets fabriqués furent toutefois vendus. Pour ce premier modèle, Gils avait utilisé le système à trois rails isolés, ces rails étant assemblés sur des traverses métalliques, isolés par des petits bouts en carton.

Changement d'échelle de reproduction, en 1943: c'est désormais du '0' (32 mm), comme JEP et Märklin. La locomotive du Santa Fe ressort à cette échelle, mais équipée cette fois de jupes aérodynamiques. Les traverses métalliques de l'échelle 1 sont remplacées par des traverses en bakélite, fabriquées au moyen d'un moule à gaufres et poncées une par une, à la main. Entre-temps, Gérard Gilles a déménagé au profit d'une habitation et d'un atelier plus vastes, à Jupille. En 1945, la première locomotive à vapeur aérodynamique sort dans les versions noire, verte et grise. Cette loco était également constituée d'aluminium et complétée de voitures au même look aérodynamique, ainsi que de wagons de marchandises aux parois en bois véritable.

La période de l'après-guerre

Après la Libération, des monceaux de boîtes à conserve provenant de l'armée américaine furent entreposés dans l'atelier de Jupille, où elles étaient transformées en... rails. Ces boîtes à conserve, utilisées d'abord pour contenir des aliments, étaient rassemblées par les voies de Gérard Gilles, à sa demande expresse:

il en offrait 5 francs par boîte. Ces dernières – constituées de fer-blanc de très bonne qualité – étaient ensuite découpées, aplaties et transformées en rails !

A partir de 1948 apparurent également des locomotives, voitures et wagons en fer-blanc. Ce matériau était livré en plaques de 70 cm sur 50, découpé au moyen de ciseaux, estampé et fraisé. Les matrices étaient précises jusqu'au centième de mm. En 1948, la locomotive à vapeur 'Gils Express' sortit en fer-blanc, en livrée rouge ou noire.

En 1950, des nouvelles livrées rouge, noire et bleue suivirent, dont certaines furent sans doute pourvues du premier générateur de fumées réalisé en modèle réduit. La cheminée abritait une petite résistance dans laquelle une petite capsule de cellophane pouvait être disposée, afin de produire de la véritable fumée. D'autres versions de cette 'Gils Express' furent en outre équipées d'un sifflet, logé dans le tender.

En 1953, une nouvelle technique de produc-





tion fut adoptée, grâce à laquelle les locomotives furent à nouveau réalisées en métal moulé. Il s'agissait cette fois de zamak, un alliage de zinc et d'aluminium, de magnésium et de cuivre. Quelques locomotives à vapeur sortirent d'abord, suivies en 1954 par des locomotives électriques. Une locomotive Diesel basée sur la type 201 de la SNCB (future série 59) sortit en 1956. Enfin, un modèle en fer-blanc basé sur une automotrice double du type 1950 de la SNCB vit le jour en 1958.

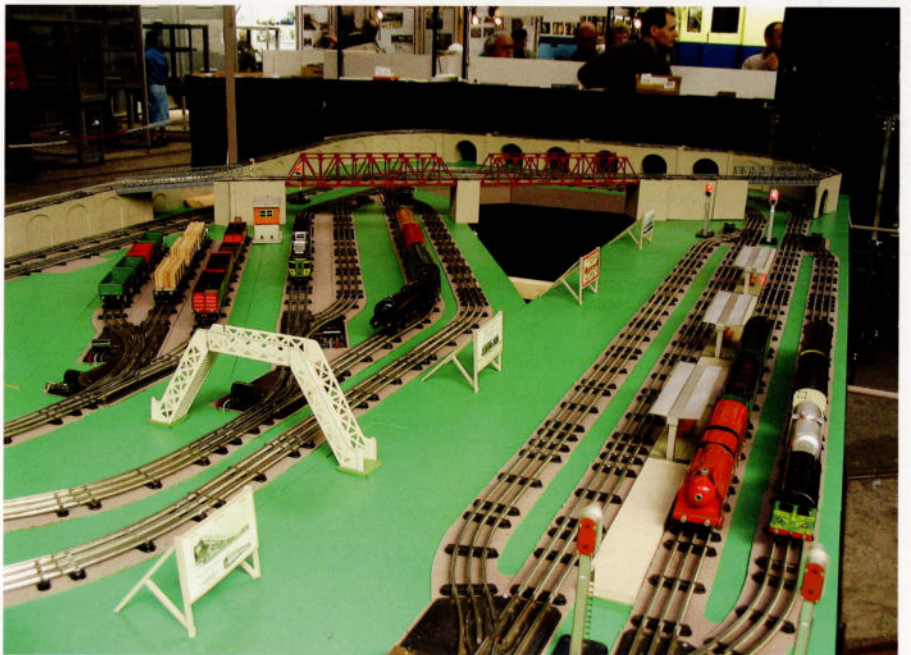
Une certaine évolution se fit également jour parmi les voitures et les wagons. Les anciennes voitures du 'Silver Gils' étaient constituées d'un alliage d'aluminium moulé, les anciens wagons ayant une caisse constituée partiellement de bois, les bogies étant en fer-blanc. Plus tard, le matériel fut constitué de fer-blanc estampé, encore dans un premier temps avec des bogies en fer-blanc, plus tard en zamak, les tampons étant moulés au lieu d'être tournés, et les attelages étant plus fins.

La distribution

Les principaux clients de Gils étaient les grands magasins 'Grand Bazar' à Liège et Vaxelaire-Claes à Bruxelles. Ceci signifie qu'il fallait livrer une seule fois par an, sur un très court laps de temps et à des prix compétitifs. Ajoutez à cela que les représentants se plaignaient de la qualité du matériel qui ne devait pas souvent être remplacé (!) et cela vous donnera une idée de la ténacité de la famille Gilles...

En outre, et en vertu des relations commerciales internationales – pour maintenir la fameuse balance commerciale en équilibre – des quantités astronomiques de petits trains miniatures Märklin, JEP ou Hornby (pour ne citer que ces trois marques) étaient importées à l'époque à des prix très compétitifs en Belgique, en compensation des véritables rails de chemin de fer et des ronds à béton exportés alors par l'industrie sidérurgique belge...

Ceci illustre encore mieux les efforts que toute l'équipe de Gilles a dû développer pour produire ses petits trains pendant 20 ans... Comme Gils travaillait à si petite échelle, il fut toujours impossible d'obtenir une licence d'exportation. La production ne dépassa jamais le millier de boîtes par an, malgré la préférence marquée par les enfants pour le véritable matériel Gils très coloré par rapport aux modèles plus réalistes des autres marques. Cyrille, le fils du fondateur Gérard Gilles, tenait lors de chaque fête un stand de démonstration des trains Gils au Grand Bazar. Il y a vu des pères acheter du Märklin pour eux-mêmes, et du Gils pour leurs enfants. Il arriva même à plu-



seurs reprises que le stock de Gils soit entièrement vendu à l'occasion de la Saint-Nicolas, et que la table de démonstration de Gils serve alors pour les autres marques...

En 1965, le Grand Saint perdit un de ses plus fidèles collaborateurs: après 20 ans, la firme Gils arrêta sa production de trains miniatures. Gils devait son charme à son aspect de 'train-jouet'. Ces modèles donnaient l'impression d'avoir été produits de façon artisanale par une entreprise familiale et n'avaient pas l'aspect d'une production industrielle de masse. La famille Gils ferma son atelier de Jupille et passa à la production de fers à souder, de projecteurs (pour bars, comptoirs, etc.) et de ventilateurs pour cuisine. De nos jours, cette firme installe encore des systèmes de ventilation industrielle.

La collection Gils

Lorsque Stefan eut acquis ses premiers modèles et fut ainsi contaminé par le virus Gils, il se mit à la recherche de plus de modèles et d'informations concernant cette marque. Généralement, les collectionneurs peuvent se rabattre sur les anciens catalogues pour composer leur collection, mais ce n'est pas le cas chez Gils. Eu égard à sa production assez réduite, Gils éditait chaque année un simple dépliant à l'intention des grands magasins où les ventes étaient les plus importantes. Ce dépliant n'était toutefois rien de plus qu'une simple feuille A4 reprenant quelques dessins, les prix de vente et le tracé d'un réseau.

Par manque de catalogues, Stefan décida alors de réaliser lui-même un aperçu de la production Gils. Tout comme pour les grandes marques, les modèles Gils ont connu une évolution, en fonction de l'apparition de nouvelles techniques. Tout ceci, ainsi que quelques anciens dépliant, rendit possible la datation des nouveaux modèles découverts. Lors de ses recherches, Stefan aboutit également au Musée des jouets à Bruxelles. Ce musée est situé dans une très grande maison de maître, qui est littéralement remplie d'anciens jouets. Outre une grande planche de trains couverte de trains en fer-blanc à l'échelle 0, de gares et de ponts, ce musée recèle une armoire murale remplie de trains Gils. M. Raemdonck, le fondateur et conservateur de ce musée, est également un amateur de trains Gils de la première heure. On peut encore voir d'autres modèles Gils au Musée des jouets de Malines, ainsi qu'à celui de Ferrières (près de Liège), qui dispose également d'une belle vitrine de trains de cette marque.



Un des points forts fut certainement la rencontre en décembre 2003 entre Stefan Nicolai et Cyrille Gilles, le fils du fondateur des trains Gils. Cyrille Gilles habitait encore l'habitation familiale qui jouxtait l'atelier où les trains Gils avaient vu le jour. Cyrille était le dernier de la génération des constructeurs de petits trains. Dans cet atelier, c'est comme ci le temps s'était arrêté: toutes les machines comme les découpeuses et plieuses étaient encore présentes, comme du temps où elles étaient en service. Les outils et les moules étaient encore présents dans les rayons et les armoires. Dans l'espace situé au-dessus de l'atelier et où auparavant, les pièces détachées étaient assemblées pour devenir des petits trains électriques et où avait lieu l'emballage, se trouvait une planche de trains Gils, tandis que sur les armoires et les appuis de fenêtres trônait ce qui restait de la collection constituée par la famille Gilles elle-même. Grâce à cette rencontre avec Cyrille Gilles, Stefan obtint des informations complémentaires de première main. Tout ceci déboucha sur la réalisation d'un site web sur les trains Gils, où un aperçu de tous les produits de cette marque peut être consulté. Si vous disposez d'internet, rendez-vous sur ce site web: <http://Gils.berail.be>

Le réseau Gils

Comme les petits trains électriques sont fabriqués en premier lieu pour rouler, Stefan décida en 2005 de confectionner une 'table de train' pour son matériel historique Gils. Le but n'était pas tant de construire un vrai réseau, mais bien de présenter la marque Gils au grand public. C'est la raison pour laquelle ce réseau fut maintenu le plus simple possible, l'accent étant mis sur les convois. Contrairement aux réseaux modèles 'ordinaires', les trains n'y circulent pas en continu. Le matériel sur ce réseau est âgé, et n'a plus la santé pour abattre des kilomètres... Plus aucune pièce de rechange n'est disponible et si une avarie frappe une locomotive, c'en est fini de rouler pour elle... La parcimonie est donc de rigueur, et lors d'expositions, de brèves démonstrations ne sont tenues qu'à intervalles espacés. Ce réseau est également utilisé comme 'table de démonstration' pour montrer une variété de modèles la plus étendue possible. D'ailleurs, certains modèles sont bien présents sur le réseau, mais ne sont plus capables d'accomplir le moindre centimètre par leurs propres moyens... Lorsque ce réseau fut montré pour la première fois au grand public – c'était à l'occa-

sion de l'exposition du Mobov en 2005 qui s'est tenue au Vlatam (le musée des trams et autobus d'Anvers), Cyrille Gilles vint y faire une petite visite. Ce fut un grand honneur pour le réalisateur de ce réseau. En 2006, Cyrille décéda et après sa mort, son habitation et son atelier furent démolis, ainsi sans doute que le réseau Gils qui y était encore. Le réseau Gils de Stefan est donc vraisemblablement devenu unique.

La table a les dimensions de 4,3 m sur 2,4. Le tracé des voies a la forme d'un grand 'os de chien'. Au centre se trouve une gare à quatre voies. Une boucle de retournement en hauteur (avec rampes et ponts) part vers la gauche, tandis que vers la droite, une autre boucle – basse, cette fois – comporte quelques voies de garage.

Ce réseau est réalisé sur des modules en MDF. La forme de ces modules est déterminée par le tracé des voies: l'avantage de cette disposition est que les voies n'avaient pas à être découpées. L'inconvénient par contre est qu'il n'y a pas deux modules de forme identique, ce qui ne facilite pas leur transportabilité. Comme la collection de coupons de rails de contact est assez réduite, des fils ont été soudés à même les rails en certains endroits. Les voies sont donc alimentées en courant par module. Lors de l'assemblage de ces modules, des axes de voies sont toutefois utilisés pour aligner parfaitement les rails. Tous ces modules reposent sur une menuiserie faites de traverses, qui reposent à leur tour sur six tréteaux.

L'alimentation des voies, des signaux et des aiguillages passe d'un module à un autre via des pinces crocodiles (pour les câbles principaux) ou via des fiches pour ordinateur (à

9 ou 25 plots).

Tout arrive sur un tableau synoptique, disposé centralement à l'arrière. La commande des signaux et des aiguillages se réalise au moyen de boutons-poussoirs et d'interrupteurs de fabrication récente. Stefan dispose bien que quelques commutateurs d'origine en bakélite, mais en nombre insuffisant pour commander tout le réseau.

Suite à leur âge avancé, les régulateurs Gils sont d'un fonctionnement très rudimentaire (pas de courant – un peu – beaucoup) et ne permettent pas une véritable régulation de la marche des convois, raison pour laquelle d'anciens transfos Märklin sont utilisés. Mais comme les trains Gils fonctionnaient sous 24 V (courant alternatif) et ne se satisfont pas des 18 V livrés par les transfos Märklin, deux de ces derniers sont couplés en série, l'un des deux ne délivrant que 6 V. Ce n'est pas une situation idéale, mais 'ça marche'. Les voies de garage et les voies en impasse disposées au centre de la planche sont commandées par un circuit séparé.

Les coupons de rails sont disposés sur une imitation de lit de ballast, réalisée en liège. Ce n'est pas seulement pour une raison d'esthétique, mais aussi pour le bruit. Le petit pont de teinte grise a été confectionné au moyen d'allumettes. Les ponts de teinte rouge résultent de la transformation de ponts à l'échelle H0 en bois, prévus pour double voie. Ces modèles artisanaux ont été dénichés par Stefan sur une bourse et semblent convenir pour leur nouvelle tâche.

Texte & photos: Stefan Nicolai

Mise en forme: GVM





La série **25.5** SNCB de **Märklin & Trix**

PAR LA SORTIE DE LEUR MODÈLE DE LA LOCOMOTIVE ÉLECTRIQUE DE LA SÉRIE 25-5, MÄRKLIN ET TRIX COMPLÈTENT LEURS GAMMES DE LOCOMOTIVES BELGES. APRÈS LES SÉRIES 22, 23 ET 25, VOICI LE TOUR DE LA 25-5. CETTE LOCOMOTIVE EST REPRODUITE TANT PAR MÄRKLIN QUE PAR TRIX, MAIS AVEC UN AUTRE MATRICULE ET UNE LIVRÉE LÉGÈREMENT DIFFÉRENTE. LES PREMIERS MODÈLES DE LA SÉRIE 22 DATENT DÉJÀ DE L'AN 2000 (VOIR TMM N° 4); IL EST DONC TEMPS DE RÉALISER UN 'TEST SUR RAILS' DE LA 2558 DE TRIX.

L'engin grandeur nature

Suite à la forte augmentation du nombre de voyageurs sur la relation Bruxelles – Amsterdam, les NS et la SNCB décidèrent en 1973 de remplacer les automotrices 'têtes de chien' par des rames tractées. Pour ce faire, l'atelier central de Malines transforma huit locomotives de la série 25 en engins bitension. Il s'agit des locomotives 2515 et 2516 (ex-type 125) et les 2517 à 2522 (ex-type 125.100, ex-type 140), qui furent renumérotées dans la série 25-5, à savoir 2551 à 2558.

Ces locomotives subirent les adaptations techniques nécessaires pour circuler sur le réseau néerlandais. Elles furent équipées du dispositif néerlandais 'ATB' et rendues aptes à circuler sous 1.500 V continu. Les deux pantographes classiques ACEC furent remplacés par un seul pantographe unijambiste de marque Faiveley. Ces locos furent en outre ren-

dues aptes à la réversibilité et pourvues d'un troisième phare frontal.

La caractéristique la plus marquante extérieurement parlant était leur livrée bleu foncé qui s'harmonisait parfaitement avec la livrée bleue des voitures assurant le service Benelux, ainsi que le monogramme 'B' et les matricules, réalisés en acier inoxydable. Sur le long pan du côté des roues impaires, une ouïe de ventilation supplémentaire fut également installée, entre les hublots du milieu.

Les huit locomotives de la série 25-5 furent livrées par l'AC Malines à l'atelier de Bruxelles-Midi au cours du premier semestre de l'année 1974 et ne furent utilisées exclusivement qu'à la remorque des rames Benelux. A l'origine, ces locomotives étaient entièrement bleu foncé (les phares étant soulignés d'une

touche jaune), mais en vue d'améliorer leur visibilité à distance, elles furent décorées à partir de 1976 d'une bande continue jaune, courant le long des flancs de la caisse. Afin d'améliorer la ventilation, les lamelles horizontales des ouïes de ventilation inférieures furent remplacées progressivement par des persiennes verticales à partir de 1981; à cette occasion, la bande jaune courant le long de la caisse sera interrompue à hauteur des premières ouïes de ventilation.

Fin 1986, la série 25-5 céda la place aux locos de la nouvelle série 11 sur le service Benelux, mais elles assurèrent alors les trains internationaux classiques de l'axe Paris-Bruxelles-Amsterdam entre Bruxelles et Amsterdam. Elles assurèrent également des trains spéciaux voyageurs, ainsi que la remorque de trains de marchandises en service intérieur belge. En 1993, toute la série fut mutée à l'atelier d'Anvers-Dam. A partir de 1997, ces locos furent alors engagées en tête de trains de conteneurs entre Anvers-Nord et la gare de formation de Kijfhoek, à proximité de Rotterdam. En 1998, quelques-unes de ces locomotives furent temporairement louées à l'opérateur privé néerlandais Lovers Rail, pour remorquer ses trains de voyageurs privés sur

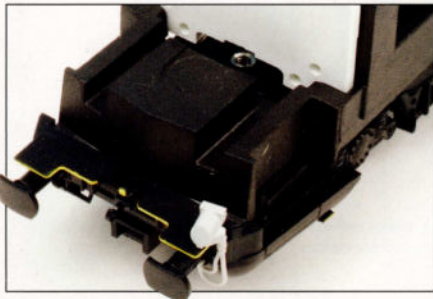


Tableau des mensurations (en mm)	1:1	1/87	25.5
Longueur hors tout	18000	206,80	207,00
Empattement entre bogies	8600	98,90	97,50
Empattement du bogie	3450	39,70	39,60
Diamètre des roues	1250	14,36	15,60
Largeur de caisse	2915	33,50	33,26

le réseau ferré néerlandais. En 2001, la série 25-5 fut transférée à l'atelier d'Anvers-Nord, suite à la fermeture de celui d'Anvers-Dam. Actuellement, la série 25-5 est principalement utilisée pour la remorque de trains de marchandises de et vers les Pays-Bas. En 2007, quelques engins de cette série furent même loués à Railion: pas mal pour une série de locomotives datant de 1961...

La 25-5 en modèle réduit

Les locomotives de la série 25-5 sont directement dérivées du modèle des séries 22, 23 et 25 précédemment produits par Märklin et Trix. Comme tous les modèles de ces séries, celui de la 25-5 est pourvu d'une caisse réalisée entièrement en métal, bien reproduite à l'échelle (voir le tableau). La gravure est excellente. Les vitres affleurent très bien à la caisse. La petite fenêtre latérale des cabines est pourvue d'un bord de teinte chromée. Les mains courantes sur les faces d'about sont très fines, ce qui hélas n'est pas le cas des grilles disposées au-dessus des tampons, qui sont en plastique plein. En 2008, pour un modèle de cette gamme de prix, cela aurait pu être mieux...

Ces locomotives sont très finement peintes

en bleu satiné. Les bandes jaunes sont très bien couvrantes et la séparation entre les différentes teintes était très précise sur notre modèle testé. Le toit est peint en gris foncé. Les bandes, matricules et monogrammes en inox sur les faces d'about sont très bien reproduits sur ce modèle. Les inscriptions disposées sur les faces latérales sont complètes et lisibles à la loupe.

La toiture a bien entendu été adaptée à la présence du pantographe unique. Ce panto est correct et très fin, bien que robuste. Pour les détails en toiture, Märklin et Trix font toutefois marche arrière, surtout concernant le câblage où se trouvait initialement le second pantographe (sur la série 25), qui est moulé, plutôt que rapporté.

Les bogies sont bien détaillés et très réalistes. Le modèle est pourvu de boîtiers normalisés dans lesquels un coupleur d'attelage Märklin est monté de série. Si vous désirez équiper une des faces d'about d'un attelage modèle, ce coupleur peut être remplacé par une petite plaque de plastique qui s'ajuste dans l'ouverture de la traverse de tête. Quelques boyaux de freins sont également fournis avec le modèle.

La technique

Cette série 25-5 est pourvue d'un châssis entièrement métallique. La version courant continu est apte au mode analogique, tandis que la version courant alternatif est équipée de série pour fonctionner sous mode digital. Techniquement, ces deux locos sont très semblables, avec le moteur disposé sur un des bogies et la prise de courant sur l'autre. La caisse n'est encore fixée que par une seule vis au châssis, et lors de sa dépose, il n'est pas nécessaire de chipoter avec des cure-dents...

Lors de ce 'test sur rails', nous avons pris la 2558 de Trix sous la loupe. Ce modèle est donc conçu pour fonctionner en mode analogique. Le fabricant déconseille en effet de l'utiliser sur un réseau digital, sans l'équiper au préalable d'un décodeur.

La motorisation est encore et toujours assurée par le moteur classique, auquel Trix nous a habitués depuis des années. Ce moteur a un roulement assez souple, mais fait beaucoup de bruit et du point de vue finesse de réglage, n'atteint pas les performances de la motorisation par cardans et d'un moteur disposé centralement. Bref: la technique Trix est robuste, mais manque de finesse. C'est dommage, car Trix dispose pourtant d'une excel-



lente motorisation, à savoir la SoftdriveSinus, qui équipe par exemple sa série 18 SNCB.

Deux roues du bogie moteur sont pourvues d'un bandage adhérent. La 2558 de Trix dispose ainsi de suffisamment de force de traction pour remorquer la plupart des trains en rampe. Comme c'est de règle chez Trix, les roues sont pourvues de bandages relativement épais; la 2558 n'a toutefois posé aucun problème en circulant sur notre réseau d'essais, alors qu'il est équipé de voies Peco code 75.

Cette loco est pourvue de phares réversibles, selon le sens de marche. A l'avant, on trouve les trois phares en 'A', tandis qu'à l'arrière brûlent deux phares rouges. Ces phares sont constitués de petites Leds blanches (à ton chaud) et rouges qui même sous une tension réduite, émettent déjà une belle luminosité. En mode digital sans décodeur (sur l'adresse '0'), tous ces phares sont allumés, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière. Sur le châssis est disposé un petit circuit imprimé pourvu d'une prise à 21 pôles, dans laquelle un décodeur Trix 66839 peut être enfiché.

Deux variantes

Le modèle en courant alternatif (réf. Märklin 37238) sort en livrée bleu foncé avec bande jaune continue, matricule 2551 et Bruxelles-Midi comme atelier d'entretien. Quant au modèle Trix (réf. 22357), il porte le matricule 2558 avec Anvers-Dam comme atelier, et porte une bande jaune interrompue sur les longs pans. La 2551 possède encore sa plaque de constructeur sur la caisse, mais sur la 2558, celle-ci n'est plus présente. La période d'utilisation de la 2558 Trix se situe entre 1993 et 2001 (elle fut ensuite mutée à

Anvers-Nord), tandis que la 2551 peut être utilisée entre 1976 et 1986 (des photos attestent que les bandes jaunes étaient certainement interrompues à partir de 1986).

Les deux modèles disposent de la même caisse; seule la livrée est différente. Et c'est précisément ici que cela coïncide... D'une façon logique, Märklin et Trix ont réutilisé la caisse de la série 25 précédemment produite, et cette locomotive était pourvue d'ouïes d'aération latérales à lamelles verticales. C'est très bien en ce qui concerne la 2558 de Trix, mais malheureusement incorrect pour la 2551 de Märklin, qui était encore pourvue à l'époque d'ouïes d'aération à lamelles horizontales (à l'exception de la 4^{ème} ouïe).

Sur le côté gauche de la locomotive (vu dans le sens de marche), les deux variantes sont pourvues d'un gros boîtier de contact avec câblot pour la marche en réversibilité. Sur la 2558 de Trix, ce boîtier n'a toutefois pas été peint et est en teinte plastique gris clair, ce qui est incompréhensible. Sur la 2551 de Märklin, ce même boîtier est quant à lui peint, mais... en jaune, ce qui est incorrect, puisque ces câblots n'ont été montés qu'après que les bandes jaunes de ces engins aient déjà été interrompues! Heureusement, ces boîtiers en plastique sont fixés sur la traverse de tête et sont faciles à enlever, pour peinture complémentaire...

Les deux modèles présentent encore quelques minimes différences de détails, certains étant inhérents au modèle des séries 22, 23 et 25, comme le boîtier disposé sous le pare-brise de droite, la commande des robinets de frein sur la traverse de tête

et les points de fixation pour l'échelle de toiture, qui devraient normalement se trouver au-dessus du matricule. Mais il ne s'agit que de petits détails, que nous relevons afin d'être exhaustifs.

En conclusion

La série 25-5 est un très beau modèle. L'aspect du modèle réel est bien restitué, grâce en bonne partie à la belle reproduction des matricules en acier inoxydable, et sa belle livrée bleue à bandes jaunes. La 2558 est utilisable de façon universelle, tant en tête de trains de marchandises que de voyageurs. S'il est fait abstraction de l'indication de l'atelier d'entretien, cette loco peut être utilisée dans cette livrée depuis le milieu des années '80 jusqu'à nos jours. A noter que ce modèle est également digne d'intérêt pour les modélistes néerlandais. Ce modèle de la 2558 est bien à l'échelle, à quelques détails près. Ceci étant, le prix est assez élevé, pour un modèle courant continu analogique.

Quant à la 2551 de Märklin, le modèle est un peu moins réussi que celui de la 2558, suite à la disposition des lamelles des ouïes d'aspiration, qui ne correspond pas à la livrée et à l'époque choisies. Par manque d'une caisse présentant des ouïes à lamelles horizontales, Märklin aurait dû opter pour une version plus récente (à l'instar de Trix) à bandes jaunes interrompues, une version qui aurait été bien plus correcte. Quant à savoir si le compromis choisi par Märklin est justifiable, pour un modèle d'environ 250 euros, la question reste ouverte...





Une nouvelle motorisation pour les séries **22-23-25-25.5** Trix

AVEC SES LOCOMOTIVES DES SÉRIES 22, 23, 25 ET 25-5, MÄRKLIN A PRODUIT DE TRÈS BEAUX MODÈLES SUR LE MARCHÉ. MAIS COMME LE MONTRÉ LE "TEST SUR RAILS" DE LA 25-5 PUBLIÉ DANS CE NUMÉRO, LA MOTORISATION DE CES LOCOS N'EST PLUS DE SON TEMPS. RAISON POUR LAQUELLE NOUS AVONS PRIS EN MAINS UNE SÉRIE 22 DE TRIX ET L'AVONS ÉQUIPÉE D'UNE NOUVELLE MOTORISATION SB MODELLBAU.

Le moteur Trix d'origine est robuste, mais très bruyant. Après toute une série d'essais infructueux pour réduire ce bruit (isolation et graissage supplémentaire), la décision a été prise de remplacer cette motorisation Trix par une SB Modellbau.

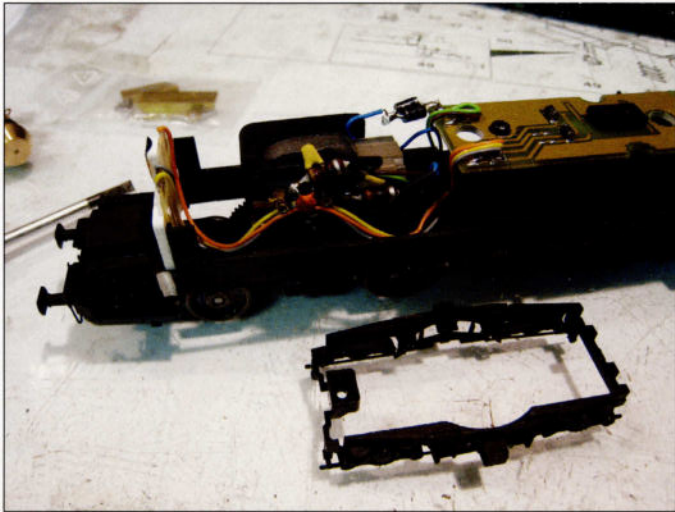
SB Modellbau est une firme allemande spécialisée dans la fabrication de moteurs de remplacement pour des modèles de grande série. Les moteurs sont livrés sous forme de set et sont constitués d'un moteur Maxxon ou Faulhaber d'excellente qualité, d'un volant d'inertie et de quelques pièces d'ajustement. Pour

les séries 22 à 25-5, SB Modellbau propose un set de remplacement sous la référence SB 29047. L'augmentation de rendement

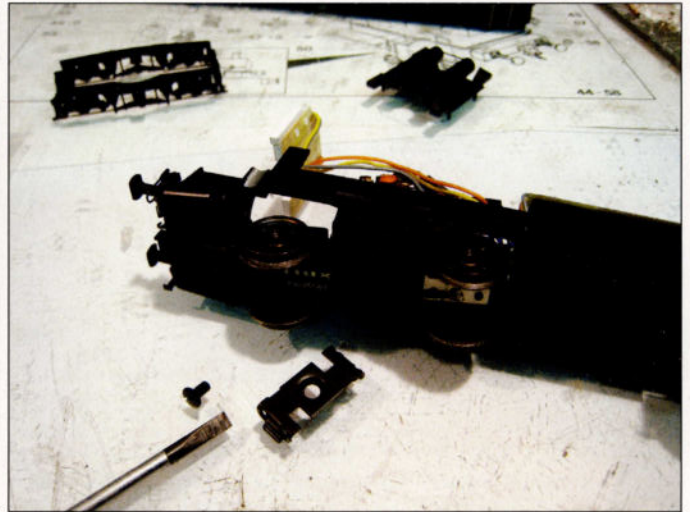
ainsi obtenue est vraiment saisissante et de plus, la transformation est bien plus simple qu'il n'y paraît.



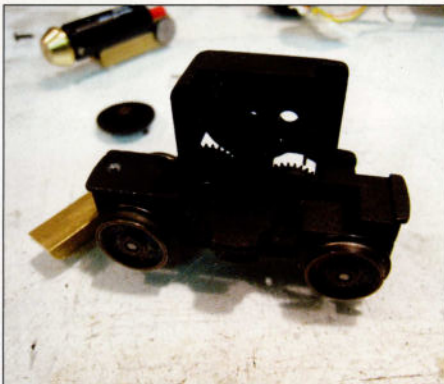
1 La motorisation de remplacement SB a spécialement été conçue pour la série 22 de Trix et ses variantes. Elle est constituée d'un moteur Maxxon avec volant d'inertie et d'un carter avec engrenages.



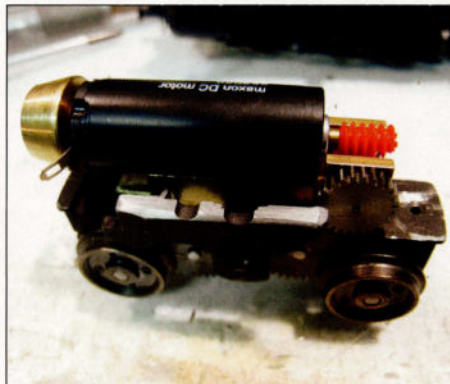
2 Pour commencer, il faut libérer le bogie. Pour ce faire, la partie en plastique doit être déposée. Il suffit de dévisser une petite vis pour désolidariser l'ensemble.



3 Ensuite, nous enlevons la plaque de garde du bogie. Dessouder quelques fils et le bogie est entièrement libre et prêt à être transformé.



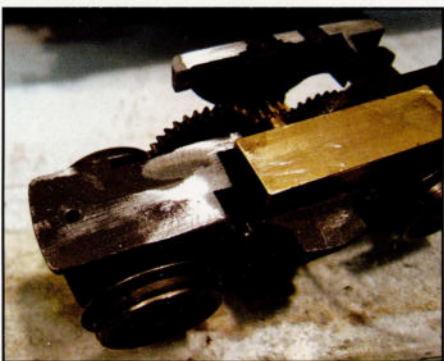
4 Voici le bogie totalement désolidarisé. Le travail de découpe peut débuter. Pour ce faire, nous avons utilisé un disque coupant monté sur une mini foreuse. Il est nécessaire de découper partiellement le carter moteur. La traverse de guidage du bogie doit rester indemne, sinon le bogie ne reposera plus correctement dans le châssis.



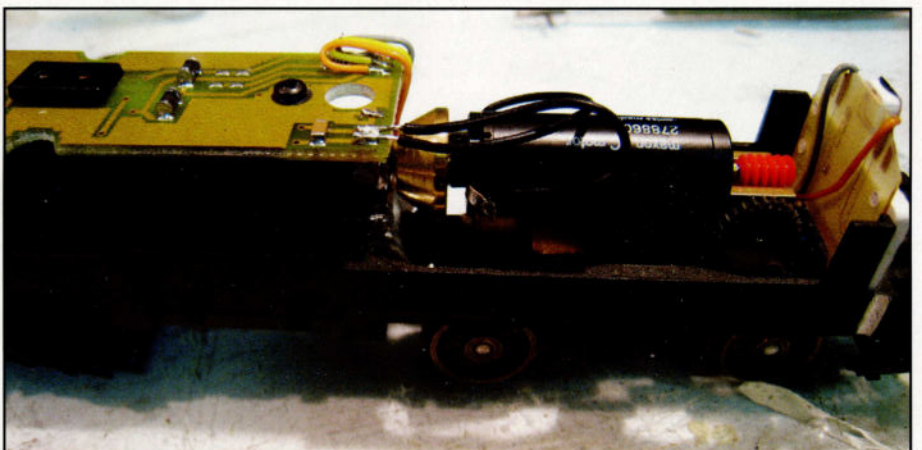
6 Ensuite, le moteur est collé par-dessus. Il doit être aligné sur l'axe longitudinal du bogie et les engrenages doivent présenter suffisamment de jeu. S'il tourne doucement et sans bruit, l'affaire est en ordre. Le bogie est maintenant prêt à être remonté.



7 Le châssis doit toutefois être légèrement modifié car le volant d'inertie ne dispose pas suffisamment d'espace. Cette opération est réalisée avec une mini foreuse. Quelques millimètres à peine doivent être éliminés.



5 Découpez avec soin et sans brutalité, c'est indispensable. Il est préférable de d'abord éliminer les engrenages. Cette opération est réalisée en chassant leurs petits axes hors du châssis avec un petit clou. Ces petits axes seront remplacés par les exemplaires fournis avec le set. Tout est déposé: il ne reste plus qu'à poncer et le nouveau moteur peut être monté. Ceci n'est pas difficile à faire, car il s'ajuste parfaitement. La pièce peut être collée avec de la colle instantanée. Il vous suffit de faire attention à ce que les engrenages aient un jeu suffisant: l'ensemble doit tourner doucement. Les nouveaux axes ne peuvent pas être grippés: un jeu minimal doit toujours être présent.



8 Le bogie peut maintenant être remonté. Regardez bien si tout bouge librement et raccordez les fils au moteur. Un petit parcours d'essai, un graissage et vous pouvez remonter le tout.

Notre loco est maintenant prête pour entamer une nouvelle carrière. Cette trans-

formation veut vraiment l'investissement. Ce set est disponible chez SB Modellbau sous la référence 29047. Pour plus d'infos, consultez le site web www.sb-modellbau.com

Texte & photos: Jan Nickmans



ROLDE – EEXT

L'histoire ferroviaire de la Drenthe en H0

AASSEN – LE CHEF-LIEU DE LA DRENTHÉ, UNE PROVINCE DES PAYS-BAS – UN PROJET DE MODÉLISME FERROVIAIRE ASSEZ UNIQUE EST EN TRAIN DE VOIR LE JOUR. APRÈS QUE DEUX AMIS MODÉLISTES – FOKKO FEENSTRA ET THEO MARIS – AIENT EU L'IDÉE DE REPRODUIRE EN H0 UN THÈME BIEN PRÉCIS ISSU DE LEUR ENVIRONNEMENT DIRECT, ILS ENVISAGÈRENT ASSEZ RAPIDEMENT LA PETITE GARE DE ROLDE, DANS LA PROVINCE DE DRENTHÉ. MAIS QUE FAIRE QUAND UN TEL PROJET EST ACHÉVÉ ? VOUS CONSTRUISEZ UNE AUTRE GARE, ET PUIS ENCORE UNE AUTRE, ETC. ET C'EST AINSI QUE PETIT À PETIT, L'ANCIENNE LIGNE FERROVIAIRE RELIANT ASSEN À GASSELTERNIJVEEN, EXPLOITÉE JADIS PAR LA COMPAGNIE NOLS (NOORD OOSTER LOKAAL SPOORWEG) A VU LE JOUR, EN MODÈLE RÉDUIT.

La NOLS débuta en 1901 par la pose de la voie entre Zwolle et Delfzijl, via Emmen, Gasselternijveen, Stadskanaal et Zuidbroek, des antennes étant également prévues vers Almelo, la frontière allemande et Assen. La

section Gasselternijveen – Assen, qui a servi de modèle pour Theo et Fokko, a été ouverte au trafic le 15 juin 1905. On trouvait successivement le long de cette ligne la gare de Gasselternijveen, la halte de Gasselte, la

gare de Gieten, les points d'arrêt d'Eext et d'Anderen et les gares de Rolde et d'Assen. Les points d'arrêt n'étaient rien d'autre qu'un sentier rehaussé en gravier aménagé le long de la voie et agrémenté d'un petit abri. Les haltes comptaient au minimum une voie de garage, tandis que sur le quai se trouvait un véritable bâtiment, avec salle d'attente et bureau pour le chef de halte. Les bâtiments de gare de Gasselternijveen, Gieten et Rolde comptaient un vestibule avec accès à la salle d'attente et au quai, un local pour la distribution des billets, un espace pour les bagages et l'habitation du chef de gare. Si vous désiriez





L'ancien bâtiment de gare a été conservé le plus authentique possible du point de vue historique par ses propriétaires actuels. Le balcon a été installé en 1921 par le chef de gare de l'époque et décore encore le bâtiment de nos jours.

Le bâtiment de la gare de Rolde est du type NOLS de 3ème classe. Lors de sa construction en 1915, seul le mur de façade Ouest fut plâtré. De nos jours, les murs du côté 'rue' et ceux du côté 'Ouest' sont entièrement plâtrés.

Le bâtiment de Rolde est encore le seul grand bâtiment de gare de la NOLS qui subsiste dans la province de Drenthe, raison pour laquelle il se trouve inscrit à la 'Stichting Industrieel Erfgoed Noord-Nederland', dans le but de préserver ce bâtiment d'une démolition éventuelle.

manger ou boire quelque chose, il fallait vous rendre au buffet, situé dans la rue de la gare. Éléments caractéristiques des bâtiments de gare de la compagnie NOLS: leur aménagement asymétrique et le nom des gares repris sur des petites faïences de couleur. Les bâtiments de gare de la NOLS furent conçus par Eduard Cuypers (1859 – 1927), un neveu du célèbre P.J.H. Cuypers. Bien que E. Cuypers ait adopté un schéma précis pour les gares de la NOLS, il est impossible de classer strictement les bâtiments, vu qu'au sein d'un même type, différents aménagements coexistaient.



A Assen, la NOLS ne disposait pas d'un bâtiment de gare en propre, mais bien d'un site de garage avec plaque tournante de 13,5 m de diamètre et une petite remise pour locomotives, à simple voie. Ce site disposait en outre d'un parc à charbon et d'un stock de bois de chauffe. Pour l'approvisionnement en eau, un château d'eau jouxtait le bâtiment de gare. La remise à locomotives fut peu utilisée et servit dès 1926 comme magasin et atelier pour le service 'Voies et Travaux'. L'exploitation des lignes de la NOLS fut confiée dès leur ouverture à la 'Maatschappij tot



Les noms de gare étaient repris dans une petite baie faite de faïences colorées sur les façades des bâtiments, au dessus des portes menant au vestibule. La gentillesse des propriétaires actuels du bâtiment a permis au photographe de réaliser ce cliché depuis leur jardin.



Les chemins de fer introduisirent le concept 'De porte à porte' au moyen de véhicules spéciaux. L'installation de chargement et de déchargement des véhicules ATO a été réalisée par Fokko Feenstra en profilés de laiton.

Le truck et le châssis de la remorque sont en styrène.

A proximité immédiate du cimetière de Rolde se trouvent deux tombes préhistoriques; les

dolmens ont été érigés vers 3.000 ans avant J-C. Une copie au 1/87ème d'une telle curiosité archéologique se devait de figurer sur ce réseau modèle. .



Exploitation van Staatsspoorwegen' (mieux connue sous l'abréviation 'SS'). A partir du 1er janvier 1917, elle devint les Nederlandse Spoorwegen, après fusion avec la HSM. La naissance officielle des NS (Nederlandsche Spoorwegen) eut lieu le 1er janvier 1938.

En mai 1935, le point d'arrêt d'Anderen fut fermé, et dès le 14 mai 1939, le service 'voyageurs' fut suspendu sur l'ensemble de la ligne, de façon temporaire, toutefois: un an plus tard, l'Allemagne envahissait les Pays-Bas et le service 'voyageurs' reprenait: les trains circulèrent à nouveau jusqu'à la grève des chemins de fer de septembre 1944. Après la guerre, des trains de voyageurs se remirent à circuler à partir du 3 septembre 1945, pour cesser cette fois définitivement à partir du 4 mai 1947. Après la guerre, il n'était déjà plus fait arrêt à la halte d'Eext. Ceci étant, cette ligne ne connut jamais un trafic intense. A la fin de la première année d'exploitation, cinq trains circulaient par jour dans les deux directions. Dans les années '20, ce nombre était de huit trains par jour, qui fut réduit à quatre après la guerre. Outre les marchandises habituelles, le trafic 'fret' était principalement constitué de pommes de terre pendant la saison de la récolte et de bétail et de viande vers l'abattoir Udemà à Gieten. Il s'agissait parfois aussi de transports lourds, comme les transformateurs et les disjoncteurs destinés au poste de transformation 100 kV aménagé en 1935 à Gasselte par la



PEB (la Provinciaal Energie Bedrijf). Au cours des années '60, beaucoup de matériel destiné à la construction des routes transita via la ligne Stadskanaal – Assen, après quoi le trafic marchandises prit fin, petit à petit. Pour Eext et Rolde, ce fut terminé le 4 novembre 1968 et pour le reste de la ligne, en date du 28 mai 1972. Les tous derniers trains transportèrent du matériel pour le compte de la Gasunie. La ligne fut déposée en 1978.

Rolde

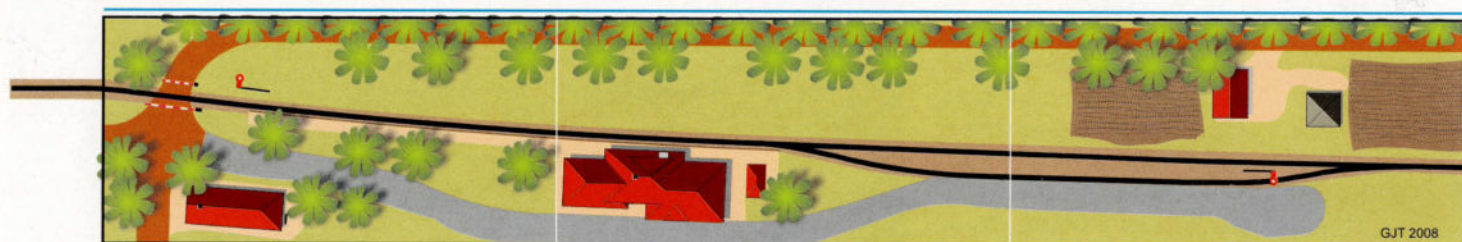
Comme déjà dit, Theo et Fokko envisageaient un projet à échelle réduite. Une des raisons était de montrer à leurs collègues modélistes du club d'Assen qu'il était aussi possible d'obtenir des résultats réalistes, même avec des techniques simples, peu d'espace disponible et des moyens limités, tant financiers que matériels. Le choix se posa sur Rolde, car l'ancien bâtiment de gare s'y trouvait en-



EEXT

← Gasselte

autres →



GJT 2008

Douane

Bâtiment de la halte

Bâtiment de la halte

core et pouvait être photographié. Au cours de leur séance de prise de photos, Theo et Fokko furent chaleureusement accueillis par les habitants actuels de la gare, qui disposaient encore des plans originaux du bâtiment, de l'annexe postale, de l'édicule des toilettes et de l'ensemble du site, le tout à différentes époques! Nos deux amis furent en outre aidés par des photos souvenirs et de famille, dans leur projet. Depuis son ouverture en 1905, le site fut à

plusieurs reprises modifié et étendu pour devenir une véritable gare de croisement, avec deux voies de déchargement pour wagons de marchandises. Pour réaliser le plan des voies, une superficie plus importante que celle imaginée par Fokko et Theo s'avéra nécessaire: un peu moins de cinq mètres, alors qu'ils n'avaient tablé que sur la moitié... En raccourcissant les voies marchandises, il fut toutefois possible de disposer tout le site tel qu'il existait vers 1935 sur trois modules de

120 cm sur 60 chacun, sans réduire pour autant l'effet visuel.

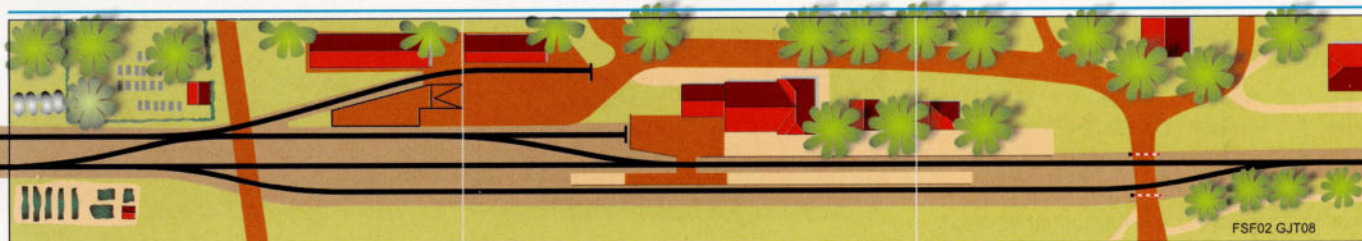
La halte d'Eexter

Après que Fokko Feenstra et Theo Maris aient reproduit la gare de Rolde à l'échelle H0, ils décidèrent de s'attaquer à la gare suivante de la ligne. Comme il s'agissait de la halte d'Anderen qui n'était constituée que d'un simple abri, ils passèrent outre et s'arrêtèrent à la halte d'Eext, plus connue lo-



ROLDE

← autres Hunebed Cimetière Marchand de charbon Entrepôt Assen →



Entrepôt

Cour en remblai

Bâtiment de gare

Retirade

calement sous le nom d'Eexterhalte'. Lors de l'ouverture de la ligne, Eexter – tout comme Anderen – n'était rien de plus qu'un simple point d'arrêt avec abri, mais à l'initiative de la coopérative agricole, une voie de chargement pour marchandises fut posée à Eext en 1924, tandis qu'un bâtiment fut érigé, ce dernier différant totalement du style jusqu'alors suivi à la compagnie NOLS. Cette halte fut conçue dans le style de l'école d'Amsterdam, un courant d'architecture qui était dans le

vent à l'époque. Cette raison fut jugée suffisante par nos deux amis modélistes pour choisir la 'Eexterhalte' comme prochain projet à réaliser, malgré le fait que le tracé des voies comptant une seule voie de passage et une unique voie de déchargement ne représentait pas grand-chose. La situation de cette halte en faible courbe et le passage à niveau y attendant rendait cette configuration intéressante à reproduire. La situation de ce croisement à proximité d'une ancienne bar-

rière de péage ayant également servi de café était également intéressante. Pour reproduire cette situation sur les modules, les réalisateurs ont dû quelque peu adapter la réalité, sans que cela ne mette en péril le réalisme de l'ensemble. Ceci vaut également pour les arbres. A l'époque d'avant-guerre, les environs de la gare étaient quasi dénudés et ainsi peu intéressants à reproduire. C'est la raison pour laquelle une double rangée d'arbres a été plantée le long du chemin qui



Un point d'arrêt n'offre pas beaucoup de possibilités pour un réseau modèle. Quoique... Ca dépend de la motivation: Fokko Feenstra et Theo Maris ont reproduit la halte d'Eexter le plus fidèlement possible au 1/87ème, avec beaucoup de plaisir.

mène d'Eext à Rolde, et qui court à l'arrière des modules: ces arbres constituent un arrière-plan idéal.

Gasselte

Actuellement, la troisième gare est en chantier: il s'agira de celle de Gasselte. Le bâtiment de cette halte a été démoli en 1969, mais l'ancien site est encore bien reconnaissable, ne serait-ce que parce qu'il est encore utilisé comme sentier de promenade, comme le restant de l'ancienne ligne, d'ailleurs. Pour maintenir l'assiette de la voie le plus possible à un niveau constant, un déblai fut creusé à hauteur de Gasselte dans le 'Hondsrug', appelé 'le ravin' par la population locale. Le site de Gasselte se situait intégralement dans ce déblai, qui était franchi en direction de Gasselternijveen par un viaduc en acier. Ce viaduc, qui repose sur des piliers maçonnés et des culées de terre, existe toujours et forme une belle terminaison pour le réseau en devenir. Cette fois, les constructeurs n'ont pas fait de concessions en longueur, ce qui fait



L'ancien bâtiment de la halte d'Eext, vu du côté rue. Après la fermeture de la ligne, ce bâtiment a été réutilisé comme habitation et bureau du camping 'De Schaopvolte'. De nos jours, il fait toujours office de réception.

que tout l'ensemble du site – qui ne compte pourtant que quatre voies – s'étend sur sept modules...

La base

La gare de Rolde et la halte d'Eext sont chacune assemblées sur trois modules de 120 cm sur 60, ce qui les rend aptes à être transportés vers des lieux d'exposition. Ces modules sont

constitués d'un châssis et d'une plaque en multiplex: une construction simple et solide, qui a fait ses preuves. Sur la plaque de base se trouve une autre plaque plus meuble dans laquelle les contours du paysage ont été apposés, en y découpant des fossés et la pose de remblais pour les quais et les rues. Pour la réalisation des rues, différentes méthodes ont été suivies pour les deux projets.



Sur Rolde, la rue est constituée d'argile dans laquelle les pierres ont été gravées individuellement. Pour l'aire de déchargement, des parties d'argile ont été coulées dans des moules en silicone. Le revêtement des quais est constitué de plaques de plastique Slaters. Les chemins faits de briques rouges sur les modules d'Eexterhalte sont réalisés avec de l'argile Das, dans laquelle le motif des pierres

a été gravé au moyen d'un bout de gaze. Les chemins caillouteux sur ces modules sont des plaques de mousse Fallier.

Les rails et aiguillages sont des Peco code 75, peints bien entendu en teinte rouille, pour le réalisme. La motorisation des aiguillages est assurée par des moteurs Peco directement disposés sous les aiguillages concernés. Les voies reposent sur un lit de ballast de fin gra-

vier blanc et beige issu de la gamme Busch, traité avec de la peinture rouille fortement diluée. L'installation électrique est constituée d'un simple transfo et de quelques interrupteurs pour les sections isolées électriquement et le basculement des aiguillages. Tout est donc analogique et simple; il n'en faut pas plus pour un tracé de voies aussi simple. Des profilés en acier ont été posés sur les piliers



Les bâtiments

La reproduction la plus fidèle possible d'une gare implique que tous les bâtiments doivent être 'faits maison'. Les bâtiments sont constitués d'un squelette de plaques de styrène dont l'épaisseur varie entre 1 et 2 mm. Pour les parois extérieures, des plaques Slaters à motif de briques à l'échelle N ont été choisis. Les joints en ciment des plaques Slaters ont la bonne mesure et les dimensions des briques à l'échelle N correspondent mieux aux dimensions des véritables briques utilisées aux Pays-Bas. Le montage de deux épaisseurs provoque la courbure des murs, après séchage. Pour éviter ce phénomène, les bâtiments sont pourvus intérieurement de parois intérieures et de plafonds. Le résultat est une construction solide, mais suite au collage des façades et du toit, l'aménagement intérieur n'est plus visible que par les fenêtres. Pour les cheminées, les gouttières, les tabatières, etc. des

plaques Slaters ont également été utilisées. Les tuiles proviennent de Kibri et d'Auhagen, la construction du toit du bâtiment de la halte d'Eext ayant constitué un véritable casse-tête pour ses concepteurs. Ce toit a été d'abord découpé dans du fin carton et ensuite assemblé. Ces parties cartonnées servant de patron, les véritables pièces ont alors été découpées dans des plaques de toiture. Le fin détaillage du côté rue de l'ancienne douane à Eext a également provoqué quelques nuits blanches à ses concepteurs.

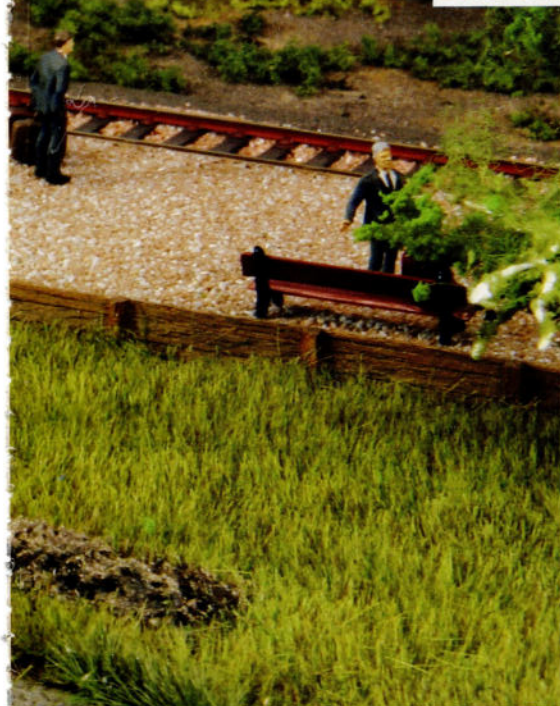
En comparaison, l'entrepôt de messageries attenant à la gare de Rolde et les bâtiments annexes ont été beaucoup plus faciles à confectionner. Pour ce faire, ce sont cette fois des plaques Evergreen à motif de planches qui ont été utilisées. Le parc à charbon situé le long du site de déchargement à Rolde a été confectionné au moyen de chevrons en styrène, qui ont été traités afin qu'ils res-

arrière sur lesquels les bacs des modules reposent. Pendant les expositions, des supports de planches peuvent y être fixés, auxquels la frise et l'éclairage peuvent être suspendus à leur tour. Entre le bord du module arrière et la plaque d'arrière-plan, un espace de quelques centimètres a été aménagé, afin que la transition avec cette plaque de fond soit moins perceptible. Cet effet est encore accentué par la plantation devant l'arrière-plan de quelques arbres et buissons.



Les lettres 'PTT' sur les tentes du service de la téléphonie faisaient l'objet d'un jeu de mots aux Pays-Bas, faisant référence à la lenteur à la tâche des fonctionnaires, raison sans doute pour laquelle les PTT y sont devenus la 'KPN'...

Le clapier à lapins disposé derrière l'ancienne douane a été assemblé avec du styrène et un bout de voile de gaze. Dans la paille faite de feutre déployé, quelques 'Géants de Flandre' gambadent gentiment...



semblent extérieurement à du bois. Les parois extérieures ont été réalisées en lattes de bois, provenant d'une ancienne jalousie. Le toit ondulé a été confectionné au moyen de matériau Evergreen préformé.

La finition

Pour la finition du paysage, beaucoup de Wildgras d'Heki a été utilisé, ainsi que des bouts de tapis herbeux Auhagen et différents matériaux de Woodland Scenics. Les grands arbres sont constitués d'un tronc et d'une structure de branches faite de fin fil de cuivre, sur lequel un mélange de peinture, de terre et de colle pour bois a été apposé. Le feuillage est constitué d'Heki Flor et de foliage Woodland Scenics. La rangée arrière d'arbres sur le module de la halte d'Eexter ne présente des branches que vers l'avant, de façon à pouvoir les disposer plus près de la paroi arrière. Les branches sont principalement constituées

d'écume de mer, d'Heki Flor et de matériaux Anita Decor. Des éléments naturels ont également été utilisés, comme des épines de bogues de marrons pour les branchettes des haies, sur les modules de Rolde.

Les deux modélistes sont réputés pour leur souci du détail, raison pour laquelle on ne trouve aucun truc électronique, des réalisations existantes ayant servi d'inspiration. Rolde s'est vu décoré du lit de la rivière locale et du cimetière de l'endroit. Le long du chemin, une caisse est en cours de chargement sur un camion ATO 'fait maison', tandis qu'un agriculteur essaye de faire monter un taureau arrivé par le train dans une bétailière. Sur le chemin de la halte d'Eexter, on y note une fameuse activité. Des troncs d'arbres sont transbordés d'un camion sur un wagon au moyen d'une grue Fuchs. Ceci étant, il vous faudra chercher longtemps après un second modèle de camion... Tout comme les autres présents sur les

Les barrières du passage à niveau d'Eext semblent constituer une indication pour le prochain projet de Fokko et de Theo...

autres réseaux modèles, il a été assemblé par Fokko Feenstra lui-même. Le long de la rue de la gare, les PTT sont en train de réparer un câble téléphonique. Et avez-vous déjà aperçu les cages à lapin? Prenez le temps d'examiner tous les détails de ce réseau modèle à notre prochaine 'Grande Expo de modélisme' qui se tiendra les 25 et 26 octobre prochains à la Nekkerhal, à Malines. Vous y verrez qu'il n'est pas nécessaire de disposer d'un grand emplacement et d'un trafic ferroviaire intense pour créer un spectacle attractif...

Texte, photos & illustrations:
Gerard Tombroek



La 90.026 de Roco

DE FAÇON TOTALEMENT INATTENDUE, ROCO VIENT DE SORTIR SA BR 57 BIEN CONNUE, UNE G10 DES CHEMINS DE FER PRUSSIENS, DANS SA VARIANTE BELGE DU TYPE 90. MALHEUREUSEMENT PRODUITE EN SÉRIE TRÈS LIMITÉE, CE NOUVEL APPOINT COMPLÈTE TOUTEFOIS DE FAÇON OPPORTUNE SA COLLECTION DES LOCOMOTIVES À VAPEUR DÉJÀ REPRODUITES EN MODÈLE RÉDUIT.





Un peu d'histoire

On a déjà souvent évoqué les locomotives allemandes qui ont repris du service aux Chemins de fer belges, après la Première Guerre mondiale. Il est toutefois devenu temps de dissiper un malentendu tenace. On parle toujours des dispositions du Traité de Versailles, selon lesquelles l'Allemagne se vit contrainte de payer des dommages de guerre à (entre autre) la Belgique. Et à chaque fois, il est avancé que ces locomotives cédées faisaient partie des dispositions de ce traité. C'est vrai en partie, mais n'oublions pas qu'il ne s'agit pas de locomotives 'Armistice'. Il y a en effet une grande différence entre les dispositions prises lors de l'Armistice du 11 novembre 1918 et les clauses du Traité de Versailles en 1919, à l'occasion duquel l'Allemagne a été reconnue responsable des dégâts provoqués par la guerre qu'elle avait menée. Et ces dégâts se devaient d'être dédommages. La plupart des locomotives tombaient en réalité sous les dispositions de l'Armistice, à savoir au point VII, qui traitait des voies et des moyens de communication, des chemins de fer, des voies d'eau, des routes, des ponts, des installations de téléphonie et de télégraphie. Il y est fait clairement mention que l'Allemagne devait céder à la Belgique, la France, au Grand-Duché de Luxembourg et à l'Alsace-Lorraine un total de 5.000 locomotives et 15.000 wagons en bon état et ce, dans un laps de temps d'une période convenue de 31 jours. Donc, bien avant le Traité de Versailles... Et pourtant, nous nous posons encore des questions au sujet de quelques-unes de ces locomotives – qui font l'objet du présent article – et qui n'ont été livrées qu'en 1922, à l'état quasi neuf.

La G10 de la KPEV, la 'Königliche Preussische Eisenbahn Verwaltung', est en fait un engin de compromis. Suite à la reprise du trafic marchandises au début du XXème siècle, la nécessité de disposer de locomotives plus puissantes se fit jour, raison pour laquelle la KPEV fit construire une nouvelle loco, la G8.1 (future type 81 belge). Simultanément, la masse par essieu de cette loco passa de 15 à 17 tonnes. La KPEV n'était toutefois pas prête avec la superstructure de leurs lignes: la G8.1, avec sa masse par essieu de 17 tonnes, ne pouvait pas circuler sur toutes ses lignes, car elle était trop lourde. Il fut donc nécessaire de concevoir une locomotive capable de remorquer un train de marchandises lourd (jusqu'à 1.000 t) à l'instar de la G8.1, mais ne dépassant pas la limite de charge de 15 tonnes/essieu. A court terme, il ne restait plus qu'à construire une locomotive à cinq essieux accouplés, sur base de plans revus. C'est ainsi que sur base d'une T16 – une loco-tender à cinq essieux (future type 98 belge), une nouvelle locomotive à tender séparé vit le jour. La chaudière était toutefois celle de la P8 (future type 64 belge) ainsi que son abri du machiniste. La G10 peut donc être considérée comme étant le fruit d'un mariage entre une T16 et une P8.

Au total, 45 locomotives de ce type furent cédées aux chemins de fer belges. Elles ne furent pas toutes conservées, car les tableaux d'effectifs au 1er janvier 1921 ne reprenaient déjà plus que 34 de ces locos. Des 45 à l'origine, 11 ont très rapidement été cédées au Chemin de fer du Prince Henri, au G-D de Luxembourg. Lors de l'inventaire de 1925, on ne trouvait plus que 32 de ces locos. Deux locos furent garées avant 1926 et ferrailées. Au cours

de la Seconde Guerre mondiale, toutes les machines restantes furent rapatriées vers l'Allemagne, où elles furent disséminées à travers tout le réseau. Après les Hostilités, la SNCB put en récupérer 29. Parmi celles-ci, quatre étaient dans un tel mauvais état qu'elles n'étaient plus réparables et furent directement ferrailées. Un total de dix engins avait en outre été abandonné sur le réseau belge par les armées allemandes en retraite. Ces dix engins furent considérés comme butin de guerre et immédiatement mis en service sur le réseau belge. Elles se virent attribuer les matricules des locomotives disparues. Ces dix locos accomplirent toutefois peu de services en Belgique. En juin 1950, elles furent en effet restituées à la Deutsche Bundesbahn (DB). Mais les autres locomotives belges n'en avaient plus pour longtemps: la plupart d'entre-elles ont été retirées du service en 1952 ou radiées. Les derniers exemplaires disparurent en juin 1953.

La 90.026

Cette loco, construite par Hanomag (n° de constructeur 8766) en 1918, fut mise en service à la Eisenbahndirection Essen sous le matricule 5406. En 1919, cette loco fut cédée à l'Etat belge. Lors de la renumérotation de 1925, elle reçut le matricule 9026. Le 28 février 1941, elle reprit le chemin de l'Allemagne, où elle échoua à la Eisenbahndirection Münster. Après les Hostilités, cette loco fut retrouvée en Allemagne et restituée à la Belgique en date du 27 août 1945. Lors de la renumérotation générale du 1er janvier 1946, la 9026 devint la 90.026 et fut attribuée à la remise d'Anvers-Dam. Elle fut radiée des écritures le 18 juin 1952 et disparut chez le ferrailleur. Si vous faites

l'acquisition de cette loco, dites-vous bien qu'elle n'est donc utilisable qu'au cours d'une période limitée de sept ans. Ou bien vous ne vous préoccupez pas de la répartition en époques, mais çà, c'est un autre problème...

Le modèle Roco

Le modèle de la 90.026 de Roco est solidement emballé dans une boîte caractéristique bleue entièrement faite de carton, au logo Roco. Vous trouverez à l'intérieur une couche de protection en mousse aux formes de l'engin, ce qui permet de le préserver des chocs lors des transports. De nombreuses informations sont déjà reprises sur la boîte. On y trouve le côté 'avant' et la référence de catalogue, la société ferroviaire à qui appartenait la loco, et le matricule sous lequel elle a servi. La face latérale nous signale que cette loco est pourvue d'une fiche à huit pines pour décodeur.

Dans la boîte, on trouve en outre un mode d'emploi et des indications d'utilisation, établis en allemand, en anglais et en néerlandais. Les dessins repris sur ce guide sont suffisamment clairs. On trouve encore deux petits sachets contenant quelques pièces, comme un machiniste et un chauffeur, qui sont toutefois amputés, puisque seul leur tronc dépasse de la fenêtre de l'abri. On y trouve également un coupleur d'attelage, un conduit lumineux de réserve, des boyaux à air et un autre modèle de lanterne. La lanterne fournie conjointement est correcte, mais sa poignée est un peu grossière. Elle peut toutefois facilement être remplacée par l'autre lanterne.

La livrée et le marquage

Ce modèle reproduit une locomotive belge, ce qui implique que les teintes principalement utilisées sont le vert et le noir. Ces teintes sont très bien rendues, même s'il est impossible de dire s'il s'agissait bien des teintes exactes. Quant à nous, elles nous semblent jolies et correctes. D'ailleurs, les locomotives à vapeur préservées à la remise de Louvain présentent également des nuances différentes de vert. Et qui pourrait encore le dire avec certitude, quarante ans après la fin de la traction vapeur en Belgique...?

De jolis filets de peinture noire et jaune sont apposés sur l'abri du machiniste et sur le tender: il s'agit d'un élément de décoration datant des années trente. Quant à savoir si ces attributs étaient encore de mise après la Seconde Guerre mondiale, il devient également difficile de trancher cette question. Les photos connues de ce type d'engins n'en donnent pas une image claire. Ceci étant, ces filets sont très jolis et très finement apposés.

Quatre cercles de chaudière de teinte cuivre sont apposés. Les bielles sont soulignées de rouge. Cette disposition était très fréquente, pas seulement sur des locomotives belges, mais aussi sur les locomotives allemandes. Les inscriptions sont de teinte chamois et disposées aux endroits ad hoc. La remise est mentionnée (FNDM, pour Anvers-Dam), ainsi que l'endroit et la date de la dernière révision: FAZ (Salzinnen), le 13.03.46. Le seul point négatif concerne le matricule apposé à l'arrière du tender: il est trop petit. En outre sur les locomotives belges, il ne figurait pas sur une plaque, mais était peint

à même la caisse, et la plupart du temps avec des chiffres de la même taille que ceux présents sur la boîte à fumée.

La finition de la 90.026

Cette locomotive est très bien achevée et tous ses attributs y figurent. On y trouve ainsi les soupapes de sécurité, le sifflet, les soupapes de chaudière, la pompe à air, la pompe d'alimentation et les sablières. Tous ces éléments ne sont toutefois pas fixés au bon endroit. Ceci peut s'expliquer par le fait que cette loco, à quelques années de sa radiation, avait déjà subi pas mal de modifications. Mais il y a un 'mais'. Il existe une belle photo de notre 90.026, d'où l'on peut en déduire que les soupapes de sécurité sont bien à leur place, mais que le sifflet est situé trop à l'avant. La sablière (dont il manque les mains courantes) est correctement disposée sur le second segment de chaudière, tandis que le dôme de vapeur se trouve sur le premier segment. Tout ceci serait correct si pour l'une ou l'autre raison, les conduites menant au dôme de vapeur ne manquaient pas à l'appel. Or, ces conduites sont nettement visibles sur la photo de la 90.026. Quant à la cloche à vapeur, elle est superflue, les locos belges n'en disposant pas. Celle-ci est toutefois facile à enlever. Le long du flanc droit, la pompe à air avec son cylindre à vapeur à basse et à haute pression est bien visible sur le tablier. Cette pompe est reliée correctement à des conduites. Derrière cette pompe, on voit la tringle de changement de marche. Sur notre modèle, elle était pliée, ainsi que sur les autres modèles avec lesquels nous avons pu comparer. Il s'agit peut-être d'une erreur de production.



de commande de la vanne de remplissage d'eau: cette tringle n'est pas visible sur la photo de la 90.026.

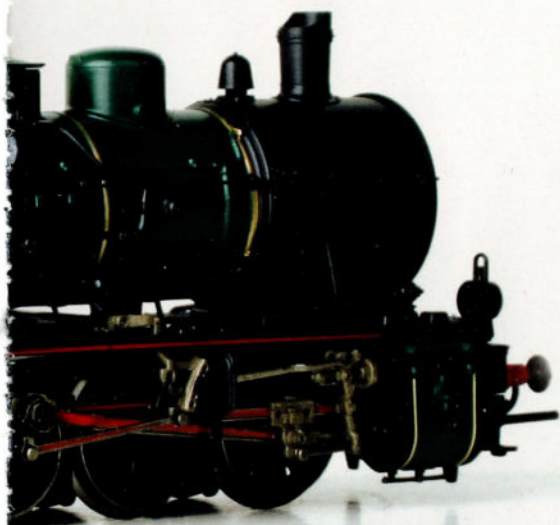
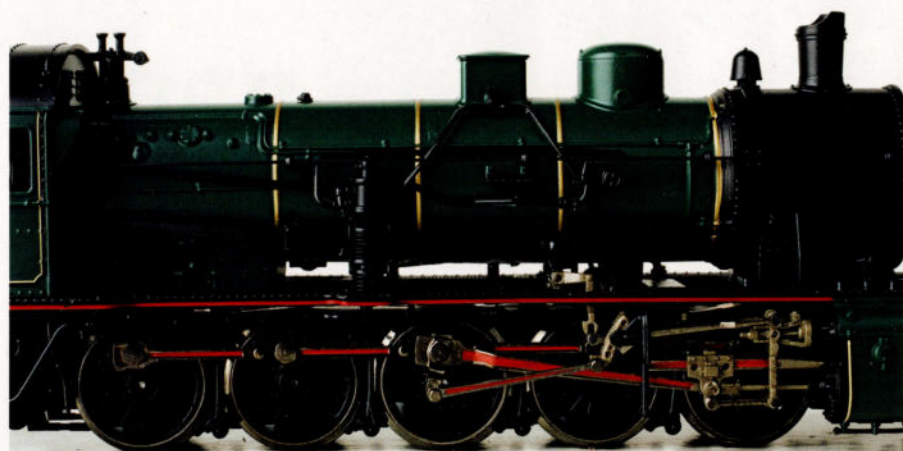
La motorisation et ses qualités

Ce modèle Roco est pourvu d'un moteur tournant doucement, d'un type à châssis ouvert. Ce moteur est disposé dans le tender et n'est pas pourvu d'un volant d'inertie. Il entraîne les deux essieux extrêmes du tender au moyen de deux vis sans fin. Les roues de ces essieux extrêmes sont toutes pourvues de bandages adhérents, ce qui procure un effort de traction suffisant à cette loco. La prise de courant se réalise via quatre des cinq essieux de la loco, ce qui garantit un roulement souple sur la voie et les aiguillages. Nous nous sommes toutefois demandé pourquoi l'essieu médian de cette loco avait été pourvu de bandages adhérents: cela n'a aucun sens, évidemment. Quant à la vitesse maximale de l'engin, elle est beaucoup trop élevée. Ces locos circulaient en réalité à la vitesse maximale de 55 km/h. Le modèle Roco roule beaucoup plus vite sur un réseau analogique. Mais on peut remédier à ce problème. A sa sortie d'usine, ce modèle est pourvu d'un connecteur pour décodeur à huit pines. Cette loco peut donc facilement être rendue digitale et la vitesse maximale pourra être parfaitement dosée, ce qui permettra d'utiliser ce modèle comme il se doit, à savoir lentement, en tête de trains de marchandises.

En conclusion

La 90.026 de Roco est devenue une version bien réalisée d'une locomotive belge, exception faite de quelques points de détails. Pour la réaliser, Roco s'est basé sur sa version de la KPEV (réf. 62222), une loco réalisée plus simplement que le modèle de la BR 57, et donc plus facile à transformer. Un point positif est constitué par le prix de ce modèle: nous avons pu l'acquérir pour moins de 160 euros. C'est une affaire pour une telle locomotive à vapeur, belge et d'un haut niveau de finition. Un point négatif est constitué par sa faible disponibilité: à peine 200 exemplaires en ont été réalisés, et ils seront sans doute très vite vendus. L'un dans l'autre, il s'agit quand même d'une belle initiative de l'importateur français de Roco. Si d'aventure, Roco disposait encore d'un châssis pour une P8, il en possède déjà également l'abri et la chaudière, grâce à ce modèle de la type 90.

Texte & photos: Guy Holbrecht



Sur le flanc gauche de la loco, on peut y voir le réchauffeur Knorr et la pompe d'alimentation de ce réchauffeur. Comparés à la photo, ces éléments sont disposés aux bons endroits et pourvus des conduites et soupapes correctes. Sur la boîte à fumée, on peut voir le support de la dynamo. Cette dernière n'est toutefois pas présente à cet endroit, et c'est bien comme correct. Une cheminée est bien entendu présente au-dessus de la boîte à fumée, et elle est du type belge, à savoir avec visière, comme c'était le cas en réalité. La lanterne belge typique manque sur la boîte à fumée. Les fanaux présents sur cet engin sont de modèle allemand, une manière de faire que l'on retrouve sur la plupart des locomotives allemandes repeintes en livrée belge. La main courante au-dessus de la boîte à fumée manque, mais il ne s'agit que d'un détail. Sur le tender, nous avons par contre repéré un détail superflu, à savoir la tringle

'Une brique dans le ventre' (*) (1^{ère} partie)

(*) Se dit des candidats bâtisseurs, en Belgique...

CES DERNIÈRES ANNÉES, SONT APPARUES SUR LE MARCHÉ PLUSIEURS MAQUETTES ARTISANALES QUI SE DISTINGUENT PAR UNE AMÉLIORATION CONSIDÉRABLE DE L'APPARENCE DE LEURS BRIQUES PAR RAPPORT À CELLES DES KITS TRADITIONNELS. LA BELGIQUE N'EST PAS EN RESTE AVEC, NOTAMMENT, LES NOUVEAUTÉS DE KIT NORD ET DE PB MODELS PRÉSENTÉES RÉCEMMENT DANS CES COLONNES (VOIR N°63 ET N°64). IL Y A AUSSI L'ARTISAN BISONTIN GILLES GROSJEAN (ÉPURE) PRÉSENTÉ DANS LE N°66, QUI NOUS PROPOSE DES BRIQUES STRICTEMENT À L'ÉCHELLE, EN S'INSPIRANT D'UN ARTICLE DE FOND PARU AUTREFOIS DANS LOCO REVUE, SOUS MA SIGNATURE. VOICI UNE REFONTE DE CET ARTICLE UN PEU ANCIEN, REMIS AU GOÛT DU JOUR.

Avec la modernité et les lignes nouvelles, nous voyons surgir aujourd'hui un paysage ferroviaire où le béton et le métal règnent sans partage. La brique y est reléguée à des tâches subalternes de remplissage et de parement, qui ne rendent pas compte de sa prédominance ancienne dans la construction. Mais il faudra encore bien quelques décennies pour que les vestiges en maçonnerie traditionnelle disparaissent complètement des abords des voies ferrées. Usines, entrepôts, bâtiments de service, murets aux briques patinées et parfois encore imprégnées des fumées de nos chères 'vapeurs' se doivent donc d'être dignement représentés sur nos réseaux miniatures. Les maquettes

appropriées ne manquent pas dans les catalogues; encore faut-il que les briques soient traitées comme elles le méritent, aussi bien par les fabricants que par les amateurs. Voici quelques considérations qui vous aideront à tirer le meilleur parti de vos prochains modèles. Je m'en suis tenu principalement à des réflexions basées sur ma propre expérience, c'est-à-dire à l'échelle H0, mais la plupart d'entre elles peuvent s'appliquer aux échelles plus petites, avec encore plus de pertinence.

L'échelle et la forme

Il est notoire que la gravure correcte des murs en briques n'a jamais été le premier souci des fabricants de maquettes commerciales.

Les dimensions réelles d'une brique moyenne peuvent être fixées à 21 cm de long x 10 cm de large x 6 cm d'épaisseur (1). Réduites au 1/87, les paneresses (2) devraient donc se présenter à nous comme des rectangles d'une taille approximative de 2,5 mm x 0,8 mm, joints compris. Ces valeurs engendrent une trame géométrique, dans laquelle les briques individuelles sont microscopiques et notre œil est sensible à cet aspect caractéristique. En particulier, l'espacement des assises tous les 0,8 mm est essentiel. On peut éventuellement accepter un léger forçement, mais des valeurs supérieures à 1 mm produisent un ef-

Figure 1. Quelque peu remaniée, cette remise Vollmer vieille de près d'un demi-siècle va trouver sa place dans le dépôt de Ferbach, pour des raisons sentimentales. Certes, ses briques sont surdimensionnées et l'opus de sa maçonnerie n'est pas correct, mais le crépi que je lui ai appliqué rend ces défauts moins frappants. Elle se signale en outre par une intéressante gravure au relief irrégulier, qui souligne bien son aspect vétuste.





Figure 2. Cette vue illustre la taille minuscule des briques réelles. A l'aune des éléments qui la bordent, une fenêtre du rez-de-chaussée y mesure verticalement 30 unités. D'autre part, sur les deux pignons, les joints sont si fins qu'ils en deviennent invisibles.

une brique longitudinale. L'épaisseur d'un joint étant de 1 cm, une brique de 21 cm de long aura nécessairement une largeur de 10 cm. Son épaisseur, elle, peut être fixée librement, mais s'approche généralement d'un tiers de sa longueur. Ceci confère à la brique vue de côté une silhouette allongée que l'on ne retrouve pas sur les parpaings et les blocs creux.

fet esthétique tout différent. Or, des mesures effectuées sur un échantillonnage de maquettes populaires montrent que cet espacement critique est largement dépassé dans presque tous les cas. Cela s'explique par les difficultés anciennes de graver de très fins joints, qui poussaient les dessinateurs industriels à grossir les assises tout entières. De ce fait, les proportions apparentes des paneresses, d'un rapport normal de 3 à 1, sont rarement approchées et cela frappe également notre œil. L'effet obtenu se compare alors plus à un assemblage de blocs creux ou de parpaings que de briques ordinaires. Qu'on en juge par les exemples du tableau ci-contre:

Panneresse moyenne au 1/87 [en mm]	2,5 x 0,80
Ecole Jouef 1012	2,2 x 1,25
Maisons Jouef 1982	2,7 x 1,25
Bureau de la feuille MKD 552	2,3 x 1,25
Station fuel MKD 517 (grappes Wills 00)	3,2 x 1,10
Magasin Heljan B462	2,4 x 1,25
Grande brasserie Heljan B807	3,2 x 1,30
Maison Kibri B-8190	3,2 x 1,20
Atelier Pola/Quick 814	3,4 x 1,40
Usine Pola 840 (de 1990)	3,0 x 1,45
Remise Vollmer 5752 (de 1962)	3,1 x 1,30
Hangar Auhagen 12344 (moules Mamos TT)	2,7 x 1,20
Ferme Auhagen 11394 (de 2004)	2,8 x 0,90

D'une manière générale, il ne s'agit pas seulement d'un défaut de conformité par rapport au modèle réel, mais aussi d'un manque de clairvoyance des bureaux d'études, qui se privent des bénéfices visuels de briques moins épaisses. En effet, dans un édifice aux dimensions comprimées que des considérations légitimes de manque de place imposent, tout grossissement des briques accroît l'impression globale de sous-dimensionnement. Au contraire, le simple retour à leur épaisseur conforme suffit à rehausser visuellement un bâtiment tronqué. En outre, seules des briques à l'échelle permettent de représenter de manière convaincante des dispositions ornementales ou de soutien telles que linteaux, archivoltes, architraves, cimaises et autres frises. Et ce n'est pas tout, car nos maquetistes industriels pèchent aussi sur un autre plan, celui des retours d'angle. Il serait en effet logique qu'à ces endroits, les briques apparaissent sur les deux faces perpendiculaires comme des volumes cohérents, c'est-à-dire vues en paneresses d'un côté et en boutisses de l'autre.

Or, le plus souvent, sur les parois injectées, le tracé des briques d'angle est réalisé au petit bonheur et d'une paroi à l'autre ; leur agencement tombe tantôt bien, tantôt mal. Ce défaut est encore plus choquant sur des pièces à reconstituer par pliage d'une bande continue (cas des cheminées, par exemple), où visiblement on n'a pas tenu compte de la position des plis dans le dessin des briques. Ces imperfections se découvrent chez tous les fabricants traditionnels et demeurent poussées à outrance sur certains fossiles maintenus à leurs catalogues (briqueterie Pola/Quick reprise chez Faller, par exemple). Une mention spéciale doit cependant être décernée à Auhagen pour ses récents modèles aux briques tout à fait conformes.

(1) En réalité, les dimensions des briques ordinaires varient selon leur origine et leur époque. Cependant, leur longueur dépasse rarement 22 cm et leur épaisseur 7 cm. Leur largeur est fixée à partir de leur longueur, de façon à ce que deux briques transversales avec leur joint intermédiaire équivalent à

(2) En termes de métier, la "panneresse" est une brique disposée longitudinalement et qui expose son long côté, tandis que la "boutisse" est disposée transversalement et n'est vue que de bout.

Figure 3

Ce bâtiment-annexe de la gare de Ferbach, réalisé à partir de l'école Jouef, présente une physionomie bien différente. Ici, une fenêtre comparable à celle de la photo précédente est haute de 14 briques, ce qui s'explique par l'épaisseur exagérée de ces dernières. Toutefois, le style du bâtiment convenait si bien à son nouvel usage que je m'en suis accommodé en essayant simplement de racheter le défaut par une belle finition.

Figure 4

S'il est des ouvrages où la taille des briques est manifeste, ce sont bien les cheminées d'usine. Observez comment les composants individuels sont quasi indiscernables sur ce vestige d'une usine alsacienne.



Figure 5

Par comparaison avec la photo précédente, voici l'aspect d'une cheminée Kibri, considérée comme une des plus fines sur le marché (attribut de la Boulonnerie Wiss présenté dans le livre 'Bons baisers de Ferbach'). Malgré son superdétaillage, elle garde une silhouette de jouet quand on l'examine de près et cela est dû en grande partie à la taille exagérée de ses briques.

Figure 6

Ce hangar Mamos de l'ex-DDR conçu au 1/120, l'échelle la plus populaire autrefois au-delà du Rideau de fer, est repris pour le H0 au catalogue Auhagen. De ce fait, le fort surdimensionnement originel de ses briques

se réduit d'autant et, à la limite, il en devient un bâtiment passable pour le 1/87, à condition de ne pas lui faire côtoyer la voie ferrée de trop près, vu son gabarit restreint.

Figure 7

Le magasin Heljan B462 est d'une gravure médiocre, mais il était vendu pour une croûte de pain autrefois et j'en ai stocké plusieurs unités. Sa façade arrière ne fait pas trop mauvaise figure dans une rue d'arrière-plan de Ferbach, à côté de la vénérable épicerie Jouef, notamment sous-dimensionnée (la figurine Preiser de référence est au 1/120 !). De loin, ses briques grossières se fondent opportunément dans le tableau d'ensemble.

Figure 8

Maisonnette Wills au 1/76 (GB), vendue dans le kit MKD 517. Malgré sa plus grande échelle, ses briques sont plus fines que celles des maquettes continentales au 1/87, comme le montre la comparaison avec le bâtiment de droite (tiré d'un kit Pola 840).

Figure 9

Comme beaucoup de vétérans, Albert Damhaut a eu recours à ce modèle antique pour représenter un complexe industriel d'arrière-plan, sur son réseau frontalier belge. Pendant un quart de siècle, ce kit Heljan B807 a constitué le bâtiment d'usine le plus populaire par sa taille et s'est vendu à des dizaines de milliers d'exemplaires dans le monde. Il



était proposé indifféremment pour le H0 et le 0 et comprenait des portes spécifiques à chaque échelle. En H0, ses briques sont évidemment démesurées.

Figure 10

Faute de mieux à l'époque, les membres du RMM de Namur se sont servis de plaques Kibri B-7964 pour édifier l'entrepôt de leur gare de Vonèche à l'échelle N (réseau décrit dans TMM n°5). Les briques sont surdimensionnées, mais leur finition les rend assez discrètes dans ce joli tableau ardennais.

Précurseurs et nouveaux venus

En matière de conformité au réel, nos amis anglais ont montré la voie depuis belle lurette et cela se remarque aussi dans la figuration des briques. Par exemple, les

maquettes Wills ou encore les cartes en plastique estampées Slater's, quoique traitées au 1/76 (le 00 britannique), présentent des briques bien plus fines que les nôtres. Avec 3,0 x 1,0 mm, ce qui correspondrait à 2,6 x 0,9 mm en H0, les briques Slater's sont parfaitement dimensionnées. Celles de Wills sont un soupçon trop grandes (3,2 x 1,1 mm), mais demeurent plus fines que sur bien des maquettes continentales. Il est amusant de noter qu'on retrouve les maçonneries Wills chez MKD, qui a repris plusieurs de leurs grappes injectées, mais que cela n'a quand même pas empêché ce fabricant français de choisir une option plus grossière pour ses propres développements (voir comparaison dans le tableau 1). Ceci est révélateur du manque de discernement de la plupart des firmes traditionnelles, qui n'éprouvent pas le besoin de remettre en cause l'héritage du passé. A leur décharge, la nécessité économique de réutiliser à bon escient des moules anciens dans des développements nouveaux ne les incite pas beaucoup à progresser en matière de gravure.

Quoi qu'il en soit, quelques artisans continentaux sensibilisés à cette carence du marché ont quand même voulu proposer des articles figurant les briques avec plus de respect. Le premier fut sans doute Bochmann & Kochendörfer, malheureusement disparu aujourd'hui, dont le château d'eau en maçonnerie sorti en 1987 était une petite merveille (illustré dans la seconde partie). Il y eut aussi les maisons de ville de Schmidt, apparues à Nuremberg en 1994, que l'on retrouve à présent au catalogue Auhagen. Je citerai encore mes compères Philippe





Moniotte et Dominique Petit, qui n'ont pas hésité, il y a plus de 20 ans, à réaliser par photogravure des formes d'estampage à chaud pour produire des feuilles minces de polystyrène, au juste dessin. De nos jours, à l'heure du DAO, de l'usinage numérique et de la découpe au laser, les concepteurs ne sont évidemment plus freinés à représenter des maçonneries exactes. Cela ressort du tableau 2 montrant qu'aucun des nouveaux venus ne dépasse l'épaisseur critique des assises de 1 mm. Outre les précités, j'y ai recensé le Hollandais Artitec avec ses modèles en résine, les Allemands Thomas Oswald (MBZ) et Klaus Maaser (MaGo) avec leurs modèles en carton gravé au laser, l'Allemand Günther Huppertz (HMB) avec ses modèles mixtes en carton découpé et briques imprimées et les Belges Paul Bellon et Lazlo Osi (Kit Nord) déjà présentés dans ce magazine.

Figure 11

Avec ses innombrables cheminées en amiant-ciment, cette remise de construction mixte béton et briques est typique du paysage belge. Elle a été érigée de toutes pièces par Albert Damhaut à partir de feuilles de plastique estampées à chaud par Dominique Petit. L'aspect imposant du bâtiment est dû non seulement à ses dimensions propres, mais aussi à la taille correcte des



briques figurées.

Figure 12

Appréciez le réalisme de ce mur de cour intérieure au 1/87. Il provient d'une maison rhénane Schmidt avec briques parfaitement

à l'échelle. Après moult avatars, les outillages d'injection échouèrent chez Auhagen, qui a ajouté ces kits à son catalogue sous le nom de "Schmidtstrasse", en hommage à leur créateur. Voilà sans doute ce qui a sensibilisé le fabricant saxon à une juste gravure des

Panneresse moyenne au 1/87 [en mm]	2,5 x 0,8
Moniotte/Petit (fabrication personnelle)	2,4 x 0,8
Château d'eau B&K	2,8 x 0,9
Maisons Schmidt (Auhagen)	2,3 x 0,8
MBZ (gravé au laser)	2,7 x 0,9
MaGo (gravé au laser)	1,4 x 0,4 (1/160)
Artitec (en moyenne)	2,3 x 0,7
Charbonnage HMB (imprimé)	1,9 x 0,7 (1/100)
Lampisterie PB Models (gravée au laser)	2,3 x 0,7
Kit Nord (plâtre moulé)	2,5 x 1,0



15

briques sur ses récents modèles, telle que la plaque 41205 montrée à droite en chevauchement d'un pignon Schmidt.

Figure 13 (Photo Thomas Oswald)

Bâtiments MBZ en carton gravé au laser, respectivement aux échelles Z, N, TT, H0 et 0 (de gauche à droite). La gravure au laser permet de produire un modèle identique à différentes échelles à partir du même dessin numérique. Autre avantage, les briques demeurent proportionnelles à chaque échelle sélectionnée.

Figure 14 (Photo Dominique Petit)

Autre modèle remarquable en carton gravé, à l'échelle N cette fois. Il est signé MaGo.

Figure 15 (Photo Rolf Knipper)

Le charbonnage HMB a été réalisé par Günther Huppertz, en associant le découpage au laser pour les structures et des feuilles simplement imprimées pour la maçonnerie. Vu son ampleur, le modèle a été réduit au 1/100, ce qui passe fort bien sur cette scène en H0. En revanche, les exercices de patinage sont quasiment interdits sur le papier imprimé et ce bâtiment d'extraction paraît bien propre sur un carreau de mine...

Figure 16 (Photo Paul Bellon)

Pour le gros œuvre de ses bâtiments, tels que sa lampisterie, Paul Bellon a renoncé au lait et en revient au plastique gravé au laser, pour une question de facilité de montage. L'opus représenté est ici de type belge, comme il est de mise sur les bâtiments fer-

roviaires de chez nous. Les châssis sont en métal photogravé.

Figure 17 (Photo Lazlo Iso)

Cette première maquette de Kit Nord est en pierre synthétique (plâtre moulé) et présente des briques à l'échelle assemblées selon l'appareil belge. Le maître-modèle a été partiellement gravé à la main à l'aide d'une fine aiguille !

Texte & Photos: Jacques Le Plat,
Sauf mention contraire.



16



17

4^{ème} Tout ce que vous voulez savoir sur la **Grande Expo de modélisme ferroviaire 2008**

LES SAMEDI 25 ET DIMANCHE 26 OCTOBRE PROCHAIN, LE VOILE SE LÈVERA À NOUVEAU SUR NOTRE 'GRANDE EXPO DE MODÉLISME FERROVIAIRE', DANS LA NEKKERHAL À MALINES. IL S'AGIT DE LA 4^{ÈME} ÉDITION DE CET ÉVÉNEMENT BIEN-ANUEL, ORGANISÉE PAR VOTRE REVUE PRÉFÉRÉE, TRAIN MINIATURE MAGAZINE. ET CETTE ANNÉE ENCORE, CELA PROMET D'ÊTRE LA FÊTE, SUR PLUS DE 10.000 M² RÉSERVÉS ENTIÈREMENT AU MONDE MERVEILLEUX DU MODÉLISME FERROVIAIRE.



Suivant en cela la philosophie de TMM, notre 'Grande Expo de modélisme' ne concernera pas toutes les branches du modélisme, mais exclusivement le modélisme ferroviaire, l'accent étant mis sur celui d'inspiration belge. Cette expo peut être subdivisée grossièrement en cinq parties: la partie 'exposition', où pas moins de 24 réseaux seront exposés en fonctionnement, la partie 'commerciale' où les importateurs, commerçants et fabricants artisanaux exposeront leurs produits, la partie 'bourse' où les particuliers auront l'occasion de vendre ou d'acheter, la partie 'atelier' où plusieurs spécialistes viendront expliquer certaines techniques au public et enfin, la partie 'mini réseaux' où les finalistes de ce concours exposeront leur réalisation. Il s'agit bien d'un tout pour le modélisme ferroviaire, unique dans notre pays.

De plus, en tant que visiteur de l'expo, il vous sera loisible d'élire le vainqueur du concours des mini réseaux, en mentionnant le 'top trois' sur le formulaire de vote repris au verso de votre carte d'accès. Tout comme il y a deux ans, une navette circulera entre le siège de l'expo et la gare de Malines: vous pourrez donc laisser votre auto au garage et venir à l'expo en train...

La partie 'exposition'

Cette 4ème 'Grande Expo de modélisme ferroviaire' ne proposera pas moins de 24 réseaux modèles en activité, complétés de plus de 30 mini réseaux. En ce qui concerne les réseaux modèles, certains seront d'inspiration étrangère, cette fois encore. Il s'agit tous de véritables perles, la majorité étant toutefois d'inspiration belge. Voici une brève description des réseaux participants, classée selon un ordre aléatoire.

1.- Le réseau modulaire 'Kempenland'

Le réseau modulaire d'Ivo Schraepen de Lummen est inspiré de la ligne Diest - Hasselt, d'où sa dénomination 'Kempenland'. Conçu pour y faire circuler 10 à 15 convois simultanément, ce réseau est le plus grand de ceux qui seront visibles à l'expo, avec ses 49 m de longueur. La variété du matériel roulant (belge) y est garantie, ainsi que la grande fréquence de circulations. L'énorme longueur de ce réseau permet d'y faire circuler neuf convois de taille appréciable. Le trafic est



entièrement automatisé et géré automatiquement par un système 'fait maison'. Afin de mieux encore approcher la réalité, les trains sont expédiés en ligne selon un ordre aléatoire, et avec des intervalles de temps différents. Les convois d'une longueur maximale de 4,5 m sont ceux visibles en réalité sur cette ligne, comme des transports d'automobiles, de minerais, de produits pétroliers, de charbon, etc.

Dimensions: 20 x 35 m.

Echelle: H0 (1:87)

Réalisateur: Ivo Schraepen

2.- Emsland-Veenbaan

'Emsland-Veenbaan' du Modelspoorwegclub Spijkspoor de Spijkenisse (NL) est un réseau modulaire de 18 modules à l'échelle H0, sous la forme d'un ovale de 8,7 x 5 m. Ce réseau reproduit une ligne fictive comme elle aurait pu se situer dans le Nord-Ouest de l'Allemagne, le long de la rivière Ems, au cours de la période de 1958 à 1962 (époque III). Le spectateur accomplit un voyage imaginaire d'une des îles de la Mer du Nord via la cité balnéaire vers l'arrière-pays, où l'exploitation de la tourbe était encore pleine activité. Le ré-



seau ferroviaire est constitué de voie normale et de voie étroite aux échelles H0e et H0. Dans la région tourbière, le réseau en campagne est posé à l'échelle H0f. Toute l'installation est commandée par un Lenz Digital. La construction de ce réseau a pris cinq ans: le résultat vaut vraiment la peine d'être vu.

Dimensions: 8,7 x 5 m.

Echelle: H0 (1:87)

Réalisateurs: MSC Spijkspoor (NL)

3.- Station Bilzen

'Station Bilzen' est un réseau à courant alternatif sur voie K de Märklin. Il s'agit de la reproduction à l'échelle de la gare de Bilzen (dans la Province de Limbourg) située le long de la ligne Tongres - Hasselt, autour des années 1960/70. Tous les bâtiments présents sur le réseau sont 'faits maison' et sont une copie de bâtiments originaux, dont certains existent encore de nos jours. La place de la gare et le dépôt de bus y attenent sont également reproduits. Ce réseau est commandé en mode digital et équipé d'une signalisation, d'une gare fantôme, de caténaires et d'un



arrière-plan. Lors de notre Grande Expo, du matériel d'époque y circulera. Une bifurcation mène vers la zone industrielle de Genk, où se situe notamment Ford Genk, ALZ et d'autres entreprises. Suite aux limitations pratiques en longueur, les rampes sur ce réseau sont plus fortes afin d'enjamber les voies à niveau différent. La bifurcation est par ailleurs statique et n'existe que pour évoquer simplement cette ligne industrielle.

Dimensions: 9 x 2,2 m.

Echelle: H0 (1:87)

Réalisateur: Hoeseltse Treinclub vzw

4.- Réseau 'M-Trak'

'En train le long du Plat Pays': sous ce label, les membres du Railclub d'Utrecht présentent leur réseau modulaire 'M-



trak'. Le thème central de ce réseau est une ligne principale à double voie, située dans un paysage fictif des Pays-Bas occidentaux des polders, donc sous le niveau de la mer. Il en résulte des petits îlots avec des vaches, des fermes, des canaux, des maisonnettes typiques de la Hollande, une petite gare, beaucoup de détails et de plaisir à la découverte. Plutôt que de disposer ici et là une figurine ou une auto, des petites scénettes permettent au spectateur de découvrir une foule de détails et donner libre cours à leur fantaisie. Ce réseau est entièrement pourvu de caténaires et n'est parcouru que par du matériel néerlandais.

Dimensions: 23 x 7 m.

Echelle: H0 (1:87)

Réalisateur: M-Trak

5.- Un réseau Fleischmann

Ce réseau Fleischmann a été construit par Jan Clerinx, un membre du Mobov, avec le



soutien d'André et de Frank Bourguignon. Au moyen de ce réseau, les réalisateurs veulent restituer l'ambiance d'un réseau Fleischmann des années '50/'60. Pour cette raison, les profilés de rails anciens sont creux et remplissent encore très bien leur office. Les amateurs d'anciens bâtiments Fallier seront également comblés. Tous ces bâtiments sont en effet constitués de plaques de carton et d'éléments en plastique, comme c'était l'usage au cours des années '50. La nostalgie est donc présente sur ce réseau d'antan.

Dimensions: 4 x 2 m.

Echelle: H0 (1:87)

Réalisateur: Jan Clerinx

6.- 'Sourbrodt' en TT

Ce réseau à l'échelle TT réalisé par Patrick Devriendt est un réseau modèle belge à l'échelle TT absolument unique. L'échelle TT signifie 'Table Top' et est à l'échelle du 1:120ème. Cette échelle était particulièrement populaire dans l'ancien Bloc de l'Est,



surtout dans l'ancienne RDA. Des marques comme Zeuke et 'Berliner-TT-Bahnen' fournissaient le matériel roulant. Mais à l'Ouest également, des marques en TT existaient aussi, comme Rokal, par exemple. Quelques fabricants en petites séries ont également réalisé de beaux modèles, comme Jatt, Beckmann, etc. Le concept de ce réseau est une restitution réaliste du site et des environs immédiats de Sourbrodt, une belle gare située le long de la Vennbahn, qui existe encore de nos jours. Tout ce que vous verrez sur ce réseau est 'fait maison', tant pour le matériel roulant que pour les habitations et les décors.

Dimensions: 12 x 4 m.

Echelle: TT (1:120)

Réalisateur: Patrick Devriendt

7.- Un réseau 'Gils'

Ce réseau modulaire Gils est construit



à l'échelle 0 et fleurissent les réseaux de l'ancien temps. Ce réseau est une véritable planche de trains et a été construit au début de l'année 2005. Ce réseau Gils sera exposé pour la 4ème fois au grand public, au cours de notre Grande Expo. Le but de son réalisateur n'était pas de présenter un paysage réaliste, mais bien de mettre en valeur les convois historiques qui y circulent. Le matériel roulant provient de la marque Gils, une marque 100 % belge qui était fabriquée dans la petite entreprise de la famille Gilles, sise à Jupille (près de Liège). Ces petits trains charmants ont été produits de 1942 à 1965, mais toujours en petites quantités. Gils a disparu du marché

suite à la concurrence des grandes marques, qui ont noyé le marché du jouet par leur énorme production.

Dimensions: 12 x 4 m.

Echelle: 0

Réalisateur: Stefan Nicolai

8.- Le gare d'Hèrè

Ce réseau est une 'spin-off' du Concours



de dioramas de 2006. Il s'agit en fait du diorama 'Hèrè avenue de la gare' de Marc Henn, et qui a été achevé par le club de modélisme de Beersel. Ce réseau est présenté en primeur absolue à notre 'Grande Expo'. L'intérêt de ce projet est qu'un grand nombre de membres du club a été mobilisé pour terminer ce projet à temps. Le résultat est vraiment fantastique: il représente une petite gare située dans une région urbaine industrielle, au cours des années '50/'60. Malgré le fait que plusieurs constructeurs s'y sont mis, les cinq modules de ce réseau sont d'une remarquable uniformité.

Dimensions: 10 x 3 m.

Echelle: H0 (1:87)

Réalisateur: MSC Beersel

9.- Riderfort

Ce réseau d'une longueur de 13 m a un



concept unique: c'est un hymne à la traction à vapeur belge. Longeant une ligne principale non électrifiée à double voie, une remise à vapeur belge est installée. Vous y trouverez une collection unique de

locomotives à vapeur belges. De l'autre côté de la voie principale se trouve un faisceau à marchandises, où arrivent les trains de charbon destinés au dépôt. Depuis ce faisceau part une ligne à voie unique vers le port et la brasserie 'Riderfort'. Cette brasserie est à l'origine de ce réseau. Ce diorama, qui peut être admiré des quatre côtés, a en effet été réalisé à l'occasion de la toute première Expo de modélisme qui s'est tenue en 2002 à Wetteren. Sur ce réseau trône par ailleurs l'affiche annonçant notre prochaine exposition...

Dimensions: 16 x 4 m.

Echelle: H0 (1:87)

Réalisateur: ModelSpoor Atelier Oostkamp v.z.w.

10.- Rolde – Eext

Vous en saurez tout sur Rolde – Eext en lisant le présent magazine, mais ajoutons-



y encore qu'il s'agit d'un superbe morceau d'histoire ferroviaire de la Drenthe, à l'échelle H0. Le but des réalisateurs Fokko Feenstra et Theo Maris était dans un premier temps de réaliser un projet assez restreint. Mais il a été complété par d'autres initiatives, pour devenir finalement le réseau modèle géant que vous pourrez découvrir les 25 & 26 octobre prochains.

Dimensions: 7,5 x 2 m.

Echelle: H0 (1:87)

Réalisateurs: Theo Maris & Fokko Feenstra

11.- Jandre Live Steam

Cette planche de trains plane et sans



paysages de 12 m sur 8 a été construite sur base de cinq cercles concentriques. L'intérêt particulier de ce réseau est le fait qu'il y circule de véritables trains à vapeur (live steam). De l'eau chaude, de la vapeur, de l'huile, de la graisse, du charbon et d'autres marchandises ne manquent pas. Si cela devient trop chaud, il est également possible de circuler électriquement. Sur cette planche de trains, le modèle et son mode de traction sont l'élément central. Sur ce réseau, il est possible de circuler sur différents écartements: de la voie 0 à la voie 1, 11m, de la voie 3 (3 pouces) à la voie 5 (5 pouces). On peut également y voir circuler des modèles aux échelles 1/45, 1/32, 1/22, 1/16,5 et 1/11, bien que pour ces derniers, les courbes seront un peu serrées. On y circule sur des plaques de plastique dans lesquelles des profilés de rails LGB ont été collés. Les plaques modulaires sont reliées d'une manière originale et sont supportées par une série de tréteaux métalliques qui peuvent être parfaitement alignés au moyen de tendeurs.

Dimensions: 12 x 8 m.

Echelle: Voie 1

Réalisateurs: Jan Van Tassel & André Vriendt

12.- Athus-Meuse en N

Le réseau modulaire 'Athus-Meuse' du



'Rail Miniature Mosan' est la carte de visite du RMM.

Dimensions: 10 x 20 m.

Echelle: N

Réalisateur: Rail Miniature Mosan (RMM)

13.- TT-N

Dimensions:

Echelle: TT

Réalisateur: TT-Nederland

14.- Le Nitinat River Railroad

En 1910, le Canadian National Railways (CNR) décida de poser une voie ferrée sur la Vancouver Island, dans la province de



la Colombie britannique, au Canada. Le but était de relier Victoria au Port Alberni, situé à l'embouchure sur la côte Ouest de l'île. En 1911, la pose de la voie débuta à travers la forêt tropicale, pleine d'arbres géants: une forêt quasi impénétrable avec ses collines, ses précipices et ses rivières. Les travaux furent arrêtés pendant la Guerre de 14-18 et ne reprirent qu'en 1919, mais il fut alors décidé de ne pas dépasser Kissinger. Les réalisateurs de ce réseau ont quelque peu modifié l'histoire et leur récit débute à partir d'ici. Un certain nombre d'immigrants suffisamment argentés se sont réunis pour reprendre les droits de la ligne en 1924 et de prolonger la ligne vers Port Alberni. Ils baptisèrent la nouvelle ligne 'Nitinat River Railroad'. La seule exigence de la CNR était l'établissement d'un service voyageurs de Youbou à Port Alberni. L'autre ligne principale de la Nitinat River Railroad est surtout d'alimenter l'usine 'Mining & Logging'.

Dimensions: 12 x 7 m.

Echelle: H0 (1:87)

Réalisateurs: 'Branchlines and Backwoods' avec les émigrants Evan Daes, Erwin Janssen, Erik Block, Alex van Jole, Paul de Wachter et Xavier Lechanteur

15.- Le site de Valkenswaard

Ce réseau modèle reproduit une partie de la ligne qui reliait Eindhoven à Hasselt et Liège au-delà. Le 'ModelSpoorGroep Valkenswaard' a opté pour reproduire une partie du site traversant Valkenswaard. La ligne qui fut supprimée dans les années '60 du siècle passé, la gare et les dépen-



dances étant démolies. Ce site a été reconstitué en modèle réduit, sur base des archives du cercle d'histoire local et de la commune de Valkenswaard. Les trains circulant sur ce réseau traversent un bout de la Campine, une région située au Sud d'Eindhoven, caractérisée par ses petits étangs, ses digues de sable et son agriculture à petite échelle. Le matériel roulant est aux couleurs des NS et est celui qui aurait circulé sur cette ligne, à l'époque.

Dimensions: 12 x 4 m.

Echelle: H0 (1:87)

Réalisateur: Modelspoorgroep Valkenswaard

16.- Verviers Central

Verviers Central est un des premiers réseaux à avoir fait l'objet d'une description dans TMM (le TMM n° 2). Ce vieux serviteur a bénéficié depuis lors d'une remise à jour et a même été étendu. Ce réseau a vu le jour en 1983 lorsqu'il fut décidé de reproduire une gare où arrêtaient également des trains internationaux. Son initiateur fut Jean Herckens, qui a depuis lors lancé le 'Mini Train Expo' de Blankenberge et est en outre actif au sein du club 'MSA De Dwarsliggers', qui se charge de l'exploitation de ce réseau.



Dimensions: 13 x 4 m.

Echelle: H0 (1:87)

Réalisateur: MSA De Dwarsliggers

17.- Chinnor

Dimensions: 8 x 2,5 m.

Echelle: 0

Réalisateur: MSCM De Pijl

18.- Le réseau forestier H.Bach

Le réseau forestier H.Bach d'Henk Wust est le résultat de la préférence que son réalisateur éprouve pour des petits réseaux compacts avec un thème bien défini. Il s'agit d'un réseau modulaire spécialement conçu pour participer à des expositions et que nous vous avons présenté avec force



détails dans notre numéro précédent.

Dimensions: 8 x 2,5 m.

Echelle: H0 (1:87)

Réalisateur: Henk Wust

19.- La locomotive à vapeur Tubize 2069 'Helena'

Cette locomotive à vapeur portant le n° de constructeur 2069 a été construite par 'Les Ateliers Métallurgiques de Tubize', en 1927. Il s'agit d'une locomotive indu-



strielle typique, conçue pour les manœuvres sur des sites d'usine ou sur des raccordements au 'grand réseau'. Il s'agit d'une locomotive-tender à trois essieux. L'embellage est activé par une distribution du type Walschaerts. La bielle motrice attaque l'essieu médian. Cette loco n'est pas pourvue d'un surchauffeur et fonctionne à la vapeur saturée. Elle est pourvue d'un foyer en cuivre. Elle est actuellement la propriété de l'asbl 'Tubize 2069' et est garée à Baasrode-Nord, au BVS. Sa rénovation complète a débuté en 2002, qui s'est terminée le 3 juillet 2007.

Dimensions: 10 x 8 m.

Echelle: 1:1

Réalisateur: 'Tubize'

20.- Saroulmapoul

Hé oui: il existe même des Français attirés par l'exemple belge. 'Saroulmapoul' ne pouvait pas être absent de cette édition de notre 'Grande Expo'. Il s'agit d'une ligne à double voie qui se situe dans le sud du pays et qui est essentiellement parcourue en traction vapeur. A l'avant-



plan circule une petite ligne de tramway qui achemine aussi bien du trafic voyageurs que marchandises. 'Saroulmapoul' est une boîte à images où une attention particulière est consacrée aux décors. Ce réseau long de trois mètres est une primum absolue à notre Grande Expo.

Dimensions: 4 x 3 m.

Echelle: H0e (1:87)

Réalisateur: Jean-Michel Vanderborgh

21.- Höllentalbahn

Le Höllentalbahn est un réseau modulaire à l'échelle 1 (1/32ème) réalisé par l'amicale PAJ. Il s'agit d'un concept simple où toute l'attention a été portée au réalisme du look. Ce réseau qui a été présenté en détails dans notre TMM n° 72 est le résultat d'un concours de circonstances lorsque trois modélistes se sont rencontrés et ont formé le PAJ Modelbouw Team: il



s'agit d'Alain Vandergeten, de Patrick Dalemans et de Jan Nickmans.

Dimensions: 14 x 22 m.

Echelle: 1:32

Réalisateur: PAJ-Modelbouw Team

22.- Budingen en miniature

Budingen en miniature se situe à la période entre 1900 et 1950. Il ne s'agit pas d'un réseau, mais d'une collection de bâtiments que Theo Huybrechts a fabriqués de façon très professionnelle, sur base de véritables objets. Tout a commencé lorsque Theo a voulu reproduire l'habitation de sa fille et de son beau-fils,



sur base d'un plan d'architecte établi au 1/50ème. Il y a pris goût et a commencé ensuite par la construction d'une ferme carrée, la 'Rotemwinning', un bâtiment caractéristique de sa commune. Theo a reproduit aussi quelques bâtiments qui ont hélas été démolis.

Dimensions: 3 x 3 m.

Echelle: 1:87 en autres

Réalisateur: Theo Huybrechts

23.- KMYCA

Le 'Koninklijke Model Yacht Club Antwerpen' ou en abrégé KMYCA compte outre ses yachts à voile, bateaux à vapeur, bateaux mus électriquement, camions et voitures de course, également une division 'trains à vapeur' et de la fine mécanique.

Depuis 1986, ce club dispose également de sa propre voie dans la 'Rivierenhof' à



Deurne. On y circule en voie de 5, de 3,5 et de 2,5 pouces. Ce club dispose également d'une vaste table à écartement 1 (à double voie) avec aiguillages. Le stand de la KMYCA à notre Grande Expo ne propose pas un réseau dans le véritable sens du terme, mais ces clubs y présenteront leur superbe matériel roulant.

Dimensions: 8 x 4 m.

Echelle: diverses

Réalisateur: KMYCA

24.- Groot-Dilbeek

Il s'agit d'un réseau reproduisant le centre d'un village et une petite gare rurale comptant trois voies, dans le style fin des

années '60/début des années '70. Du côté gauche, on peut y voir une rue qui quitte le village, avec une ferme à l'arrière-plan. Devant la gare se trouve une gare d'où part une rangée de maisons. Dans cette rue se trouvent quelques maisons résultant de la fusion des communes à Dilbeek. Ce tableau s'achève par un pont franchissant les voies. Nous arrivons ensuite à l'étang où l'on pêche et l'on surfe. Le long d'un champ et d'un fossé, on arrive à un entrepôt, à côté duquel se trouve le terrain de foot du FC De Kampioenen et sa cafétéria. Le train quitte finalement le réseau le long d'un bois, qui recèle un complexe industriel.



Dimensions: 8 x 4 m.

Echelle: H0 (1:87)

Réalisateur: Modelspoorwegclub Het Locje Dilbeek

25.- Le réseau en N du Mobov

Le réseau du Mobov a déjà gagné plusieurs prix à l'étranger et sera bien entendu présent à notre 4ème Grande Expo. Il est réalisé à l'échelle N. Il s'agit d'un paysage de l'Ardenne belge dans lequel le train évolue à petite vitesse. Un énorme réseau de tramway y est intégré. A ne pas manquer: le pont levant sur le cours d'eau et une belle rangée de maisons, faites... maison.

Dimensions:

Echelle: N

Réalisateur: Mobov



Partie commerciale

Dans la partie commerciale, vous trouverez les principaux importateurs, les fabricants et plusieurs commerçants. Retrouvez la liste de ces différents stands sur le plan de l'Expo, classés dans un ordre aléatoire.

Partie 'Bourse'

Cette année encore, la partie 'bourse' ne sera plus concentrée dans un local séparé, mais au contraire disséminée dans tout le hall. Vous y trouverez la majorité des commerçants spécialisés et des particuliers qui offriront à la vente un grand échantillonnage de matériel de seconde main, de matériel roulant à toutes échelles, des kits de construction, de l'outillage et des accessoires. La bourse s'étend sur une longueur de plus de 300 m. Le plan de l'Expo vous détaille la liste de ces stands.

Partie 'Workshop'

Outre les workshops (ateliers) tenus par l'Alaf, Saroulmapoul, Vosschemie et pb Messing Modelbouw, d'autres sont organisés par Train Miniature Magazine. Vous pourrez entre autre y faire connaissance avec Jos Geurts, connu pour ses beaux arbres en miniatures, et dont vous lirez un de ses articles dans le présent numéro.

Partie 'Mini Réseaux'

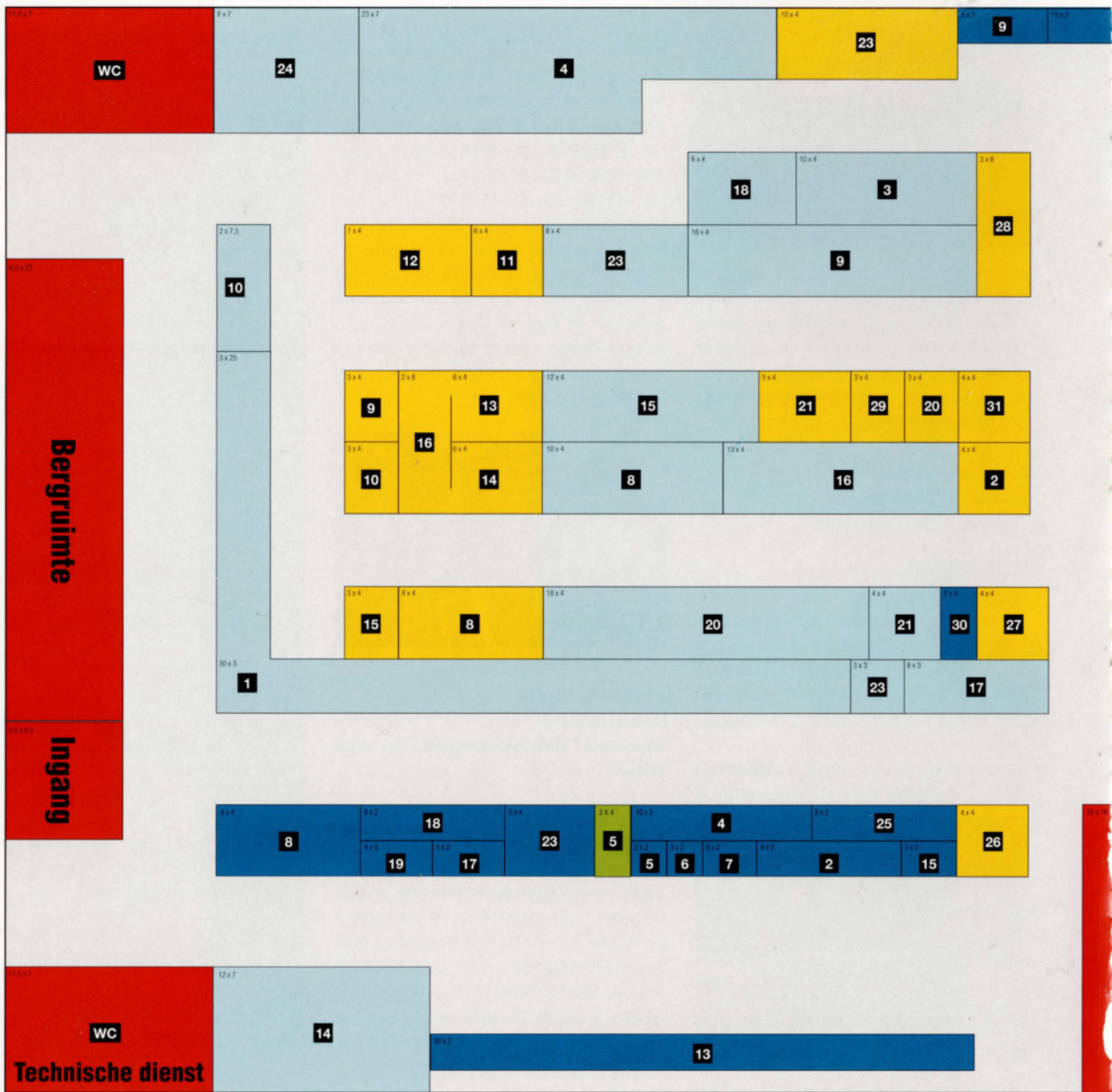
Disposés centralement dans le hall, les participants au concours des mini-réseaux vous présenteront leur œuvre. Comme spectateur, vous pourrez déterminer le gagnant de ce concours, en mentionnant votre 'top 3' au verso de votre ticket d'entrée. Le résultat de ce concours et la distribution des prix aura lieu le dimanche 26 à 16h.

Informations pratiques

Dates: les 25 & 26 octobre 2008

Lieu: Nekkerhal à Mechelen (Malines)

Heures d'ouverture: le samedi de 10 à 18h et le dimanche de 9 à 17h.



Standen

- | | |
|---|---------------------------------|
| 1 TMM / JCF | 17 Jeweha Modelbouw |
| 2 Veilingen Vercauteren | 18 Van Daele Herman |
| 3 LS Models | 19 Fleischmann- annulé |
| 4 Tramway Trains & Compagnies | 20 Euroscale |
| 5 VossChemie | 21 MTE Blankenberge |
| 6 Administration communale
de Blankenberge | 22 Märklin Info Team |
| 7 Le Train Magique | 23 Jocadis |
| 8 Train Service Danckaert | 24 Märklin |
| 9 Minerva Train Models | 25 Eurospoor |
| 10 ER Decor | 26 Model & Train Service |
| 11 Tillig | 27 Rocky Rail |
| 12 Viessmann | 28 Colles industrielles Bartels |
| 13 KombiModell | 29 Atelier Belle Epoque |
| 14 LDT | 30 Pro-Rail International |
| 15 Jowi Modellbahnhintergrund | 31 Lokladen |
| 16 Train Technology | 32 Kit Nord |

Ruilbeurs

- 1 Margot's Modelleisenbahnen
- 2 MSCM De Pijl
- 3 Treinshop Olaerts
- 4 Modelspoorvrienden Brugge
- 5 Luc Vranckx
- 6 Eddy Cooman
- 7 H. Mommerency
- 8 CL Decor
- 9 Bouttuen Collection
- 10 Modeltech
- 11 Go-Rail
- 12 Collector's Bank
- 13 Van Biervliet
- 14 JM Mac-Lean
- 15 Rene Van Leemputten
- 16 Patrick Parmentier
- 17 Fam. Degoes





Confectionnez votre propre **bouleau**

DANS NOTRE NUMÉRO PRÉCÉDENT DE 'TRAIN MINIATURE MAGAZINE', NOUS AVONS CONFECTIONNÉ UN PIN SYLVESTRE AU MOYEN DE LA MÉTHODE DITE DE LA 'NATTE DE FILS', CETTE DERNIÈRE AYANT TOUTEFOIS ÉTÉ AMÉLIORÉE. DANS LE PRÉSENT ARTICLE, NOUS ALLONS CETTE FOIS NOUS CONCENTRER SUR LA CONFECTION D'UN BOULEAU. GRÂCE À SON TRONC QUASI BLANC, CET ARBRE TRÈS RECONNAISSABLE EST FAMILIER DE NOS CONTRÉES, RAISON POUR LAQUELLE IL NE PEUT PAS MANQUER SUR NOS RÉSEAUX MODÈLES.

Le bouleau ordinaire (*Betula pendula*) est un type d'arbres très répandu dans le Benelux et constitue la variété de bouleau la plus présente en Europe de l'Ouest. Il peut atteindre la hauteur de vingt mètres. Les troncs plus anciens présentent de nombreuses fissures, tandis que la ramure est la plupart du temps pendante. Les feuilles d'un bouleau ont une longueur de 3 à 7 cm, ont la forme d'un œuf, sont pointues et dépouillées (photo 1).

La confection d'un bouleau est peut-être un peu plus compliquée que celle d'un pin, mais moyennant exercice, cela vous réussira certainement. Les manipulations de base telles que décrites dans notre édition précédente restent de toutes façons identiques. Tout d'abord, nous allons bien étudier un exemplaire réel, comme il se doit. C'est surtout la disposition des branches par rapport au tronc qui doit bien être observée, car c'est d'elle que dépendra le

fait que notre modèle ait l'air réaliste ou pas. Google et Wikipedia sont des outils très utiles dans ce domaine, mais une petite promenade dans la nature, appareil photo en mains, sera encore plus intéressante...

Quant à nous, nous avons d'abord essayé de capter l'impression générale de l'arbre. En d'autres termes, le bouleau standard et ceux qui en dérivent (les chauves, les allongés, les fins et les tordus), tels qu'ils existent dans la nature. Par souci d'honnêteté, il nous faut encore mentionner que nous avons essayé de profiter de l'expérience des autres modélistes via internet, les forums et... les revues de modélisme. En tous cas, il est évident que la photo d'un



bouleau vous servira comme fil rouge pour la réalisation de votre premier modèle.

L'ossature

Dans ce cas également, nous commençons par la constitution du squelette de l'arbre. Pour ce faire, nous utilisons du fil pour fleuriste de maximum 0,7 mm de diamètre. Pour l'âme du tronc, nous prenons un bout de fil d'environ 1 mm de diamètre et de 20 cm de long, dont trois cm serviront à son ancrage dans le sol. Pour les 'compteurs de rivets', du fil de 0,4 mm de diamètre donnera une impression encore plus filigrane et un résultat plus réaliste. La photo n°1 montre un tronc et les branches d'un bouleau, et la façon de courber les extrémités des fils. Les mensurations sont valables pour un sujet adulte.

Pour les grands arbres, du fil de 0,7 mm est suffisant, mais si vous désirez des exemplaires plus petits (de 12 à 14 cm de hauteur), le fil plus fin de 0,4 mm est quand même à conseiller. Il vous faudra également tester ce qui vous convient le mieux... Le tressage du fil du noyau se

réalise de la même façon que pour le pin sylvestre: les fils doivent simplement être moins disposés en boucles. Deux, voire une seule boucle est plus que suffisante. Vous devrez toutefois réaliser la boucle plus large, car quand vous la couperez, deux longs rameaux pourront ainsi être formés et pliés vers le bas au moyen d'une pince (photo 2). Lorsque l'ossature est prête, elle peut être enduite de peinture de fond et sécher pendant une nuit.

L'écorce

L'étape suivante est la pose de l'écorce, au moyen d'une très fine sciure de MDF que nous allons – comme pour la fois précédente – coller sur le tronc, au moyen d'un peu de colle pour bois légèrement diluée, d'une petite goutte de détergent et d'un petit pinceau souple. Faites tomber la sciure sur le squelette de l'arbre que vous disposerez sous le tamis contenant la sciure. Si vous confectionnez plusieurs arbres, un masque à poussières ne sera pas un luxe. Après quoi, votre arbre devrait ressembler à celui de la photo 3.

Le tronc peut être enduit deux ou trois fois de sciure. Ceci peut se réaliser à la volée, en n'appliquant pas le pinceau avec la colle, mais en faisant goutter cette dernière à l'endroit où la sciure doit adhérer. Pour terminer, la partie inférieure du tronc doit encore être traitée avec ce mélange coulant de colle et régulièrement aspergé avec de la sciure un peu plus grossière (photo 4).

La couche de fond

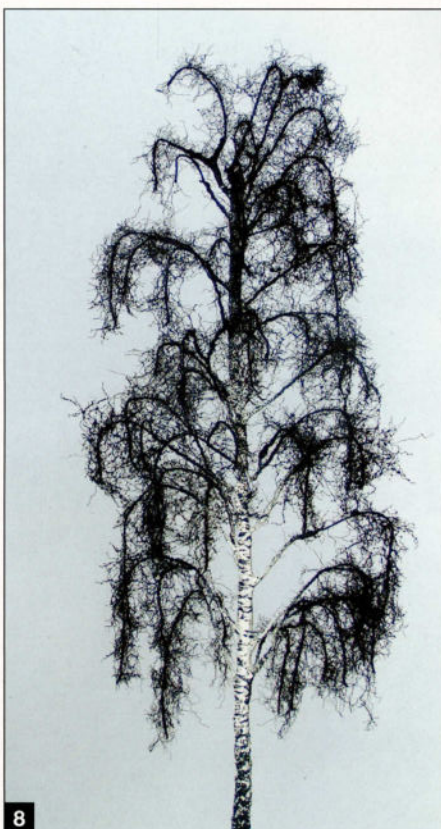
Lorsque la colle est sèche, l'arbre peut être peint avec de la peinture pour tableau noir, à l'aérosol. Cette peinture est mate, sèche rapidement et est relativement bon marché (photo 5).

Le tronc de l'arbre est alors pourvu du blanc typique et de ses branches. Pour ce faire, nous constituons un mélange de peinture latex murale et d'un peu de peinture acrylique ivoire, issue d'un tube. La pâte épaisse qui colle sur le couvercle d'un pot dont le contenu n'a pas encore été remué convient parfaitement pour fabriquer ce mélange. Au moyen d'un fin pinceau,



'Dans le bas du tronc, les plaques noires sont le résultat d'un brossage à sec sur la structure grossière, tandis que les lignes noires ont été apposées avec un fin pinceau.'

nous enduisons de ce mélange le tronc et les plus grosses branches. La partie inférieure du tronc ne doit pas être bouchée avec cette peinture blanche, mais à peine frottée sur les pointes rugueuses de la sciure. Il s'agit en réalité d'un brossage à sec. De cette façon, il subsiste des plaques noires, qui ressemblent presque à un tronc nu. Après que cette peinture ait bien séché, les détails (les petites lignes horizontales) peuvent maintenant être appliqués sur le tronc et les branches au moyen d'un fin pinceau,



un stylo Rotring ou une pointe feutre (photos 6 et 7).

Le saupoudrage des fibres

L'arbre est prêt maintenant à être pourvu de fibres de filtre. Il s'agit de l'étape la plus difficile lors de la confection de ce type d'arbres. Nous utilisons pour ce faire des fines fibres pour filtres d'aquarium, d'une teinte vert pastel. Nous les découpons en morceaux de 1 à 1 ½ cm de longueur et les laissons tomber du haut sur la cime de l'arbre, après avoir aspergé les extrémités des tiges avec de la colle.

En tapotant sur la partie inférieure du tronc, le surplus des fibres va rapidement tomber sur les branches inférieures pendantes. Continuez à tapoter la partie inférieure du tronc jusqu'au moment où presque plus aucune fibre ne se détache de l'arbre. Il faudra sans doute effectuer ici ou là une retouche, car la couronne sera peut-être trop surchargée de fibres. Éliminez-les avec précaution avec vos doigts ou une petite pince, de façon à ce qu'elles ne soient fixées que par une seule extrémité. Utilisez un pinceau trempé dans du white-spirit, afin de détacher les fibres collées du tronc et des branches. Cette phase nécessite bien un peu d'exercice, mais la devise principale est ici aussi : 'Mieux vaut la pénurie que l'excès'...

Les fibres sont maintenant aspergées de

peinture pour tableau noir en aérosol, en ce y compris les extrémités des branches et branchettes. Comme cette peinture sèche relativement vite, vous pouvez commencer simultanément à éclaircir les fibres. Pour les découper à bonne mesure, guidez-vous sur les photos. Les fibres trop proches ou trop écartées sont à découper simplement au moyen d'une petite paire de ciseaux. Certaines fibres peuvent être tout bonnement aplaties au doigt contre la branche, car la colle adhère encore. Examinez l'arbre sous toutes ses coutures et essayez de le modeler de façon relativement transparente, car des brins d'herbe et des feuilles devront encore y être apposées, ce qui épaissira d'autant le feuillage. Le résultat de cette opération est visible sur la photo 8.

Le feuillage

La confection du feuillage sera notre dernière opération. Si vous utilisez un matériau grossier comme des feuilles Noch, vous pouvez également les faire tomber de haut avec précaution depuis une grande passoire de cuisine, sur les extrémités des branches enduites au préalable de colle. Arrêtez à temps, sinon la couronne va s'épaissir trop fortement. Si vous désirez utiliser des feuilles plus fines en tamisant au préalable les feuilles Noch, il sera peut-être plus malin d'y ajouter quelques fibres herbeuses, de 0,5 cm au maximum. Pour les apposer, aspergez l'arbre d'un minimum de colle en aérosol – exclusivement à l'extérieur de l'arbre – et saupoudrez ensuite les fibres d'herbe au moyen d'une passoire pour infuser le thé. Appliquez les petites feuilles à la passoire, sur la colle. Nous avons utilisé un mélange de fines feuilles tamisées Noch, légèrement plus claires que la sciure MDF (photo 9).

Le vernis

Notre dernière manipulation consistera en deux passages (au minimum) d'un vernis mat, ceci afin de neutraliser la colle aspergée. Si vous n'effectuez pas cette opération, le feuillage sera fragile et collant. L'avantage est également le fait que la poussière – présente partout, c'est inévitable – ne peut plus se fixer sur les parties restantes de colle. L'avantage supplémentaire de cette manipulation est que le feuillage se durcit et que vous ne devez pas vous faire de soucis dans le cas où l'arbre serait manipulé ou heurté au cours d'opérations sur le réseau, comme le nettoyage des rails.

Texte, croquis et photos: Jos Geurts



Confectionnez des petites feuilles avec de la sciure

Nos matériaux ne doivent pas toujours provenir du magasin: le feuillage peut également être fabriqué. Pour ce faire, vous pouvez utiliser de la sciure classique, mais la sciure de MDF est idéale.

Ceci étant, obtenir une telle sciure nécessite pas mal de travail. Découpez une plaque MDF de 16 mm d'épaisseur bande par bande au moyen d'une scie à découpe avec une lame à grosses dents. Vous verrez que le résultat est une importante quantité de poussières, mais la sciure est également constituée pour une grande partie de particules grossières, et ce sont ces dernières dont nous avons besoin. Si vous regardez bien, ces petites particules contiennent comme des petites feuilles; elles sont donc plates et non pointues, comme par exemple pour du bois de chauffage.

Après une demi-heure de sciage, nous obtenons assez de matériau; ce dernier doit toutefois encore être tamisé. Pour effectuer ce travail poussiéreux, nous allons tamiser différentes tailles. La mise en couleurs vient ensuite. J'utilise de la peinture alkyde (donc, pas de l'acrylique) et la dilue avec du white-spirit. Selon quelle proportion? A déterminer au... pifomètre. Cela doit être un peu 'mouillé', mais contenir encore suffisamment de colorants pour colorer la sciure tamisée. Quelle teinte? Essayez-en différentes. Utilisez pour ce faire du vert olive ou du vert de gris: en mélangeant avec un peu de brun et d'ocre.

L'ajout de la peinture à la sciure s'effectue dans un potiquet ou un petit récipient. Vous ne pouvez certainement pas remplir ce dernier, car vous devrez bien remuer lorsque vous aurez ajouté le mélange de peintures. Agissez donc avec de petites quantités et mélangez, mais n'en faites pas une bouillie humide. On pourrait comparer la texture du produit à du ciment pour joints, qui doit être 'sec au toucher'. Lorsque tout a bien été mélangé, les 'feuilles' peuvent être saupoudrées sur une grande plaque et réparties sur toute la surface. Laissez sécher pendant quelques jours (au cours de l'hiver): l'odeur peut être soutenue, dans la maison... Si vous en avez l'occasion, effectuez plutôt cette opération en été et laissez sécher au soleil. Six heures après, le tout sera bien sec et prêt à l'emploi.





B-MODELS

Le wagon porte-conteneurs du type 'Sgnss'

B-MODELS EST UNE FIRME BELGE ISSUE DU SEIN DU MAGASIN SPÉCIALISÉ POUR MODÉLISME VAN BIERVLIET, ÉTABLI À INGELMUNSTER. CETTE FIRME A VU LE JOUR EN VUE DE CONCEVOIR ET DE PRODUIRE DES MODÈLES RÉDUITS BELGES SOUS SA PROPRE MARQUE. LE PREMIER MODÈLE PRODUIT DE 'B-MODELS' EST UN WAGON PORTE-CONTENEURS DU TYPE 'SGNSS', CHARGÉ D'UN CONTENEUR DE 20 ET DE 40 PIEDS.

Le type 'Sgnss'

Le porte-conteneurs du type 'Sgnss' est un wagon plat sur bogies, spécialement conçu pour le transport de conteneurs. Le châssis du plancher est entièrement ouvert. Ce wagon ne convient que pour le transport de conteneurs ou de caisses mobiles. On trouve dans ce but 14 verrous rabattables ou pines de fixation. Les conteneurs présentent une ouverture par le dessous dans laquelle ces pines s'ajustent parfaitement et verrouillent ainsi le conteneur sur le wagon. L'endroit

où ces pines de fixation sont disposées correspond exactement avec les conteneurs les plus courants en circulation. Seules les pines nécessaires pour le support d'un conteneur sont rabattues, la pîne étant disposée vers le haut, les autres étant ouvertes avec la pîne vers l'extérieur. De cette façon, différents types de conteneurs peuvent être chargés simultanément, en fonction de la longueur du wagon.

Le wagon porte-conteneurs reproduit par

B-Models est la propriété de 'B-Cargo', la division marchandises de la SNCB. De ce type 'Sgns(s)', B-Cargo en possède 1.100 exemplaires. Le type 'Sgnss' se réfère aux wagons spéciaux à bogies pour le transport de conteneurs d'une longueur maximale de 60 pieds (g) à quatre essieux, d'une charge maximale de 60 tonnes (n) d'une vitesse maximale autorisée de 100 km/h (s) ou 120 km/h (ss). La plupart de ces wagons sont actuellement peints en livrée verte de 'B-Cargo', quelques-uns étant encore en livrée brune.

Le modèle réduit

Le wagon porte-conteneurs 'B-Models' est un nouveau produit spécialement conçu pour le modéliste ferroviaire belge. Ce n'est pourtant pas la première fois qu'un wagon

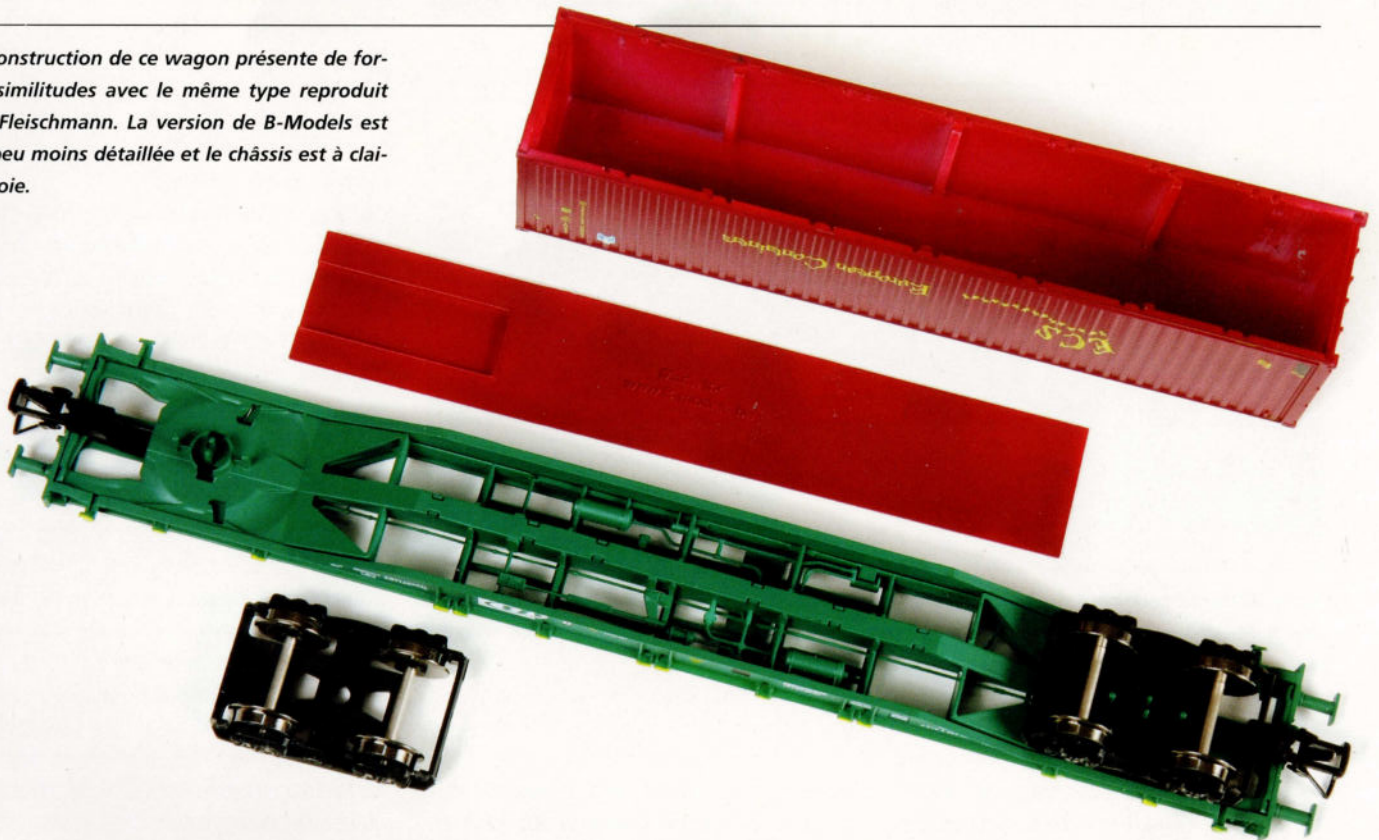


La première version du wagon porte-conteneurs du type 'Sgnss' de B-Cargo a été présentée au cours des journées portes ouvertes chez Van Biervliet.

Ces wagons sont parfaitement à l'échelle et sont vendus avec un conteneur de 20 ou de 40 pieds. Le conteneur s'ajuste parfaitement aux pines de fixation disposées sur le plancher.



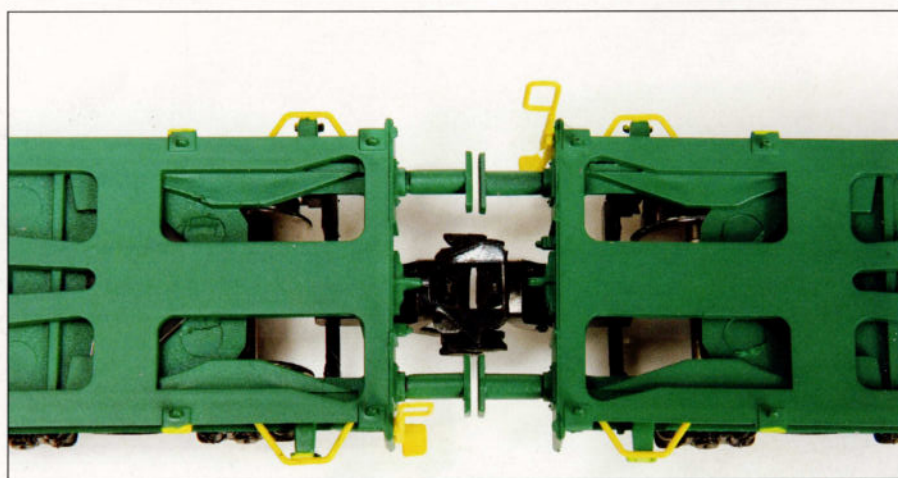
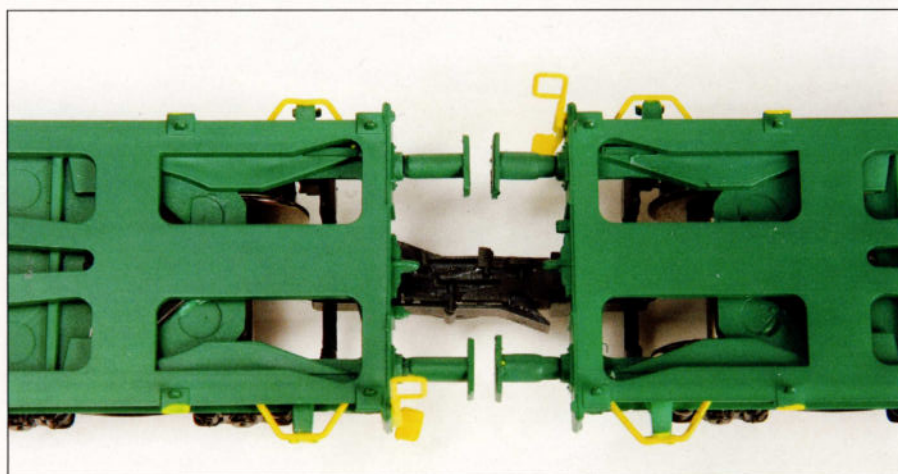
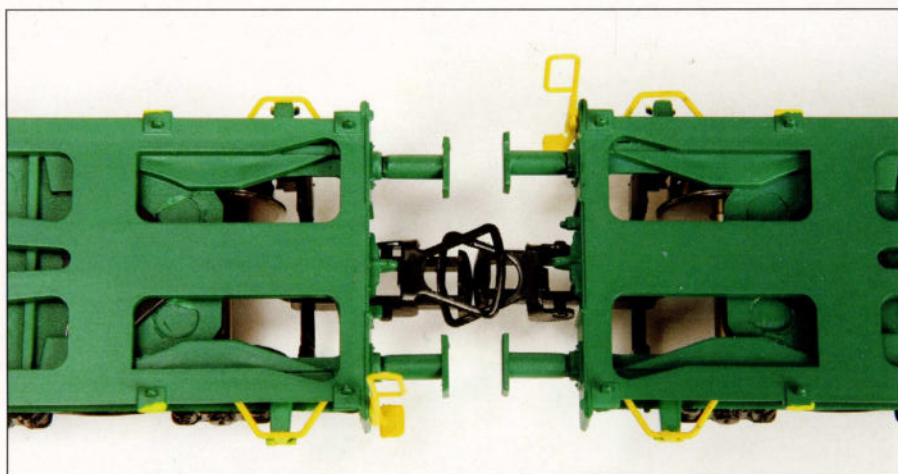
La construction de ce wagon présente de fortes similitudes avec le même type reproduit par Fleischmann. La version de B-Models est un peu moins détaillée et le châssis est à claire-voie.



du type 'Sgnss' sort sur le marché belge: tant Fleischmann que Bachmann/Liliput l'ont déjà reproduit. Celui de 'B-Models' se différencie de ces deux précédents par un détaillage plus poussé et par l'apposition de signes typiquement belges, ces derniers

étant souvent négligés par la plupart des fabricants: ces derniers utilisent la plupart du temps la variante allemande, qu'ils décorent d'inscriptions belges. Pour le concept technique de ce nouveau wagon, 'B-Models' s'est manifestement laissé influencer par le

modèle de Fleischmann: les similitudes sont manifestes. Mais B-Models va plus loin. Le plancher de chargement du modèle belge est entièrement à claire-voie, sans mettre à mal la solidité du véhicule. Ceci se voit bien aux extrémités sous les bogies. Sous le wa-



Les qualités de roulement sont bonnes. Les meilleurs résultats sont obtenus avec des attelages courts Fleischmann ou Märklin. Roco fait un peu moins bien sur ce point. Ce n'est que dans les courbes serrées que les attelages standard sont encore indispensables.

gon, on peut apercevoir plus de détails, tandis que les conduites et les cylindres sont disposés de façon différente par rapport au modèle allemand. Les mains courantes et le marchepied sur les faces d'about sont livrés conjointement. Ils sont corrects et réalisés en plastique jaune et fin. L'endroit est bien répertorié. Au préalable, élargissez l'ouverture d'un mm supplémentaire, au

moyen d'une mèche de 0,9 mm. Le placement de la main courante est alors un jeu d'enfant, au moyen d'une fine petite couche de colle pour plastique comme de la Liquid Poly d'Humbröl. Ces mains courantes verticales sont toutefois fragiles. Il est heureusement possible de les disposer à nouveau dans la bonne position, sans les casser.

Les qualités de roulement

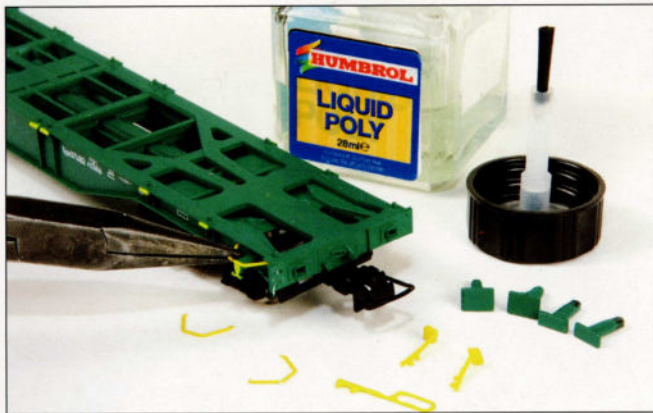
Nous étions curieux d'examiner les qualités de roulement et la stabilité de ce wagon. Chaque set est livré avec un conteneur de 40 pieds ou deux de 20 pieds. Ce nouveau wagon porte-conteneurs ne pèse que 42 grammes: c'est à peine deux grammes de moins que le wagon Fleischmann et huit de plus que le Liliput. Un lest est disposé dans la traverse médiane, sous le wagon. Le conteneur fourni conjointement pèse 26 grammes et assure un certain poids complémentaire. Nous avons réalisé un parcours d'essais avec 14 wagons semblables sur un réseau constitué d'une courbe serrée d'un rayon de 475 mm et de plusieurs croisements et aiguillages: le résultat fut positif. Aucun wagon n'a déraillé ou n'a été ripé hors de la courbe. Cet essai s'est déroulé avec et sans chargement de conteneurs. Malgré ces bons résultats, nous avons moins été impressionnés par la résistance à l'avancement. Raison pour laquelle nous conseillons à chacun de déposer une goutte d'huile de téflon Faller (170488) sur chaque pointe d'essieu ou un peu de graisse Roco (10905). Grâce à cette opération, vous gagnerez 50 %. Les essieux sont dans une peinture métallique brillante. Bien qu'ils soient cachés dans les bogies, nous préférierions voir des roues foncées, comme la plupart des marques en offrent pour le moment.

Ce wagon est pourvu d'un mécanisme d'attelage court. Au cours de nos essais, il apparut que certains coupleurs d'attelages ne revenaient pas dans leur position d'origine. Ceci ne concernait toutefois que quelques attelages. Lors du montage du wagon, deux parties du châssis ont apparemment été pressées l'une contre l'autre avec trop de force. En 'tripotant' quelque peu le mécanisme, ce problème se résout. Ce faisant, veillez à ce que le petit ressort en acier de 0,15 mm ne se détache pas. N'utilisez pas de produit lubrifiant dans le cas présent. Bien entendu, les attelages à boucle seront à remplacer par des attelages courts. Les plus beaux résultats seront obtenus avec des coupleurs d'attelage Märklin ou Fleischmann, avec lesquels les wagons seront les plus rapprochés: Roco réussit un peu moins bien. Le set contient par ailleurs deux types de plateaux de tampons. Sur le modèle, ce sont des tampons étroits qui sont montés: c'est indispensable afin de pouvoir négocier des courbes serrées avec des attelages standard à boucle. Si vous voulez plus d'espace, remplacez alors ces tampons par des plus larges.

Les variantes

Ces wagons sont vendus par deux et exclusivement disponibles chez Van Biervliet. Plusieurs séries sont produites, portant à chaque fois des matricules différents et des conteneurs en livrée MSC, 2XL, GeeX ou P&O, de 40 ou de 20 pieds. La majorité des modèles sera peinte en livrée B-Cargo, mais la livrée brune verra également le jour. De plus, la possibilité d'utiliser la version belge pour en réaliser des variantes DB-Cargo, CFF Cargo et NS Railion sera examinée.

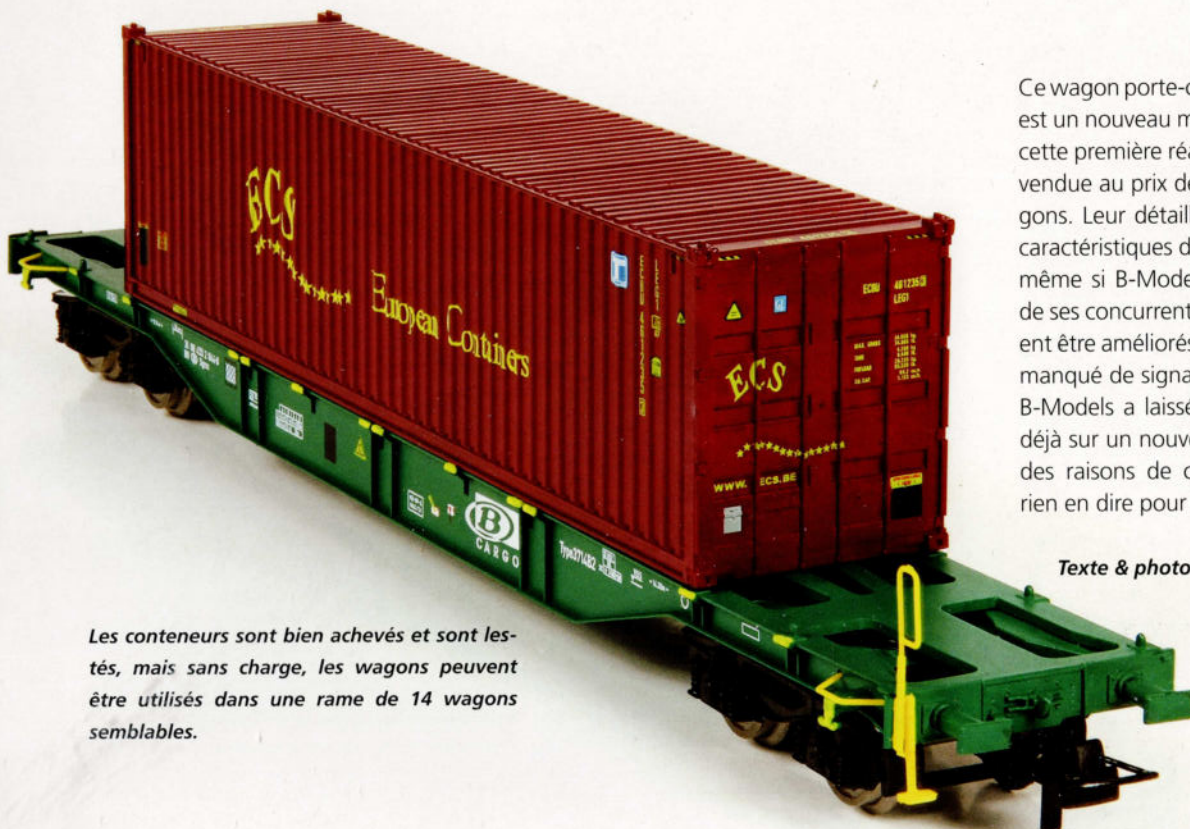
Quelques pièces éparses sont contenues dans un sachet. Avant de les assembler, vous devrez d'abord élargir le trou avec une mèche de 0,9 mm.



Les pièces peuvent ensuite être fixées à la colle pour plastique. Les larges plateaux de tampons sont corrects; les petits ne sont nécessaires que pour circuler sur des courbes serrées.



Les mains courantes en tête sont fragiles, mais ne cassent heureusement pas.



Les conteneurs sont bien achevés et sont lestés, mais sans charge, les wagons peuvent être utilisés dans une rame de 14 wagons semblables.

Ce wagon porte-conteneurs du type 'Sgnss' est un nouveau modèle belge très réussi, et cette première réalisation de 'B-Models' est vendue au prix de 68 euros pour deux wagons. Leur détaillage est excellent et leurs caractéristiques de roulement sont bonnes, même si B-Models n'atteint pas le niveau de ses concurrents. Certains points pourraient être améliorés, ce que nous n'avons pas manqué de signaler à l'initiateur du projet. B-Models a laissé entendre qu'il planchait déjà sur un nouveau projet, mais que pour des raisons de concurrence, il ne voulait rien en dire pour le moment.

Texte & photos: Peter Embrechts







Des vieilles fenêtres faites 'maison'

NOUS AVONS PU VOIR DANS DE PRÉCÉDENTS NUMÉROS COMMENT RÉALISER LIBREMENT CERTAINES FAÇADES OÙ LES DIMENSIONS DES OUVERTURES PEUVENT PARFOIS VARIER, ENTRAÎNANT DE FAIT UNE CONFECTION SUR MESURE DES HUISSERIES ET DES FENÊTRES.

Nous avons pu voir dans de précédents numéros comment réaliser librement certaines façades où les dimensions des ouvertures peuvent parfois varier, entraînant de fait une confection sur mesure des huisseries et des fenêtres. Qu'il s'agisse de fenêtres métalliques équipant des bâtiments utilitaires ou industriels, ou encore de fenêtres en bois destinées à des façades d'habitation, la méthode de base permettant de réaliser de tels équipements sera la même. Dans un premier temps, nous allons voir comment confectionner des fenêtres métalliques, leur donner un aspect ancien avec leurs carreaux sales, etc. En second lieu, nous nous intéresserons aux vieilles huisseries en bois qui pourront équiper par exemple d'anciennes bâtisses décrépies, telle que celle décrite dans les TMM 70 et 71...

Plus qu'à l'accoutumée, l'exercice d'aujourd'hui nécessitera une dose supplémentaire de méticulosité, notamment lors des différents collages. Un seul mot d'ordre à tous: patience !
Voyons maintenant comment procéder étape par étape...

Phase 1

Selon les dimensions des ouvertures pratiquées dans les façades, les modèles de fenêtres à châssis métalliques sont en pre-

mier lieu dessinés au crayon noir sur une feuille de papier millimétré. Des traits très fins sont effectués pour matérialiser le cadre et les montants intermédiaires de 0,5mm de large, espacés ici à intervalles réguliers de 3,5mm, soit tous les 30 cm environ. Une fois fait, une section d'Altuglass de dimensions plus importantes est appliquée contre le (ou les) dessin(s) et maintenue à la feuille de papier par des petits morceaux de scotch ou agrafé aux quatre coins, pour éviter que celle-ci ne glisse.

Phase 2

En nous servant de bandelettes plates Evergreen 102, l'entourage de la fenêtre est

tout d'abord reproduit, puis les montants intermédiaires sont ensuite apposés en suivant le dessin par transparence. Ces collages minutieux s'effectuent à la colle cyanoacrylate, étalée avec parcimonie sur les sections d'Evergreen à l'aide d'une lame de scalpel usagée. Le positionnement s'effectuera de préférence à l'aide de pinces brucelles à bec fin, pour une bonne préhension des languettes de plastique très fines. Veillez également à ce stade à éviter tout excès de colle !

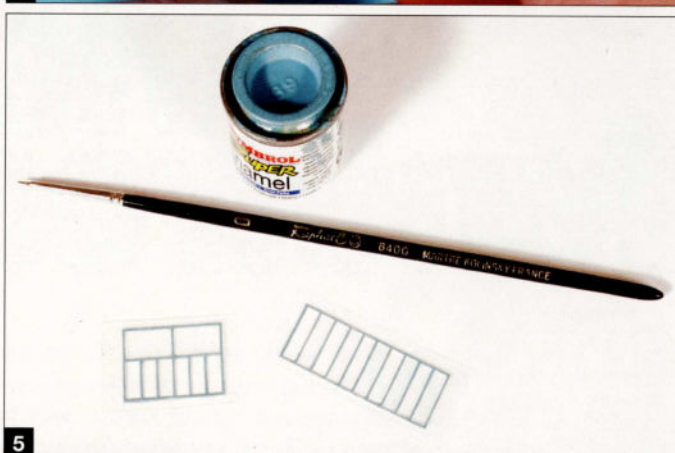
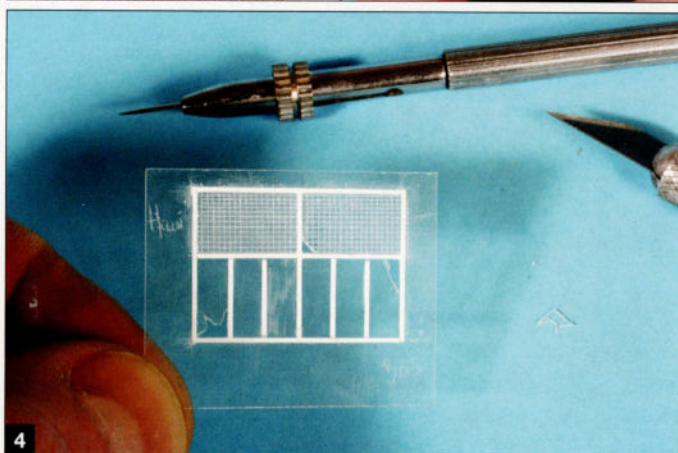
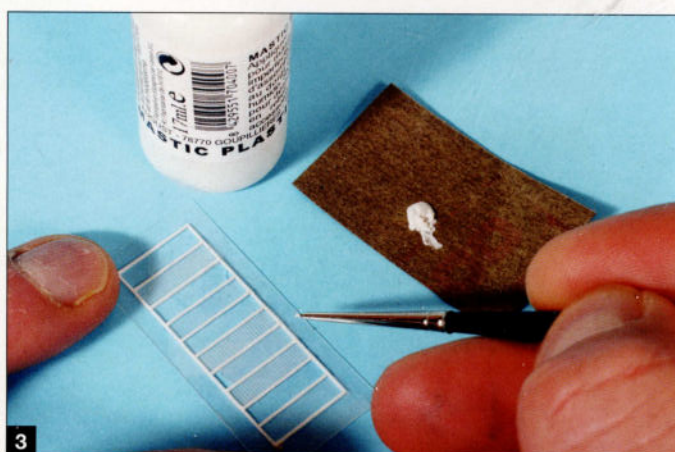
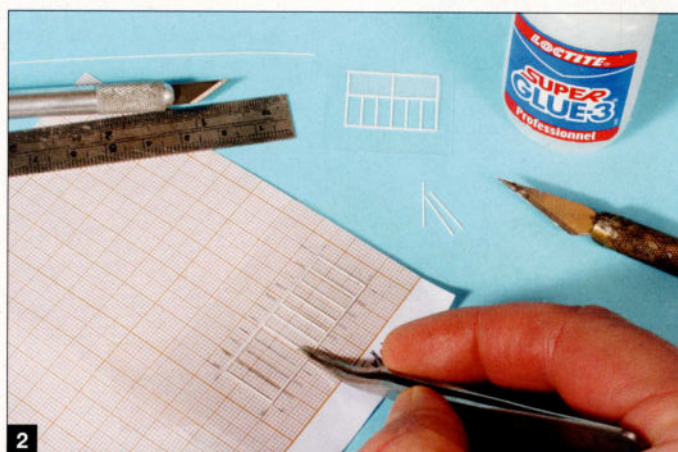
Phase 3

Après avoir découpé le ou les ensembles fenêtres/vitrages en laissant une marge sur chaque bord, les petits interstices de montage sont ensuite jointés ici avec du mastic plastique à l'eau provenant de chez Prince August (réf. 400). Ce produit inodore est excellent pour masquer les joints d'assemblage ou faire disparaître les petites imperfections.

De quoi avons-nous besoin principalement ?

- Bandelettes Evergreen 100/102/142.
- Altuglass Evergreen 9002.
- Papier millimétré.
- Réglet métallique.
- Crayon noir.
- Colle cyanoacrylate.
- Mastic plastique (Prince August, Tamiya,...)
- Tranchet/ Pointe à graver.
- Scotch ou agrafeuse.





On peut l'appliquer au pinceau fin et le lisser au doigt humide. Le séchage très rapide permettra un éventuel ponçage sans trop attendre, à l'aide d'abrasif grain 600.

Phase 4

Facultativement et selon l'état de vétusté recherché, on pourra simuler quelques carreaux fêlés, voire cassés, en utilisant respectivement une pointe d'aiguille et une lame de scalpel bien affûtée. Ces opérations à mener avec minutie seront effectuées côté intérieur du vitrage. Remarquez ici aussi le travail de gravure à l'envers, pour restituer des carreaux de nature différente en partie supérieure de fenêtre. A ce stade, c'est à vous de voir quels petits détails supplémentaires vous désirez apporter

à ces éléments. Conduits, panneaux, aérations, etc. Ils pourront tous – selon la nature du bâtiment – renforcer le caractère de celui-ci et lui donner plus de réalisme.

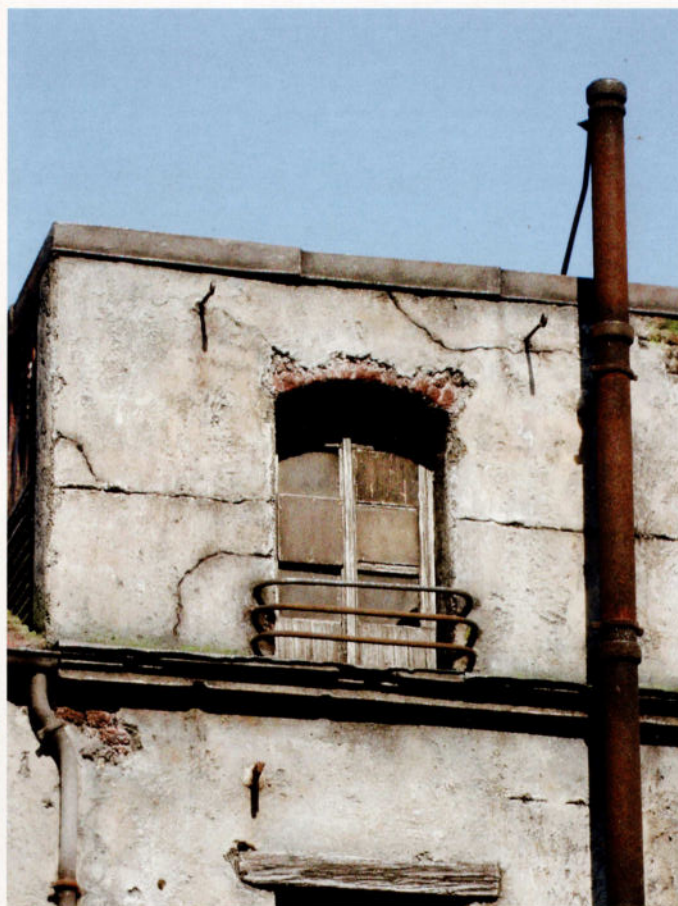
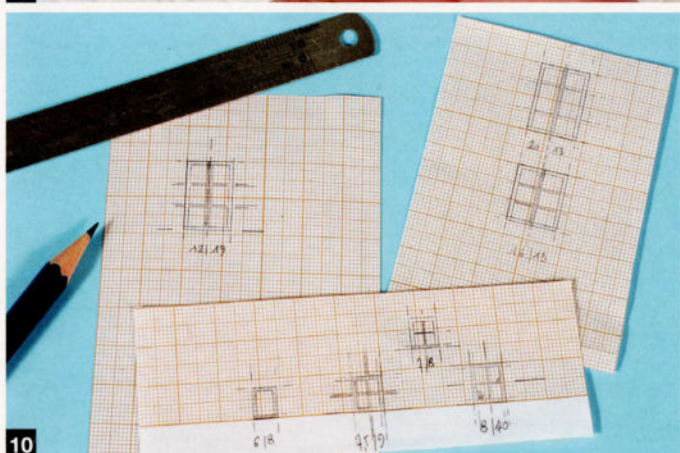
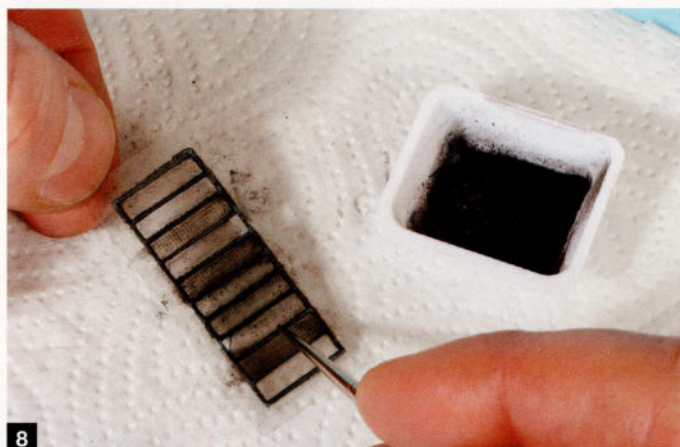
Phase 5

Les fenêtres (ici, deux modèles allant compléter la façade d'un ancien garage) sont ensuite peintes dans la teinte souhaitée, à l'aide de peinture Humbrol. J'ai employé pour la circonstance du bleu mat 89, appliqué au pinceau fin à poils courts n°0. Pour ce type de travail, le choix du pinceau est primordial: évitez absolument les pinceaux à poils longs ou de mauvaise qualité, dont la pointe sera difficile à reformer ou s'écraiera sur l'élément à peindre. Quelques bavures peuvent se pro-

duire: en ce cas, on enlèvera immédiatement celles-ci à l'aide d'un coton tige imprégné d'essence minérale.

Phase 6

Les fenêtres aux peintures impeccables et aux carreaux bien propres pourront être à loisir disposés tel quel et équiper un bâtiment bien entretenu. Ici, ce n'est pas le cas et je poursuis les opérations de patinage afin d'obtenir tout d'abord de la 'crasse' sur les vitrages. Il existe de multiples méthodes pour simuler un tel effet. Pour ma part, je commence par passer sur l'ensemble du/des montages un jus noir mat acrylique, ceci de haut en bas, avec une brosse plate et en repoussant le lavis dans les recoins. L'Altuglass se retrouve recouvert ainsi



d'une fine pellicule de pigments qui vont ternir l'aspect clinquant du vitrage. Ce film va aussi nous servir de base d'accroche pour les travaux suivant.

Phase 7

La poussière, la saleté sont ensuite définitivement reproduites par apports de pigments gris foncé et ombre naturelle. Ici, je commence par broser de la poudre gris foncé de haut en bas ou de bas en haut des vitrages à l'aide d'un pinceau brosse plate n°4, puis sans avoir ôté l'excédent, je réitère l'opération cette fois avec des pigments ombre naturelle.

Phase 8

Après avoir dégagé le surplus de poudre, la

fine couche de pigments restante est 'travaillée' à l'aide d'un vieux pinceau fin n°2 aux poils coupés courts. Je frotte celui-ci du centre du vitrage vers le bas/vers le haut pour ainsi restituer les marques de pluie sur les carreaux sales...

Phase 9

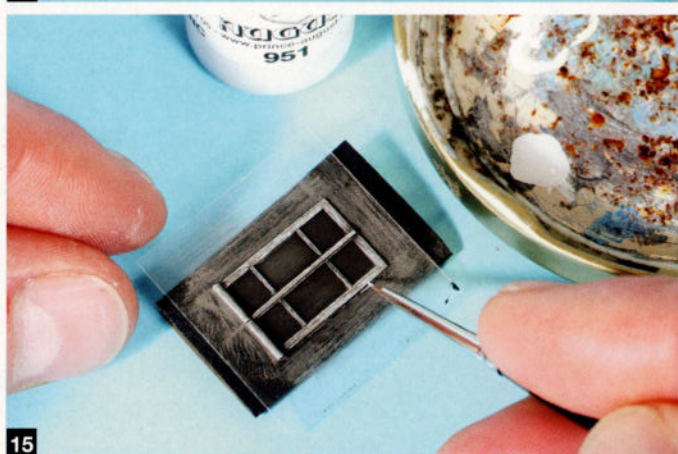
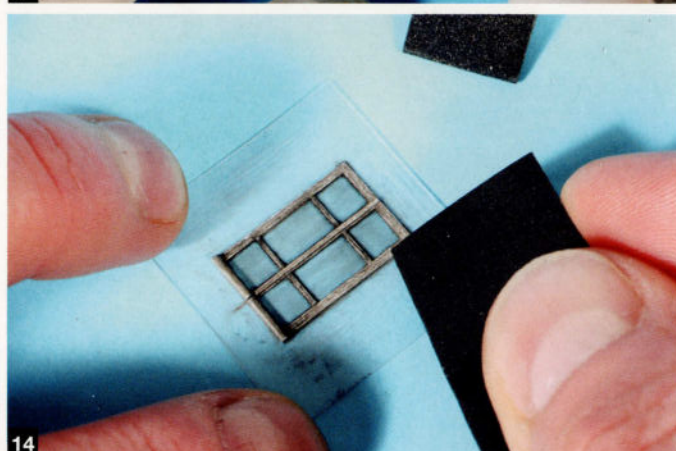
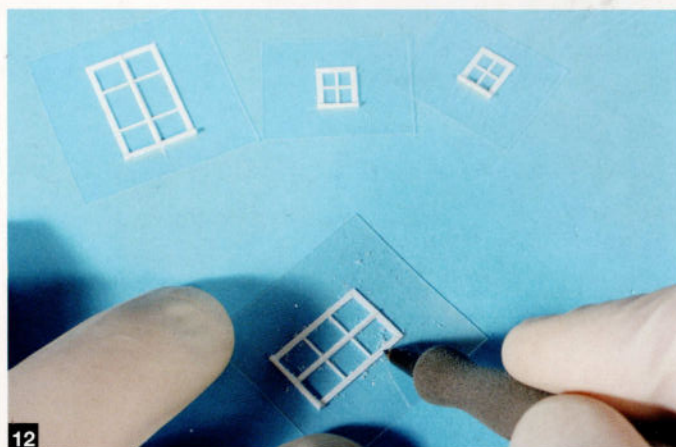
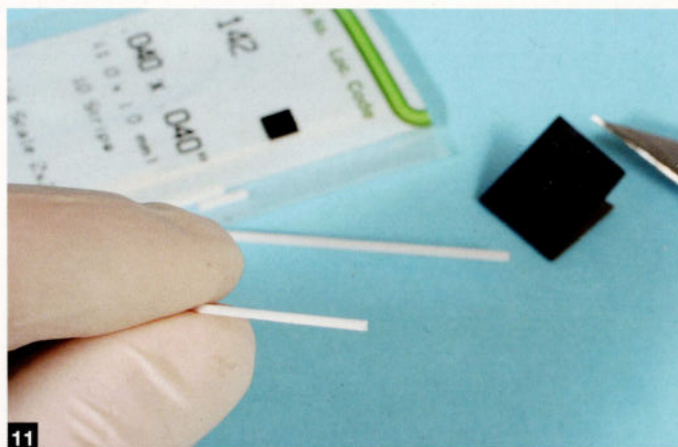
Les vitrages prêts, je termine par une micro-peinture sur les montants métalliques. Ici, c'est encore selon votre volonté et suivant l'état plus ou moins ancien que vous désirez reproduire. Les multiples exemples réels joints pourront peut être vous aider. En ce qui me concerne, j'ai focalisé mon travail sur la simulation de quelques points de rouille par endroits, ainsi que sur la restitution d'une an-

cienne peinture bleue plus claire, ressortant par endroits. Dans les deux cas, j'ai utilisé ici des teintes acryliques, l'effet corrodé étant complété au final par un tamponnement de pigments rouille. Les fenêtres ainsi prêtes pourront maintenant ainsi être mise en place dans les ouvertures pour lesquelles elles ont été créées.

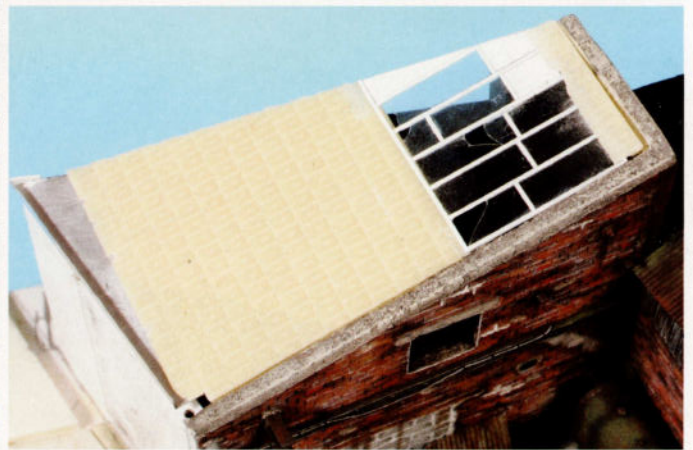
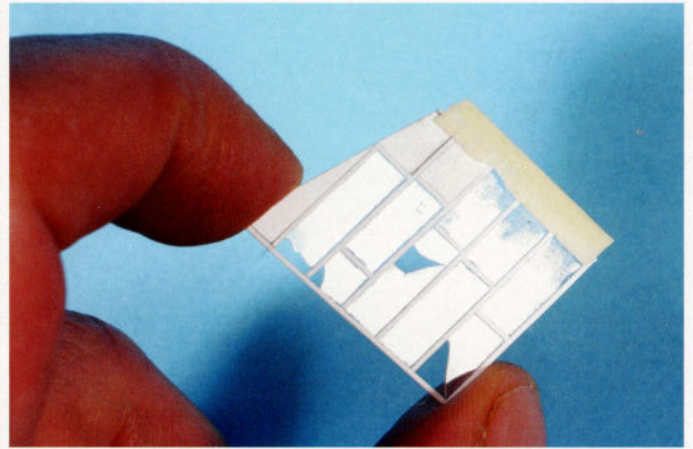
Après avoir vu le cas de montages métalliques, abordons dans la foulée un petit exercice permettant de réaliser de simples fenêtres en bois.

Phase 10

A l'image de la phase 1, les dessins de fenêtres dont nous aurons besoin sont effectués



Comme à l'habitude, certaines vues réelles seront les bienvenues pour nous guider dans nos travaux modélistes, tant au niveau de l'aspect, de la patine ou des détails à rapporter facultativement en sus.



suivant les dimensions précises des ouvertures. Les montants, jets d'eau et battants seront symbolisés par des traits de 1 mm de large, les petits bois par des traits de 0,5 mm de large... Après avoir plaqué/ maintenu la feuille d'Altuglass contre la papier millimétré, les montants sont tout d'abord simulés à l'aide de sections d'Evergreen 102, puis les battants et petits bois sont ensuite positionnés à la colle cyanoacrylate.

Phase 11

Pour achever le montage, les jets d'eau (parties basses) sont réalisés par façonnage dans du carré de 1 mm/1 mm Evergreen 142. Le ou les ensembles confectionnés sont ensuite mastiqués comme décrits précédemment pour les fenêtres métalliques.

Phase 12

Afin de donner un aspect 'bois', les veines symbolisant ce matériau sont ensuite finement gravées à la pointe à tracer, en insistant plus fortement si l'on souhaite reproduire des boiseries anciennes. Attention à ce stade à ne pas 'glisser' malencontreusement sur le vitrage. Pour ceux qui ne se sentent pas trop à l'aise dans l'exercice, la gravure des bandelettes avant collage peut être une solution, mais nécessitera à contrario une bonne dose de patience, notamment pour les bandelettes

de 0,5 mm de large... A chacun d'apprécier la situation, suivant sa dextérité.

Phase 13

Comme nous l'avons vu pour les huisseries métalliques, c'est à ce stade que différents petits éléments et effets supplémentaires pourront à loisir être rapportés. Dans le cas présent, des carreaux ont été simplement ôtés par découpe franche au ras des 'boiseries' pour être remplacés, comme c'est parfois le cas en réalité par du grillage ou des panneaux de fortune obturant ainsi les ouvertures. Ici, j'ai utilisé une petite section de grillage à maille carrée de 0,5 mm Scale Link collée à l'intérieur de la fenêtre, ainsi qu'une section de carte plastique de 0,12 mm sur laquelle j'ai passé plusieurs fois une brosse à bougies métallique.

Phase 14

Le/les fenêtres ainsi préparées sont maintenant mises en couleurs en utilisant du blanc mat, voire une autre teinte. Dans le cas présent, j'ai peint la fenêtre à l'aide de HB 28 (gris camouflage) avant de passer sur l'ensemble une fois sec un jus noir mat acrylique, puis brossages de pigments comme énoncé plus haut pour les fenêtres métalliques (de même ici, ces opérations de patinage ne vaudront que si l'on souhaite représenter de tels équi-

Cette méthode de réalisation ne se limite pas seulement aux fenêtres métalliques. On pourra également créer des baies vitrées pouvant équiper selon ses besoins des toitures de bâtiments industriels, comme c'est le cas pour cette partie d'édifice en semi relief.

pements usés par le temps et à l'entretien inexistant). Une fois les surplus de pigments dégagés, les reliefs et veines des boiseries sont dégagés, mis en relief à l'aide d'une petite section d'abrasif grain 600 passée doucement sur la surface. La teinte originelle, modifiée par l'apport de pigment, va ainsi ressortir de manière irrégulière, simulant par la même un ancien bois peint terni.

Phase 15

L'ultime travail se résumera à compléter l'effet suggéré précédemment en faisant une micro-peinture pour faire ressortir la peinture écaillée, comme je vous l'avais déjà démontré dans le TMM 62, mais cette fois sur une surface bien plus réduite. Vous pourrez à loisir employer la couleur de votre choix, voire en utiliser plusieurs afin de simuler des couches successives de peintures différentes s'écaillant avec le temps. Les effets obtenus n'en seront que plus convaincants au final.

Texte & photos : Emmanuel Nouaillier





L'utilisation des locomotives de la série 25.5

SUITE À LA SORTIE DE LA SÉRIE 25-5 CHEZ MÄRKLIN ET TRIx, LE MODÉLISTE D'INSPIRATION BELGE DISPOSE DÉSORMAIS D'UNE NOUVELLE LOCOMOTIVE INTÉRESSANTE. NUMÉROTÉE 2558, CETTE LOCO PEUT ÊTRE UTILISÉE À DIVERS USAGES. AU COURS DE SA LONGUE CARRIÈRE, LA SÉRIE 25-5 A EN EFFET ÉTÉ UTILISÉE EN TÊTE DE TRAINS DE VOYAGEURS INTERNATIONAUX, EN SERVICE VOYAGEURS INTÉRIEUR (EN BELGIQUE ET AUX PAYS-BAS) ET EN TRAFIC MARCHANDISES INTÉRIEUR BELGE ET INTERNATIONAL! EN NOUS BASANT SUR QUELQUES PHOTOS PRISES EN EXPLOITATION COURANTE, NOUS VOUS DONNONS QUELQUES EXEMPLES DE COMPOSITIONS DE RAMES REMORQUÉES PAR DES 25-5 ET QUI POURRONT ÊTRE REPRODUITES EN MODÈLE RÉDUIT. LE CAS ÉCHÉANT, LE NOM DU FABRICANT AYANT RÉALISÉ LES VOITURES ILLUSTRÉES A ÉTÉ AJOUTÉE À CERTAINES PHOTOS; CERTAINES D'ENTRE-ELLES NE SONT TOUTEFOIS PLUS DISPONIBLES QU'EN SECONDE MAIN, SUR UNE BOURSE OU AUX ENCHÈRES.



Les trains internationaux

1. La série 25-5 a spécialement été conçue pour assurer les trains Benelux sur la relation Bruxelles – Amsterdam, en compositions réversibles. Par manque de reproduction d'une voiture-pilote NS, une telle rame Benelux ne peut pas encore être reconstituée en modèle réduit. Mais peu de temps avant la mise en service des 'nouvelles' rames réversibles en 1986, des compositions inédites ont parfois circulé, et ces dernières peuvent être reconstituées en modèle réduit.

La 2555 figurant à la photo 1 assure l'IC 157 en route vers Bruxelles. Les rames réversibles Benelux étaient normalement

constituées d'une voiture de 1ère classe et d'une mixte 1/2ème de la SNCB, de trois voitures NS (Plan W) de 2ème cl et d'une voiture-pilote WRD. Parfois, une voiture postale (Plan L) y était également ajoutée. Dans la rame illustrée ici, la voiture AB manque et la voiture-pilote a été remplacée par un fourgon Eurofima de la SNCB. Ce train pourra bientôt être reconstitué en modèle réduit grâce à la 2558 de Trix, une I4 SNCB de LS Models/Heris, trois Plan W des NS (Artitec/LS Models) et un fourgon DMS (LS Models).

Photo: Rob van der Est



2



3



4



5

2. Après que la série 25-5 ait été remplacée par des nouvelles rames sur le service Benelux, cette série d'engins fut engagée à la remorque de trains internationaux sur la relation Bruxelles – Amsterdam. La 2556 passe à Mortsels, en tête des voitures TEE du train EC 82. Les voitures TEE 'PBA' sont disponibles chez Märklin, les voitures TEE 'Mistral 69' le sont chez LS Models (ainsi que la version déclassée avec bande verte au-dessus des fenêtres).

Photo: Max Delie, Anvers-Est, le 5 mars 2006.

3. Pendant la période hivernale allant de décembre à avril, le 'Bergland Express' circule à l'intention des amateurs de sports d'hiver, à destination du Tyrol et des Dolomites. Ce train a une composition maximale de 14 voitures et une minimale de sept, soit trois T2, trois WLAB 30 et la voiture-bar SR3. Cette dernière peut être reproduite, la composition maximale étant

plutôt réservée aux plus grands réseaux. On trouve la WLAB et la SR3 dans la gamme LS Models, tandis que la T2 ont été reproduite par Jouef/ Rivarossi.

Photo: Max Delie, Anvers-Luchtbal, le 5 mai 1994.

4. La 2556 de la SNCB en tête du train international 1281 'Camino Azul' passe à Anvers-Luchtbal, en direction d'Amsterdam CS. Le 'Camino Azul' était mis en marche au cours des mois d'été entre Amsterdam et Bruxelles était formée d'une UIC Y de la SNCF (Roco), de deux Corail SNCF (Piko, LS Models, Roco) et d'une voiture-buffet NS (ex Grill Express SNCF). Ce train peut également être reconstitué sur des réseaux de taille moyenne.

Photo: Max Delie, Anvers-Luchtbal, en 1988.

En service voyageurs intérieur

5. La 2554 de la SNCB remplace une locomotive de la série 25 en tête d'une rame de voitures M2.

Photo: Max Delie, Anvers-Berchem

6. Une rame colorée: la 2556 en tête de voitures en livrée orange, des types I6 et I4.

Photo: Max Delie, Anvers-Berchem

En trafic marchandises

Après sa carrière 'Benelux', la série 25-5 a assuré des trains de marchandises très variés.

7. La 2555 en tête d'une rame de wagons colis.

Photo: Max Delie, Anvers-Schijnpoort, le 9 janvier 1987.



8. La 2556 assure la remorque d'un train d'automobiles à destination des Pays-Bas. Remarquez le wagon bâché classé juste derrière la locomotive: son rôle est d'intercepter les éventuelles particules se détachant du pantographe de la loco et qui pourraient endommager la carrosserie des nouvelles voitures transportées.

Photo: Max Delie, Mortsel le 25 mai 2005.

9. La 2557 passe à Anvers-Luchtbal en tête d'une longue rame de wagons-citerne de types différents.

Photo: Max Delie, Anvers-Luchtbal, le 1er juin 2005.

10. Une 25-5 en tête d'un train de marchandises du trafic diffus en route de Kijf-

hoek vers Anvers -Nord.

Photo: Max Delie, Kalmthout, le 31 mars 2004.

*Texte: Guy Van Meroye
Photos: Max Delie, Rob van der Est*



18/10/2008

Journées portes ouvertes – Denain (F)

Journées Portes ouvertes au Cercle d'Etudes Ferroviaires du Nord (CEFNORD) en son dépôt de la Rue de Turenne à Denain (près de Valenciennes) de 10.00 à 12.00 et de 14.00 à 17.00. Infos au +33 (0)3.27.31.70.59.

19/10/2008

43ème Bourse de modélisme – Oud-Heverlee

43ème bourse de modélisme du LMTC à la salle 'De Roosenberg' à Zoet water, Oud Heverlee. Infos: 0475-849929 ou via www.lmtc.be

25/10/2008

Séminaire Märklin – Tubize

Séminaire Märklin Central Station pour débutants à l'avenue Léon Champagne 3, 1480 Tubize de 09.00 à 17.00. Inscription préalable obligatoire. Infos: 02/367.13.68 ou club@marklin.be

25-26/10/2008

4ème Grande Expo de modélisme – Malines

4ème Grande Exposition de modélisme ferroviaire à la Nekkerhal à Malines. Inscriptions et emplacements: nico.monnoye@metamedia.be

25-26/10/2008

150 ans Chemins de fer au Luxembourg

150 ans de Chemins de fer au Luxembourg organisée par le CAP Marbehan, 2 place de Gare, 6724 Marbehan. Infos: capmarbehan@yahoo.fr, 0496-21.52.41. ou 0474-39.44.71.

26/10/2008

Bourse/Portes ouvertes – Gand

Bourse/Portes ouvertes de l'AMSAC de 9h00 à 13h00 à la gare de formation de Gand Maritime, Veenakkerstraat 1, 9000 Gent (Gand) Infos au 09/236.24.12 - 0472/253.878 - 0477/793.730

26/10/2008

16ème bourse d'échange – Steinsel (L)

16ème bourse d'échange du Module-Club Luxembourg au Centre de Loisirs, rue de l'Alzette à 7305 Steinsel de 10.00 à 17.30. Infos via moduleclub@yahoo.com ou +352 33.63.88.

01-02/11/2008

Expo de modélisme – Helmond (NL)

Expo de modélisme ferroviaire du Spoorgroep Zuid au Dr. Knippenberg College, Nachtegaallaan 40 à 5702 KN Helmond. Sa de 11.00 à 17.00, di de 10.00 à 17.00. Droit d'entrée: 5 euros, enfants de moins de 12 ans: 2 euros. Infos au +31 (0)40-2534821 ou www.msco.nl. 'Spoorgroep Zuid' est une collaboration de trois associations: 'Modelspoorclub Oost-Brabant' de Helmond, 'Modelspoorvereniging Midden-Limburg' de Roermond et 'Modelbaan Vereniging Zuid-Limburg' de Sittard.



**OPENDEURDAGEN
PORTES OUVERTES**

1 & 2 nov 2008 — 10:00 - 18:00

GRATIS TOEGANG / ENTREE LIBRE

Centrum "De Koepel"
G. Davidstraat 10 - 8000 Brugge (Kristus Koning)

Vanaf station bereikbaar met stadsbus lijn 9
Depuis la gare, prenez le bus ligne 9

WWW.MODELSPOOR.BE



02/11/2008

Bourse d'échange – Malines

Bourse d'échange du Groupe d'amis MSL de 09.00 à 13.00 dans la Wijkzaal Tervuursesteenweg, Mahatma Gandhistrat à 2800 Mechelen (Malines). Plus d'infos au 015/41.81.59. ou 0495-71.03.00. ou louis.goovaerts@skynet.be

02/11/2008

Bourse d'échange – Malmedy

Bourse d'échange du Club Ferroviaire de Malmedy à l'Ancienne Abbaye, Place du Châtelet à Malmedy. Infos: 080/33.86.33. ou cf.malmedy@skynet.be

02/11/2008

Bourse d'échange – Anthelth

Bourse d'échange de l'Association Mosane d'Amateurs Ferroviaires à Wanze, en l'ancienne caserne Lieutenant Biname; Nouvelle Salle des Spirois 118, Rue de Leumont à Anthelth/ Wanze de 09.00 à 13.00. Infos au 085/23.21.11. ou au 085/71.33.43. ou sur www.amaf.be

02/11/2008

Bourse de trains – Eindhoven (NL)

Bourse de trains à la salle Valkenhorst, Oirschotsedijk 23 à Eindhoven de 09 à 14.00. Entrée: 2 euro. Infos: +31 (0)40-2550041 ou m.vanhoutum@chello.nl

06-09/11/2008

Modellbahn Köln – Cologne (D)

Infos sur www.modellbahn-koeln.de

08-11/11/2008

Exposition AMRA – Wommelgem

Exposition du club de modélisme AMRA dans ses locaux 124 à 126 dans le Fort II, Fort II-straat à Wommelgem de 10 à 18h. Infos: guido.marijke@pandora.be

08-09/11/2008

Exposition – Ougrée

Exposition de l'Alaf de 09.00 à 17.00 à la Rue de la Gare 77, 4102 Ougrée. Infos sur www.alaf.be ou magneejf@skynet.be

08-11/11/2008

Journées Portes ouvertes De Pijl – Malines

Journées Portes ouvertes de De Pijl les 08,09, 10 et 11 novembre de 10.00 à 18.00 à la Leuvensesteenweg 443 à Muizen (Malines). Infos sur www.de-pijl.be

09/11/2008

Bourse d'échange – Saint-Nicolas

Bourse d'échange avec workshops et démonstration du MSC Het Spoor à la Zaal Den Hof, H. Heymanplein 7 (Grote Markt) à St Nicolas de 09.00 à 13.00. Infos sur 052/48.00.07, hetspoor@skynet.be ou www.msc-hetspoor.be

09/11/2008

12ème Bourse d'échange – Gilly

12ème Bourse d'échange organisée par Trains Miniatures de Charleroi à la Rue Circulaire, 27 à Gilly (Charleroi) de 9.00 à 13.00. Infos au 071/39.15.96.

16/11/2008

Journée Porte ouverte MSA Oostkamp

– Ruddervoorde

'ModelSpoor Atelier Oostkamp' tient sa porte ouverte dans son local le dim. de 10.00 à 18.00 à la Leegtestraat à 8020 Ruddervoorde. Infos au 0486 62 30 61.

A vendre

Lot de rail courbe et droite, de contact, section de rail aigihillage courbe et droit-heurtor-pupitre de commande, grue à charbon- 5 video-catalogues- 2 signaux à bras, poteaux- catenaires-pylones-transversal, soit 539 pieces le tout pour 700 euro. Pour renseignement ou detail tel 071-353719-0486-152,632.

Märklin

Märklin - Digital – treinen Mfx – wagons – C-rails + benodigdheden – central station. Tel. 0477—537190.

Loco Revue

Livres Loco revue – RMF 10ième année, état neuf de 1962 à 2007, aussi divers locos. Tel/fax 069/76.90.50.

Cherche

Accessoires

Accessoires jaren '50, Wking auto's, treinen H0. Zich wenden tot M. Buitelaar, Stieltjesstraat 168, 3071 JX Rotterdam, Nederland.

DISPONIBLE CHEZ VOTRE LIBRAIRE A PARTIR DU 17 OCTOBRE

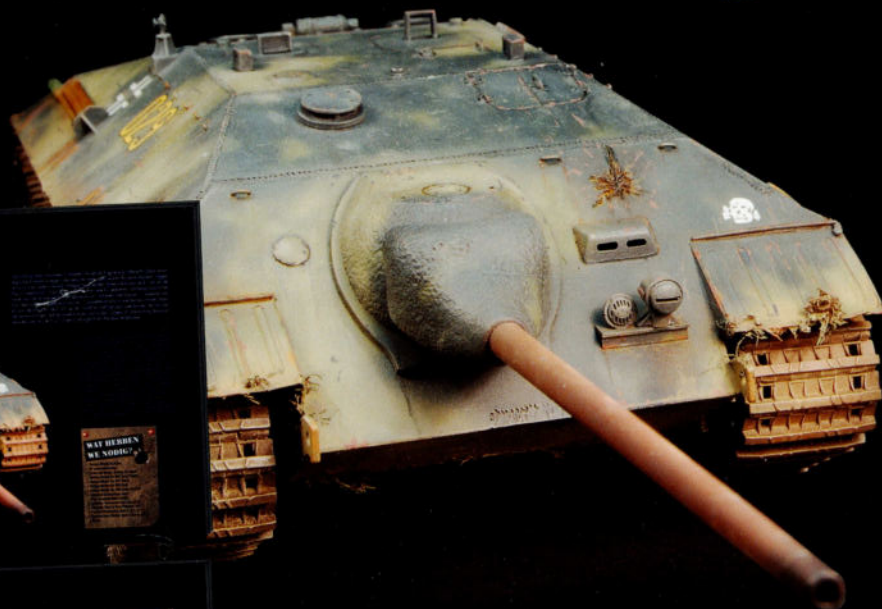
ART^{DU} MODÉLISME

Première année n° 1 - novembre/décembre 2008 - € 7,50

Test de produits: NOCH GRASS MASTER
Test de produits: JOEFIX CREATING GEL
Test de produits: MASTER BOX 3528 BMW R75 SIDECAR
Diorama 1/16: GLATT DURCHSLAGEN
Figurines 1/32: UNE COMPOSITION DE SOL

n° 1

1:35 TRUMPETER
German E-25



TRUMPETER
E-25



"Glatt
Durchslagen"



PRATIQUE 1/35:
TAMIYA IS-2, PART 1



EDUARD & TAMIYA 1/48:
FOCKE-WULF Fw190A-8



Art du Modélisme est une édition bimensuelle: le premier numéro paraîtra le 15 octobre prochain. Le prix de vente sera de 7,50 euros, l'abonnement de 36 euros (6 numéros), l'abonnement d'épreuve de 20 euros (3 numéros). Art du Modélisme est un périodique de luxe de 68 pages, entièrement en couleurs, paraîtra tous les deux mois et traitera du modélisme militaire, dans le domaine des avions, des figurines, de la technique et de l'histoire.

Art du Modélisme est également disponible dans les magasins spécialisés. Pour plus d'infos concernant les détaillants en modélisme participants:
www.artdumodelisme.be



s.p.r.l. **Jocadis**

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



712) fumeur

35210 2R
35211 3RD

715) lignes bleues

35218 2R
35219 3RD

720) non fumeur

35214 2R
35215 3RD

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 - ERdecor - ESU - Euro-Scale - Evergreen - Fallers - 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 - PrecisionScale - Proto2000 - Proxxon - RailTopModel - Ricko - Rietze - Rivarossi - Roco - Romford - Roundhouse - Sachsenmodelle - Schneider - Schuco - SES - Seuth - Sommerfeldt - Spieth - Spörle - STLModels - 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